

Wegh der Weegen

Constantijn Huygens noemde de elf kilometer lange weg tussen Utrecht en Amersfoort de *allerbreedste Straet van d'allerbreedste Straten* van de 17^e-eeuwse Republiek. Met de betiteling *Wegh der Weegen* deed de Amersfoortse jonker Everard Meyster daar nog een schep bovenop. Wat voor bijzonder verhaal gaat er schuil achter de huidige Amersfoortseweg en waarom deze superlatieven voor een provinciale weg?

door ROLAND BLIJDENSTIJN

Het verhaal begint bij het Amersfoortse stadsbestuur, dat over ruime middelen beschikte voor de verfraaiing van stad en de omgeving. Met de gestegen inkomsten uit de bombazijnweverij en de tabaksteelt en met de Vrede van Munster (1648) in het vooruitzicht was het tij gunstig voor ambitieuze projecten. Aandacht ging uit naar een betere verbinding met de stad Utrecht. Door het woeste heidegebied van de centrale Utrechtse Heuvelrug liepen enkele zandsporen die buiten het zomerseizoen niet of nauwelijks begaanbaar waren. Een galg op de Amersfoortse Berg waarschuwde reizigers zich in de stad te gedragen.

PRESTIGIEUS PROJECT

In 1647 besloot het stadsbestuur een *wegh op den Bergh naer Utrecht* aan te leggen. Deze moest niet alleen een kortere en rijdbare route tussen de beide steden zijn, maar nadrukkelijk ook mooi, met bomen en al. Oktober 1647 kwam een *provisieeel concept* op tafel met een

Reconstructie van de Wegh der Weegen.

recht tracé vanaf de Galgenberg bij Amersfoort tot aan de Hoge Bilt. Een punt was echter dat de Amersfoortse regenten afhankelijk waren van andere overheden. Bij de galg eindigde namelijk hun jurisdictie. Toestemming van de Staten van Utrecht was nodig. Dat heeft vijf jaar geduurd. Op 12 augustus 1652 kwam er definitief groen licht voor de aanleg. Ondertussen was er door de Staten een nieuw element aan het project toegevoegd: om de aanlegkosten te drukken moest de grond aan beide zijden van de weg als bouwgrond worden uitgegeven voor de aanleg van buitenplaatsen. Wat begon als een plan voor een verbinding tussen twee steden, werd een landinrichtingsproject van nationale allure.

JACOB VAN CAMPEN

Jacob van Campen, bouwmeester van het Amsterdamse stadhuis en de bewoner van de Amersfoortse buitenplaats Randenbroek, was de ontwerper van het project. Zijn goede vriend en buurman Everard Meyster schreef in 1655 een lofdicht op Van Campens werken.

MIKKO KRIEK

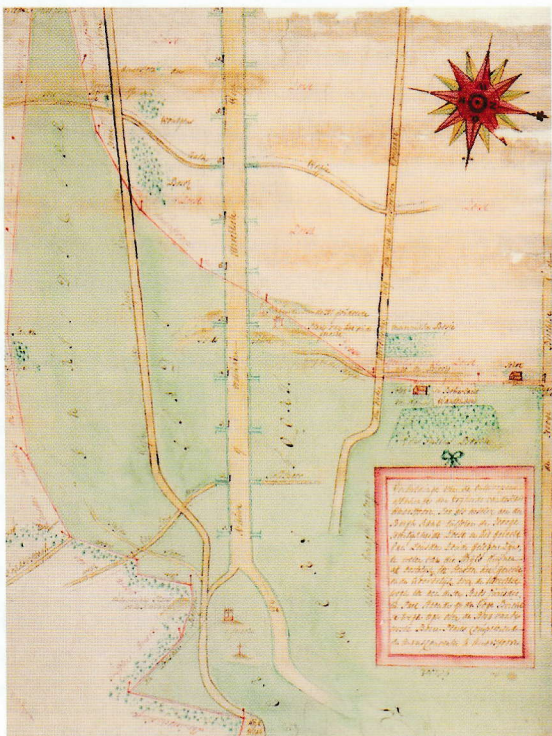


Daarbij vergelijkt hij de nieuwe weg met de Romeinse Via Appia: *Hoe heerlijk verschiet. Geen Heuvel in dees Laen! Soo verr als t ooge ziet. Wat wil dit worden voor een steeg? Een steeg der steegen! Een wegh van Appius, jae meer: een wegh der weegen.*

REVOLUTIONAIR ONTWERP

De Amersfoortseweg voldeed aan alle klassieke idealen van symmetrie, rechtlijnigheid en grootschaligheid die toen opgang maakten: een kaarsrechte weg met een onvoorstelbare breedte van ruim 60 meter tussen 12 meter brede eikenhakhout wallen en beplant met tweemaal drie bomenrijen. Uit het onderzoek dat de provincie Utrecht heeft laten uitvoeren blijkt dat de *Wegh der Weegen* model heeft gestaan voor de beroemde *Zee-Straet* in Den Haag (nu Scheveningseweg) die Constantijn Huygens in 1653 zou ontwerpen. Dat de Amersfoortseweg ook het buitenland inspireerde blijkt uit de even brede *Unter den Linden* in Berlijn. Onder keurvorst Friedrich Wilhelm, bekend met de werken van Van Campen, kwam de aanleg van deze laan vanaf zijn slot tussen 1647 en 1652 tot stand. Amersfoort en Berlijn waren toen even groot, maar *Unter den Linden* groeide uit tot een *Prachtstrasse* en de onbekend gebleven Amersfoortseweg degradeerde tot een achterstraat van de A28.

ARCHIEF EEMLAND



ARCHIEF EEMLAND

De Amersfoortse Weg in zijn ideale vorm, 1696. Detail kaart Bernard de Roij.

teren verdubbelen, zodat hij beschikte over twee grote vierkante kavels van 100 bij 100 roeden. *Rondsom vierkant* schreef Meyster in zijn lofdicht, in de renaissance als de meest ideale proportie beschouwd. De vakken kregen een 12 meter brede en 1,2 meter hoge omwalling van eikenhakhout en werden van elkaar gescheiden door zogeheten sorties, doorgangen tussen de vakken voor de schaapskudden op de heide. De sorties zelf waren ruim 18 meter breed en beplant met een enkele rij eiken aan beide zijden.

BUITENPLAATSENZONE

Om nieuwe bewoners te trekken werden de vakken gratis uitgegeven en bij de bouw van een huis verdubbeld. Voorwaarde was dat iedere eigenaar zijn weggedeelte moest aanleggen en onderhouden. Ook werd vrijstelling van belasting gegeven voor 25 jaar. Daarnaast gaf de provincie voor het project nog een kleine subsidie van 2500 gulden (nu zo'n 60.000 euro). Anthonie Parmentier, Statenlid en grootgrondbezitter van het laatste vak bij Zeist, en David Godin, eigenaar van het noordelijke deel, kregen ieder 1020 gulden, de eigenaren van de overige vakken werden afgescheept met 20 gulden.

MISLUKT

Maar weinigen wilden zich op de dorre hei vestigen. Bartolotti, de op één na rijkste man van Amsterdam, trok zich terug om in Soest zijn nieuwe buitenplaats (*Vosseveld*) te bouwen. Vijf van de twaalf Amersfoortse vakken bleven in eigendom van de stad. Alleen bij herberg Huis ter Heide en bij Soesterberg verzezen enkele buitenplaatsen. Daar zien we dat de vakken naar achteren zijn verlengd. Het rampjaar 1672 betekende de doodklap voor het luxe landschap: het project was

De eerste 11 vakpalen (links) vanuit de Galgenberg bij Amersfoort, tussen de oude zandsporen naar Utrecht (rechts), 1681. Grenskaart met de afbakening van de Vrijheid van Amersfoort en de hoge heerlijkheid Soest en het gerecht Leusden.

VAKKEN

Aan weerszijden van de weg kwamen 24 vakken die tussen de steden Amersfoort en Utrecht werden verdeeld. Ieder vak bestond uit twee tegenover elkaar liggende percelen met een breedte van 100 roeden (376 meter) en een diepte van 50 roeden. Wanneer een eigenaar daar een huis op zette mocht hij de percelen naar ach-

mislukt. Tot ver in de 18^e eeuw volgden de verzoeken tot belastingvrijstelling elkaar op. Eigenaren dreigden met een rampscenario: het lustlandschap dat zij onderhielden *tot cieraad van de Provincie* zou anders *weeder tot sijn natuurlijk staet in heijde [...] gebracht worden*.

VAN RIJKSWEG NAAR PROVINCIALEWEG

Bij de *Wegh der Weegen* was geen sprake van enige verharding. Van de in totaal ruim 80 meter brede aanleg was een kleine 12 meter bestemd als wagenspoor, dat zelfs in de zomer slecht begaanbaar was. Deze situatie duurde tot 1808. Dankzij koning Lodewijk Napoleon, die een goede weg wenste naar Het Loo, werd de Amersfoortseweg de eerste met keien bestrate rijksweg van ons land, breed 2,85 meter. De zichtlaan op Vollenhoven ging als nieuw begintracé van de kersverse rijksweg dienen. Een verbreding naar vier meter en een klinkerbestrating volgde in 1824. Toenemend autoverkeer leidde in 1935 tot een verbreding van de weg naar zes meter en een bochtverflauwing ter hoogte van de Pan. Klinkers maakten plaats voor beton. In 1937 volgde nogmaals een verbreding, bij Vollenhoven zelfs in de vorm van een vierbaans rijweg met gescheiden fietspad.



In 1967 werd de weg nog eens verdubbeld. Bij Amersfoort kwam in 1962 de Stichtse Ronde gereed waardoor de relatie van de weg met de stad verloren is gegaan. Een andere aantasting is de rondweg Soesterberg uit 1972 die de continuïteit van het rechte wegtracé heeft vervaagd. De rijksweg vernummerde vanaf 1808 achtereenvolgens in 5, 23 en S7, in 1970 gevolgd door rijksweg 223 en in 1989 in rijksweg 723. Nu staat de weg bekend als N237 en is sinds 1992 in beheer en onderhoud bij de provincie Utrecht.

VERHALEN VULLEN VAKKEN

De *Wegh der Weegen* kent vijf boeiende verhaallijnen die de weg verschillend hebben ingekleurd. Het eerste verhaal is die van de gestrande buitenplaatsenaanleg. Terwijl de 17^e-eeuwse rechthoekige structuur van weg en vakken nog opvallend gaaf aanwezig is en de sorties tussen de vakken in meer en mindere mate zichtbaar zijn, bestaan er slechts twee buitens die midden op de kavels staan, Zandbergen en Beukbergen.

Huis Zandbergen, gebouwd rond 1754, in 1920 uitgebreid.



WIKIMEDIA/JOOSTIK

Een tweede verhaal is die van de militaire aanwezigheid, gericht op oefening en huisvesting: het Kamp van Zeist sinds 1815, de vliegbasis vanaf 1913, de Du Moulin-kazerne uit 1938, de eerste McDrive uit 1989.

Een derde lijn is die van de door gezonde lucht aangetrokken zorginstellingen van verschillende signatuur, zoals vakantiekolonies (*Hemalie, Kinabu*), inrichtingen (*Zon en Schild, Sterrenberg*), onderwijsinstellingen (*St. Louis*) en religieuze instellingen (*Kontakt der Kontinenten, Cenakel*).

De vierde lijn is die van de villaparken en landhuizen voor forenzen die na de aanleg in 1901 van de buurtspoorlijn Zeist - De Bilt - Utrecht hier neerstreken. Denk aan Bosch en Duin, het Blookerpark en aan de unieke landhuizen als *Villa Henny* uit 1919 van R. van t Hoff en het *Huis ter Wege* uit 1905 van architect J.W. Hanrath. Lintbebouwing van landhuizen breidde zich ongepland uit, vooral tussen Soesterberg en Amersfoort.

De Amersfoortseweg ter hoogte van de buitenplaats Zandbergen in de jaren 1960.

Luchtfoto van Soesterberg met de nog zichtbare vakkenverkeveling en de rondweg, 2009.



YOUR CAPTAIN LUCHTFOTOGRAFIE, UTRECHT

ACHTERSTRAAT

Een vijfde verhaallijn is die van naoorlogse degradatie. Door de geluidszones van de vliegbasis en na de aanleg van de A28 kreeg de weg een achterstraatfunctie als dumpplaats voor afvalstort (Tammer), distributiecentra, fabriekshallen en bedrijfsterreinen. Al eerder kwamen langs de weg activiteiten die in de stad minder gewenst waren, zoals het woonwagencentrum *Beukbergen*, recreatieterreinen en de al genoemde krankzinnigengestichten. Met de kennis van nu is inmiddels een nieuwe toekomstvisie opgesteld om van de N237 weer een echte *Wegh der Weegen* te maken. ●

Meer informatie www.weghderweegen.nl

Roland Blijdenstijn is cultuurhistoricus en was werkzaam bij de Provincie Utrecht.

Voor meer publicaties van Roland Blijdenstijn zie p.23.