



KEES  
VOLKERS



VLODROP  
IJMUIDEN  
MIJDRECHT  
BAARLE-NASSAU  
VAASSEN  
VEGHEL  
ASSEN  
GROESBEEK  
WOUDENBERG  
WAALWIJK  
STIENS

# WANDELEN

ROND  
OUDE

SPOORLIJNEN



UITGEVERIJ GEGARANDEERD ONREGELMATIG

## LEGENDA

### WANDELKAARTEN

-  horeca
-  station
-  bushalte
-  parkeergelegenheid
-  veerpont
-  kijkpunt
-  route



- |                                                                                    |                                                                     |     |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----|
|    | Herkenbosch-Vlodrop-Dalheim (D)<br><i>IJzeren Rijn</i>              | 8   |
|    | Santpoort Noord-Velsen-IJmuiden<br><i>Vislijn</i>                   | 34  |
|    | Oukooerdijk-Vinkeveen- Mijdrecht<br><i>Haarlemmermeerlijntje</i>    | 40  |
|    | Alphen-Baarle Nassau-Weelde (B)<br><i>Belgisch Lijntje</i>          | 50  |
|  | Apeldoorn-'t Loo-Vaassen<br><i>Baronnenlijntje</i>                  | 64  |
|  | Schijndel-Veghel-Mariaheide<br><i>Boxteler Bahn / Duits Lijntje</i> | 78  |
|  | Groesbeek-Wolfsberg-Kranenburg<br><i>Grenzlandbahn</i>              | 92  |
|  | Assen -Rolde-Gieten<br><i>NOLS-lijntje</i>                          | 104 |
|  | Woudenberg-Leusden-Woudenberg<br><i>Kersenlijn</i>                  | 118 |
|  | Waalwijk-Drunen-Den Bosch<br><i>Halve Zolenlijn</i>                 | 132 |
|  | Stiens-Ferwert-Blija<br><i>Dockumer Lokaeltsje</i>                  | 146 |

KEES VOLKERS

# WANDELEN

---

ROND  
OUDE

SPOORLIJNEN

---







# INTRO

Als historisch geograaf ben ik geïnteresseerd in landschappen en hun geschiedenis. Binnen deze discipline ontwikkelde ik al vroeg een belangstelling voor industrie- en spoorweglandschappen. Mijn eerste verkenningen langs oude spoorlijnen deed ik in de jaren '80. Het inventariseren en documenteren van in onbruik geraakte spoorlijnen gebeurde nog met hulp van stafkaarten en het zoeken naar bronnen in bibliotheken en archieven. Ook fotograferen ging analoog, deels zelfs in zwart-wit. Heel veel foto's leverde dat niet op, want fotorolletjes waren duur, dus je klikte zuinig.

Die eerste verkenningen waren echte ontdekkings-tochten. Zo'n tien jaar na de grote sanering van het goederenvervoer in 1972 lagen op veel trajecten de rails en de spoorbruggen er nog en kon je vrij over NS-grond de verlaten spoorbanen volgen. Een tweede serie verkenningen deed ik kort na 2000 voor een artikelenserie in de Volkskrant, ook verschenen als boek: 'Spoorzoeken – langs de littekens van een tijdperk'. Inmiddels bleken op de meeste trajecten de rails opgeruimd. Dus ook de spoorbruggen, wat het volgen van een oude spoorlijn soms ingewikkeld maakte. Het spoorweg-erfgoed langs het spoor was inmiddels in verval geraakt of gesloopt. Maar ook waren er de eerste tekenen van hergebruik van oude spoortracés. Inmiddels zijn we weer 20 jaar verder. Veel oude spoorlijnen zijn nu 'gecultiveerd' en formeel opgenomen in de ruimtelijke orde. Ze zijn getransformeerd in fietspaden en wandelroutes, soms verrijkt met infopanelen, flankerend spoorwegerfgoed is opgeruimd of opgeknapt. Hier en daar is zelfs een

stukje spoor opnieuw gelegd, een oude seinpaal geplaatst of een monumentje verzezen.

In die 20 jaar raakte ik als auteur verzeild in de wandelgidsen. Zo'n gids langs oude spoorlijnen stond al een tijd op mijn lijstje. De vraag was of dat heden ten dage nog steeds aantrekkelijk is. Na wat proefverkenningen luidde het antwoord bevestigend: ja, het blijft een intrigerend fenomeen. Enerzijds door de historie die aan deze oude lijnen vast zit, anderzijds door de tastbare resten die daar in het landschap van getuigen.

Voor deze gids heb ik besloten om niet louter de spoorlijnen te volgen, maar ook het landschap mee te nemen waar ze doorheen liepen. Ik heb een keuze gemaakt voor spoorlijnen in verschillende landschappen: wandelingen rond, langs en over oude spoorlijnen, én hun biotopen. Vaak hebben beide met elkaar te maken. Dit maakt de wandelingen voor iedereen interessant.

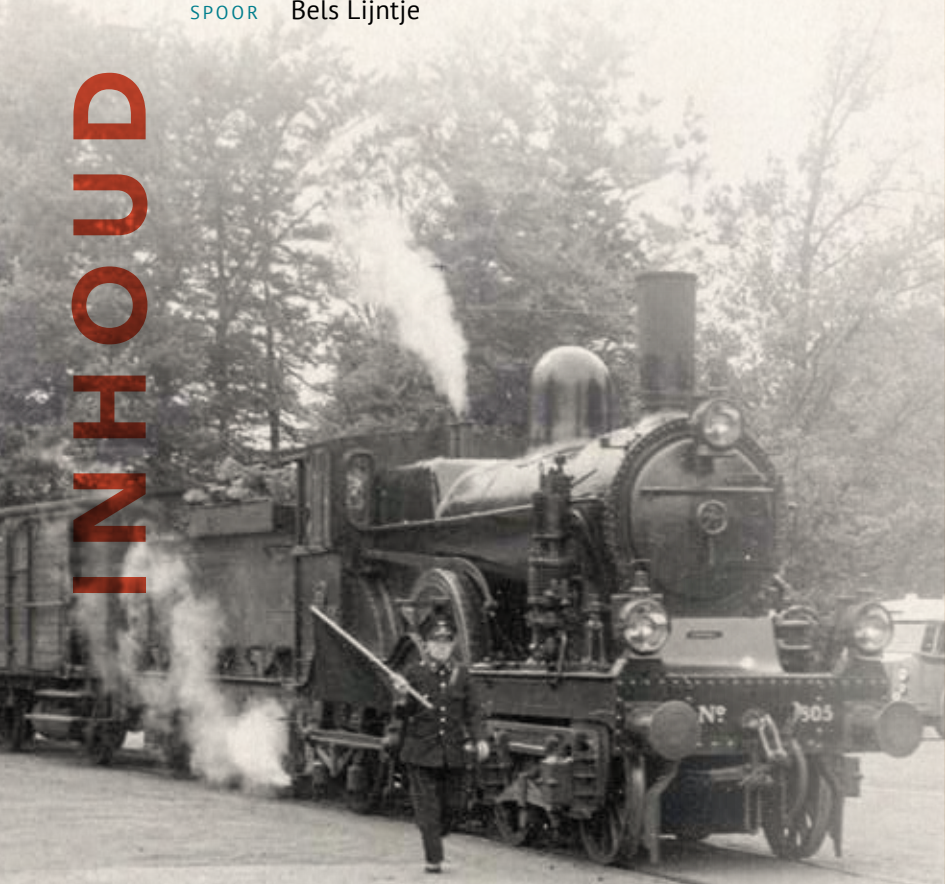


Een belangrijk criterium voor de routekeuze was daarnaast de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Het zijn - op 1 na - lineaire wandelingen, waarbij je aan het eindpunt weer makkelijk per ov bij je uitgangspunt kan uitkomen met een frequent en altijd rijdende bus of trein. Dus ook voor automobilisten handig. Raadpleeg voor ov-tijden 9292.nl. De uitzondering is de route naar het Duitse Dalheim. Hier is geen (grensoverschrijdend) OV dat je terugbrengt naar het startpunt. OV-gebruikers dienen via een omweg (trein Mönchengladbach - Venlo) terug te keren naar Nederland. Wie toch de voorkeur geeft aan de automobiel zal de truc met twee auto's moeten toepassen: een bij het start- en een bij het eindpunt.

*Kees Volkers, Houten 2024*



- |                      |                                                                                                                           |           |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b><br>13<br>KM | <b>Herkenbosch-Vlodrop-Dalheim (D)</b><br>BIOTOOP de Meinweg, Limburg<br>SPOOR IJzeren Rijn                               | <b>8</b>  |
| <b>2</b><br>13<br>KM | <b>Santpoort Noord-Velsen-IJmuiden</b><br>BIOTOOP Noordzeekust- en haven, Noord Holland<br>SPOOR Vislijn                  | <b>24</b> |
| <b>3</b><br>13<br>KM | <b>Oukooperdijk-Vinkeveen- Mijdrecht</b><br>BIOTOOP Veenpolders en droogmakerijen, Utrecht<br>SPOOR Haarlemmermeerlijntje | <b>40</b> |
| <b>4</b><br>14<br>KM | <b>Alphen-Baarle Nassau-Weelde (B)</b><br>BIOTOOP Enclavelandschap, Noord Brabant<br>SPOOR Bels Lijntje                   | <b>50</b> |



- |                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                               |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| <div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px; display: inline-block; width: 20px; height: 20px; text-align: center; line-height: 20px;">5</div>  | <b>Apeldoorn-'t Loo-Vaassen</b><br>15 <small>KM</small> BIOTOOP Veluwe beken, Gelderland<br>SPOOR Baronnenlijn                                | 64  |
| <div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px; display: inline-block; width: 20px; height: 20px; text-align: center; line-height: 20px;">6</div>  | <b>Schijndel-Veghel-Mariaheide</b><br>15 <small>KM</small> BIOTOOP Brabantse zandgronden, Noord Brabant<br>SPOOR Boxteler Bahn, Duits Lijntje | 78  |
| <div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px; display: inline-block; width: 20px; height: 20px; text-align: center; line-height: 20px;">7</div>  | <b>Groesbeek-Wolfsberg-Kranenburg</b><br>15 <small>KM</small> BIOTOOP Nijmeegse stuwwal, Gelderland<br>SPOOR Grenzlandbahn                    | 92  |
| <div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px; display: inline-block; width: 20px; height: 20px; text-align: center; line-height: 20px;">8</div>  | <b>Assen -Rolde-Gieten</b><br>15 <small>KM</small> BIOTOOP Drents keileemplateau<br>SPOOR De NOLS-lijn                                        | 104 |
| <div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px; display: inline-block; width: 20px; height: 20px; text-align: center; line-height: 20px;">9</div>  | <b>Woudenberg-Leusden-Woudenberg</b><br>16 <small>KM</small> BIOTOOP Gelderse Vallei en Grebbelinie, Utrecht<br>SPOOR Kersenlijn              | 118 |
| <div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px; display: inline-block; width: 20px; height: 20px; text-align: center; line-height: 20px;">10</div> | <b>Waalwijk-Drunen-Den Bosch</b><br>17 <small>KM</small> BIOTOOP de Langstraat, Noord Brabant<br>SPOOR Halve Zolenlijn                        | 132 |
| <div style="background-color: #000080; color: white; padding: 2px; display: inline-block; width: 20px; height: 20px; text-align: center; line-height: 20px;">11</div> | <b>Stiens-Ferwerd-Blija</b><br>20 <small>KM</small> BIOTOOP Friese terpen, Friesland<br>SPOOR Dockumer Lokaeltsje                             | 146 |



met de cijfercode boven de qr-codes die op de openingspagina's van de verschillende hoofdstukken staat heb je gratis toegang tot de betreffende kaartjes, gpx-bestanden en routebeschrijvingen op [www.wandelzoekpagina.nl](http://www.wandelzoekpagina.nl)

13 KM

1

# DE IJZEREN RIJN

START  
EINDE  
Herkenbosch Centrum  
Dalheim Bahnhof

OV HEEN  
OV TERUG

Bus naar Herkenbosch Centrum  
Trein vanaf Dalheim Bahnhof

PARKEREN  
Herkenbosch en Dalheim Bahnhof

8

HERKENBOSCH



DE MEINWEG

DALHEIM

**BIOTOOP**

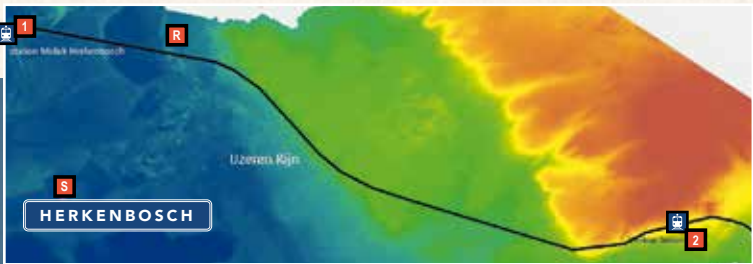
De Meinweg is een van de meest waardevolle natuurgebieden van Nederland. In 1949 kwamen de eerste delen in handen van het Rijk. De bedoeling was hier een nieuwe kolenmijn te gaan exploiteren: staatsmijn Beatrix. Die is inderdaad voor een deel gerealiseerd, maar nooit afgebouwd. In de jaren '60 besloot de staat alle kolenmijnen in Nederland te sluiten. Het gebied werd verder beheerd door Staatsbosbeheer, in 1990 kreeg het de status van Nationaal Park.

De Meinweg ligt in een breukgebied waardoor het een terrasvormige opbouw heeft met steile overgangen. Het Roerdal bij Herkenbosch ligt op 30 meter boven NAP, het terras bij Vlodrop Station reikt tot 80 meter. Heide, bossen, beken en vennen zorgen voor een gevarieerde flora en fauna. Na de Veluwe is dit het belangrijkste leefgebied van wilde zwijnen, maar ook leven er reptielen en amfibieën, waaronder een grote populatie adders, de enige gifslang in Nederland. De adder vormt het logo van de Meinweg.



*Foto Benny Trapp*

Terrasvormige opbouw Meinweg met spoorlijn. **1** voormalig station Melick-Herkenbosch; **2** voormalig station Vlodrop; **S** start route; **R** punt waar route langs spoor begint. Bron: Actueel Hoogte-bestand Nederland



Het breukgebied liet zich op 13 april 1992 gelden toen de streek werd getroffen door de zwaarste aardbeving ooit in Nederland gemeten (5,8 op de schaal van Richter). Hierbij liep de kerk van Herkenbosch zo veel schade op dat ze geheel moest worden gerestaureerd. Overigens komen kleine, niet schadelijke aardbevingen hier veelvuldig voor.

In Herkenbosch domineert, net als in veel Limburgse dorpen langs de Maas en de Roer, de naoorlogse woningbouw. Veel mensen denken nog steeds dat het zuiden van Nederland al in september 1944 was bevrijd, maar dat gold niet voor het gebied ten oosten van de Maas, waar de Duitsers zich verschansten achter de Maas-Rur Stellung. Herkenbosch lag in de vuurlinie. In de strenge winter leefden de bewoners, voor zover niet geëvacueerd, in hun kelders, terwijl de huizen aan flarden werden geschoten. Pas op 1 maart 1945 werd Herkenbosch bevrijd.



Schade aan de Maasdijk bij Roermond na de aardbeving op 13 april 1992. Foto: Ad Smets

## DE SPOORLIJN

De spoorlijn Antwerpen-Mönchengladbach, beter bekend als de IJzeren Rijn, is in 1879 in gebruik genomen. Ze liep 48 km door Nederland, via Weert en Roermond, en werd geëxploiteerd door de Grand Central Belge. De lijn verbond de haven van Antwerpen met het Ruhrgebied en was onmiddellijk een succes. Tot de Eerste Wereldoorlog. Nederland had zich onafhankelijk verklaard, maar dat had als consequentie dat al het grensverkeer met België en Duitsland werd gesloten: vier jaar lang! Daar herstelde de lijn nooit meer van. In de oorlog hadden de Duitsers een nieuwe IJzeren Rijn aangelegd door de Voerstreek, pal onder de Nederlandse grens, en die kreeg daarna de voorkeur. De originele IJzeren Rijn heeft nog tot 1991 treinverkeer gekend. Daarna sloot de NS het baanvak Roermond-Dalheim definitief.

Maar de Belgen willen de IJzeren Rijn terug. Nederland en Duitsland zitten daar echter niet op te wachten. Dat heeft alles te maken met het natuurgebied de Meinweg waar de spoorlijn dwars doorheen loopt: een voor Nederland uniek landschap. Nu ligt het deels zwaar overwoekerde lijntje er stil en lieflijk bij; om de grillige hoogteverschillen tussen Herkenbosch (30 mtr boven NAP) en Dalheim (62 mtr) te overbruggen loopt het soms over een hoge spoordijk en soms door een diepe insnijding. Het is nauwelijks voor te stellen dat hier over een gemoderniseerde en beveiligde spoorlijn nog zware goederentreinen zouden langs denderen.

Daar komt bij dat Nederland weinig zin heeft in een concurrent voor de toch al omstreden Betuwelijn, die de Rotterdamse haven verbindt met het Ruhrgebied. Maar de Belgen beroepen zich op het scheidingsverdrag van 1839, toen de Belgen zich los maakten van Nederland.



*Protestbord langs  
de IJzeren Rijn  
in 2001*



Dat verdrag beloofde de Belgen ‘voor eeuwig vrije doortocht’ door Nederlands Limburg. Dit verdrag is nog steeds geldig, zo besliste het Europese Hof. Maar de tijden zijn veranderd, de bezwaren zijn zwaarwegend, en er zijn alternatieven. Dus een nieuw leven voor de IJzeren Rijn zit er voorlopig niet in, lijkt het.

Maar de sporen liggen er nog, al zijn ze de laatste jaren bij wegkruisingen deels verwijderd. Dat heeft niet alleen met de eis van de Belgen te maken, maar ook de NAVO schijnt er achter te zitten. Die wil de lijn als reserve-aanvoer achter de hand houden als er uit het oosten opeens een vijand komt oprukken. Het onderhoud van het aansluitingswissel in grensstation Dalheim schijnt door de NAVO te worden betaald, anders hadden de Duitsers dat wissel al lang opgeruimd. De oorlog in Oekraïne heeft dit scenario onverwacht actueel gemaakt.

*Insnijding 2e terras,  
2023*

*Dalheim, seinpaal bij  
aansluitingswissel,  
2023*



## ROUTE BESCHRIJVING

Start: bushalte Centrum, kerkplein oversteken tot de kerk **1**, daar links (Hoofdstraat), bij wandelknooppunt 33 (wk33) links aanhouden tot wk32. Daar rechtdoor tot wk31 (Daelenbroekweg), daar rechts (Kasteellaan), bij wk30 rechtdoor door de poort **2**,

voor kasteelopgang links, laantje uitlopen, aan eind links (Grootbroekweg), deze buigt naar rechts, voor kruispunt rechts grindpad naar wk24, daar links steil paadje omhoog, drukke weg oversteken (Keulse Baan) en rechtdoor tot wk62. Rechts entree naar de Boshut (uitspanning met VVV-informatiepunt over de Meinweg).



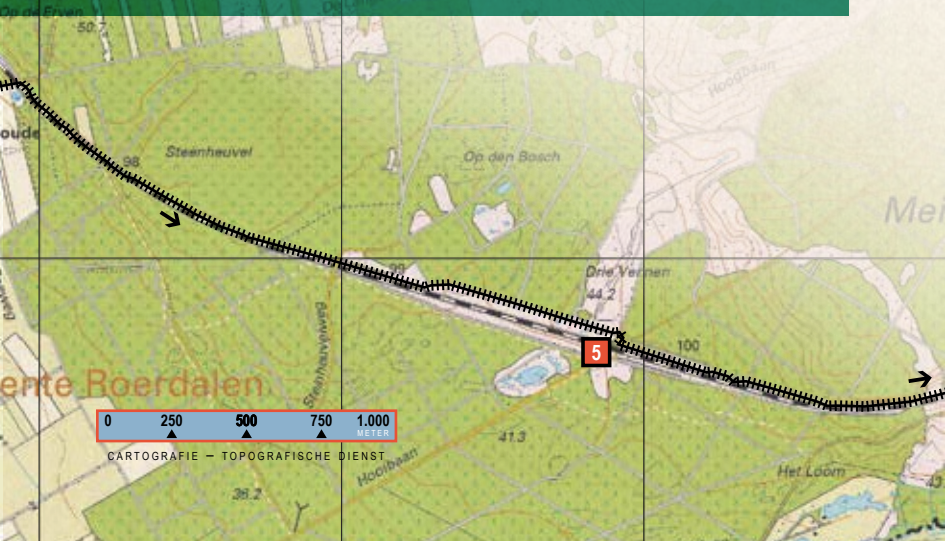
**1 Herkenbosch** - De plaats heeft een Duits (Hertogdom Jülich), Frans (Napoleon) en Belgisch verleden (Opstand 1830). Pas sinds 1839 valt zij onder Nederland. Het dorp lag in 1944-45 aan de frontlinie en leed zwaar onder wederzijdse beschietingen. De toren van de Sebastianuskerk was in 1945 door de Duitsers opgeblazen en is na de oorlog nieuw opgebouwd. Het 'kontje van de kerk' - het 13e-eeuwse koor van mergelsteen - bleef behouden.



## 2 Kasteel Daelenbroeck - Van het

14e-eeuwse kasteel waren alleen nog wat restanten over, die eind 20e eeuw zijn verwerkt in onder meer de gereconstrueerde toren. De voorburcht en het poortgebouw zijn rond 1700 opgetrokken, net als de naastliggende kasteelhoeve. Illustratief voor de versnippering van wat nu Limburg is, was dat de heerlijkheid niet onder Jülich viel, maar onder Gelre. Kasteel en boerderij zijn nu hotel-restaurant.

Bij wk62 naar links afslaan het bos in, route zigzaggend volgen naar wk 39. Paarse routepijltjes negeren. We kruisen 2x een hoogspanningslijn, kort na de 2e keer scherp rechts (let goed op wandelpaai). Bij wk39 (voet van hoogspanningsmast) rechts richting wk60, maar aan eind van dit pad niet naar rechts, maar naar links tot aan verharde weg, hier rechts (Melicker Venweg). Fietspad of grindpaadje rechts van de weg volgen. Bij kruispunt (wk25) rechtdoor, voorbij toegang naar De Venhof, tot kruising met de spoorbaan 3.





**3 Spoorbaan Meinweg** - De rails zijn bij spoorwegovergangen verwijderd. Ongeveer 1 km naar links (west) lag station Melick-Herkenbosch. De spoordijk kijkt links uit over het laagterras van de Meinweg met landbouw. De dijk gaat verder oostwaarts over in een diepe insnijding.

Deze oversteken en meteen rechts zandweg langs de wat hoger gelegen spoorbaan volgen.

Na 400 mtr, waar voetpad links omhoog gaat, rechts zandbaan blijven volgen. Na 200 mtr rechts een ijzeren klaphekje met oversteek over spoorbaan. Daarna links pad bovenlangs spoorbaan volgen (paarse pijltjes nu wel volgen). Na 150 mtr daalt pad links af naar overwoekerde spoorbaan. Na 300 mtr

wijkt het pad naar rechts af het bos in. Daar komen we vrij snel rechts van het pad een

**4 Tobruk** - Halverwege het slingerpad passeren we een 'tobruk': een kleine Duitse geschutsbunker voor 1 of 2 personen. Het is een restant van de Maas-Rur Stellung uit WOII. De bunkertjes zijn genoemd naar een stad in Libië, waar ze in WOII voor het eerst werden ingezet. Ze zijn in Nederland nog op veel plekken te vinden.



'tobruk' tegen **4**. Pad komt uit op verharde weg, hier links tot de spoorbaan (met P en bankje). Spoorbaan oversteken en meteen rechts pad langs spoor volgen. Dit ca. 2,2 km volgen.



**5 Spoordijk** - De spoordijk rechts steekt acht meter hoog op boven de laagte met vennetjes links. We staan aan de voet van een volgend terrasniveau. De dijk zorgt voor een geleidelijke overgang voor de (stoom)locomotieven. De oude Hooibaan kruist de spoordijk door een tunneltje.

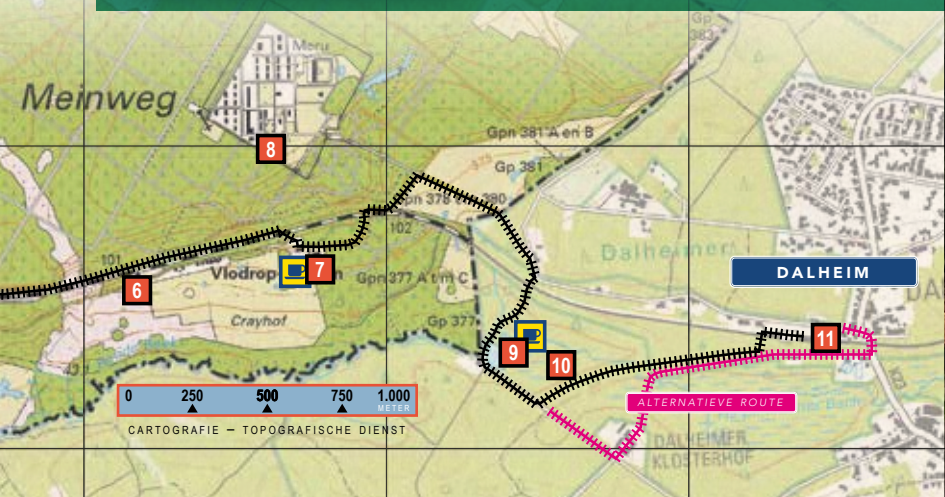
Een paar keer kruisen we een onverharde weg. Het spoor is daar onderbroken. Het spoor zien we eerst rechts onder ons lopen en later boven ons over een hoge spoordijk

**5**. De stilte is hier oorverdovend. Uiteindelijk komen we op het punt waar rechts een viaductje is waar de Hooibaan onder de spoorbaan doorloopt. Vlak voor dit viaduct links het smalle paadje onder de spoordijk volgen, dat langzaam omhoog loopt, het volgende terras op.



**6 Station Vlodrop** - De resten van het grensstation zijn in 1973 gesloopt. Op het emplacement is een nieuw bos opgeschoten. Hier en daar zijn nog wat schamele restanten te vinden. Tot 1942 liep een smalspoor vanaf het emplacement de heuvel op naar het St. Ludwig-klooster. Het stootblokje en het muurtje waar het spoortje eindigde zijn er nog.

Na ca. 1200 mtr wordt ons pad breder, rechts van ons horen we het (weinige) verkeer van de weg naar Vlodrop Station, zoals de nederzetting hier heet. We zien rechts door de bomen de dienstwoningen die hier ooit zijn gebouwd voor het spoor- en douanepersoneel. Het pad langs het spoor komt uit op een breder,



vlak terrein met vooral jonge berkenbomen. Dit is het vm. emplacement van grensstation Vlodrop **6**.

Midden op dit terrein stuiten we op een kruisend wandelpad (met wandelpaaltje), waar we rechtsaf richting wk79 de spoorbaan verlaten en doorsteken naar de weg met bebouwing **7**.

We volgen verder naar links de hoofdweg (die hier heel rustig is), kruisen de spoorbaan en na twee bochten komen we op een viersprong. Links de oprijlaan naar



**7 Vlodrop Station** - De afgelegen nederzetting bestaat uit een aantal voormalige dienstwoningen, een café/winkeltje en het St. Ludwighotel. En natuurlijk op de heuvel boven het dorp het MERU-complex (vroeger St. Ludwig-klooster). Voor het hotel een beeld uit het vm. klooster van een Franciscaner monnik met leerling. Op de foto het klooster tijdens de stilgelegde sloop in 2008.



MERU **8**, in het verlengde daarvan rechts de groene laan vanuit Duitsland. We slaan rechtsaf en kruisen in een bocht naar rechts de grens bij een moderne rood-witte grensboom en lopen omhoog naar de eerste huizen van Dalheim. Weg buigt naar rechts. Bij driespong na huisnummer 1 rechtsaf en Ilzeren Rijn kruisen door tunneltje. Hierna pad rechtdoor afdalen tot Dalheimer Mühle **9**.

**8 St. Ludwig/MERU** - Op de heuvel boven station Vlodrop verrees tussen 1904 en 1909 het immense 'Kloster und Knabeninternat' St. Ludwig, met een lange oprijlaan tot aan de Duitse grens. Destijds werden in Nederland veel Duitse kloosters gesticht, omdat de katholieken in Duitsland door de staat werden tegengewerkt (Kulturkampf). Klooster en jongensinternaat sloten in 1979. In 1984 is het complex gekocht door de Maharishi Yogi, die in Vlodrop zijn hoofdkwartier vestigde. De Maharishi is de grondlegger van Transcendente Meditatie, een levenswijze om lichaam en geest in balans te brengen. Hij kreeg wereldwijd miljoenen volgelingen, mede door de invloed die hij in de jaren '60 had op beroemde popartiesten, zoals The Beatles. In het klooster richtte hij de MERU op (Maharishi European Research University). In 2001 begon de beweging met de sloop van het oude klooster en de bouw van nieuwe paviljoens. Omdat het een rijksmonument betrof kwam de sloop stil te liggen. Ondertussen overleed de Maharishi in Vlodrop in 2008 in zijn eigen paviljoen. Na veel juridisch getouwtrek mocht in 2015 het oude klooster definitief worden gesloopt en is een nieuwe campus verrees. Deze is niet publiek toegankelijk.





**9 Dalheimer Mühle** - Al in de 13e eeuw genoemd. De grote molenvijver wordt gevoed door de Helpensteinerbach, die na de molen overgaat in de Rothenbach (Rode Beek). Lange tijd was zij een Duitse kloostermolen. In de 19e eeuw kwam er ook een Wirtshaus. In 1999 brandde de molen bijna geheel af. In 2008 weer hersteld en nu een populaire uitspanning.

Daar links via verharde weg (Mühlenstrasse) tot tunneltje. Dit is een tunneltje onder

vm. Duitse spoorlijn Dalheim-Jülich **10**. Links van het tunneltje is een steil paadje waarover we de spoordijk kunnen opklauteren voor



**10 Arsbecker Bruch** - Beekdal van de Helpensteiner Bach, wordt gekruist door de metershoge spoordijk van de vm. spoorlijn Jülich-Dalheim. In 1980 reed hier de laatste (goederen)trein. Kwam in Dalheim samen met de IJzeren Rijn.



het avontuurlijke slot van onze route. Alternatief is rechtdoor de weg volgen tot Klosterhof en daar links door poort doorsteken naar de Dammweg, die uitlopen; dan links onder spoor door en nogmaals links naar Bahnhof Dalheim.

Op de kruin van de spoordijk, hoog boven het moerassige beekdal, loopt een pad. Let op het uitzicht links en rechts: misschien zie je bevers of een ijsvogel. Het pad is in het begin goed te volgen, daarna wordt het vager en volgen we de spoordijk zonder pad door (en over) de bomen. Niet voor lang overigens, want al snel verbreedt de spoordijk zich en gaat zij over in een breed met berken begroeid Eisenbahngelände ten teken dat we het voormalige emplacement van Grenzbahnhof Dalheim hebben bereikt. Als we links door de bomen witte gebouwen kunnen ontwaren steken we door de bomen het emplacement over, waar nog twee sporen liggen: de zwaar





**11** Dalheim Bahnhof - Grensstation van de IJzeren Rijn sinds 1879, nu alleen nog een perron met kaartjesautomaat en één kopspoor. Het begroeide tweede spoor is de IJzeren Rijn naar Nederland, die bij de klassieke seinpaal nog met een NAVO-wissel is verbonden met het hoofdspoor. Het oude seinhuis is nog in gebruik. Vanaf Dalheim vertrekt nog ieder uur een dieseltreintje naar Mönchengladbach Hbf.

overwoekerde IJzeren Rijn en de nog actieve spoorlijn die hier met een modern stootblok is afgesloten. Rechts ligt het perronnetje van station Dalheim

**11**.

Vanaf hier rijdt er nog een trein op de IJzeren Rijn: het boemeltje naar Mönchengladbach. Einde wandeling.





13 KM

# DE VISLIJN

START  
EINDE

NS station Santpoort Noord

IJmuiden Strand

OV TERUG Snelbus IJmuiden Strand - Amsterdam

Sloterdijk of IJmuiden Plein 1945 - Haarlem NS

24

Voor Santpoort Noord: halte Hagelingerweg (800 m).  
PARKEREN Station Santpoort Noord of IJmuiden Strand



SANTPOORT NOORD



# NOORDZEEKUST EN -HAVEN

IJMUIDEN

## BIOTOOP

IJmuiden is ontstaan bij de aanleg van het Noordzeekanaal.

Het kanaal moest Amsterdam een rechtstreekse verbinding geven met de Noordzee: gegraven met de hand, dwars door een zeven km brede

duingordel. Het was een dunbevolkt gebied: op de oude strandwallen achter de duinen lagen enkele oude dorpen en een gordel riante buitenplaatsen van rijke Amsterdammers. Zonder dit kanaal zou Amsterdam - ooit de grootste haven van de wereld - onbereikbaar worden voor zeeschepen. In 1865 begon de Amsterdamsche Kanaal Maatschappij met de aanleg. De arbeidskrachten kwamen uit het hele land, vaak met gezin en al, huisvesting was er niet, de meeste overleefden in hutten in de duinen. In 1876 werd het kanaal door koning Willem III officieel geopend. Naast het sluizencomplex - de huidige Zuidersluis - vormde een rijtje dienstwoningen de eerste huizen van IJmuiden.

In 1896 kwam op initiatief van het Rijk de eerste haven gereed met daarnaast de Rijksvissafslag. Dit maakte IJmuiden op slag de modernste en belangrijkste vissershaven van Nederland. In 1920 kwam een 2e haven gereed. De locatie aan zee en het Noordzeekanaal was ook gunstig voor de vestiging van een staalbedrijf. De benodigde grondstoffen - ijzererts, kalk en steenkool - konden hier gemakkelijk worden aangevoerd. De overheid wilde graag zo'n bedrijf, want Nederland kende nog nauwelijks een eigen staalindustrie. Het eerste staal van de Koninklijke Hoogovens werd in 1923 geproduceerd.

## SLUIZEN

Ondertussen bleven de zeeschepen maar groter worden. Al twintig jaar na de eerste sluis moest een nieuwe, grotere worden gebouwd (de huidige Middensluis), die in 1920 weer werd overtroffen door de twee keer zo grote Noordersluis. Inmiddels is in 2022 een vierde, nog grotere sluis geopend, de 'Zeesluis IJmuiden'.



*IJmuiden in 1905*



De strategische positie van IJmuiden had ook nadelen. In WOII is IJmuiden door de Duitse bezetter grotendeels gesloopt voor de aanleg van de Atlantikwall en daarna door onze geallieerde vrienden veelvuldig gebombardeerd. In de Atlantikwall - aangelegd tegen een mogelijke aanval vanuit de Noordzee - was IJmuiden een cruciale schakel, waarvan nog vele relicten getuigen. Na WOII moest de stad opnieuw worden opgebouwd. De wijken dragen daardoor een sterk naoorlogs karakter. Architect Willem Dudok maakte het plan, dat door verschillende wederopbouw-architecten werd ingevuld. IJmuiden groeide in deze periode sterk door de grote vraag naar arbeidskrachten in de IJmond. Het contrast tussen het vooroorlogse Velsen - op de strandwallen achter de duinen - en het naoorlogse IJmuiden is een thema van deze route.



*IJmuiden in de jaren '50 (schoolplaat)*

## DE SPOORLIJN

De eerste spoorlijn (1883) was een zijlijn, die aftakte van de hoofdspoorlijn Haarlem-Alkmaar. Die laatste kruiste het Noordzeekanaal middels een draaibrug. Vlak voor de brug lag station Velsen-IJmuiden Oost, waar de zijlijn afboog naar IJmuiden. Aanvankelijk eindigde de spoorlijn pal naast de nieuwe sluis, maar al snel werd het eindpunt verlegd naar de nieuwe haven en de Rijksvisafslag. In 1898 kwam hier een nieuw station gereed en een ruim emplacement waar de havensporen samenkwamen. In WOII was IJmuiden een belangrijke haven voor de Duitse bezetter, die per spoor bouw materiaal, munitie en oorlogsmaterieel aanvoerde.

In 1957 werd de hinderlijke draaibrug over het inmiddels sterk verbrede kanaal vervangen door een tunnel. Hiervoor werd een nieuwe spoorboog aangelegd naar de oostelijker gelegen tunnel. Aan deze boog werden de haltes Santpoort Noord en Driehuis Zuid geopend. Bij Santpoort Noord kwam een nieuwe aftakking naar IJmuiden.

Bediening van de haven en de visafslag was de eerste en ook de laatste taak van het IJmuider lijntje. Aan het reizigersvervoer kwam in 1983 een einde. De havenlijn lag ongunstig ten opzichte van de woonwijken. Het station werd in 1995 gesloopt.

Van 1996-1998 exploiteerde Lovers Rail nog een dienst tussen Amsterdam en IJmuiden - de Kennemerstrand Express. Op de plaats van het oude station had Lovers een provisorisch perron aangelegd





met eenabri. Het was het eerste particuliere bedrijf dat de concurrentie aanging op het spoorwegnet van de NS. Het werd geen succes, maar ze waren wel trendsetter.

In 1998 vertrok de laatste 'vistrein' uit IJmuiden. Er is nog lang gesproken over heropening van de spoorlijn. Ook was er een plan van de HIJSM (Haarlem-IJmuiden Stoomtrein Maatschappij) om er een stoomtrein te laten rijden. Na 2014 zijn uiteindelijk de rails geruimd en is een deel van het tracé getransformeerd in een vrije busbaan. Andere delen zijn fiets- en/of wandelpad geworden. In de havens zijn alle sporen gewist.

*Trawlerkade IJmuiden  
met kadespoor 1930*

*Station IJmuiden*



*Uitg. Nauta, Volcan, [Holl.]*

*IJmuiden, Station. N. 574.*



#### ROUTEBSCHRIJVING

Start **1** Station Santpoort Noord westzijde (vanaf oostzijde te bereiken via tunneltje). Bij tunneltje tegenover manege meteen rechts fietspad op. Dit buigt links om de manege heen en daarna weer naar rechts, met links daarvan een wandelpad.

Je loopt hier over de oude spoordijk van de hoofdspoorlijn. Links een paardenwei en beboste duinen. Voetpad ca. 500 mtr volgen. We passeren wooneenheden van een zorginstelling, hierna driesprong van fietspaden schuin oversteken en rechts verder over smal onverhard paadje door het gras langs de busbaan. De busbaan ligt op het tracé van de verlegde spoor aansluiting uit 1957, en sluit hier

**1 Santpoort Noord** - Samen met station Driehuis in 1957 geopend aan de nieuwe verbindingsoog naar de Velsertunnel. De subtiel ontwerpen van K. van der Gaast zijn nog deels herkenbaar. Na sluiting van de loketten werden de stations doelwit van zwervers en vanden en zijn de station 'eigentijds' aangepast.



weer aan op het oorspronkelijke tracé. We komen uit bij een overweg, nu een busbaanovergang. Langs de baan staat rechts voor ons de oude spoorwegwoning nr. 8. Hier lag de spoorweghalte Driehuis-Westerveld, nu een snelbushalte **2**. Links van de overweg ligt de entree naar begraafplaats Westerveld.

**2 Halte Westerveld** - Nu een bushalte, vroeger station Driehuis Westerveld. Naast de busbaan staat nog spoorwoning nr. 8. Aan de andere zijde is de entree tot begraafplaats en crematorium Westerveld, een rijksmonument.





*Oude  
ansichtkaart van  
aula met perron*



*De katafalkwagon  
was van 1889 tot  
1911 in gebruik*

**2 Begraafplaats en crematorium Westerveld** - Achter de parkeerplaats zien we de witte villa Westerveld liggen. Het landgoed werd eind 19e eeuw aangekocht om de begraafplaats in te richten. Rechts daarvan de heden-daagse dienstgebouwen. Een kort ommetje richting crematorium en weer terug is een must. De begraafplaats is zeer fraai aangelegd in het duinreliëf en er liggen veel bekende families en landgenoten begraven. De begraafplaats had een korte spooraansluiting naar een neo-classicistisch aulagebouw. Zo heeft menig prominente Amsterdammer zijn laatste reis vanaf Amsterdam

CS afgelegd per 'katafalkwagon', die werd uitgeladen aan het perron bij de aula. Helaas is de aula in 1961 gesloopt, ook van de spooraansluiting is niets meer te zien. Westerveld was de eerste plek waar je gecremeerd kon worden. Wettelijk was dat pas in 1955 toegestaan, maar het gebeurde al in 1914. Het eerste koepelvormige crematorium (Marius Poel 1913), de urnenvelden en de columbaria (urnentempels) zijn heel bijzonder. Vier columbaria, alsmede de paddenstoelvormige urnen zijn ontworpen door Dudok.





Steek overweg over, links om veldje heen en dan schuin links oude Driehuizerkerkweg volgen. We passeren o.a. de Engelmunduskerk **3** en een kruispunt met horeca. Bij rotonde even rechtdoor en daarna bij driehoekje rechts houden (Waterlandweg) en rechtdoor bos inlopen. Klinkerstraatje gaat over in onverhard pad. We lopen nu door een deel van het landgoed Beeckestyn. Bij kruispunt rechtdoor tot vijfsporong, hier links (Bosweg, fietspad), deze komt uit op straat met huizen, hier rechtdoor pad langs de huizen (Verloren van Themaatlaan). Piersonlaan oversteken. Vlak voor kruising met hoofdweg links sportpark Schoonenberg (vv Telstar).



**3 RK Engelmunduskerk** - De kerk is gebouwd in 1894, maar gaat terug op een schuilkerk uit 1620. Velsen telt liefst drie Engelmunduskerken, de NH kerk is een van de oudste van het land (10e eeuw). Engelmundus was een monnik die in de 8e eeuw in het kielzog van Willibrord op de strandwallen van Noord Holland de eerste kerken stichtte.

**4 Velsen-IJmuiden Oost** - De dubbele spoorwegwoning nr. 9b stond aan de zuidkant van het emplacement van station Velsen-IJmuiden Oost. Het was een fors overstapstation met een breed perron, grote overkapping en voetgangerstunnel. Na 1957 degradeerde het tot 'halte'. Na de transformatie tot busbaan is er weinig meer van te zien.



viaduct trap op naar de spoordijk, linksaf pad volgen, dat hier tussen de rails is aangelegd. Rechts uitzicht op het Noordzeekanaal en de veerpont naar Beverwijk

**6**

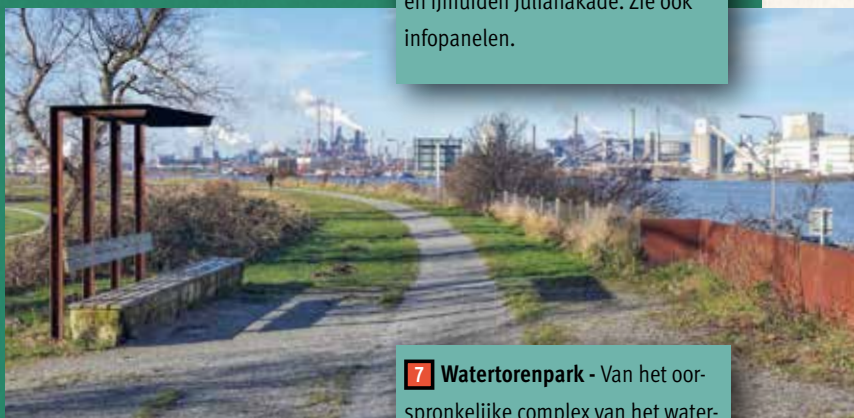
Rechtdoor weg oversteken en meteen daarna de busbaan met snelbushalte, links spoorwoning 9b **4**. Hierna schuin rechts voetpad voor de Stadsschouwburg langs en de Groeneweg volgen. Deze uitlopen, aan eind rechts (Zeeweg). Deze komt uit op Plein 1945 **5**. Rechts aanhouden langs winkels en dan eerste rechts (De Noostraat). H.P. de Noo was stationschef in IJmuiden, in 1943 gefusilleerd omdat hij opriep tot een staking. Na 300 mtr vlak voor bushalte oversteken en rechts over pad door groen veld en links van

**5 Plein 1945** - Het imposante raadhuis van Willem Dudok kwam in 1957 gereed. Inspiratie voor het plein zou Dudok hebben gehaald uit het San Marcoplein in Venetië - jazeke - met een drie verdiepingen hoge bebouwing met winkels rondom en de raadhuis-toren als 'campanile'. De belangrijkste toegangswegen- De Noostraat, Lange Nieuwstraat en Zeeweg komen uit op het plein.



Volg spoorpad twee kilometer, spectaculair uitzicht op het kanaal en de hoogovens van Tata Steel. Onderweg passeren we de vm. halte Casembrootstraat. Na tankstation linksaf baan verlaten en Schoutenstraat in (rechts van

**6 Spoordijk** - Rechts uitzicht op het Pontplein met de veerpont naar Beverwijk. De rails zijn opgevuld met een verharding en nog deels zichtbaar. Het tracé buigt scherp richting IJmuiden en biedt spectaculair uitzicht over het Noordzeekanaal en de Hoogovens. Onderweg komen we twee haltes tegen: IJmuiden Casembrootstraat en IJmuiden Julianakade. Zie ook infopanelen.



groenstrook), deze komt uit bij een parkje, hier oversteken en schuin rechts pad nemen richting watertoren **7**. Voor de toren pad rechts naar straat (Wijk aan Zeeërweg), daar links en uitlopen tot hoofdweg (IJmuiderstraatweg), daar links voetpad langs veldje. Aan eind van plantsoen rechts weg oversteken tot voetpad met infopaneel: we zijn weer op de oude spoorbaan, vroeger was hier halte Julianakade. Links spoorpad volgen richting viaduct. Vlak daarvoor links trap op, dan rechts

**7 Watertorenpark** - Van het oorspronkelijke complex van het waterleidingbedrijf zijn het filtergebouw en de imposante watertoren uit 1915 overgebleven. Het is bijzonder dat het waterkasteel de oorlog heeft doorstaan. Het heeft nu een woon- en kantoorfunctie.





**8 Station IJmuiden** - De Wilhelminakade kijkt uit op het vm. spoorweg-emplacement, waar de havensporen en de treinen van de visafslag samenkwamen. De trap leidde naar het station (gesloopt in 1995). Van 1996-1998 eindigde hier de Kennemerstrand Express van Lovers Rail bij een provisorisch perron. In 2014 werden de laatste sporen verwijderd en verzezen in no time moderne bedrijfshallen op het terrein.



**9 Zuiderluis** - De eerste en oudste sluis van IJmuiden. Ze bestaat uit twee sluiskolken: de kleine en de grote sluis. Ze kwamen in 1872 gereed. Het rijtje witte dienstwoningen bestaat uit de oudste huizen van IJmuiden (1876). Het havenkantoorje naast de sluis is van eind 19e-eeuw.

over de Julianabrug en meteen links de hoger gelegen weg volgen (Koningin Wilhelminakade). De kade uitlopen tot deze wat scherper naar rechts buigt. Links tegenover nummer 3 zie je de oude trap naar station IJmuiden

**8**. We buigen naar rechts en steken schuin rechts via de Oranjestraat door naar het kanaal en komen uit bij de oudste sluis

**9**. Hier links, neem voetpad langs de kade (Sluisplein). We komen



**10 Sluisplein** - De punt biedt uitzicht op de entrees van de Vissershaven en de Haringhaven, die in open verbinding staan met de zee, en Noordzeekanaal. Er tegenover ligt het Forteiland, een deel van het fort dat in de jaren 1880 werd gebouwd om de entree van het kanaal te bewaken. Op het plein staat het Vissermonument (1955).

bij de poort van DFDS Sea Ferrys, die ook toegang geeft tot de punt van het Sluisplein ( **10**, uitzicht en visje eten). Route gaat voor DFDS-poort links verder (Ericssonkade, gaat over in Halkade). Na parkeerplaats van DFDS rechts naar het water lopen en over de kade langs de vissersschepen naar

de kop van de haven **11**. Om de kop van de haven en het KNRM-gebouw heen (links de IJmuidense watertoren), bij rotonde rechtsaf en dan aan de andere zijde na het KNRM-gebouw schuin links (Haringkade). We zijn nu op het schiereiland tussen de Vissershaven en de Haringhaven. De Haringkade snijdt er diagonaal doorheen, hier liep vroeger het havenspoor met zijtakken.

### **11 Vissershaven, Haringhaven**

- In deze levendige havens zijn vissersschepen en kleine zeeschepen te zien, maar ook de ferry naar Engeland. Het schiereiland ertussen is een bonte verzameling bedrijfsgebouwen in een kakaofonie van bouwstijlen: de ultieme havenbiotoop. En je kunt er gewoon doorheen lopen! Wat bij moderne havencomplexen ondenkbaar is.





Haringkade (NB: rechte diagonaal is beetje zigzag geworden) komt uit op Haringhaven, hier links en dan rechts om kop van de haven heenlopen, overzijde is Kotterkade.

**12** **Torpedobunker** - Gebouwd door de Duitse Kriegsmarine voor de opslag van torpedo's voor de bewapening van 'Schnellboote'. In de haven van IJmuiden bouwde deze dienst twee enorme Schnellbootbunkers. Eén ervan is nog aanwezig: een betonkolos van 100 x 250 meter en 18 meter hoog, met plaats voor 14 Schnellboote en 4 reparatiedokken: de grootste bunker van Nederland! De torpedo's werden per trein aangevoerd.

Waar deze is afgesloten links (Scholstraat), dan even rechts (Strandweg) en meteen weer links (Wieringenstraat) en aan het eind doorsteken naar de hoofdweg (Kromhoutstraat) met aan de overzijde de 'Torpedobunker' **12**. Rechts hoofdweg volgen tot eerste duinenrij. Weg buigt naar rechts en wordt Badweg. Deze buigt weer





**13 Atlantikwall** - In de duinen rond IJmuiden liggen zware batterijen en Duitse geschuts- en munitiebunkers, flakopstellingen, tobruks en andere bouwwerken. Ze maakten deel uit van de Atlantikwall. Aan de Badweg bevindt zich rechts het Bunkermuseum. Vanaf hier loopt een 'Bunkerpad' langs indrukwekkende exemplaren.

naar links en passeert dan een strook met bunkers **13**. Badweg volgen, bij rotonde rechtdoor naar de Kennemerboulevard en de bebouwing van IJmuiden Strand, tot aan de opgang van het Kennemerstrand **14**. Einde wandeling.

*NB: naast de strandopgang is de halte van de snelbussen naar Amsterdam (direct) of Santpoort Noord en Haarlem (aansluitende overstap).*

**14 IJmuiden aan zee** - Het strand is pas na 1967 ontstaan door verse zandafzettingen toen de pieren van het Noordzeekanaal werden verlengd. In de jaren 1990 is hier een gloednieuwe badplaats ontstaan met hotels, appartementen en een jachthaven. Sluit de wandeling af in een strandpaviljoen.



13 KM

3

# HAARLEMMERLIJNTJE

40

START  
EINDE

A2 afrit Vinkeveen  
Mijndrecht Centrum

OV HEEN  
OV TERUG

Bushalte Groenlandsekade  
Mijndrecht bushalte Centrum

PARKEREN

P&R naast Leonardo Hotel Vinkeveen  
Mijndrecht centrum

VINKEVEEN



# VEENPOLDERS EN DROOGMAKERIJEN



en '60



[www.bellopad.nl](http://www.bellopad.nl)

ADVIESBURO  
ADVIESBURO

MIJDRECHT

## BIOTOOP

Het hart van het gewest Holland bestaat vanouds uit zompig veen. In dit veenpakket werden in de loop der eeuwen grote gaten geslagen, zowel door natuurgeweld als door de mens. Bij een flinke storm konden kleine veenplassen door afslag uitgroeien tot grote watermassa's, zoals de Haarlemmermeer. Daarnaast heeft de mens het veen tot in de 20e eeuw op grote schaal uitgegraven voor de winning van turf, lange tijd de belangrijkste brandstof voor mens en nijverheid. Delen van die gaten zijn later drooggemalen en ingepolderd, zoals de Haarlemmermeer (1852) en Groot Mijdrecht (3e bedijking, 1864). Dat kon pas gebeuren met de komst van stoomgemalen, windmolens waren niet krachtig genoeg om de boel droog te houden. Deze droogmakerijen liggen nu meer dan zes meter onder de zeespiegel (zo'n vijf meter onder de waterrijke veenlanden). Op de repen restveen strekken zich de oude lintdorpen uit, zoals Vinkeveen, Wilnis en Mijdrecht. Nu zijn dit voornamelijk forensendorpen met uitbreidingswijken tot ver in de droogmakerij, maar eind 19e eeuw leefden de bewoners nog vooral van de veehouderij en de turfwinning.



*Station Vinkeveen rond 1920*

## DE SPOORLIJN

In die tijd ontstond bij enkele ondernemende lieden het plan om deze vruchtbare nieuwe gebieden te ontsluiten door middel van een 'elektrische' spoorlijn: een toen zeer modern idee! Men had daarbij vooral de aan- en afvoer van lokale landbouw- en industrieproducten voor ogen. Daartoe werd de Hollandsche Elektrische Spoorweg Maatschappij opgericht, de HESM. De realisatie van de plannen verliep uiterst traag. Concurrerende spoorwegbedrijven werden het niet eens over de exploitatie en in de slappe veenbodem kregen de bouwers voortdurend te maken met verzakkingen. De zes meter lager gelegen droogmakerij had dit probleem niet, want die bestond uit stevige zeelei.

Uiteindelijk werd de concessie overgenomen door de Hollandse Spoorweg Maatschappij (HSM). Pas in 1912 werd het eerste gedeelte in gebruik genomen, niet met elektrische maar met stoomtractie. Niettemin bleef de naam HESM gehandhaafd. In de volksmond werd gesproken over de 'Haarlemmermeerlijnen'. Het netwerk strekte zich als een spinnenweb uit tussen Amsterdam, Haarlem, Leiden, Alphen a/d Rijn en Nieuwersluis. Op de stations en haltegebouwen werd niet bespaard, de fraaie tegeltableaus in Jugendstil getuigen daar nog van.

Maar al in 1936 werd een deel van het kronkelende netwerk gesloten door concurrentie van de autobus en de vrachtwagen. Het langst bleef de spoorlijn tussen Nieuwersluis en Uithoorn in bedrijf. Dit traject werd in 1915 geopend, tot 1950 was er nog personenvervoer, daarna tot 1986 alleen nog goederenvervoer.

Tot 1986 bediende de lijn nog een aantal bedrijven in Mijdrecht en Uithoorn. Daarbij deed zich een voor Nederland curieuze situatie voor. In 1954 werd de nieuwe Rijksweg 2 in gebruik genomen tussen Amsterdam en Utrecht (nu A2). Rijkswaterstaat vond het te duur om voor de spoorlijn een viaduct te bouwen, dus kruiste de autosnelweg de spoorlijn



gelijkvloers. Tot 1986 sloten op de A2 bijna dagelijks de overwegbomen en kwam het snelverkeer tot stilstand voor een langzaam voortsukkelende diesellocomotief, die vaak maar een of twee wagons achter zich aan trok. Er kwamen frequent kettingbotsingen voor, waarbij ook doden zijn gevallen. Pas in 1986 kwam aan deze vreemde situatie een einde. Kort daarna zijn de sporen opgebroken en ook de meeste bruggen weggehaald. Vanaf 2005 zijn op meerdere plaatsen nieuwe, eenvoudige bruggen aangelegd, zodat de spoorlijn tot Mijdrecht als wandelroute gebruikt kan worden. Onze route bestrijkt een deel van het Bello-pad, genoemd naar de laatste stoomlocomotief die hier reed. Langs de route staan infopanelen over de spoorlijn en over de natuur die hier de laatste jaren is ontwikkeld. Vanaf Mijdrecht richting Uithoorn is op de spoordijk een vrije busbaan aangelegd.





### ROUTEBSCHRIJVING

Vanaf parkeerplaats trap op viaduct A2, water oversteken, aan andere zijde trap af en links naar verharde weg (Oukoop). Na 1km geeft een hobbel in de weg aan dat we de vm. spoordijk passeren met rechts een vm. stationnetje **1**.

**1 Oukooperdijk - Rustiek**  
stationnetje (type III) in een opvallend kloeke uitvoering voor het dunbevolkte lintdorp Oukoop. Aan de overkant van de weg liggen nog restanten van een brug en zien we de spoordijk richting de A2 lopen, waar tot 1986 de overweg lag. De spoordijk is hier verkocht aan een lokale boer en niet toegankelijk voor publiek.





**2 Demmerikroute** - Zanderig baanlichaam met spoorkiezels, geflankeerd door spoortuintjes, wilde begroeiing en open weilanden. De brug over de Veldwetering heeft nog originele landhoofden. Fundamenten van brugwachterswoning (nr 49) zijn nog te zien.

Na 200 mtr rechts (Haanweg), deze komt uit op de Demmeriksekaade, hier rechts, na 200 mtr zijn we weer bij de spoordijk, die vanaf hier bewandeld kan worden. Hier linksaf over de oude grind- en

kleibedding. Na 300 mtr passeren we een waterloop **2**. Spoordijk ruim 2 km volgen door het weidegebied. Bij Vinkeveen liggen volkstuintjes naast het spoor. Brug en weg oversteken naar **3**.

**3 Station Vinkeveen** - Stationnetje met Jugendstil-elementen (type II), tegeltableau, seinpaal, handwissel etc. aan spoorzijde. In 2016 gerenoveerd door Stichting Spoorhuis, die de benedenruimte verhuurt. De bovenverdieping wordt bewoond. De beheerder doet veel om de historie van het gebouwtje en de spoorlijn in ere te houden.

Spoordijk verder volgen, het water rechts was de spoorhaven met laad- en loswal, die uitkomt in de Ringvaart. Hier ligt een klapbrug **4**. Spoordijk buigt naar links en daalt met een grote S-bocht af



**4 Ringdijk en Ringvaart** - Dijk en vaart zijn aangelegd voor het bemalen van de polder Groot Mijdrecht. Deze viel officieel droog in 1880. Bij de ringvaart staat een baanwachterswoning voor bediening van de spoorbrug. Dit was een klapbrug, die is vervangen door een soortgelijke wegbrug.



van -1,5 mtr tot -6,5 mtr NAP. De bermen zijn hier 's zomers weelderig begroeid omdat voor het talud duinzand werd gebruikt. Hierna loopt zij verder in rechte lijn de droogmakerij in **5**.

We stuiten een km verder bij Wilnis op de N212. Hier links even het talud verlaten via bruggetje met poort, parkeerplaats kruisen

en rechts de drukke weg oversteken, aan overzijde meteen rechts terug naar de spoordijk en het vm.

stationnetje Wilnis **6**.

Voor het stationnetje linksaf fietspad verlaten en verharde

**5 Marickenland** - Het landschap in de droogmakerij verandert door woningbouw en natuurontwikkeling. Vinkeveen, Wilnis en Mijdrecht, ooit lintdorpen langs de Ringvaart, breiden zich uit in de polder. In deze hoek wordt sinds 2022 het natuur- en waterbergingsgebied Marickenland ontwikkeld.



**6 Station Wilnis** - Stationsgebouwtje in rustieke stijl, zelfde type als Oukooperdijk, met tegeltableau aan spoorzijde. De standaardstations zijn ontworpen door het eigen bouw bureau van de HSM, ze deden niet onder voor stations aan een hoofdspoorlijn. Wilnis is het laagst gelegen (bovengrondse) treinstation van Nederland. Nu woonhuis.



weg op (Pastoor Kannelaan), dan even rechts en weer links straat langs het water volgen (Burg. De

Voogtlaan) tot aan de dijk. Hier links via fietspad de Ringdijk op en langs het water naar de brug, hier rechts de brug over voorbij de NH kerk en bij kruispunt rechts de Dorpsstraat van Wilnis in **7**.

Na 200 mtr tegenover de Ontmoetingskerk rechts Raadhuisstraat. Deze uitlopen tot water en links bruggetje over, aan overzijde links water volgen via voet/fietspad tot aan stenen bank **8**.

Pad langs het water verder volgen, onder verkeersbrug door, na 600 mtr knikt de dijk naar links en daarna naar rechts, hier voor de ophaalbrug rechts de polder in via het asfaltpaadje parallel aan de weg. Na 500 mtr komen we weer uit bij de spoordijk, daarachter rechts de gloednieuwe retro-woonwijk Maricken en links het industrieterrein van Mijdrecht. Hier links de spoordijk volgen die om het industrieterrein heen loopt. Vlak voor het tracé flauw naar

**7 Wilnis** - Wilnis is vanouds een streekdorp langs een langgerekte dijk in het veen (nu Herenweg, Dorpsstraat). Bewoners leefden van de veehouderij en de turfwinning. De NH kerk is in 1877 gebouwd, nadat de toren van de 18-eeuwse voorganger in het veen was weggezakt en omgevallen.





**8 Ringvaart Wilnis, dijkdoorbraak** - De Ringvaart markeert de scheiding tussen de droogmakerij en het veen. In 2003 schoof bij Wilnis een deel van de ringdijk weg, waardoor de vaart leegstroomde en 1500 bewoners in de wijk onder de dijk moesten worden geëvacueerd. Een stenen bank herinnert aan de dijkdoorbraak.

rechts buigt is rechts nog te zien waar een raccordement - nu een onverharde baan - het industrieterrein op liep. Vlak

voor de Ringdijk buigt de baan naar rechts waar die overgaat in een gloednieuwe straat 'Aan het Spoor', aangelegd op het oude talud. Deze straat eindigt op het voormalige stationsemplacement **9**.

Doorlopen tot rotonde. Links oversteken en schuin omhoog. Links over de brug over de Ringvaart is het centrum van Mijdrecht, rechts onderaan de ringdijk de bushalte. Einde wandeling.

**9 Station Mijdrecht** - Hoofdstation (type I) met Jugendstil-elementen. Het pand is in 2023 gerestaureerd en is nu brasserie en B&B. Op het emplacement was sloperij Koek gevestigd, dat spoorwegmaterieel ontmantelde. Oude NS-interieurs - van complete treinbanken tot asbakjes - begonnen hier een 2e leven op de vintage-markt. Koek was een van de laatste klanten van de spoorlijn.





14 KM

# HET BELS LIJNTJE

START Alphen dorpskern

EINDE Weelde Bredaseweg (B)

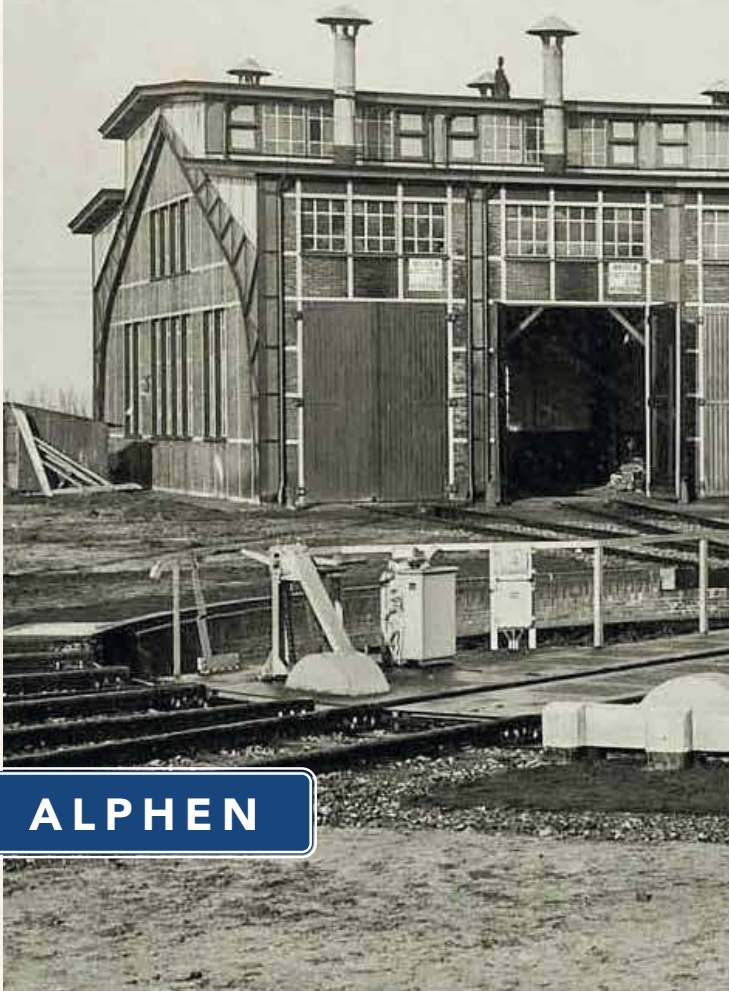
OV HEEN

Bushalte Alphen - Willibrordplein

OV TERUG

Bushalte Bredaseweg/Steenweg op Zondereigen.

 In Baarle Nassau: bus naar Alphen/Breda/Tilburg  
 PARKEREN Alphen dorp Willibrordplein

**ALPHEN**


# ENCLAVE- LANDSCHAP

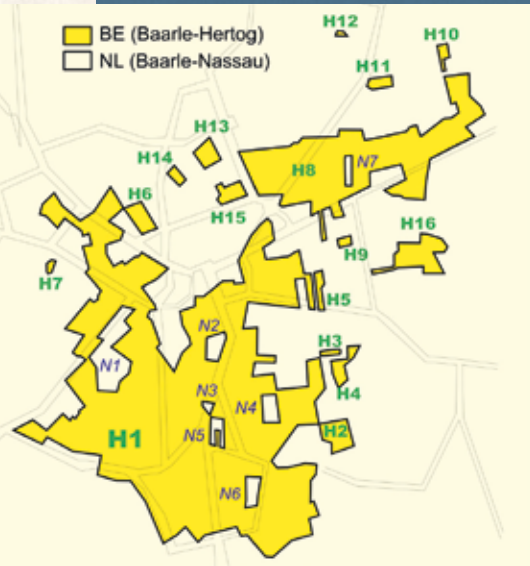


WEELDE

## BIOTOOP

Ten zuiden van Tilburg, in het grensgebied tussen Nederland en België, ligt de Nederlandse gemeente Baarle Nassau. Binnen deze gemeente ligt echter de Belgische enclave Baarle Hertog. In feite bestaat deze 'enclave' uit twee-en-twintig enclave-gebiedjes, waarbinnen weer zeven Nederlandse mini-enclavetjes liggen. De enclaves H1 t/m H22 zijn Belgische

enclaves in Nederland (H=Hertog), N1 t/m N7 zijn Nederlandse enclaves binnen de Belgische gebiedjes (N=Nassau).



Enclaves zijn een raar fenomeen, de grenzen lopen soms dwars door huizen en winkels. De oorsprong ligt in de 12e eeuw, toen de hertog van Brabant en de heer van Breda bezittingen verdeelden.

Zo ontstond er een Baarle onder de Hertog en een Baarle onder Breda, het latere Nassau. In de eeuwen daarna is men er niet in geslaagd om hier een praktische oplossing voor te vinden. De voormalige bezittingen van de hertog zijn nu Belgisch grondgebied en die van Nassau Nederlands. Uiteraard bracht dit ongemak. In de Eerste Wereldoorlog (1914-1918), toen Nederland neutraal was en de Belgen werden bezet door Duitsland, gaf dit absurde situaties.

De Europese eenwording heeft het allemaal wat makkelijker gemaakt, toch blijft het soms verwarrend. Zo konden tijdens de coronacrisis aan de ene kant van de straat andere regels gelden dan aan de overkant. Er waren zelfs winkels waar de helft van de zaak afgesloten moest worden.

## DE SPOORLIJN

In de 19e eeuw was deze streek nog een woest en ledig heidegebied met enkele kleine dorpjes. Waarom wilde de Grand Central Belge uitgerekend hier een spoorlijn aanleggen? De Belgische maatschappij hoopte met een lijn tussen Tilburg en Turnhout het internationale treinverkeer tussen Nederland en België naar zich toe te trekken, wat ongetwijfeld veel geld zou opleveren. De lijn werd in 1867 geopend en liep dwars door de Nederlandse gemeente Baarle Nassau. In Baarle Nassau en Weelde kwamen twee identieke stations met douanefaciliteiten. In 1898 namen de Nederlandse en Belgische staat de spoorlijn over: niet gezamenlijk, maar ieder een eigen deel. Partijen besloten om op de 'echte' grens een nieuw gemeenschappelijk station te bouwen. In niemandsland verrees een kloek station met een enorm perron, rangeeremplacementen, douaneloodsen en woningen voor personeel. Het nieuwe station werd in 1905 geopend. Architect was D. Margadant, ook bekend van station Haarlem. De ene helft van het station lag op Nederlands grondgebied, de andere helft in België. De indeling van het lange station was gespiegeld volledig identiek, de staatsgrens liep precies door het midden, waar een centrale plaatskaartenhal was, die door de grensdiagonaal exact in een Belgische en een Nederlandse driehoek was verdeeld, met eigen ingangen.



Belgisch en Hollandsch station, Baarle-Nassau Grens

*Verkeersborden,  
huisnummerschildjes  
en kilometerpaaltjes  
getuigen onderweg van  
het spoorverleden en  
het enclavebestaan.*



Het internationale verkeer koos echter voor de route langs het gunstiger gelegen Roosendaal. Na de komst van de autobus staakte in 1934 ook het lokale reizigersvervoer. Het grensstation raakte in verval. In 1950 verkocht NS de dienstwoningen aan de weg naar Turnhout. Een deel daarvan kwam in handen van een 'ondernemer' uit Baarle Hertog, die met papieren kwam aanzetten waaruit zou blijken dat de huizen op een nog onbekende Belgische enclave stonden. Hij opende er ook maar meteen een casino. Zo werd het emplacement een trefpunt voor smokkelaars en roulettespelers. Daar tussendoor reden nog wat goederentreinen. De claim van de Belg werd in 1959 erkend, sindsdien staan de Nederlandse dienstwoningen in België.

In 1973 kwam ook aan het goederenvervoer een einde. Tussen 1974 en 1984 reed de SSTT (Stichting Stoomtreinmaatschappij Tilburg Turnhout) een zomerdienst tussen Tilburg en Schaluijn, een groot recreatiepark onder Baarle Nassau. De trein werd getrokken door de legendarische stoomloc 3737, die nu in het spoorwegmuseum staat. De Belgen gaven geen toestemming om door te rijden tot Turnhout. Nadat ook aan dit avontuur een einde was gekomen werd het spoor opgebroken en van het 'Bels Lijntje' een fietspad gemaakt.



## ROUTEBESCHRIJVING

Start: Alphen Willibrordplein. De straat achter de witte kapel in lopen (Stationstraat). De kapel is een vm. hervormde kerk, gebouwd in 1820. Hier kerkten later veel douane- en spoorweg-beambten (die vaak 'van buiten' kwamen en dus niet katholiek). Nu streek-museum. Stationstraat uitlopen, na 500 m komen we op een pleintje met café-terras, Andreaskruis en speeltoestel in de vorm van een treintje. Onder de fietswegwijzer wijst een bordje naar Stationsstraat 63 en 65 **1**.

**1** Station Alphen - stond hier links (noordzijde) van de weg, in jaren '60 gesloopt. Wel aanwezig is nog de dubbele douanewoning die naast het station stond (het witte pand Stationsstraat 63 en 65). Op de ansichtkaart op de volgende bladzijde het rechtse pand (1910). In 2023 was er een verbouwing gaande.

*In het plaveisel is aangegeven wanneer je een enclave in of uit loopt.*





Pleintje met locomotiefje oversteken en schuin rechts de Nieuwstraat in. Uitlopen tot hoofdstraat (Baarleseweg), hier linksaf. Vlak na rotonde rechts fietspad op, dit volgt het tracé van het Bels lijntje (zie routebordjes). Na 1 km

kruisen we de Boshovensebaan met wachtpost **2**. Weer 1,5 km verder buigt het pad flauw naar links en passeren we wachtpost 20 **2**.

## **2 Wachthuizen 18 en 20 -**

Fraai gelegen in het groen bij de overgang van een vredige landweg. Let bij woning 18 op het grappige monumentje boven de heg. Naast bewaking van de overgangen waren beambten belast met beveiliging en inspectie van een baanvak.





Kort daarna lopen we door de 'Poort van Baarle' een kunstwerk tgv 150 jaar Bels Lijntje, gemaakt door Tim Hoefnagels. Het staat hier sinds 2021. Na 700 m, bij een oorlogs-enclave-monument (zie infopaneel)

passeren we de eerste grens: een puntje van enclave H6. Als we de weg oversteken zijn we er al weer uit. Pad loopt rechts van parkeerplaats en komt uit op hoofdweg (Chaamseweg), hier even links en na 30 mtr rechts Stationsstraat. We nemen weer een puntje mee van enclave H1 en passeren het voormalige station Baarle Nassau (Dorp), dat weer in Nederland ligt

3.

### 3 Station Baarle Nassau Dorp

- heeft dienst gedaan van 1867 tot 1934 en daarna allerlei functies gehad. In het langgerekte pand waren ook dienstwoningen en douanevertrekken. Zelfde opzet als station Weelde-Merxplas (zie KP 12). De oostzijde is nog gaaf, de westzijde bijna onherkenbaar. Toch rijksmonument.





**4 Dienstwoningen** - Rechts wachthuis 23 (overgang Kerkstraat) en links een woning voor douanepersoneel.

Stationsstraat komt na station uit op Kerkstraat met twee dienstwoningen **4**. Hier links Kerkstraat in. Deze buigt naar links, bij driesprong met oorlogsmonument links aanhouden (Desiree Geraertstraat, links NL, rechts B). We komen uit in het bruisende dorpscentrum met aan Nederlandse zijde veel horeca.

Hier rechts (Singel), deze buigt scherp naar rechts richting de 'Belgische kerk'. Vlak voor het kerkplein passeren we de grens met

enclave H1. In het plaveisel is een grensplakkaat te zien en voor ons op het kerkplein een klassieke grenspaal **5**. We blijven links de hoofdweg volgen



**5 Grenspaal Kerkplein** - de grens tussen Nederland en België is na 1843 afgebakend met gietijzeren grenspalen. Dat werd met die enclaves wat onpraktisch. In 1974 is naast de Remigiuserk (Baarle Hertog), pal naast de grens (aangegeven in het plaveisel) een symbolische grenspaal neergezet met de nrs 214/215. Pas in 1995 zijn de grenzen definitief vastgesteld, zie plakkaat in de grenslijn aan de overkant van de straat.



**6 Enclaves Molenstraat** - In de Molenstraat (H1) passeren we rechts de enclaves N2 en N3, te zien aan de verspringsing van de huisnummers en de nummerbordjes. Bierhal 'De Biergrens' ligt deels in H1, deels in N3 en heeft twee adressen: Molenstraat 98 (H1) en Molenstraat 26 (N3). De grens, die dwars door de winkel loopt, is op de winkelvloer aangegeven. Schuin aan de overkant (bij driesprong links) ligt nog enclave N5.

(Molenstraat, enclave H1). Hier passeren we aan rechterzijde nog enkele Nederlandse enclaves, te herkennen aan verspringsing van huisnummers en nummerbordjes **6**. Na bierhal De Biergrens rechtsaf (Donkerstraat). Na 300 m komen we weer uit

bij het Bels Lijntje. Dit nog even niet volgen, maar oversteken en rechtdoor (Tommel). De buurtschap Tommel ligt deels in België en deels in Nederland. Bij viersprong meest linkse weg aanhouden (grensweg, links B, rechts NL). Weg uitlopen tot we weer op het Bels Lijntje komen. Nu rechtsaf fietspad volgen.

*Belgische enclave*

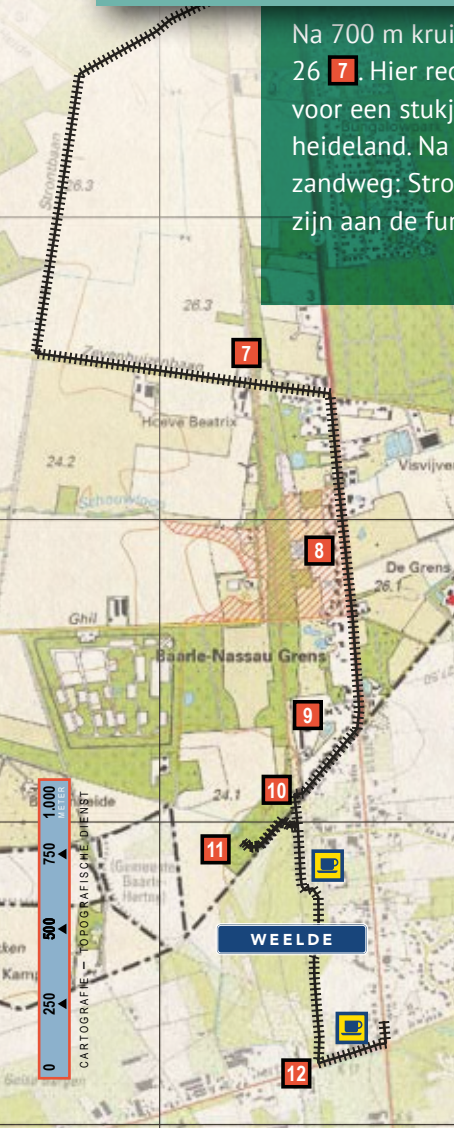




**7 Wachthuizen 26 en 27** - van 1974-1982 lag bij woning 26 de tijdelijke halte Schaluinen, waar tot 1982 de stoomtrein van de SSTT eindigde. Schaluinen is een buurtschap waar een groot recreatiepark ligt (nu l'Air Pur). Woning 27 ligt ca. 1300 m verder aan de Zevenhuizenbaan.

Na 700 m kruising met overgang en wachthuis 26 **7**. Hier rechtsaf (Tommelsche Heide) voor een stukje door de velden: ontgonnen heideland. Na 550 m kruispunt, hier links zandweg: Strontbaan. De naam zal ontleend zijn aan de functie. Op volgende kruising links

**8 Negenhuizen** - oorspronkelijk Nederlandse buurtschap met huizen voor douanebeambten. In 1953 kocht paardenkoopman Sooi van den Eynde de woningen. Daarna claimde hij dat het Belgisch grondgebied was. Het Internationaal Gerechtshof gaf hem in 1959 gelijk: bij het vaststellen van de grenzen in 1843 was een foutje gemaakt. Nu Belgische enclave H17.





**9** Grensweg - langs de Grensweg staan aan NL kant woningen voor spoorwegbeambten in dezelfde opzet als de douanewoningen. Het ontwerp was van D. Margadant, tevens architect van het station. Aan overzijde van de weg ligt de Belgische nederzetting Weelde Statie. Aan Nederlandse zijde (Grensweg 26, achter de woonhuizen) is de douaneloods bewaard gebleven, nu een horeca/evenementenlocatie.

(Zevenhuizenbaan), na ca 700 m kruisen we weer het Bels Lijntje met wachthuis **7**. Ca. 200 m rechtdoor tot hoofdweg (weg naar Turnhout). Rechts hoofdweg volgen (Grens). Na 300 m verspringen rechts de huisnummers weer: we passeren enclave H17: Negenhuizen **8**.

We volgen de hoofdweg tot een driesprong. Hier rechts (Grensweg). Aan rechterzijde Nederlandse personeelswoningen, aan linkerzijde de Belgische plaats Weelde Statie **9**. Grensweg komt uit op de restanten van het





grensstation, met op het oude perron het kunstwerk De Spanten **10**.

Via trapje perron opklimmen. Aan andere zijde trapje af en links langs perronrand lopen tot wandelknooppunt 93 (paaltje). We zijn weer in België. Hier rechts het bos in richting knooppunt 92. Smal pad door droge gracht. Tweede wandelpaai staat weer in NL. Hier links tot 3e wandelpaai, daar rechts; we komen uit bij de 'draaischijf' **11**.

**10** Baarle Nassau grens/Weelde Statie - van het kloeke grensstation is alleen het brede eilandperron bewaard gebleven. Het is overwoekerd en er groeien bomen op. De diagonale strook geeft de staatsgrens aan. De zwarte 'Spanten' verwijzen naar de verdwenen overkapping. Aan beide zijden van de grens lagen uitgestrekte emplacementen. Na het opbreken van de rails is hier een bos ontstaan. De spanten zijn in 2017 geplaatst en zijn kopieën van de originele spanten.

**11** Draaischijf - in de hoek van het Nederlandse emplacement stond een halfronde - polygonale - locomotiefloods met een draaischijf. De ronde, gemetselde put in het bos is van de draaischijf, de spil is ook nog te zien. Iets verderop herinnert een poel aan het waterreservoir dat hier stond. Verder is er van het emplacement weinig overgebleven.



Hierna zelfde pad terug tot knooppunt 92 en nu rechts langs perronrand. Voorbij perron links doorsteken naar fietspad. Hier rechts en 500 m uitlopen tot verkeersweg. Hier oversteken (voorzichtig!) naar station Weelde-Merxplas **12**. Terug naar de



weg, oversteken en rechtsaf via de fietsstrook tot kruispunt met café-terras. Links van kruispunt aan de overzijde vertrekt de bus naar Baarle Nassau. Einde etappe.

**12** Station Weelde-Merxplas - lijkt veel op dat van Baarle Nassau Dorp en was ook tot 1905 grensstation. Het is deels bewoond, het voorste deel stond in 2023 leeg. Het is een Vlaams rijksmonument.





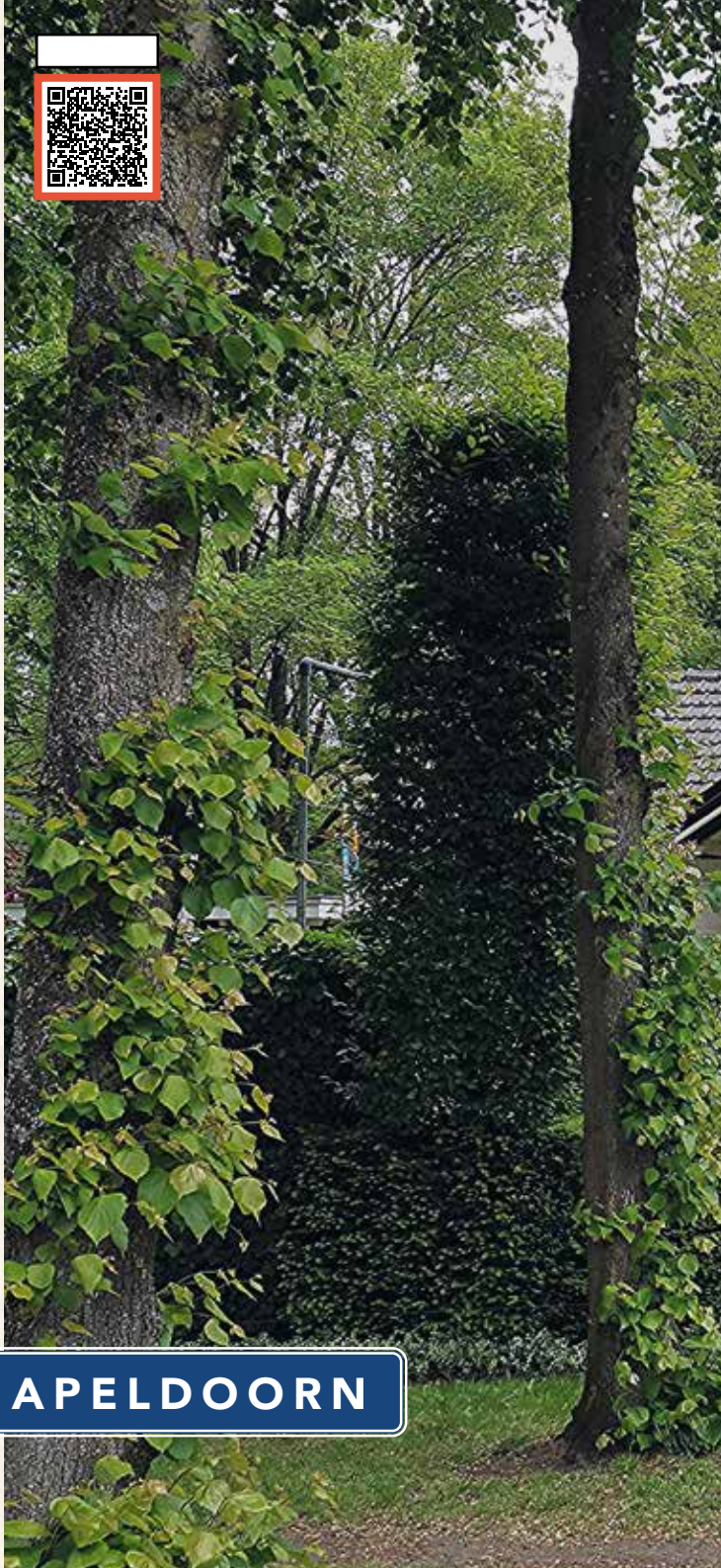
15 KM

# BARONNENLIJN

START  
Station Apeldoorn centrumzijde  
EINDE  
Vaassen Dorpsstraat

OV TERUG  
PARKEREN  
Bushalte Vaassen Centrum  
P&R station Apeldoorn (zuidzijde)

## APELDOORN





← HET-LOO

# DE VELUWSE BEKEN

VAASSEN

## BIOTOOP

We lopen langs de oostelijke Veluwezoom, de voet van de stuwwal die hier overgaat in het dal van de IJssel. De grondwaterspiegel in de stuwwal ligt een stuk hoger dan in het IJsseldal en daar is door de mens dankbaar gebruik van gemaakt. In de flanken van de stuwwal zijn tientallen 'sprengkoppen' uitgegraven om het schone grondwater aan te boren en via kunstmatige beken  ('sprengen') naar het dal te leiden. Het stromende water diende vooral om watermolens aan te drijven, maar ook

om de siervijvers van paleis 't Loo en andere buitenplaatsen van water te voorzien. Ook zijn sprengen speciaal gegraven om het Apeldoorns Kanaal van water te voorzien.

Ten noorden van Apeldoorn lopen tientallen sprengen

waarin ooit zo'n 80 watermolens hingen. Het schone water was onder meer geschikt voor wasserijen en het maken van papier. De meeste watermolens zijn verdwenen, maar de sprengen zijn er nog en een aantal molens is gerestaureerd en maalvaardig. Van andere molens zijn nog restanten aanwezig. Veel bestaande bedrijven aan de rand van de Veluwe gaan terug op een watermolen, zoals de papier- en verpakkingsfabrieken. De opkomende industrie en de aan- en afvoer van landbouw-producten waren belangrijke redenen om dit gebied te ontsluiten door middel van een spoorlijn.



*De vm. spoorbaan kruist de Koningsbeek, die o.a. de paleisvijvers van water voorziet*

## EEN KONINKLIJKE SPOORWEG

De lijn kent een opmerkelijke start. Ze kwam in beeld toen in 1876 de Oosterspoorweg gereed kwam, die Amsterdam met Apeldoorn verbond. In de bossen bij Apeldoorn, in paleis 't Loo, woonde toen koning Willem III, die droomde van een eigen spoorlijn. Op zijn kosten liet hij een 3,5 km lang privé-spoor aanleggen vanaf het hoofdspoor naar zijn paleis. Dit 'Koningslijntje' kwam in 1879 gereed. Opvallend was de aansluiting met het hoofdspoor in westelijke richting, dus niet naar station Apeldoorn. De belangen van de koning lagen duidelijk in Amsterdam en Den Haag.

De koning had nu de smaak te pakken. Toen een jaar later een maatschappij werd opgericht om spoorlijnen aan te leggen van Apeldoorn naar Zwolle, Zutphen en Dieren (aan de IJssel) werd hij de grootste aandeelhouder. De onderneming kreeg zelfs zijn naam: de 'Koninklijke Nederlandsche Lokaalspoorweg-Maatschappij Koning Willem III' (KNLS). Omdat de meeste investeerders rijke landgoedeigenaren waren, werd de lijn van

*1911: Koningin Wilhelmina met Juliaantje op het koninklijke perron bij Paleis 't Loo (CODA).*



Apeldoorn naar Zwolle wel de Baronnenlijn genoemd. Van Apeldoorn tot 't Loo kon gebruik worden gemaakt van het al bestaande Koningslijntje. Nu pas werd de aansluitboog naar Apeldoorn gemaakt. Vlak voor paleis 't Loo takte de nieuwe spoorlijn met een scherpe bocht af van het privéspoor, dat naast de oprijlaan verder liep tot aan het paleishek. Hier lag ook een perron. De lijn naar Zwolle werd in 1887 geopend. Vlak na de bocht verrees langs de Zwolseweg voor de burgerbevolking een eigen station 't Loo.

#### EINDE VAN DE LIJN

Koningin Wilhelmina, de dochter van Willem III, was in 1948 de laatste die op het perronnetje bij het paleishek op de koninklijke trein stapte. In 1954 is het lijntje naast de Paleislaan opgebroken.

De Baronnenlijn naar Zwolle heeft tot 1950 reizigersvervoer gekend en tot 1972 nog goederenvervoer. In de jaren daarna zijn de rails opgebroken en de stations- en haltegebouwen gesloopt, op station Vaassen na. Op de plek van station 't Loo staat nu de marechausseekazerne.

*1935: de koninklijke trein, komend van het paleis, passeert de Naald. Rechts de lijn naar Zwolle (CODA)*



De spoorlijn is nog goed te volgen, want zij is vrijwel geheel getransformeerd tot fietspad. De wandeling volgt deels de Koningslijn en de Baronnenlijn en kruist een achttal beken. We komen langs een paleis, een kasteel en twee intacte watermolens. De route gaat deels via het fietspad op het oude spoorwegtracé, maar in de berm van het brede talud kan je ook onverhard lopen. Loop altijd links, tegen het verkeer in.

*1950: een goederentrein passeert het kruispunt bij de Naald, begeleid door een rangeerder met een rode vlag*



**Spoor rond 't Loo** - Voor paleis 't Loo komen zeven wegen bij elkaar op één punt. In de 19e eeuw waren dit rustige boslanen die deel uitmaakten van een stervormig ontwerp met zichtlanen vanuit het paleis. Nu is het een van de drukste kruispunten in Apeldoorn. Het is nauwelijks voor te stellen dat deze zevensprong tot 1972 ook nog werd gekruist door een spoorlijn. Op het laatst passeerden de treinen hier stapvoets, begeleid door een spoorman die met een rode vlag het verkeer tegen moest houden. Voor het kruispunt lag een laadperron om goederen te lossen voor het paleis, daarna boog de hoofdlijn naar rechts naar station 't Loo, het Koningslijntje liep rechtdoor naar het paleis.



*Knooppunt 't Loo ingetekend op de huidige kaart. In rood de vm. spoorlijn, in blauw de vm. haltes bij het paleis en station 't Loo.*





VSM-trein vertrekt uit Apeldoorn over de vm. KNLS-lijn richting Dieren (2024)

#### ROUTEBESCHRIJVING

Start: station Apeldoorn centrumzijde **1**. Vanuit station links langs fietsenstalling, onder gebouw met pilaren door, uitkomend op Nieuwendijk met rechts een nieuw woonblok en links het spoor. Aan het eind voor een kantoorcomplex (tijdelijk afgesloten met hekken ivm restauratie) rechts doorsteken naar hoofdweg (Prins Willem Alexanderlaan). Hier links over trottoir. Links het vm. kantoorpark, ontwerp van Herman Hertzberger, architect van het structuralisme, aangewezen als rijksmonument.



**1 Station Apeldoorn** - Het station dateert nog uit 1876. Het typisch neoclassicistische stationsgebouw had ook een koninklijke wachtkamer, die echter bij een van de verbouwingen is gesneuveld. Het gezellig kneuterige stationsplein heeft na 2004 een complete metamorfose ondergaan. Aan de zuidzijde van het station vertrekt in het seizoen de trein van de Veluwe Stoomtrein Maatschappij (VSM) over de oude KNLS-lijn naar Dieren.

Bij verkeerslichten brede weg rechtdoor oversteken en dan voorbij het gebouw met de blauwe en witte steentjes links (Waterloseweg). Deze buigt naar rechts, daar vlak na bruggetje links grindpaadje langs de **Grift** (onze eerste spreng). Neem na tweede

bruggetje pad naar rechts langs de Grift en links het spoor. Na een groenstrook buigt het pad flauw naar rechts, terug naar de Waterloseweg. Dit pad is het talud van de oostelijke aansluitboog van de Baronnenlijn. Terug op de Waterloseweg linksaf, grindpad langs weg en fietspad, tot de overweg, hier rechts trottoir tot kruispunt. In de hoek rechts zien we het monument voor het Koningslijntje **2**.



**2 Aansluitbogen** - Het eerste Koningslijntje sloot in westelijke richting aan op de hoofdspoorweg. Pas bij aanleg van de Baronnenlijn kwam er ook een oostelijke aansluitboog. Op deze oostelijke boog ligt nu een monument met o.a. een stuk spoorlijn met een wissel met handbediening (van Vulcanus uit Vaassen, zie KP7). Aan de overkant van de weg is de oudste, westelijke boog nog goed te volgen in de vorm van een voetpad.

Bij kruispunt rechtdoor oversteken en schuin rechts hekje door en voetpad volgen door groenstrook. Na tweede hekje groenstrook blijven volgen tot Asselsestraat met rechts op de hoek een vm. baanwachterswoning **3**. We blijven dezelfde groenstrook volgen, Prinses

Beatrixlaan gaat over in Koning Lodewijklaan. Na kruising Soerenseweg passeren we in de groenstrook wachtpost 1B. Hier omheen en daarna weer groenstrook volgen tot einde



**3 Baanwachterswoningen** - Voor een lokaalspoorlijn, zoals deze lijn, golden beperkte veiligheidseisen. Alleen de drukste wegen kenden bewaakte spoorwegovergangen. In Apeldoorn waren dat 1A (Asselsestraat) en 1 (iets verderop, Soerenseweg). Alleen in Zuuk (nr 7) en Epe (nr 8) staan ze er ook nog.



Koning Lodewijklaan, die hier vroeger doorliep tot het stervormige knooppunt. Hier rechts langs de 'Man met de twee hoeden' en de Loolaan oversteken, dan links nog een keer oversteken richting de Naald **4**, die aan de kop van de Paleislaan staat.

Hierna rechts, fietspad langs de Zwolseweg, links het paleispark. Fietspad is het oude spoortracé. Eerste weg links (Loseweg). Aan de overzijde de Marechausseekazerne, waar vroeger station 't Loo stond. Iets verder schuin links via laan het paleispark inlopen tot het paleishek.

*Wachterswoning*

*1A (1914) en*

*Baanwachterswoning*

*1 (1886)*

*Gedenknaald met huis*

*Het Kleine Loo*

**4 Gedenknaald** - De Naald is opgericht in 1901 ter ere van het huwelijk tussen Prins Hendrik van Mecklenburg-Schwerin en koningin Wilhelmina en hun ouders koning Willem III en regentes Emma. In 2001 reed een personenauto - bij een mislukte aanslag op de dubbeldekker waarin de koninklijke familie zat - op het publiek in en kwam tegen de Naald tot stilstand. Er vielen daarbij acht doden en vele gewonden.



Hier eindigde tot 1954 de Koningslijn **5**.

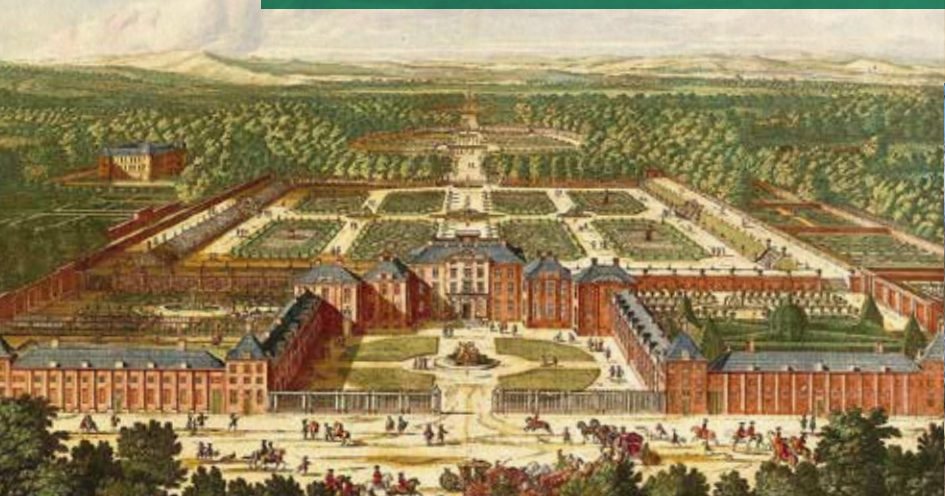
Hier rechts langs paleishek (Koningslaan) park weer uitlopen tot Loseweg, daar links en

**5 Koninklijk Paleis het Loo-** In 1684 kocht stadhouder Willem III van Nassau op deze plaats een landgoed met een oud kasteel. Hij liet er een nieuw paleis bouwen, als jachtverblijf en zomerresidentie. Laatste koninklijke bewoners waren Prinses Margriet en Pieter van Vollenhoven. Nu is het een museum in eigendom van de staat. Het koningshuis heeft wel het jachtrecht behouden.

eerste rechts, Koningstraat, de hoofdstraat van het dorp 't Loo. Na 600 mtr kruising Zwolseweg met verkeerslichten. Rechtdoor, na 150 mtr stuiten we op groenstrook met fietspad, hier links. We zijn weer op de Baronnenlijn. Na 400 mtr passeren we de brug over de **Koningsbeek**. Hierna kruising Hogekampweg, hier links. Na 100 mtr rechts Nieuwekamp.

Deze uitlopen tot Fluitersweg, hier rechts weer verder over fietspad/baantracé. Na 200 mtr rechts Plasweideweg, eerste links onverharde weg: Wenumseweg, na 500 mtr links Wenumsedwarsweg, ook onverhard, deze komt weer uit op de spoorlijn, hier rechts. Na 300 mtr kruising **Papegaaibeek** (buis onder spoordijk) en 200 mtr verder de Papegaaieweg. Hier even links en dan meteen rechts karrenspoor, komt uit op de Oude Zwolseweg, hier rechts aanhouden, na 200 mtr staan we

*'Het Heerlijk en  
vermaakelijk  
Lusthuys van  
Willem de Derde,  
Konink van Groot  
Brittannien',  
ca. 1690*

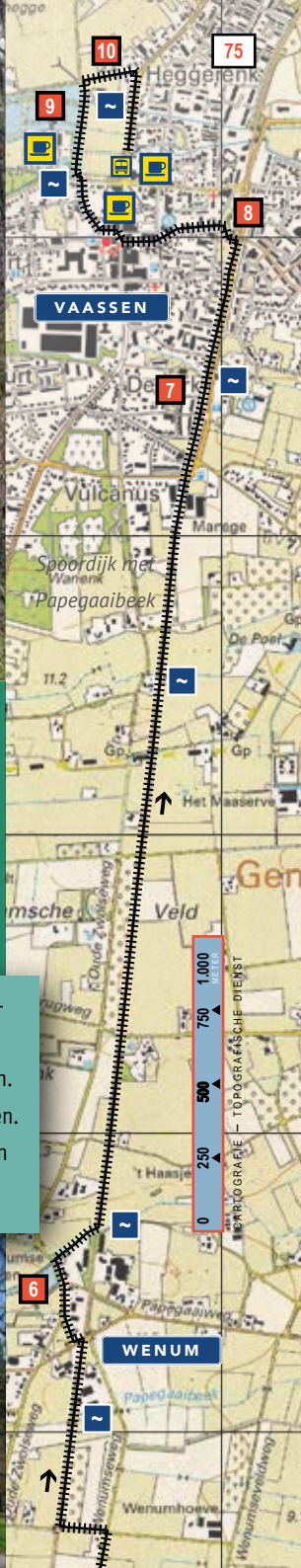




*Papegaai-beek kruist spoordijk*

op een bruggetje met rechts de Wenumse molen en links de molenvijver **6**. Direct na het bruggetje rechts voetpad langs water (Wenumse Beek) tot aan de spoordijk, trappetje op en links. Na 1800 mtr passeren we de Egelbeek (buis onder de spoordijk), 600 mtr verder kruisen we de rondweg rond

**6 Wenumse molen** - Watermolen met molenvijver en boven-slagrad. Wordt al in 1313 vermeld als eigendom van de Hertog van Gelre, het molenhuis is in 1917 nieuw opgetrokken in steen. Is in gebruik geweest als korenmolen, runmolen en kopermolen. Nu in beheer van een stichting en weer in gebruik als koren- en zaagmolen.



**7 Vulcanusbuurt** - Hier was van 1921-1999 de ijzergieterij Vulcanus in bedrijf, waar ooit 500 man werkten. Behalve de straatnamen niets van bewaard gebleven. Het bedrijf werkte veel voor de NS. Op oude emplacements zie je soms nog de ijzeren handwisselbediening van Vulcanus uit Vaassen. De meeste zijn later vervangen door degelijke arbo-gecertificeerde wisselbediening.



Vaassen (Laan van Fasna). Rechtdoor volgen we het nog duidelijk herkenbare spoorwegtalud tussen twee bomenrijen, met rechts de rondweg en links de recent gebouwde Vulcanusbuurt

**7.** Voorbij dit wijkje kruisen we de **Dorpse Beek** (groene brugleuning), verder ca. 400 mtr rechtdoor over fietspad tot een bushalte met links een groene weide. Hier lag het emplacement van station Vaassen. We zien het stationsgebouwtje liggen als we iets voorbij de bushalte links het fietspad inslaan. Het witgepleisterde gebouw staat rechts achter de monumentale beuken die ooit een klein stationsplein markeerden **8**.

**8 Station Vaassen** - Het station 2e klasse KNSL heeft van 1887 tot 1950 dienst gedaan voor reizigers. Het enige bewaard gebleven station van de Baronnenlijn. In 2016 aangekocht als bouwval en opgeknapt door huidige bewoner.

Fietspad komt met een knik uit op de Stationsstraat, deze oversteken en Jan Mulderstraat





in. Deze komt uit bij een stenen korenmolen (Daams Molen, 1870/1989). Straat loopt aan overkant verder en komt uit op de Dorpsstraat, hier rechts langs de Dorpskerk met 16e-eeuwse toren dan meteen links (Markt) en daarna rechts, Torenstraat. Na 200 mtr komen we uit op de Julianalaan. Hier schuin aan de overkant bruggetje over de **Nieuwe Beek**. Voor kasteel Cannenburgh het bruggetje 100 mtr verderop nemen naar de oprijlaan, vrije toegang tot tuinen en uitspanning **9**.

#### **9 Kasteel Cannenburgh** - Het

kasteel is na 1543 gebouwd in opdracht van Maarten van Rossum, legeraanvoerder in dienst van Gelre, berucht om zijn brandschattingen en plundertochten. Nu museum met uitspanning.

Van kasteelterrein terug naar het eerdere bruggetje en het smalle Kersendijkje inlopen met links het kasteel en rechts weide met duiventil. Dijkje kruist de **Hartense Molenbeek**, met links de molenvijver en rechts het molenhuis **10**.

Doorlopen tot de weg, daar rechts pad naast de weg tussen de bomen, we komen uit op de Dorpsstraat. Hier rechts,

Hartense Molenbeek nogmaals kruisen, doorlopen tot bushalte (Centrum, lijn 304). Einde wandeling.

**10 Cannenburger molen** - Al in de 14e eeuw vermeld. De heren van Cannenburgh bezaten 20 watermolens. De molen is in 1941 na een brand herbouwd met een turbine ipv een waterrad. In 2010 is weer een bovenslagrad aangebracht.



15 KM

6

# BOXTELER BAHN – DUTS LIJNTJE

START Schijndel Markt  
EINDE Mariaheide

OV HEEN Bushalte Schijndel Kluisstraat of Streeg  
OV TERUG Bushalte Pastoor van Haarenstraat

PARKEREN Schijndel Kluisstraat

78

SCHIJNDEL



# DE BRABANTSE ZANDGRONDEN

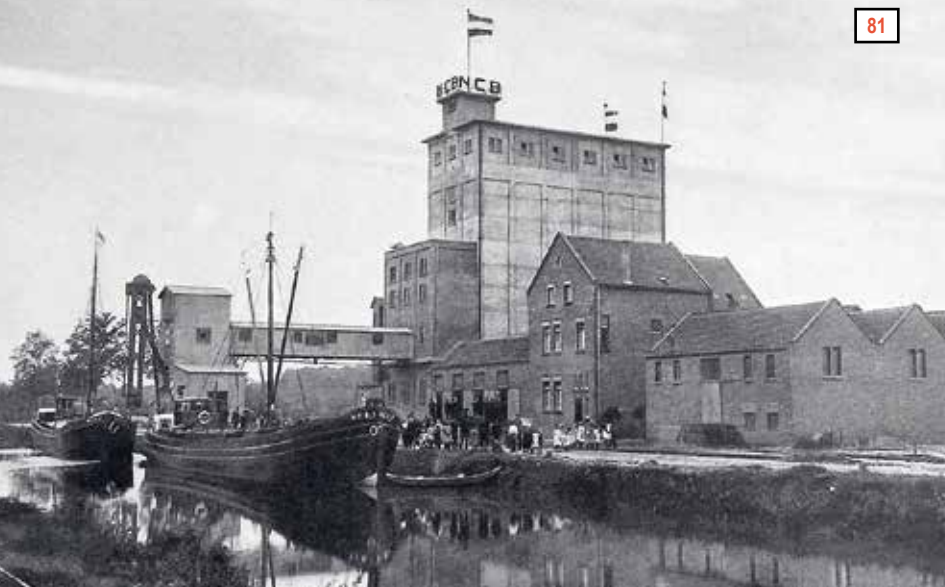
MARIAHEIDE

## BIOTOOP

De provincie Brabant bestaat voor een groot deel uit arme zandgronden; het was het domein van keuterboeren en heikneuters: als je van de 'heikant' kwam was je per definitie een armoedzaaier. Dat gold ook voor de Meierij, het gebied waar we het hier over hebben. Wie er nu rondloopt kan zich dat nauwelijks voorstellen. Nederzettingen als Veghel en Schijndel - ooit boerendorpen omringd door heidevelden - zijn naar elkaar toegegroeid en hebben zich tot een stedelijke agglomeratie ontwikkeld. Sinds 2017 zijn zij verenigd in de gemeente 'Meierijstad'. Die opmerkelijke metamorfose begon eind 19e eeuw dankzij kunstmest, een kanaal en een spoorlijn.

De Meierij is een gebied van lage dekzandruggen dat afwatert via de riviertjes Aa en Dommel. Op de zandruggen ontwikkelden zich boerendorpen. Op de heide graasden schapen, waarvan de mest werd opgespaard in 'potstallen'. De mest werd weer gebruikt voor de akkers. Veghel en Schijndel behoorden tot de grotere dorpen. Veghel, met een brug over de Aa, ontwikkelde zich al vroeg tot streekcentrum, Schijndel was bekend om de hopteelt en klompenmakerijen. Nog steeds is de Meierij rijk aan populieren, die het ideale hout leverden voor de klompen.

De introductie van kunstmest in de 19e eeuw maakte het mogelijk om de heide te ontginnen. Hierdoor nam de bevolking toe en ontstonden nieuwe woonkernen. Zo groeide buurtschap 'de Hei' bij Veghel uit tot een kerkdorp, waar de bewoners een eigen parochie stichtten en een kerk lieten bouwen. De pastoor wijzigde de naam in 'Mariaheide' en dat is het gebleven.



In 1826 liet 'Kanalenkoning' Willem I de Zuid-Willemsvaart graven, als alternatief voor de slecht bevaarbare Maas. In 1873 nam de NBDS de Noord Brabantsch Duitsche Spoorweg in gebruik: een internationale spoorlijn van Boxtel via Gennep naar Wesel. Dat die elkaar kruisten bij Veghel was in feite toeval. De aanleg van zowel kanaal als spoorlijn werd immers ingegeven door hogere, bovenregionale belangen. Toen de industrialisatie op gang kwam bleek dit echter grote voordelen te bieden voor de regio. Al snel kwam een zijspoor gereed naar de haven, die daarna tot grote bloei zou komen.

*Haven Veghel met  
nieuwe NCB-fabriek  
ca. 1915*

#### FOOD CAPITAL

Eind 19e eeuw kreeg de landbouw in Noord-Brabant een sterke impuls door de oprichting van landbouwcoöperaties, met name de Noordbrabantse Christelijke Boerenbond (NCB, 1896), opgericht onder impuls van de katholieke kerk, die er wel voor waakte dat het geen socialistische bende werd. Een tak van de NCB was de CHV (Coöperatieve Handels Vereniging), die

de centrale inkoop van mengvoeders regelde. Kantoor en mengvoederfabriek vestigden zich aan de haven in Veghel, waar zij kon profiteren van de uitstekende verbindingen over spoor en water. Het was de aanzet tot de ontwikkeling van 'food capital' Veghel: belangrijk centrum van de voedingsmiddelenindustrie. In 2012 ging de CHV op in Agrifirm en verliet zij haar locatie aan de haven. Nu bruist in het industrieel erfgoed een hip food- en cultuurcluster: Cultuur Haven Veghel (CHV). Maar nog steeds zijn in Veghel enkele grote food-bedrijven gevestigd.

#### DE SPOORLIJN

De spoorlijn van Boxtel naar Gennep liep dwars door de Meijerij en de Peel, niet de rijkste delen van ons Koninkrijk. De ontsluiting van dit gebied was dan ook niet de eerste interesse van de NBDS. Het doel was vooral om internationaal treinverkeer aan te trekken. Dat was goed gezien, in de bloeitijd van de ijzeren spoorweg vormde de 'Boxteler Bahn' een belangrijke schakel in de snelste veer- en treinverbinding tussen Londen en Berlijn.

*Station Veghel  
rond 1910*

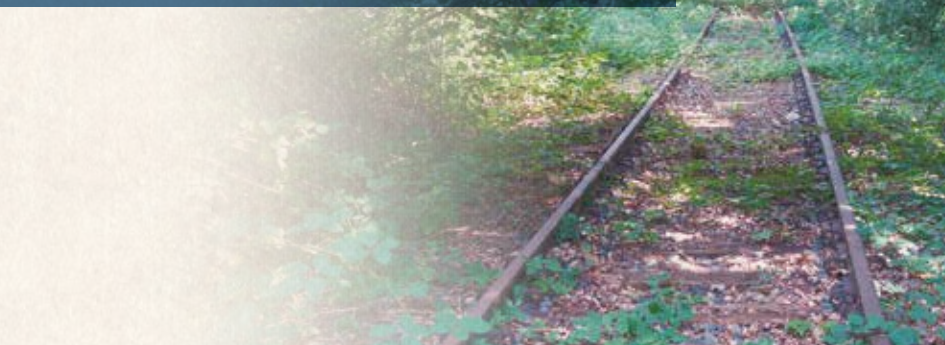


Daarbij kwam dat de dunbevolkte zand- en heidegronden en de veenmoerassen in de Peel goedkoop te verkrijgen waren en weinig onteigeningsproblemen gaven. Wel werden lokale stations en halteplaatsen geopend, maar die lagen vaak ver van de dorpskernen, die immers niet de prioriteit van de NBDS hadden. Dit gold ook voor Schijndel en Veghel.

De express-treinen vertrokken vanuit Vlissingen en gingen bij Gennep de Maas en de grens over. Gennep was tevens de hoofdzetel van de NBDS. De Eerste Wereldoorlog maakte een einde aan de roem van de lijn: het grensoverschrijdend verkeer kwam totaal stil te liggen. Na de oorlog nam de staat (NS) de lijn over. De ooit internationaal vermaarde express-verbinding degradeerde tot een lokale spoorweg, in de volksmond 'het Duits lijntje' genoemd. Het reizigersvervoer stopte in 1950. In 1972 kwam voor een deel van de spoorlijn ook aan het goederenvervoer een einde. Het traject van Boxtel tot Veghel bleef nog tot 2001 in gebruik, met de CHV als laatste klant.

Er zijn al jaren plannen om de sterk gegroeide agglomeratie Veghel- Schijndel-Uden weer met Boxtel te verbinden door een 'light rail'. De vraag is of die er ooit komt. Nu heeft de spoorbaan de bestemming 'ecologische verbindingszone'. De rails liggen er nog, dat maakt de route extra leuk.

*De rails liggen  
er nog ...*





**1 Schijndel Markt** - De Markt is het historische centrum van Schijndel. De Sint Servatiuskerk is van 1839 en verving de middeleeuwse voorganger. Schijndel werd in 1944 op 23 oktober bevrijd, vijf weken later dan Veghel, dat een hogere prioriteit had (operatie Market Garden). De bevrijdingskapel op de Markt herinnert hieraan.

**2 Glazen Boerderij** - Schijndel groeide na WOII uit van boerendorp tot moderne woon- en werkgemeente. Als iets dit symboliseert is het de glazen boerderij (2012). Winy Maas, gevierd architect en geboren in Schijndel, tekende voor het ontwerp van staal en glas (de stenen zijn gefotografeerd).

#### ROUTEBSCHRIJVING

Vanaf de Kluisstraat (P & OV) plantsoentje doorsteken naar de Markt. Voor de kerk rechts en Markt oversteken richting fontein. Links St. Servatiuskerk **1**, rechts de Glazen Boerderij **2**. Rechts doorsteken naar Hoofdstraat, hier links tot driesprong bij uitspanning Tramhuys, hierna rechts Kloosterstraat in **3**.



Na klooster linksaf (Heikantstraat). Na 350 mtr rechts Spoorpad: fietspad. Dit was ooit de kortste weg naar het station. Na 300 mtr sloot over en meteen links onverhard pad, links aanhouden. Pad komt na houten vlonder uit op een fietsstraat, hier links straat 450 mtr volgen tot kruispunt, rechtdoor lopen we tegen vm. station Schijndel aan. Dit is nu privéterrein, dus dit respecteren en schuin links tussen twee paaltjes naar spoorlijn lopen met infopaneel over het station **4**.



### **3 Hoek Hoofdstraat/Kloosterstraat**

- Het Tramhuys is een oud café waar tot 1936 de stoomtram van Den Bosch naar St. Oedenrode stopte, zie 'tram-rails' in het plaveisel. Aan de overzijde een protestants kerkje uit 1810. Het kent zijn plaats en steekt schril af tegen de katholieke overdaad van het St. Jozefklooster met 'kapel' (1863) in de Kloosterstraat.



**4 Schijndel station** - Het station in neoclassicistische stijl was van 1873 tot 1950 in gebruik als ontvangstgebouw. Nu een twee-onder-een-kapwoning.



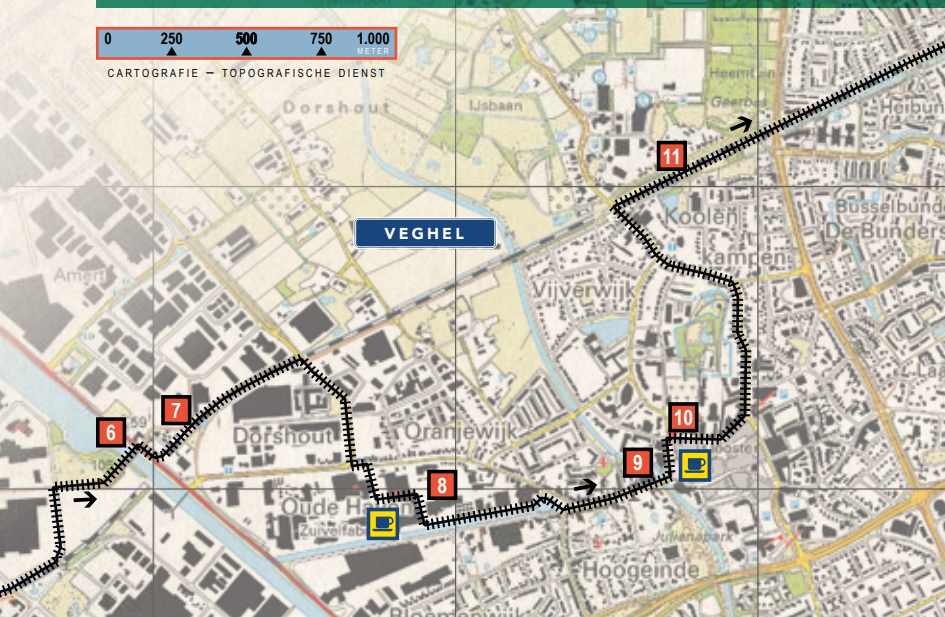


Langs het spoor loopt een wandelroute (In het spoor van het Duits Lijntje). Linksfaf dit pad volgen langs overwoekerd spoor tot verkeersweg; rails nog in het wegdek. Weg oversteken en kiezen: pad langs spoor verder volgen (geen fijn pad) of links de 'Parallelweg' volgen: deels fietspad/fietsstraat. Aan het eind rechtdoor voetpad met bruggetje, als pad naar links buigt rechts olifantenpaadje naar de Structuurweg (tweebaansweg), die hier spoortracé kruist. Weg oversteken (let op!) en spoorbaan 2 km volgen via

**5 Peppelland** - Deze mooie onverharde laan wordt geflankeerd door populieren (peppels). In het landelijk gebied zie je ze nog veel. Het peppellandschap was kenmerkend voor de Meierij, waar tot halverwege de zoe eeuw de klompenindustrie floreerde. Populierenhout was daarvoor bij uitstek geschikt.

0 250 500 750 1.000  
METER

CARTOGRAFIE — TOPOGRAFISCHE DIENST



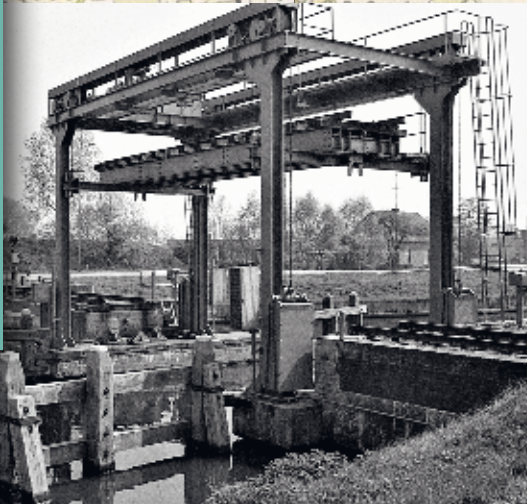
pad ernaast (dit was ooit het tweede spoor). Spoor loopt tussen bedrijventerreinen, maar op zich mooi tracé. Daarna weer drukke tweebaansweg kruisen (Eerdsebaan). Hier stond



ooit station Eerde. Omgeving is hier landelijk. Rechtdoor spoor ca. 700 mtr volgen, tot kruising met onverharde weg (Heertveldseweg) geflankeerd door populieren **5**. Hierna nog 1,3 km, onder viaduct door tot wachtpost 15 in Veghel. Hier links spoor verlaten en dan rechts aanhouden (Huygensweg). Na 200 mtr rechts fietspad op (Gazellepad) en kanaal oversteken. Op de brug uitzicht over de Zuid-Willemsvaart: rechts (zuidzijde) bij de vier palen kruiste de spoorlijn het kanaal **6**.



**6 Zuid-Willemsvaart, spoorbrug** - De spoorlijn kruiste de Zuid-Willemsvaart aanvankelijk met een draaibrug, later een hefbrug. Bij de laatste verbreding van het kanaal (in 2014) is de hefbrug verwijderd. De brug is echter behouden gebleven en verplaatst naar emplacement Veghel (zie KP11).



**7 Havenspoor**- Bij de aanleg van de Zuid-Willemsvaart (1826) werd bij Veghel al een insteekhaven gegraven, die na 1881 tot bloei kwam na aanleg van het havenspoor. Veghel telde meerdere spoorwegaansluitingen naar bedrijven, maar na 1970 nam het railvervoer sterk af. De laatste graantrein reed in 2001, naar een losplaats van de CHV langs de hoofdlijn. De havenlijn was toen al enige tijd opgebroken. Het wissel ligt er nog.



Over de brug meteen rechts stenen trap af en stukje over fietspad terug naar spoordijk, links talud oplopen en spoor volgen tot infopaneel havenspoor **7**.

**8 Veghel Noorderkade** - Na het vertrek van de CHV in 2012 werden de bedrijfs-hallen betrokken door start ups, creatieve bedrijfjes, kunstenaars en horeca. Zo ontstond CHV (Cultuur Haven Veghel) 'Noorderkade': een mix van industrieel erfgoed en bruisend ondernemerschap. Activiteiten variëren van film, muziek en theater tot cafés, restaurants en terrassen aan het water. De voormalige bedrijfspan-den zijn - althans de centrale ruimtes - voor een groot deel gewoon toegankelijk. Eyecatchers zijn de Proeffabriek, het witte silogebouw van Jan Wiebenga (1915) en de ronde silotorens aan de haven. Daar tus-sen nog allerlei ander spannend erfgoed.

Bij volgende overgang rechts spoor verlaten (Pater vd Elsenlaan). Na 400 mtr driesprong, hier even links en dan rechts inrit naar Jumbo foodmarket inlopen. Halverwege links bij grote klok de Proeffabriek inlopen

**8**. Aan andere zijde pand weer verlaten en rechtsaf tot aan het water. Hier links langs water en ronde silo's





kade uitlopen tot kop van de haven (met jachthaventje). Schuin rechts Heilig Hartplein oversteken en eerste links (Hoogstraat). Na 150 mtr kruispunt, rechts Kol. Johnsonstraat met Airborne-monument **9**.

Hoogstraat verder volgen, langs villa Klondike en brug over de Aa tot Markt van Veghel. Hier links richting kerk **10**. Voor



**9 Market Garden, Aa-brug** - De bruggen over de Zuid-Willemsvaart en de Aa speelden in 1944 een belangrijke rol bij Operatie Market Garden. Parachutisten van de 101 Airborne Division slaagden erin de bruggen in handen te krijgen. De geallieerden vestigden hun hoofdkwartier in villa Klondike, vlak voor de brug. Op de hoek ten westen van de villa is het Airborne-monument ingericht.



kerk rechts (Deken van Miertstraat) met tegenover de kerk Synagoge, straat buigt naar links (Molenstraat), op driesprong links houden (Molenstraat, later Stationsstraat). Na 400 mtr buigt deze bij driesprong naar links en gaat over in Gasthuisstraat, deze buigt naar rechts en komt na 400 mtr uit op een brede groenstrook met



**10 Veghel Markt-** Brinkvormig plein, vanouds het centrum van marktdorp Veghel. Aan de kop verrijst de Lambertuskerk (1863), een van de meest beeldenrijke kerken in Brabant met een van de hoogste kerktorens (80,6 mtr). Kan niet anders dan een ontwerp van Pierre Cuypers zijn. De kerk werd in 1944 zwaar beschadigd, maar helemaal hersteld. Naast de kerk het onvermijdelijke klooster met een grote kloostertuin. Tegenover de kerk de Joodse synagoge (1832/1866).

stootjuk en railrestanten, hier rechts doorheen lopen **11**. Aan het eind bij overwegbomen weg oversteken en spoor verder volgen. Tracé door



**11 Veghel emplacement-** Het station van Veghel is in 1969 gesloopt. Tot 2001 werd hier nog gerangeerd, er liggen nog 5 sporen. Opvallend zijn verder de vm. hefbrug over de Zuid-Willemsvaart, die hier een plaatsje heeft gekregen, wachtpost 19 met de klassieke overwegbomen en authentieke bediening, alsmede enkele spoorrijtuigen. Dit vooral dankzij de Siemij: de Stichting Industrieel Erfgoed Meijerij, die ook een klein museum beheert in CHV Noorderkade (zie KP8).



woonwijken. Spoor eindigt op stootblok. Spoordijk verder volgen, paar keer weg of fietspad kruisen. Na einde bebouwde kom drukke ringweg oversteken via hekjes met overstapjes (en links snelbushalte), spoordijk blijven volgen tot kruising met een verharde laan (Hintelstraat). Hier rechts laan uitlopen tot kruising Mariaheide **12** met kerk, vm. klooster, uitspanning, P en bushalte. Einde wandeling.

*NB: bushalte Mariaheide Pastoor van Haarenlaan wordt alleen ma-vr bediend (bus 157 naar Veghel/Eindhoven). Er is ook een snelbushalte (dagelijks) aan de juist gepasseerde rondweg (halte Hintelstraat).*

**12 Mariaheide-** Buurtschap 'de Hei' stichtte een eigen parochie in 1906. In 1912 begon de bouw van de kerk en het Franciscanessen-klooster met nonnenschool. Beide zijn beeldbepalend voor Mariaheide en tevens Rijksmonument, de kerk vooral vanwege het gave interieur, het klooster heeft nu een zorgfunctie. Mariaheide werd doorsneden door de hoofdweg naar Uden, maar na aanleg van de rondweg heerst hier een weldadige rust.





15 KM

# GRENZLANDBAHN

START  
EINDE  
Groesbeek Centrum  
Kranenburg Markt

OV HEEN  
OV TERUG

Nijmegen station-Groesbeek  
Kranenburg Mitte

OPTIE Groesbeek-Kranenburg v.v.  
met draisine

92



GROESBEEK



# DE NIJMEEGSE STUWWAL

KRANENBURG

### BIOTOOP

De heuvels bij Nijmegen maken deel uit van een stuwwalgebied dat zich uitstrekt van het Montferland tot in het Duitse Reichswald. Het is de meest zuidelijke stuwwal in ons land, gevormd in de voorlaatste ijstijd (zo'n 150.000 jaar geleden), toen reusachtige gletsjers onze contreien bereikten. In de warme periode die na de ijstijd aanbrak is de rivier de Rijn door de stuwwal heen gebroken en heeft ze haar huidige loop gekregen.

De stuwwal reikt ten noorden van Groesbeek tot een hoogte van bijna 100 meter. Het heuvelachtige landschap met steile hellingen en vergezichten doet on-Hollands aan. In feite is een deel ervan ook lange tijd geen Nederlands grondgebied geweest. De omgeving van Groesbeek hoorde tot het Hollandse deel van Gelre, maar gebiedjes ten noorden en zuiden daarvan behoorden tot het hertogdom Kleef. Deze zijn pas na de Franse Tijd (1815 Congres van Wenen) Nederlands geworden. De stuwwallen in Nederland kwamen in de 19e eeuw in bezit van grootgrondbezitters, die hun landgoed beplantten met productiebos (dennen), doorsneden door beuken- en eikenlanen. In de 20e eeuw zijn die landgoederen in bezit gekomen van instellingen als Staatsbosbeheer en

*Wolfsberg,  
Hoofdlaan*



Natuurmonumenten, die deze gebieden openbaar toegankelijk maakten en er nu weer een meer gemengd en natuurlijk bos van proberen te maken. In de luwte van de bossen ligt Groesbeek, omringd door de flanken van de stuwwal. Vroeger was het een arm dorp, bekend om zijn stropers en rondreizende bezemverkopers. Het standbeeld van de marskramer in het centrum verwijst hier naar. De komst van de spoorlijn (1865) en het opkomende toerisme veranderden veel. Ook verzezen in de omgeving diverse herstellingsoorden. Groesbeek profiteert nu van haar fraaie ligging als aantrekkelijke woonplaats en trekt ook steeds meer bezoekers. Rond Groesbeek zijn de laatste jaren veel wijngaarden ingericht. Sindsdien profileert het dorp zich als centrum van de Nederlandse wijnbouw!

## WOII

Rond Groesbeek is in 1944/45 hard gevochten tijdens Operatie Market Garden. Op 17 september 1944 landden duizenden parachutisten van de 82nd Airborne Division bij Groesbeek om de opmars van de geallieerden naar Nijmegen en Arnhem te ondersteunen. Groesbeek werd daarbij bevrijd, maar eigenlijk begon de ellende toen pas. Vanuit Kranenburg probeerden de Duitsers de geallieerde voorpost onmiddellijk te heroveren. Vanwege de gevechten werden de inwoners van Groesbeek al snel geëvacueerd en toen de Britse hoofdmacht was gearriveerd werd Groesbeek verboden gebied verklaard.

In het bevrijdingsmuseum in Groesbeek kan je er meer over te weten komen. Bovendien is er een groot militair ereveld en loopt het Airborne-pad er doorheen. Ook op onze route komen we langs enkele plekken die aan deze periode herinneren.

#### DE SPOORLIJN

De spoorlijn Nijmegen-Kleef was de eerste in Nijmegen. Ze werd in 1865 in gebruik genomen en geëxploiteerd door de Rheinische Eisenbahn Gesellschaft. Daarmee was de stad verbonden met het Duitse spoorwegnet, een verbinding met Nederland kwam pas in 1879 tot stand.

De spoorlijn was een initiatief van Nijmeegse ondernemers, die rekenden op doortrekking van de lijn naar Arnhem door de Nederlandse staat. Maar die plannen werden door de hoge kosten van een brug over de Waal steeds uitgesteld.

Pas veertien jaar later zou die brug er komen. Nijmegen-Kleef vormde lange tijd een belangrijke schakel in de verbinding tussen Nederland en het Ruhrgebied, zowel voor goederen- als reizigersverkeer. In de hoogtijdagen was zij dubbelsporig. Groesbeek had een belangrijk grensstation kunnen zijn, maar het stationnetje werd al in 1936 gesloten en kort daarna afgebroken. De grensformaliteiten vonden plaats in Nijmegen en Kranenburg.

Behalve goederentreinen reden er nog tot 1987 internationale reizigerstreinen, die allemaal stopten in Kranenburg, maar Groesbeek voorbij raasden. Tot 1991 reed er nog een paar keer

*Goederentrein kruist  
Dorpsstraat in 1957*



per dag een meestal leeg boemeltje tussen Nijmegen en Kleef. Zelfs dat stopte niet in Groesbeek. Sindsdien echter is de belangstelling voor grensoverschrijdend regioverkeer in Europa weer toegenomen. Er zijn al diverse plannen geweest om de spoorlijn te reactiveren. De rails liggen er nog. De overwoekerde spoorlijn boort zich hier voor Nederlandse begrippen vrij spectaculair door de stuwwal. Naast de rails is een verhard fietspad aangelegd. Vanaf Nijmegen stijgt de lijn langzaam om daarna de stuwwal te kruisen via een diepe insnijding. In hartje Groesbeek kan je tegenwoordig op een draisine stappen, een fietslorry, waarvoor een nieuw 'station' is neergezet. Daarmee kan je over de spoorlijn naar Kranenburg fietsen of verder naar Kleef. Het laatste reactiveringsidee, in 2023 gelanceerd, is de 'monocab', een door een elektromotor aangedreven cabine zonder bestuurder, die over één rail rijdt. Slim, want dan kunnen de monocabs elkaar dus over een enkel spoor passeren. De monocab is een Duitse uitvinding ('das intelligente Einschienenfahrzeug'), geschikt voor zes tot acht personen en kan een snelheid halen van 60 tot 70 km per uur. We gaan het zien...



*In Kranenburg*

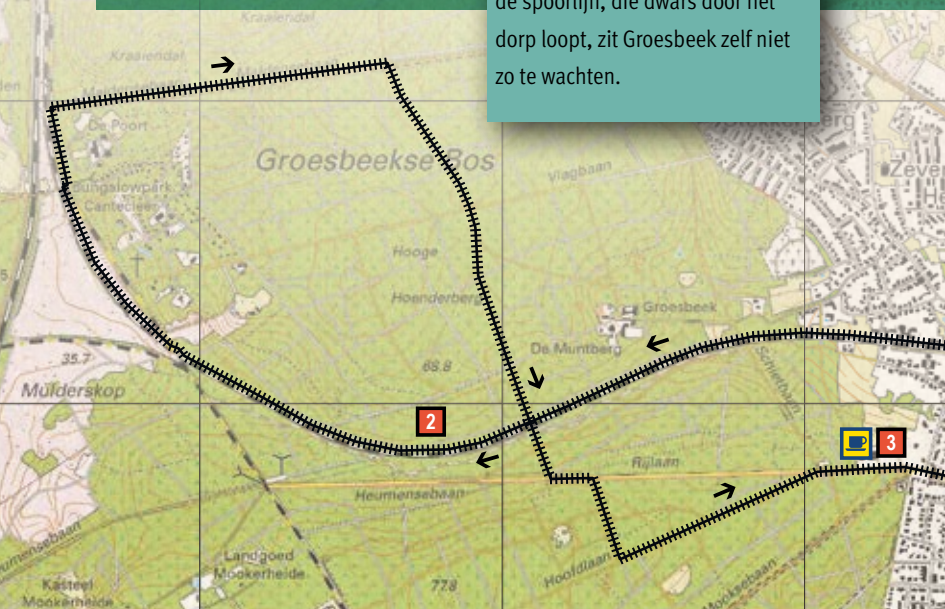
*Monocab, artist impression*





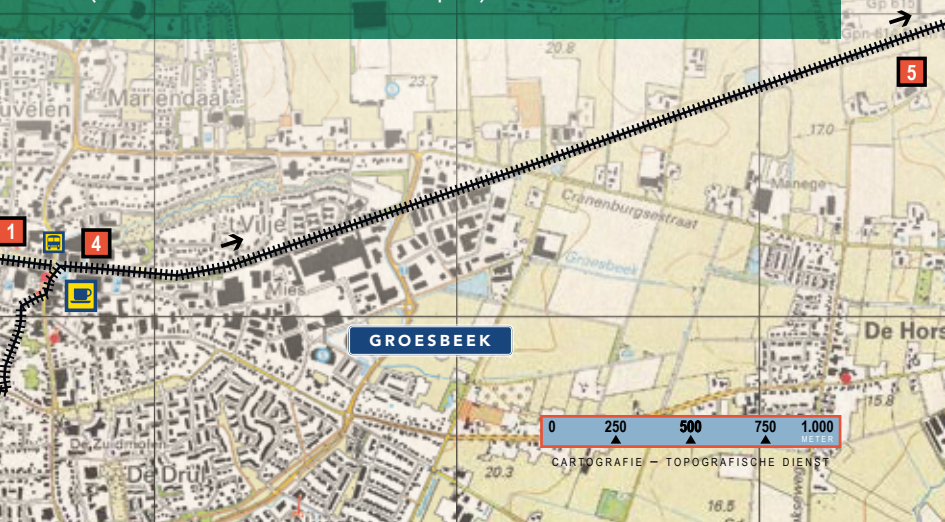
Start: bushalte Centrum, naast gemeentehuis. Spoorlijn loopt ernaast. Deze volgen we voor een groot deel over het fietspad, loop links. Rechts uitzicht op de kerk van Groesbeek **1**. Na ca. 1,5 km lopen we in 'het

**1** **Groesbeek dorp** - Het dorp wordt van drie kanten omringd door de Nijmeegse stuwwal, voor Nederlandse begrippen vrij uniek. De kerk heeft nog een toren uit 1350, het middenschip is in de 20e eeuw herbouwd. Hier ontspringt ook de Groesbeek, die ook naar Kranenburg stroomt, waar we de beek langs de kerk richting de Rijn zien stromen. Op reactivering van de spoorlijn, die dwars door het dorp loopt, zit Groesbeek zelf niet zo te wachten.



**2 Spoorravijn** - Het 'ravijn' of de 'Spoorkuil' loopt hier tussen de Hoenderberg (81 mtr, rechts) en de Wolfsberg (78 mtr, links). Naast het spoor is in 2014 een verhard fietspad aangelegd, sinds 2019 onderdeel van de 'Europa-Radbahn' Nijmegen-Kleve. Dat fietspad was omstreden en is ook diverse malen afgesloten geweest vanwege een populatie zandhagedissen. De oplossing is gevonden in een hagedissenscherm met passeertunneltjes.

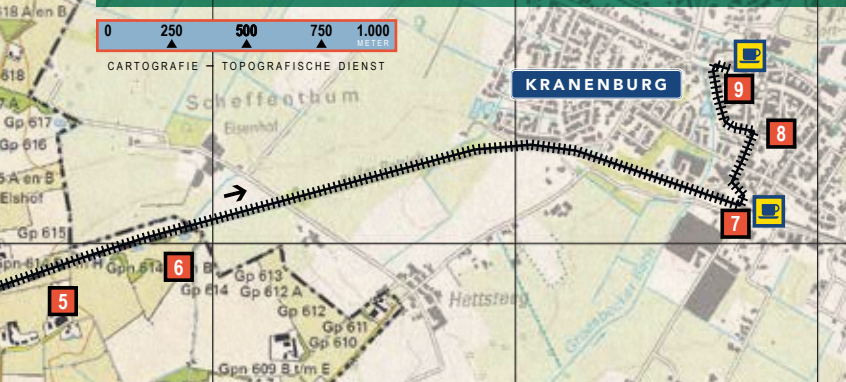
ravijn' **2** onder een brug door. Spoor buigt naar rechts om de stuwwal heen. Na kruising verharde weg even naar rechts en links door voetgangerssluis voetpad langs het spoor volgen, dat hier door de heide loopt. Bij volgende kruising met verharde weg weer naar fietspad switchen. Entree conferentiecentrum negeren, verderop bij ANWB-paddenstoel rechts brede, stijgende laan met verhard fietspad in lopen (Maldensebaan). Na ruim 1 km op de top bij kruising van onverharde wegen en een zwart-gele stenen paal rechtsaf door de 'wegwal' heen. Na ca. 500 mtr kruisen we weer een brede baan, kort daarna bij V-splitsing rechts aanhouden. Bij een kruispunt met een kei van landgoed Hoenderberg (hoogste punt 81 mtr) rechtdoor blijven lopen en afdalen naar de brug over het spoorravijn (waar we eerder onderdoor liepen).





**3 Hotel De Wolfsberg** - Oorspronkelijk 19-eeuws landhuis (1861) op het gelijknamige landgoed, eigendom van een rijke Amsterdamse familie. De hoofdlanen zijn beplant met eiken en beuken, daartussen werden dennen geplant voor de houtproductie. Sinds 1930 een hotel. In 1944 vestigde James Gavin, bevelhebber van de 82nd Airborne Division, hier zijn hoofdkwartier.

Nu rechtdoor stijgend pad tot verharde weg (Rijlaan). Weg oversteken en stukje links over fietspad; na 120 rechtsaf bij afsluitboom wandelpad bos in. Na 300 mtr komen we op brede beukenlaan met een bankje (Hoofdlaan). Dit is de top van de Wolfsberg (78 mtr). Hier links de Hoofdlaan uitlopen tot verharde weg (Rijlaan) en deze rechts volgen over fietspad tot de bebouwde kom. Links aan de overzijde ligt hotel De Wolfsberg **3**. Bij viersprong links aanhouden (Mooksebaan) en dan 2e links (Mooksestraat). Aan het eind knikt deze naar rechts naar de Dorpsstraat. Hier links tot de bushalte waar we de wandeling zijn begonnen. Richting Kranenburg steken we de Dorpsstraat en het parkeerterrein over naar de spoorlijn en het draisinestation **4**. We volgen vanaf hier het fietspad naast de spoorlijn (loop links).





**4 Groesbeek station** - Van station en emplacement Groesbeek is behalve dat ene spoor niets meer over. Het station sloot in 1936, de spoorlijn in 1993. Sinds 2008 kan je over het spoor naar Kranenburg en Kleef fietsen met een 'draisine' (spoorfiets). De lijn doorkruist buiten Groesbeek een landelijke omgeving, de fietslorry's variëren van twee tot tien personen.

*Optie: Groesbeek-station Kranenburg (5,5 km) met draisine (grenzland-draisine. eu). Kan alleen met retourtje. In Kranenburg heb je even tijd om het stadje te bekijken.*

Lopend: spoorlijn 1,5 km volgen, we kruisen 3x een verharde weg, de 3e keer (Kranenburgerweg) komen we in het buitengebied met enkele wederopbouwboerderijen **5**.

**5 Wederopbouwboerderijen** - Bij de gevechten in 1944 zijn veel boerderijen verwoest. Na de oorlog zijn deze met steun van de overheid vervangen door nieuwbouw in wederopbouwstijl. Veel van deze boerderijen hebben een gevelsteen met de afbeelding van een uit de as herrezen vogel of een uit het vuur oprijzende leeuw. Langs de spoorlijn is wijnhoeve De Heikant een goed voorbeeld, een van de nieuwe wijnboerderijen in Groesbeek. Met gevelsteen.



**6 Schildbroek**- Op de grens van Nederland en Duitsland ligt een laaggelegen drassig gebied, waar het kwelwater uit de omliggende stuwwallen omhoog komt. Het is nu een natuurgebiedje, waar een pad doorheen loopt. De bodem bevat veel ijzer(oer), verder zijn er schrale graslanden, oude eikenhakhoutbosjes en kwelpoelen waar amfibieën zich thuis voelen.



Een km doorlopen tot fietsknooppunt 83 (Boersteeg). 300 mtr verder langs het spoor zien we rechts een houten

hekje waar een 'boerenlandpad' begint om het natuurgebied Schildbroek heen **6**. Route blijft spoor volgen tot aan de grens met Duitsland, gemarkeerd door een fraaie boog.

**7 Bahnhof Kranenburg** - Ooit een belangrijk grensstation met groot emplacement. Na sluiting van de lijn heeft dat er nog lange tijd verwilderd bij gelegen. Inmiddels een tweede leven gekregen dankzij de Europa Radbahn en de draisine. In het stationsgebouw zijn een café-restaurant en de lokale VVV gevestigd. Vanaf het draisine-bahnhof kan je over de oude spoorlijn naar Groesbeek of Kleef peddelen.

Doorlopen tot station Kranenburg; langs het Duitse deel zijn nog diverse spoorwegrelicten te zien als oude seinpalen, hectometerschilden, etc. Ook op station Kranenburg zijn diverse relicten bewaard gebleven **7**. Startpunt van de draisine naar Kleef.



**8 Kranenburg** - Kleine vestingstad, gesticht in de 13e eeuw. De middeleeuwse plattegrond is nog goed herkenbaar aan de groene gordel met delen van de voormalige vestinggracht en vestingwallen met de Mühleturm en waltorens. Een deel van het stadje moest na WOII nieuw worden opgebouwd. Kranenburg kent een grote Nederlandse minderheid, die zich daar na 1990 heeft gevestigd vanwege de gunstige huizenprijzen.

Steek links door naar het kleine stationsplein, vandaar rechts de Bahnhofstrasse. Deze komt uit bij de Mühleturm, die deel uitmaakt van de oude wal rondom het vestingstadje

**8**. Na de Turm meteen links smal straatje in

(Wanderstrasse) met huizen die tegen de vestingwal zijn aangebouwd. Straatje komt uit bij de St. Peter und Paulkirche

**9**. Hierna nog even rechtdoor en we komen uit op de Markt. Einde wandeling.

*NB: bushalte Kranenburg Mitte naar Nijmegen vind je rechts in de hoofdstraat (Grosse Strasse). Dus niet de halte aan de Markt!*

**9 St. Peter und Paulkirche** - De kerk is in 1436 ingewijd ter vervanging van een oudere die te klein was geworden om de toestroom van pelgrims te verwerken. Die kwamen af op het Kranenburger Kreuz, een kruis met een christusbeeldje. Dit werd in 1308 op wonderbaarlijke wijze aangetroffen bij het omhakken van een boom. Het Kreuz is nog steeds te bezoeken, al is de pelgrimsstroom wel kleiner geworden. Langs de kerk stroomt de Groesbeek.





15 KM

# DE NOLS-LIJN

START  
Station NS AssenEINDE  
Busstation Gieten P&ROV TERUG  
Gieten P&R - Station NS AssenPARKEREN  
P&R Station NS Assen**ASSEN**

# HET DRENTS KEILEEMPLATEAU



GIETEN

## BIOTOOP

Het oerlandschap van Drenthe is grotendeels gevormd in de voorlaatste ijstijd, zo'n 150.000 jaar geleden. Een grote ijskap bedekte vanuit Scandinavië ons land, modder, grind en keien met zich meeslepend. Toen het landijs zich terugtrok bleef er achter de stuwwallen een bult van vette klei en stenen achter: het keileemplateau. Tijdens de laatste ijstijd - die pas 10.000 jaar geleden afliep - bereikte het landijs ons niet, maar heerste een toendraklimaat en bedekten gure winden grote delen van dit gebied met een laag (dek)zand. In Drenthe ligt die licht bollende keileemplaat dicht aan de oppervlakte. De keien zijn in allerlei formaten terug te vinden in het landschap, van klein naar groot zien we ze terug als sierbestrating, hoeksteen, grenssteen, of hunebed, of als 'dikke steen' op een sokkel in het dorpscentrum. Grote stenen werden ook gebruikt als wegverharding, dijkverzwaring of fundament voor gebouwen. Pas eind 19e eeuw, met de opkomst van de archeologie als wetenschap, kreeg men meer respect voor die keien.

*Hunebed D17  
bij Rolde*





De vette leem is slecht doorlatend, waardoor er na de ijstijd in laagtes waar het water niet weg kon, dikke hoogveenpakketten ontstonden, die later op grote schaal afgegraven zouden worden.

Keileem, dekzand en hoogveen vormen de basisbiotoop van Drenthe. Op de hogere gronden, vaak aan de rand van een beekdal, vestigden zich al vroeg mensen. Sporen daarvan zien we in het huidige landschap terug in de vorm van prehistorische grafmonumenten als hunebedden (midden steentijd, vanaf 3000 jaar voor Chr.) en grafheuvels (brons- en ijzertijd). In dit landschap ontwikkelde zich de laatste duizend jaar het esdorp: een cluster boerderijen met een brink, daar omheen de 'essen' met akkerbouw en daarbuiten de 'velden': wilde heide- en veengronden en beekdalen waar het vee graasde. Dit zorgde weer voor de mest voor de akkers. Het verschil tussen de hoger gelegen esgronden en het open landschap van de beekdalen (Deurzerdiep en Rolderdiep) is op de route goed te zien.

Tussen Gieten en Gasselte doorsneet de spoorlijn de Hondsrug: een langgerekte zand- en kleirug, ook ontstaan in de ijstijd. Op de Hondsrug, die loopt van de stad Groningen tot Emmen, vestigden zich de eerste akkerbouwers, hier zijn ook de meeste

*De spoorbaan  
bij Anderen*

hunebedden te vinden. De N34, die de rug min of meer volgt, wordt tegenwoordig gepromoot als Hunebed Highway.

Een typisch verschijnsel van het keileemplateau zijn pingoruïnes: ronde meertjes die in de laatste ijstijd zijn ontstaan toen hier een toendra-klimaat heerste. In de bevroren ondergrond ontstonden 'ijslenzen' die de bodem omhoog duwden. Deze ijsheuvels begonnen na de ijstijd te ontdooien, waarna ze inzakten en er ronde meertjes werden gevormd. In die meertjes vormde zich later veen, daarom dragen ze ook vaak namen als veen of ven. Dit veen is meestal weer uitgegraven door de bewoners van de esdorpen die er turfblokken van maakten.

De provincie heeft ca. 2500 pingoruïnes in kaart gebracht (zie [pingoruïnes.nl](http://pingoruïnes.nl)).

#### DE SPOORLIJN

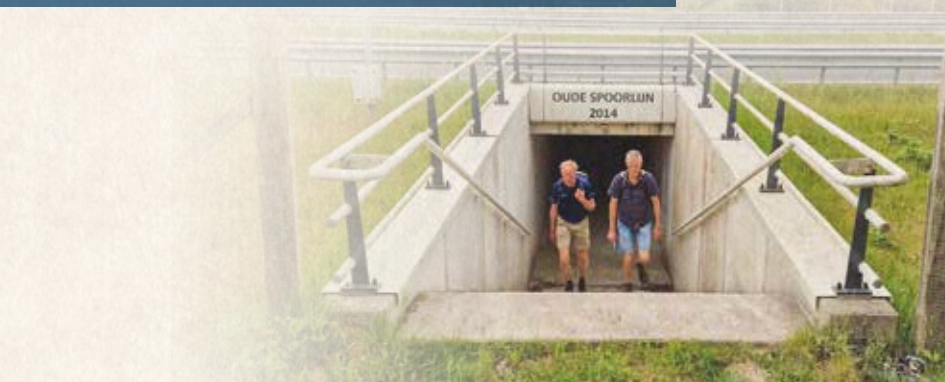
De lijn Assen-Stadskanaal maakte deel uit van de Noordoosterlocaalspoorweg-Maatschappij (NOLS), in 1890 opgericht door de Winterswijkse textielfabrikant J. Willink. Deze zag een grote toekomst voor een spoorlijn van Winterswijk naar Delfzijl. Winterswijk had al een verbinding met Duitsland (steenkool) en hij wilde nu ook een eigen verbinding met een zeehaven. De lijn Winterswijk-Emmen-Stadskanaal-Delfzijl is inderdaad gerealiseerd, met zijtakken naar Zwolle en Assen. Het net was aangelegd als lokaalspoorweg, waarvoor de snelheden en de veiligheidseisen lager waren dan voor een hoofdspoorlijn. De lijn Assen-Stadskanaal kwam in 1905 in bedrijf.



Nog geen twintig jaar later brak de automobiel door en in het kielzog daarvan de autobus. Kort na de Tweede Wereldoorlog kwam een einde aan het personenverkeer, het goederenvervoer handhaafde zich tot 1972. De sporen werden kort daarna opgebroken. Van het hele NOLS-net zijn maar enkele stukjes in gebruik gebleven. Sinds 2014 loopt over de spoorbaan een formeel wandelpad ('Wandelspoor') met een zeer welkom nieuw tunneltje onder de N33. Onze route loopt deels over, maar ook rond de spoorbaan door het keileemlandschap. We beperken ons tot het stuk Assen-Gieten busstation. Graag hadden we de doorsnijding door de Hondsrug (het 'Ravijn') tot Gasselte meegenomen, maar die hebben we om praktische redenen laten vallen.

*Van emplacement  
Gieten is niets meer  
te vinden*

*Een zeer welkom  
nieuw tunneltje*





**1 Station Assen** - Het eerste station kwam in 1870 gereed aan de Staatslijn Zwolle-Groningen: een standaardtype SS-station 3e klasse. Vanaf 1905 maakte ook de NOLS hiervan gebruik. In 1988 maakte het gebouw plaats voor een nieuw station, dat in 2018 weer plaats moest maken voor het huidige.

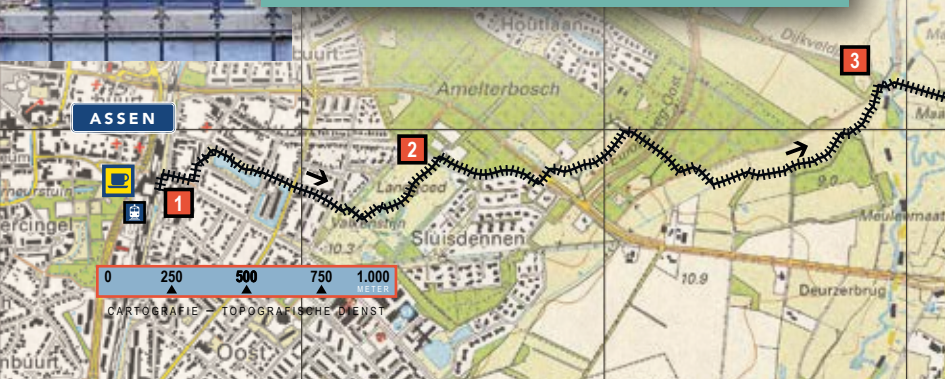
#### ROUTEBSCHRIJVING

Start: station Assen, uitgang Oost **1**. Even links en dan 1e rechts (Vredeveldseweg), dan 1e links (Buizerdstraat) tot parkje (Oosterpark, mooi plantsoen in wederopbouwwijkje). Op de hoek park inlopen en links om vijver heenlopen. Bij andere hoek park uitlopen en rechtdoor Mezenlaan/

Roerdompstraat, aan eind rechtdoor voetpad bos in (Valkenstijn). Bij T-splitsing even links, dan volgende rechts tot grafmonument **2**. Hier links tot bruggetje rechts, oversteken en schuin links aanhouden en via bochtige laan landgoed uitlopen. Klinkerweg oversteken (Amelte) en dan rechts - aan overzijde sloot -



**2 Valkenstijn** - Oud landgoed uit de 17e eeuw, toen genaamd Vredeveld. Het huis is in de jaren 1960 gesloopt, het landgoed is nu openbaar park. Onderweg komen we langs de 19e-eeuwse grafomte van het echtpaar Valkenstijn, met gietijzeren grafteken.



pad evenwijdig aan de weg nemen. Aan het eind komt pad weer uit op de weg, hier links en weer links naar hoofdweg, deze oversteken, aan overzijde rechtdoor grijze pad en daarna meteen rechts geitenpaadje inslaan door open veld.

Paadje helemaal uitlopen, op splitsing rechts aanhouden, fietspad oversteken en rechtdoor verhard pad door tunneltje, en rechtdoor tot aan het eind, hier links tot vijfsprong met bankje en bruggetje. We zijn in Nationaal Park De Drentsche Aa beland. Bruggetje over en rechtdoor tot bosrand, hier links de bosrand volgen. Bij driesprong schuin rechts, stukje door bomen, daarna weer pad langs de bosrand volgen tot we uitkomen op fietspad bij Poepenhemeltje, een 17e-eeuwse

schans. Na schansje meteen links onverhard pad, wordt vlonderpad, we komen uit bij een fietspad met een fietsbrug over het Deurzerdiep **3**.

**3 Deurzerdiep** - Een van de vele beken die de afwatering verzorgen van het keileemplateau. Links zien we het fietspad van de spoordijk afdalen naar de fietsbrug. In het beekdal is de spoordijk weggegraven. Achter de brug komt het Loonerdiepje uit in het Deurzerdiep.





**4 Kampsheide** - Terrein met zeldzaam hoge archeologische en natuurwaarden. We vinden er natte en droge heide, jeneverbesstruwelen, resten van prehistorische akkers (celtic fields) en grafheuvels. Het ronde ven is een gave pingoruïne, omringd door grote grafheuvels.

Rechts fietsbrug over en hier fietspad volgen, na ca. 500 mtr klimmen we beekdal uit, daar links de spoordijk op. Picknickbank links staat op de punt van de daar afgegraven spoordijk, rechts loopt spoor het bos in. Spoordijk oversteken, bij splitsing links aanhouden (zandbaan). Na 200 mtr bij 2e paarse paaltje rechtsaf, hek door, natuurgebied in **4**. Pad loopt schuin naar links, langs een grafheuvel, celtic fields, door jeneverbesstruiken, om omgevallen boom, en komt dan bij kruispunt met twee paarse paaltjes: één rechtdoor en de ander rechtsaf. Onze route gaat rechtsaf, maar we lopen even een klein stukje rechtdoor tot het bankje met uitzicht op de pingoruïne. Achter het bankje enkele grote grafheuvels.



Terug naar kruispunt en pad langs andere paaltje nemen. Dit uitlopen tot uitgang met hek. Hierna bij viersprong meest rechtse, smallere pad nemen. Dit kruist eerst fietspad en kort daarna de spoordijk. Deze links volgen. Links zien we al snel huizen van Balloo liggen, rechts een bos vol grafheuvels, vanaf de spoordijk te zien (Tumulibos,

**5**). Spoor kruist weg, daarna spoordijk 800 mtr blijven volgen, kruisingen negeren, tot paardenweitje met wandelpaaltje met bordje 'Rolder Es route', daar schuin rechts. Graspad tussen paardenweitjes en dan stukje bos in, tot groot infopaneel: Ballooërkuil **6**.

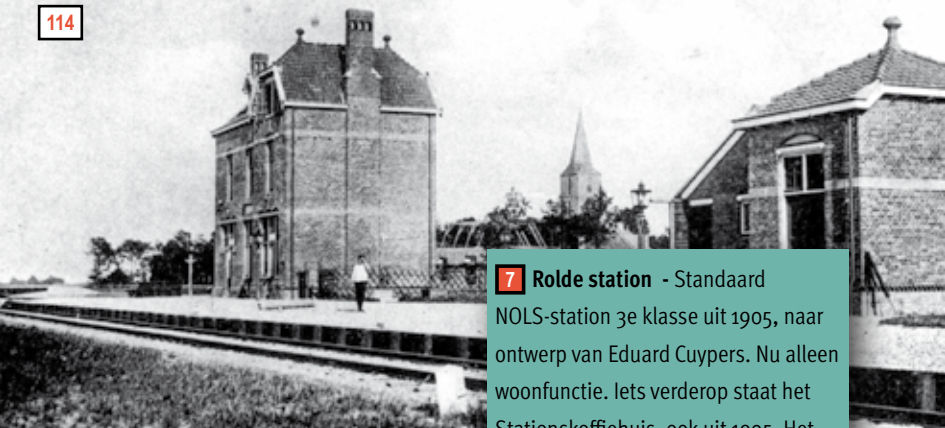
Pad uitlopen tot de weg, hier links, we komen uit op de Stationsweg. Deze kruist meteen links de spoorbaan maar wij slaan rechtsaf langs



**5 Tumulibos** - Onderdeel van Kampsheide, bos met meer dan 30 grafheuvels (tumuli) uit de ijzertijd (800-12 v.Chr.). Duidelijk te zien vanaf de spoordijk, er lopen paden doorheen.

**6 Ballooërkuil** - Het verhaal wil dat hier in de Germaanse tijd rechtszittingen plaats vonden en later de hoogste Drentse bestuurslaag (de etstoel) vergaderde. De kuil is daarom een rijksmonument. Het gaat echter waarschijnlijk om een tot de verbeelding sprekende zandverstuiving.





**7 Rolde station** - Standaard NOLS-station 3e klasse uit 1905, naar ontwerp van Eduard Cuypers. Nu alleen woonfunctie. Iets verderop staat het Stationskoffiehuys, ook uit 1905. Het station werd in 1947 gesloten, maar het Stationskoffiehuys heeft tot 2021 als café bestaan.

vm. station Rolde (links achter wat bomen), nu woonhuis **7**. Stationsstraat buigt naar rechts, met links vm. Stationskoffiehuys, we komen uit op de gave Kerkbrink, met de Rolder kerk **8**. Linksaf naar de kerk, het hekje door en rechts om de kerk heenlopen, rechts het kerkhof op via ingang met wit hek. Laan rechtdoor en aan andere zijde links via wit hekje kerkhof weer verlaten, straat oversteken en paadje

nemen langs hunebed D18 en links daarachter hunebed D17 **9**. Vlak achter D17 loopt, achter het lage hekje, de spoordijk. Hier rechtsaf en tracé, dat hier over de Rolder es loopt, lange tijd volgen. Na 800 mtr kruisen we de Koelandsdijk (nog rails in het wegdek!). We verlaten



**8 Roldertoren** - De Jacobuskerk is uit de 15e eeuw, maar er stond hier al een kerkje in de 10e eeuw. De Roldertoren was vroeger een belangrijk richtpunt voor reizigers in de uitgestrekte heidevelden. De meeste bossen in Drenthe zijn pas vanaf eind 19e eeuw geplant, na het afschaffen van het gemeenschappelijk bezit van de heidegronden (Markenwet 1886).



**9 Hunebedden** - Pal naast de spoordijk liggen hunebedden D17 en D18. De een 'gerestaureerd', de ander opzettelijk niet. Grote stenen waren vroeger zeer gezocht als bouw materiaal, wegverharding of dijkversterking. Toen de inwoners van Rolde de hunebedden dreigden te verpatsen, kocht het Rijk ze aan in 1872: het begin van de archeologische monumentenzorg.

de es en lopen de koelanden binnen: het beekdal waar het vee graasde. We kruisen het Rolderdiep, open veld gaat over in bos bij landgoed Tolhek, met camping. Daarna passage langs esdorp Anderen, kruising weg (met bankje en watertappunt, vroeger was hier een halte) tot we stuiten op de N33 met tunneltje. Na tunneltje even links en dan rechts spoordijk verder volgen via draaihekje, daarna links aanhouden. Let op bordje 'verboden voor fietsen, begraafplaats'. Spoorbaan door bos, na 500 mtr kruising met verharde weg gaat spoorbaan over in grindweg, 200 mtr verder na slagboom bij onverharde kruising rechtdoor en 1e zandweg rechtsaf, al snel zien we rechts de 'Boskapel' **10**.

**10 Boskapel Hillig Meer** - De spoorbaan loopt dwars door het landgoed Hillig Meer, tevens natuurbegraafplaats: een van de ca. 40 in ons land. Hier kan je een eeuwigdurende graf- of urnplaats kopen op een zelfgekozen plek in de natuur. De Boskapel is een soort openlucht-aula; let op de plaats voor de kist. Langs het spoor zijn enkele graven te zien.



Terug spoorbaan/grindweg verder volgen, bij driesprong wordt spoorbaan weer grasdijk. Links ligt het Hillig Meertje (pingoruïne 53). Hierna door hoog draaihek het langgerekte terrein op van camping de Schaopvolte. Na 600 meter passeren we bar/kantine De Schaopvolte, die is samengesteld uit twee spoorwegrijtuigen; 100 mtr verderop nog twee spoorwegrijtuigen en daarachter het fraaie stationsgebouwtje van Eext **11**. Campingterrein langs entreegebouw aflopen naar de weg met spoorovergang, hier links stukje Stationsstraat inlopen voor zicht op hunebed D14 **12**. Dan terug naar de overgang en in verlengde van het spoor pad over spoordijk verder volgen. Na 200 mtr bij open plek links paadje, doorsteken naar de weg, deze oversteken naar een (soms droogstaand) meertje (pingoruïne 1205), hier rechts omheen langs bankje en daarna rechts graspad langs brede greppel volgen. Aan het eind passeren we links het Hondelveen (moeilijk te zien, pingoruïne 2199), daarna rechtdoor kronkelpaadje

**11 Station Eext-** Het station uit 1924 is nu een woonhuis annex receptie voor camping 'de Schaopvolte'. De spoorwegrijtuigen uit de jaren '20 en '30 zijn hier rond 1970 terechtgekomen, toen er nog rails lagen. Twee ervan zijn ingericht als bar/kantine. De Schaopvolte is een nabijgelegen meertje (pingoruïne 953) waar de schapen werden gewassen voor ze werden geschoren.

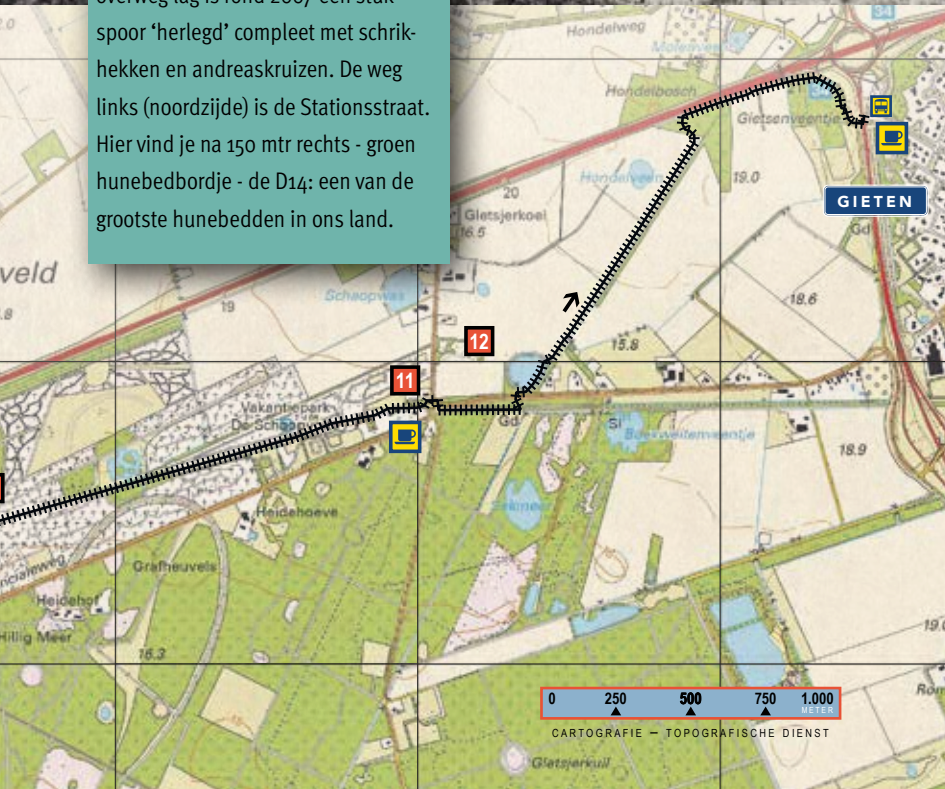


door de bomen, komt uit bij autoweg (N33) en volgt deze rechts ca. 300 mtr. Bij fietsbrug rechtdoor fietspad volgen, dit buigt naar rechts om bosje heen (Gieterveentje, pingo-ruïne 239). Bij T-splitsing links tunneltje onder de N34 (Hunebed Highway) en meteen links trap op naar busstation (Rolde P&R). Einde wandeling.

*NB: Busstation heeft snackbar en toilet (ma/di gesloten). Vanaf hier snelbus terug naar Assen. Gieten zelf heeft de wandelaar weinig te bieden.*



**12 Hunebed D14** - Waar ooit de overweg lag is rond 2007 een stuk spoor 'herlegd' compleet met schrikhekken en andreaskruizen. De weg links (noordzijde) is de Stationsstraat. Hier vind je na 150 mtr rechts - groen hunebedbordje - de D14: een van de grootste hunebedden in ons land.





16 KM

# KERSENLIJNTJE

START  
EINDE  
Restaurant Schimmel1885, Woudenberg  
Restaurant Schimmel1885, Woudenberg

OV HEEN  
OV TERUG  
Bushalte Woudenberg Spoorlaan  
Bushalte Woudenberg Spoorlaan

PARKEREN  
Stationsweg Schimmel  
of Parallelweg achter Hoogvliet



## WOUDENBERG



# GELDERSE VALLEI GREBBELINIE

LEUSDEN

## BIOTOOP

De Gelderse Vallei strekt zich uit tussen de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug, vanouds een gebied dat veel wateroverlast kende. Bij hoge waterstanden van de Rijn en de Zuiderzee konden de beken in de vallei hun water niet afvoeren; nog erger werd het als de Rijndijk tussen Wageningen en de Grebbeberg doorbrak en het Rijnwater de vallei instroomde en de stad Amersfoort onder water zette. Pas na de afsluiting van de Zuiderzee (1932) en de aanleg van het Valleikanaal (vanaf 1937) kwam een einde aan deze overlast.

Maar datzelfde water kon ook worden ingezet als verdediging tegen oprukkende vijanden: Pruisen, Spanjolen, Fransen. Het gebied ligt vol met bunkers, liniewallen, schansen, inundatiedijken. Al in 1590, tijdens de 80-jarige oorlog, werden hier de eerste verdedigingswerken uitgevoerd. Rond 1745 kwam de eerste Grebbelinie gereed: een stelsel van inundatiekommen, sluizen en schansen, dat gelijkenis vertoonde met de Hollandse Waterlinie. In 1939 kwam het Valleikanaal gereed, dat werd opgenomen in de Grebbelinie. Deels gaat het om een gekanaliseerd stuk van de Luntersebeek. De

*Liniedijk en  
Valleikanaal nabij  
de Roffelaarskade*



Deze gids is mede tot stand gekomen dankzij het Cultuurfonds.

ROUTES EN TEKST

Kees Volkers

FOTOGRAFIE EN BEELDMATERIAAL

Kees Volkers; Gegarandeerd Onregelmatig; Dolph Cantrijn; Oege Kleijne; Het Utrechts Archief; CODA Apeldoorn

ONTWERP EN CARTOGRAFIE

Gegarandeerd Onregelmatig, Arnhem

OPMERKINGEN EN INFO

[info@gegarandeerdonregelmatig.nl](mailto:info@gegarandeerdonregelmatig.nl)

© 2024 Gegarandeerd Onregelmatig

Alles uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, geluidsband, elektronisch of op welke wijze dan ook, mits met toestemming en bronvermelding van de uitgever.

De routes in deze gids zijn met de grootst mogelijke zorg samengesteld en gecontroleerd. Niettemin geldt dat het een momentopname betreft en dat wijzigingen in het landschap of openingstijden voor kunnen komen. Daarom is het verstandig om voor vertrek altijd de actuele stand van zaken te controleren.

De makers en uitgeverij kunnen niet aansprakelijk worden gesteld voor enige schade dan ook bij het volgen van de routes.



Kees Volkers is historisch geograaf met een voorliefde voor oude spoorlijnen. Hij is auteur en co-auteur van meer dan 20 wandelgidsen.

In deze gids volgt hij niet blindelings de oude spoorbaan, maar besteedt hij minstens zo veel aandacht aan de 'biotoop' van de spoorlijn: het landschap waar het spoor doorheen liep.

Het resultaat is een gids met elf wandelingen van 11-19 km door elf verschillende Nederlandse landschappen: van de Friese terpen tot de breuklijnen in de Meinweg. Stuk voor stuk unieke routes voor wandelaars die onderweg ook kunnen genieten van historie en landschap (en spoorwegromantiek).



•  
MET  
GRATIS  
DIGITALE  
TRACKS  
•

ISBN 9789076092362

