

# De “Wegh der Weegen”

---

## Inleiding

Wie komende vanuit de Bilt op de Utrechtseweg tegenover de buitenplaats Vollenhove linksaf de Amersfoortseweg inslaat, begeeft zich op een weg met een bijzondere en unieke historie. Al na een paar kilometer aan de rechterkant van de weg, iets voorbij de gemeentegrens met Zeist en vlak voor de afslag naar de Panweg, wordt zijn oog getroffen door een groot hekwerk met de tekst WEGH DER WEEGEN. Waarom staat dat hek daar en waar slaat dat op zullen veel passanten denken. Dit artikel wil daarover enige duidelijkheid verschaffen.

Naar aanleiding van de renovatie van de Amersfoortseweg heeft de provincie Utrecht enkele jaren geleden opdracht gegeven voor onderzoek naar de geschiedenis van deze weg. De Rijksdienst voor Cultuur heeft daarop veel onderzoek gedaan dat geleid heeft tot de uitgave van het door J.E. Abrahamse en Ronald Blijdenstein in 2010 verzorgde boek *Wegh der Weegen*. Gezien de belangstelling die hiervoor ontstond, is vervolgens in 2014 op initiatief van de Provincie Utrecht de stichting “Wegh der Weegen” opgericht, met als doel de bekendheid van de “wegh” en de beleving van de cultuurhistorische aspecten ervan, te vergroten. Ook beoogt de stichting het instandhouden van de weg als onderdeel van het Nederlands cultuurhistorisch erfgoed, het stimuleren van onderzoek naar de geschiedenis van de weg, het bevorderen van de oprichting van een aantal landmarks met betrekking tot de weg, het zichtbaar maken van de classicistische structuur van de weg, en het bevorderen van eenheid van beleid ten behoeve van de doelstellingen van de stichting bij de bij de weg betrokken gemeenten, waaronder de Bilt. Kortom, een ambitieus plan, waarbij in de toekomst ook



*Ansichtkaart collectie Historische Kring D'Oude school.*

de haalbaarheid van een museum over de “wegh” en het verkrijgen van de nationale monumentenstatus wordt nagestreefd.

In dit kader is o.a. dit hek geplaatst dat sinds 2011 schuin tegenover de Mesdaglaan staat op de plek waar de huidige weg afwijkt van het oorspronkelijke tracé. Het hek, ontworpen door Lilian Roosenboom, is 40 m. breed en 3 m. hoog en moet met zijn lange strakke vorm het karakter van de weg nabootsen, namelijk een lange verbinding zonder bochten of onderbrekingen. Achter het hek zijn 26 eikenboompjes aangeplant in lijn met het nog zichtbare oude wegtracé in het bos van Vollenhove. De gegevens voor de rest van dit artikel zijn dan ook ontleend aan het bovengenoemde boek. Waar is het

nu allemaal om te doen en waarmee is het allemaal begonnen?

### **Het begin**

Tot in het midden van de 17e eeuw was het gebied tussen Utrecht en Amersfoort grotendeels een ongerept heidegebied. Deze heide was van levensbelang voor de agrarische bevolking, want ze leverde plaggen als bouw materiaal en schaapskooien leverden stalmest voor de akkers. Tussen beide steden liepen meerdere zandwegen, maar van een vastliggend patroon was geen sprake, evenmin als van enig onderhoud. Het eerste initiatief voor een nieuwe weg dateert van 1647 toen de Amersfoortse vroedschap opdracht gaf onderzoek te

doen naar een mogelijke korte en mooie verbindingsweg met Utrecht. Twee jaar later stelde een Statencommissie voor de grond aan beide zijden van de toekomstige nieuwe weg gratis als bouwkvavels uit te geven. Hiermee speculeerde men op de komst van luxueuse buitenplaatsen voor de stedelijke welgestelden. Pas in 1651 stemden de Staten van Utrecht in met de plannen en het jaar daarop werd besloten tot de definitieve aanleg van de weg. Het 11 km lange tracé zou lopen van de Amersfoortse berg naar de Hoge Bilt. Het zou logisch zijn geweest de weg aan te laten sluiten op de Biltse Steenstraat, maar dat dit niet gebeurd is heeft vooral te maken met de belangen van enkele grootgrondbezitters, tevens invloedrijke Utrechtse regenten. Het ontwerp van de weg was van Jacob van Campen die toen in Amersfoort woonde. Van zijn vriend Everard Meyster, de man die de Amersfoorters zo gek had gekregen de bekende grote kei naar de stad te slepen, is de benaming "Wegh der Weegen". Dat de weg allure zou krijgen, blijkt uit een aantal artikelen uit het goedgekeurde project van 1652. De weg zou maar liefst 60 m (12 roeden) breed worden. Aan beide zijden moest een wal van zoden komen, 1.5 m hoog aan de wegw kant en iets minder aan de buitenkant. De weg liep dan iets verdiept. Op de 11 m brede wal zouden 11 rijen "eijken heghout" worden aangeplant om de weg te beschermen tegen stuifzand uit het omliggende gebied. Op de weg zelf zouden

aan beiden zijden drie rijen eiken, en in de as van de weg drie rijen populieren worden geplant. Van dit laatste zag men al snel af om in plaats daarvan op de middenas een 7.5 m breed wagenspoor aan te leggen. Om dit alles te kunnen betalen werden nu gratis "vakken" uitgegeven, op voorwaarde dat de eigenaar zijn stuk weg moest aanleggen, bewallen, beplanten en onderhouden. De uit te geven "vakken" waren 376 m (100 roeden) breed en half zo diep aan weerszijde van de weg. Wie op zijn vak een huis bouwde, kreeg er nog een evengroot deel bij. Naar ieder vak liep een uitgang of sortie waarvan er in Huis ter Heide nog één te zien is. De geplande weg was niet alleen uniek in de provincie, maar in de gehele republiek. Hij was onvoorstelbaar breed, twee maal de Amsterdamse Keizersgracht of het Haagse Lange Voorhout. En hij was kaarsrecht, een eigenschap die steeds weer werd genoemd, en voornaam met meerdere rijen bomen. De breedte van de weg had nog een voordeel: het gaf overvallers en struikrovers minder kans in een tijd dat het gebied tussen Amersfoort en Utrecht een slechte naam had.

### **Tegenvallers**

Maar het liep niet allemaal volgens verwachting. Veel percelen of vakken had men niet kunnen uitgeven en daardoor werd de stad Amersfoort verantwoordelijk voor aanleg en beplanting van grote delen van de weg. In 1666 waren de meeste vakken nog

onbebouwd, ondanks de belastingvoordelen die de grondbezitters in het vooruitzicht waren gesteld. Deze voordelen werden steeds verlengd op voorwaarde dat tenminste de bomenrijen zouden worden hersteld. Maar ondanks deze voordelen wilde het maar niet vlotten, tussen 1674 en 1733 moesten de Staten vijfmaal dreigen met het afpakken van de vakken. Uiteindelijk heeft maar een handjevol grondeigenaren hun vak tot een “cieraad” gemaakt.

De 24 vakken aan weerszijden van de weg werden gelijkmatig verdeeld over Amersfoort en Utrecht. Van de 12 Amersfoortse vakken bleven er vijf tot in de 20e eeuw in handen van de stad. Van de Utrechtse vakken was het grootste deel in handen van twee invloedrijke Utrechtse regenten: Godin en Parmentier. Van alle 24 vakken zijn er uiteindelijk niet meer dan negen verdubbeld, maar met de aanleg van buitenplaatsen en landhuizen is het nooit veel geworden op enkele uitzonderingen na, zoals de uit de eerste helft van de 18e eeuw daterende buitenplaatsen Sterrenberg, Zandbergen en Beukbergen. De eerste is in 1972 verdwenen bij de aanleg van de rondweg om Soesterberg. De andere twee zijn herhaaldelijk aangepast en nog steeds in gebruik. Toen in 1672 het Rampjaar plaats vond en Utrecht door de Fransen werd bezet, was het animo tot het nulpunt gedaald om een ‘sierlijk buiten’ te laten bouwen en het duurde dan ook nog bijna driekwart eeuw voordat de net genoemde buitenplaatsen

gestalte kregen.

Tot ver in de 19e eeuw domineerden langs de weg boerderijen, schaapskooien en schuren. In een rapport uit 1814 over de toestand van de wegen in Utrecht lezen we: “Het land heeft geen vruchtbaar voorkomen, de weg loopt grotendeels over woeste heide, en levert tot nabij Amersfoort niet veel fraais op”. Pas later in de 19e eeuw en in de 20e eeuw verschenen er nog diverse landhuizen aan de weg, maar van echte buitenplaatsen is nauwelijks sprake. In de loop van de 20e eeuw neemt de bebouwing in snel tempo toe, maar in plaats van buitenplaatsen en landhuizen verrijzen er gestichten, kloosters, scholen, internaten, pensions, restaurants en campings. En nog later gaat de kwaliteit van de verbouwing snel achteruit door de aanleg van bedrijventerreinen, fabriekjes en handelskantoren.

### **Nieuwe tijd**

In 1824 kreeg de weg een klinkerbestrating van 3 meter breed, met aan weerszijde een rij bomen. Er is nu sprake van rijksweg 5, bekend als Nieuwe Amersfoortse Steenweg, die deel ging uitmaken van een landelijk wegennet. Voor de financiering waren er tot 1900 twee tollens op de weg. Met de verharding van het wegdek vond ook de eerste wegverlegging plaats. Hiervoor werd de zichtbaan van het landhuis Vollenhove benut. Het 17e eeuwse tracé loopt nog als een kaarsrecht pad met de oorspronkelijke wallen ernaast, dwars door het bos van

Vollenhove tot aan de boerderij Den Eyck. Om dit oude tracé te markeren is het hekwerk WEGH DER WEEGEN geplaatst. In 1842 was de weg beplant met een enkele rij beuken en berken. In 1914 was de weg verbreed tot 4 meter, maar van het voornemen om verder te verbreden tot 5 meter, was in 1929 nog steeds niets terecht gekomen. Misschien was daar ook niet zoveel reden voor, want in 1863 was de spoorlijn Utrecht - Amersfoort in gebruik genomen en in 1901 kreeg Huis ter Heide een station dat heden ten dage nog altijd langs de weg staat. En zo druk was het nu ook weer niet. Op een drukke dag in 1926 werden 62 auto's, 12 vrachtwagens en twee bussen geteld!

In 1937 vond een ingrijpende verandering plaats. De weg Utrecht - Zeist werd verbeterd en omgeleid om de oude dorpskern van de Bilt, en de aansluiting met de Amersfoortseweg kreeg een vierbaans rijweg, twee fietspaden en een voetpad, zodat de aftakking "met grote snelheid kan worden genomen", zoals we in het ontwerp kunnen lezen. Jarenlang is de weg het begin van de snelweg via Amersfoort naar het noorden van het land, maar het autoverkeer groeide exponentieel en de weg kon het verkeer al snel nauwelijks meer aan. Alleen al tussen 1960 en 1970 is er een toename van 500%. Als in 1986 de A28 in gebruik genomen wordt, herstelt zich de rust op de Amersfoortseweg weer enigszins. In onze dagen is de ooit als "Wegh der Weegen"

begonnen weg gedegradeerd tot soort van bijweg van de nieuwe rijksweg A28 die Utrecht met Amersfoort verbindt. Dit alles heeft Godert Alexander Gerard Philip, baron van der Capellen, oud Gouverneur van Nederlands Indië en waarschijnlijk de beroemdste bewoner van de buitenplaats Vollenhove niet kunnen bedenken als hij uit het raam keek van het landhuis dat hij in 1827 had gekocht na terugkeer uit Indië. Maar wie kan zo'n toekomst ook voorspellen?

Kortom, onze weg heeft een bewogen geschiedenis achter de rug. Behalve het hek en het stukje van het oude tracé in het bos van Vollenhove, is er nog één object dat ons de Wegh der Wegen in herinnering brengt. Het is de tijdtafel langs de Erica/Zandbergenlaan in Huis ter Heide die als afslag naar de A28 fungeert. De bommenrij naast deze afslag bleek een 17e eeuwse sortie te zijn die nu met betonstroken gemarkeerd is. In een bronzen blad zijn jaartallen aangebracht die data aangeven van belangrijke gebeurtenissen in de geschiedenis van de weg. Nu maar hopen dat de realisatie van een museum over de weg ooit tot stand zal komen om al deze bijzonderheden voor de toekomst te bewaren.