

Veel mensen kennen Jacob van Campen als architect van het Amsterdamse stadhuis uit 1648, het huidige Paleis op de Dam. Maar Van Campen blijkt ook de ontwerper te zijn van een grootschalige landinrichting op de Utrechtse Heuvelrug. Tussen Amersfoort en Utrecht werd een lijnrechte, zestig meter brede bomenlaan aangelegd. Aan weerszijden kwamen grote percelen voor buitenhuizen. Maar door crisis en oorlog liep het project anders dan gepland. JAAP EVERT ABRAHAMSE

Jacob van Campen en de Amersfoortseweg

‘D’ALLERBREEDSTE STRAET VAN D’ALLERBREEDSTE STRATEN’

Impressie van de Amersfoortseweg, zoals die er in uitgevoerde toestand had moeten uitzien

W e kennen de Amersfoortseweg tegenwoordig als N237. Hij loopt van Utrecht via Soesterberg naar Amersfoort. Het wegtracé uit 1652 en de vakken voor de buitenhuizen zijn op een luchtfoto nog goed te herkennen. Het huidige landschap daar-entegen lijkt in niets op het luxueuze landschap dat Van Campen en zijn opdrachtgevers voor ogen hebben gehad. De kale heide is opnieuw bebost, maar landgoederen zijn er nauwelijks te vinden en de invloed van de snelweg A28 doet zich gelden. De provincie Utrecht streeft naar een nieuwe, integrale aanpak bij de verbetering van de weg. Naast verkeersveiligheid en doorstroming spelen ook cultuurhistorie, landschap en natuur een rol. Daarom heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed op verzoek van de provincie nader onderzoek gedaan. De Amersfoortseweg werd kort na de Vrede van Münster in 1648 aangelegd. Hij doorsneed een groot, leeg heidegebied, een landschap dat nauwelijks vergelijkbaar is met het huidige landschap op de Utrechtse Heuvelrug. Delen van de heide waren door overbeweiding en het steken van heideplaggen vervallen tot zandverstuivingen. Het meest opvallende element in het landschap was de Amersfoortse

Berg, een stuwwal uit de voorlaatste ijstijd. Het gebied was door zijn zandige bodem en lage grondwaterstand niet geschikt voor akkerbouw. Men hield er schapen en haalde er eikenhakhout. Verder werd de heide gebruikt voor de jacht op hazen en konijnen. Grote delen van de Heuvelrug dienden in de zeventiende eeuw als ‘warande’, dat wil zeggen konijnenpark en jachtgebied.

Initiatief van Amersfoort

De aanleg was een Amersfoorts initiatief. De oudste vermelding van de nieuwe weg is te vinden in de notulen van de Amersfoortse vroedschap van 5 juli 1647. Deze overlegde ‘hoe men op het cierlickste sall mogen beplanten ende in goeder postuijre reguleren de wegh op den Bergh naer Utrecht’. Men wilde niet alleen een kortere, goed berijdbare route tussen de beide steden aanleggen, maar nadrukkelijk ook een mooie weg. Men liet een ‘provisieel concept’ maken. Dit voorlopige ontwerp van de weg werd ingemeten en getekend door de Amersfoortse landmeter Gerrit Cock. Vervolgens moest men naar de Staten van Utrecht. De stad Amersfoort kon plannen maken wat ze wilde, maar had buiten haar eigen grenzen geen enkel

recht van spreken. Het stadsbestuur was bij de uitvoering afhankelijk van andere overheden. Na jaren overleg en lobbywerk stelden de Staten in 1652 een definitief plan vast. In de tussentijd was een nieuw element toegevoegd. Het ging niet langer uitsluitend om een weg over de hei. Men zou aan weerszijden bouwgrond uitgeven aan particulieren. De gronduitgifte werd ingegeven door de behoefte om de kosten te drukken. Maar met de introductie van deze ‘vakken’ kreeg de onderneming ook een bredere doelstelling. Het ging niet alleen om een betere verkeersverbinding, maar ook om landschapsverfraaiing en economische ontwikkeling van de woeste grond, die in de ogen van de stedelijke elite waardeloos was. Men poogde in te spelen op de economische dynamiek van de buitenplaatsen. De Amersfoortseweg werd hiermee een project dat in zijn doelstellingen vergelijkbaar is met grote droogmakerijen uit dezelfde tijd, zoals de Beemster of de Watergraafsmeer.

Publiek-private samenwerking

De onderneming zag er – althans op papier – zeer gunstig uit voor investeerders. Men kon gratis een groot stuk grond krijgen, waarbij men als tegenpres-

tatie het deel van de weg dat over de kavel liep, moest aanleggen, beplanten en onderhouden. Wie er een huis bouwde en dat zou gaan bewonen kreeg een tweemaal zo grote kavel, en daarnaast allerlei belastingvoordelen. Men mikte op luxueuze buitenhuizen voor de bestuurlijke, stedelijke elite. Van een overheidsproject was de Amersfoortseweg een publiek-private samenwerking geworden. De weg zou maar liefst zestien roeden breed zijn, omgerekend 60,16 meter. Van bestrating was geen sprake. De Amersfoortseweg is tot het begin van de negentiende eeuw een zandweg geweest. Op de weg zouden langs beide kanten drie rijen eikenloten worden geplant. Zandwallen moesten de weg beschermen tegen het stuifzand. Om de honderd roeden (376 meter), langs de randen van de vakken, moest een zijweg of ‘sortie’ worden aangelegd met een breedte van drie roeden (11,3 meter). De sorties zouden aan weerszijden worden beplant met een rij eiken. Deze doorgangen dienden om de gemeenschappelijk gebruikte heide, oftewel de ‘gemene gronden’, ten noorden en zuiden van de weg bereikbaar te houden. Zo wilde men de effecten van de doorsnijding van het gebied verzachten voor de schapenhouders.

Het Romeinse wegenstelsel was een voorbeeld

De Utrechtse Via Appia

De Amersfoortseweg leek in niets op enige andere weg uit zijn tijd. Hij was niet ingesloten in het landschap, zoals de bestaande wegen over de hei, maar werd in zijn geheel en tot in detail ontworpen. De weg was onvoorstelbaar breed. Vele malen breder dan welke weg dan ook. Meer dan tweemaal zo breed als de Amsterdamse Herengracht of het Haagse Lange Voorhout, waar het klassieke ideaal werd gecombineerd met eigentijds wooncomfort. Tot de opkomst van autosnelwegen in de twintigste eeuw zijn er in Nederland geen wegen van deze breedte aangelegd. De breedste wegen in het gewest Utrecht hoefden volgens het reglement niet breder te zijn dan nodig was om twee wagens elkaar te laten passeren. Ook verder werden aan wegen niet meer dan primaire praktische eisen gesteld. De Amersfoortseweg voldeed aan het klassieke »



Op deze zeventiende-eeuwse kaart is de Amersfoortseweg verticaal weergegeven, als belangrijkste element in het landschap. De palen die de vakken langs de weg markeerden, zijn goed te zien

» ideaal, dat in de Republiek opgang maakte. Het Romeinse wegenstelsel was een voorbeeld. Constantijn Huygens beschreef de Amersfoortseweg als 'd'allerbreedste Straet van d'allerbreedste Straten'. Everard Meyster, goede vriend en buurman van architect Jacob van Campen, vergeleek de weg met de Via Appia. Symmetrie, rechtlijnigheid en grootschaligheid waren basisbeginselen van de esthetiek van het classicisme. Dat gold zowel voor gebouwen en tuinen, als voor landschappen. De schoonheid van de weg kwam niet alleen voort uit de breedte, maar ook uit het tracé. Steeds weer werd herhaald dat het ging om 'een rechte wegh, linierecht'. Ook de beplanting met meerdere rijen bomen werd in alle besluiten benadrukt. Het lag vanuit infrastructureel oogpunt voor de hand om de weg aan te sluiten op de Biltse Steenstraat, de middeleeuwse weg van Utrecht naar De Bilt. Dit is niet gebeurd. Hiervoor zijn verschillende verklaringen, die te maken hebben met de landschappelijke gesteldheid en de hoogten in het terrein, maar vooral met belangen van grootgrondbezitters. Het wegtracé ontweek de zuidflank van de Soesterberg en de Biltse Duinen, een groot stuifzandgebied ten zuiden van Bilthoven. De locatie van de hofsteden De Klomp en Den Eyck heeft ook een rol gespeeld in de tracékeuze. De hofsteden waren eigendom van Anthonie Carel Parmentier en David Godin, twee invloedrijke grootgrondbezitters en regenten in het gebied. De Amersfoortseweg liep precies tussen de beide hofsteden door. De bemoeienis van deze heren met de onderneming was er mede op gericht de waarde van hun eigen grondbezit te vergroten.

'Paradijs uit wildernis'

Jacob van Campen, architect van onder meer het Amsterdamse stadhuis op de Dam, was de ontwerper van de Amersfoortseweg. Dat blijkt uit een toneelstuk van Everard Meyster. Het bevat de volgende passage over Van Campen. Hierin wordt zijn werk als architect, maar ook zijn huis Randenbroek bij Amersfoort, en het ontwerp van de Amersfoortseweg beschreven: 'Sijn kunst moet eeuwigh flick'ren/ Waer zijn Palleyen blick'ren./ Dat noyt sijnn' naem vergaet/ Soo lang als Rambroeck staet;/ Rambroeck! uyt hem geboren,/ Wat was het doch te vooren?/ Hoe weynigh en hoe niet,/ By dat men 't nu wel siet./ En wat den wegh der weegen?/ Hier door dees' hey geleegen?' Jacob van Campen wordt in het toneelstuk opgevoerd als initiator en ontwerper van grote landinrichtingen



De Zeestraat van Den Haag naar Scheveningen werd aangelegd door Constantijn Huygens, een goede vriend en opdrachtgever van Jacob van Campen, naar voorbeeld van de Amersfoortseweg

rond Amersfoort: 'Nu maelt men de gedaent', en weezen van dien Heer;/ Die zulk een Paradijs, schier soeter, en veel meer,/ Als oyt de Werelt zagh, door zijnn' vernuftigheden,/ Uyt wildernis, vermogt te vinden en te smeden'. De omgeving van Amersfoort, met de Berg, de landgoederen, maar vooral de weg, nemen een prominente plek in. Het landschap is in Meysters toneelstuk eerder thema dan decor. In Meysters visie was de Amersfoortseweg het landschappelijke equivalent van het Amsterdamse stadhuis.

Luxueuze buitenhuizen

Vanaf de zeventiende eeuw lieten rijke stedelingen, vooral Amsterdammers, buitenplaatsen aanleggen in het Sticht Utrecht. Naast de riskante buitenlandse handel was het bezit van huizen en land, waaruit een agrarische productie voortkwam, een veilige manier om geld te beleggen en zo risico's te spreiden. Tegelijkertijd waren de drukte en de stank goede redenen om in de zomer de steden te verlaten. Deze ontwikkeling begon langs de Amstel en de Vecht en verplaatste zich geleidelijk verder oostwaarts in de richting van Eemland en de Utrechtse Heuvelrug. De Staten van Utrecht zullen, met de Vrede van Münster in het vooruitzicht, hebben gedacht dat deze trend zich zou voortzetten. Vrede betekende vooral op het platteland een toename van de veiligheid en een opleving van de economie. Men ging uit van een groei van het aantal buitenplaatsen, ook op plaatsen die minder aantrekkelijk waren voor de vestiging ervan. Met de uitgifte van grond langs de Amersfoortseweg werd hierop ingespeeld. Men trachtte een ontwikkeling in gang te zetten die zou leiden tot bebouwing van het gebied met buitenplaatsen.

Jaspar Schade, die namens de stad Utrecht in de Staten zat, gaf het goede voorbeeld door als eerste aan de Amersfoortseweg een huis te bouwen. Hij bouwde het huis Zandbergen, dat in een latere vorm nog altijd bestaat. Niet veel deelnemers zouden hem volgen. Op de kaart van De Roij uit 1696 staan langs de weg zeven huizen. Ondanks de gunstige voorwaarden wilden weinigen bouwen. Het project kwam nooit echt van de grond. De eerste die zich terugtrok, was de belangrijkste externe investeerder Guillelmo Bartolotti, een van de rijkste mannen in de Republiek. Hij zou vier vakken in bezit nemen, maar trok zich op 20 maart 1653 terug. Er hebben contacten bestaan tussen Bartolotti en Van Campen, onder meer via Huygens. Bartolotti kocht een groot stuk grond in Soest en legde daar de buitenplaats met hofstede Heuvel en Dael aan. Deze gang van zaken maakt duidelijk dat de onderneming niet zonder risico was.

Oorlog en crisis

Er is een aantal redenen waarom de onderneming niet liep zoals gepland. In de winter was de hei koud en winderig, in de zomer heet en stoffig. De bodemgesteldheid en de slechte bereikbaarheid leidden tot terughoudendheid bij investeerders. Het kostte veel geld, moeite en tijd om de dorre zandgrond in cultuur te brengen. Landgoederen leverden hun producten aan de steden. Hiervoor was een verbinding over water het meest geschikt. Er waren plaatsen die zich veel beter leenden voor de aanleg van landgoederen.

Maar de voornaamste reden dat de bouw langs de Amersfoortseweg niet op gang kwam, lag in de economische teruggang. Tijdens de aanleg van de weg brak de Eerste Engelse Oorlog uit, in 1652. Deze werd in 1665 gevolgd door de Tweede Engelse Oorlog. Maar de doodklap kwam met het Rampjaar 1672 en de daarop volgende Franse bezetting van Utrecht. Dit leidde tot grote economische schade, zowel in de stad Utrecht als op het platteland. Veel landhuizen werden verwoest en veel regenten ontvluchtten het gewest. Dit had kwalijke gevolgen voor de Amersfoortseweg, omdat bouwinitiatieven vooral van hun kant moesten komen. De nieuwbouw van buitenhuizen en aanleg van landgoederen kwam stil te liggen. Veel bestaande goederen stonden voor weinig geld te koop. In de acten van transport en verhuur van vastgoed uit die tijd zijn langs de Amersfoortseweg vooral boerderijen, schaphokken en schuren te vinden.

Naar een nieuw landschap

Met de aanleg van de Amersfoortseweg trachtte de overheid, gesteund door een aantal grootgrondbezitters, met beperkte middelen en een grote rol voor particulieren, om het heidelandschap een nieuw karakter te geven. Ontginning en verfraaiing van het landschap zouden hand in hand gaan met een betere ontsluiting, de komst van nieuwe bewoners en een economische impuls. Met de aanleg van de Amersfoortseweg deed de moderniteit zijn intrede. Rechtlijnigheid en uniformiteit waren niet alleen esthetische idealen, maar leidden ook tot betere infrastructuur en een rationele indeling van de grond.



In 1902 werd een groot deel van landgoed Zandbergen, in een van de vakken aan de Amersfoortseweg, ingericht als villapark



Villa Henny werd door Robert van 't Hoff ontworpen voor de Amsterdamse ondernemer A.B. Henny. Het revolutionaire huis werd tussen 1915 en 1919 gebouwd aan de Amersfoortseweg

De initiatiefnemers trachtten het landschap te herscheppen

De initiatiefnemers trachtten het landschap door middel van een grootschalige doorsnijding geheel te herscheppen. De onderneming was zeer ruim opgezet – gezien de lage grondprijs hoefde men op een hectare meer of minder niet te kijken. De weg zou zijn omgeving voorzien van een nieuwe structuur, een nieuw landschapsbeeld en nieuwe functies. Een groot gebied veranderde in één keer van eigenaar. Het ging over in particuliere handen, waardoor er investeringen te verwachten waren. Het nieuwe landschap zou worden bewoond door de stedelijke elite, die door immigratie en economische groei sterk was toegenomen. Bij de aanleg van dit grootschalige stedelijke artefact werd geen rekening gehouden met de agrarische bevolking, maar alleen met lokale grootgrondbezitters. Deze ingreep heeft door onvoorziene tegenslagen niet het gewenste effect gehad. De elf kilometer lange Amersfoortseweg is mislukt als projectontwikkeling, maar er is wel voor een minimaal bedrag een nieuwe infrastructuur tot stand gekomen. De nieuwe structuur van de weg en de sorties was de basis van de ruimtelijke ontwikkeling van de wijde omgeving.

De zandweg wordt steenstraat

De weg, de sorties en de vakken bleven na de aanleg lange tijd onveranderd. De tand des tijds liet zich voelen. De weg en de beplanting raakten regelmatig zodanig in verval dat de Staten van Utrecht eigenaren van vakken moesten dwingen tot onderhoud. Dit probleem werd vroeg in de negentiende eeuw opgelost doordat de Amersfoortseweg de status van Rijksweg kreeg. Het onderhoud werd hiermee een taak van de overheid. In 1808 werd de weg voorzien van keibestrating. De 'oude Amersfoortse rijweg' veranderde in 'nieuwe Amersfoortse steenstraat'. In 1824 werd de keibestrating door klinkers vervangen. De bestrating werd betaald uit de opbrengsten van tolleren bij de herbergen Huis ter Heide en Spitsheuvel. Deze waren in bedrijf vanaf 1808 tot de afschaffing van de rijkstollen op 1 mei 1900. In plaats van een op zichzelf staande verbinding tussen twee steden werd de weg gezien als onderdeel van een netwerk. Dit zou in de negentiende eeuw leiden tot allerlei nieuwe eisen aan de weg. De bestrating en profilering werden aangepast aan de standaarden die op rijksniveau aan wegen werden gesteld. De bestrating werd geleidelijk breder.

Van ideaal naar schrikbeeld

Rond 1800 voltrok zich een omwenteling in de wijze waarop de mens keek naar landschap en natuur. Dit kwam voort uit het wereldbeeld van de romantiek, dat zich snel verbreidde. Een heel ander idee van landschap werd gemeengoed. In de Engelse landschapsstijl, die sterk in opkomst was, waren wegen niet recht, maar slingerend. Ze boden een scenografische openvolging van landschappelijke beelden. Dat idee van landschapsontwerp stond haaks op de strenge orde die Van Campen en zijn tijdgenoten in het landschap hadden aangebracht. De lange, rechte, symmetrische Amersfoortseweg was niet meer het ideaal, eerder een schrikbeeld van een weg. Ook bij de aanleg van de eerste snelwegen werd een parkachtig, afwisselend beeld nagestreefd. Het veranderde denken over de vormgeving van wegen en landschappen zorgde voor een lage waardering van de Amersfoortseweg. Deze was tot de aanleg van de A28 een van de belangrijkste nationale verbindingen. Een groot aantal verkeerskundige ingrepen tastte het karakter van de weg aan. Een voorbeeld is de omleiding bij de dorpskern van Soesterberg uit 1972. Het oude tracé dwars door het dorp is nog aanwezig. Aan het westelijke uiteinde van het dorp loopt het oude tracé dood. Hier is de Amersfoortseweg gepland ter begeleiding van de nieuwe bocht in de weg.

Nieuwe functies en bewoners

De bebouwing van de weg kwam ook in de eerste helft van de negentiende eeuw niet echt op gang. Pas rond 1880 begon een aantal functies, dat traditioneel gezien in de steden was gevestigd, uit te waaiëren over het buitengebied. Militaire, religieuze en medische instellingen, zoals kazernes, kloosters, krankzinnigengestichten, scholen, internaten en vakantiekolonies vestigden zich langs de weg. Door de aanleg van treinverbindingen en de opkomst van de auto kwam het forensisme op. Dit leidde tot de aanleg van villaparken, zoals Bosch en Duin en de Overplaats Zandbergen. Ook buiten de villaparken werden woningen gebouwd in de vakken langs de weg. Het begon met landarbeidershuisjes en boerderijtjes, maar in de negentiende en twintigste eeuw werden hier ook nieuwe landhuizen en villa's gebouwd. Bekende voorbeelden zijn Lovdalla uit 1912 en Villa Henny uit 1919, beide ontworpen door Robert van 't Hoff, een van de oprichters van De Stijl.

Het oorspronkelijke zeventiende-eeuwse beeld van het buitenhuis is terug te vinden in het veel traditionelere Huis ter Wege, vanaf 1905 gebouwd naar ontwerp van J.W. Hanrath. Op sommige plaatsen werden vakken en sorties gebruikt als basis voor verdere ontwikkeling. Sorties werden vanaf de weg verlengd en voorzien van dwarsverbindingen. Dit is bijvoorbeeld gebeurd in Soesterberg. Vanaf het begin van de twintigste eeuw groeide Soesterberg verder uit in het kielzog van de militaire ontwikkelingen. Een aantal verlengde sorties vormt de hoofdstructuur van het dorp. Ten zuiden van de weg werd een vierbaans-autosnelweg aangelegd, die deel uitmaakte van de route Groningen-Utrecht. Op sommige plekken is de Amersfoortseweg gedegradeerd tot achterstraat van deze A28. Dat komt hier en daar in de bebouwing tot uitdrukking, bijvoorbeeld bij een distributiecentrum bij een afslag naar de snelweg. Maar wie op de hoogste kaart van de Amersfoortseweg kijkt, ziet dat de oorspronkelijke zeventiende-eeuwse structuur van de weg, de sorties en de vakken, vrijwel overal nog bestaat.

Cultuurhistorie als uitgangspunt

De Amersfoortseweg staat in de traditie van grote projecten als de droogmakerij van de Beemster of de ontginning van 's-Graveland. Zulke landinrichtingen hadden als oogmerk een transformatie te bewerkstelligen van vrijwel waardeloos land of water naar een bruikbaar, renderend en mooi cultuurlandschap. De weg die de heide doorsneed, zou als centraal element in het landschap fungeren. Landschapsverfraaiing zou hand in hand gaan met bewoning, economische ontwikkeling en betere ontsluiting. De provincie Utrecht, de huidige beheerder, laat de cultuurhistorische waarde van de weg meespelen in toekomstige plannen voor de weg en zijn omgeving. Het is de bedoeling om de Amersfoortseweg beter afleesbaar te maken in het landschap. Het oorspronkelijke idee van de Amersfoortseweg zal een rol spelen in toekomstig ruimtelijk beleid en bij ingrepen in de weg en de vakkenstructuur. Er wordt gestreefd naar meer eenheid in de inrichting en beplanting van de weg. Waar mogelijk zullen de sorties weer zichtbaar worden gemaakt, en zullen de effecten van vroegere verkeerskundige ingrepen worden verzacht of ongedaan gemaakt. Bij het opstellen van ruimtelijke plannen zal herstel of doorontwikkeling van de vakkenstructuur uitgangspunt zijn.

Jaap Evert Abrahamse is senior onderzoeker historische stedenbouw bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, j.abrahamse@cultureelerfgoed.nl. In september verschijnt bij cultuurhistorische uitgeverij Stokerkade in Amsterdam het boek 'Wegh der weegen: De ontwikkeling van de Amersfoortseweg 1647-2010', door Jaap Evert Abrahamse en Roland Blijdenstijn, 168 pag., gebonden, ISBN 978 90 79156 11 5, € 24,50 incl. dvd. Voor informatie en bestellingen: www.stokerkade.nl. Zie ook pagina 35 voor het boek 'Robert van 't Hoff'.

