Tijdschrift voor geschiedenis van stad en provincie Utrecht • 84e jaargang • oktober 2011 • losse verkoop €5,00

Oud Utrecht 5

hart voor historie en cultureel erfgoed in de provincie Utrecht

Leidsche Rijn

Nieuwe wijk, rijk verleden

voor utrechtboeken
stad en provincie

selexyz broese

hoofdvestiging: stadhuisbrug 5
3511 kp utrecht t 030 2335200
e info.broese@selexyz.nl
www.selexyz.nl

GRESNIGT
&
VAN KIPPERSLUIS
Advocaten

Gresnigt & Van Kippersluis Advocaten is een advocatenkantoor met vestigingen in Utrecht, IJsselstein, Woerden en Deventer.

De juridische dienstverlening kenmerkt zich door een gedegen aanpak en een persoonlijke benadering. Op deze wijze is Gresnigt & Van Kippersluis Advocaten al meer dan vijftig jaar met recht een goede partner.

Voor meer informatie: mr J.J. Degenaar, Biltstraat 97, Utrecht (030 - 231 66 31) of www.gvk-advocaten.nl

duizend woorden zeggen meer
dan een slechte afbeelding

jeroen tirion, grafisch ontwerp - info@jeroentirion.nl

De kracht in vellen offset

Roto Smeets

Een bedrijf dat vecht voor de successen van zijn opdrachtgevers. Roto Smeets GrafiServices is gespecialiseerd in vellen offset en bedient zijn nationale en internationale opdrachtgevers vanuit twee locaties. Van advies tot persoonlijke begeleiding van pre-media, nabewerking, pre-distributie tot distributie.
Strong, sharp, safe & fast.

GrafiServices

Utrecht
T 030 - 282 28 22

Eindhoven
T 040 - 250 50 00

www.rsgrafiservices.nl
rsgrafiservices@rotosmeets.com

Roto Smeets GrafiServices is onderdeel van Roto Smeets Group.

VAN ZOELEN
AANNEMERSBEDRIJF

Uw aannemer:
-flexibele organisatie
-uitstekende prijs/kwaliteit verhouding
-tevreden klanten bepalen ons succes
-wij doen wat we zeggen
-grote betrokkenheid bij klant en project
-wij maken bouwen voor de opdrachtgever tot een feest

Meer weten? Bezoek onze website www.vanzoelen.nl

aannemersbedrijf van Zoelen bv
Nevadadreef 58, Utrecht
tel 030 - 263 11 11

Inhoud

132
Mascha van Damme
Leidsche Rijn - Het ontstaan van een Vinex-wijk

137
Lydia van Oosten
Vijftien jaar graven naar verhalen

142
Linda Dielemans
Bruine beren en beverburchten
Bronstijdbewoning in Leidsche Rijn

147
Maurice van Lieshout
Meestal onzichtbaar, toch aanwezig
Een wandeling over en langs de Romeinse weg in Leidsche Rijn

154
Erik Graafstal en Herre Wynia (samenstelling)
Bijzondere archeologische vondsten in Leidsche Rijn

156
Veronique Voorn-Verkleij
De Leidse Rijn als vaarweg

162
Margreet Staal-Spekman
Oude kernen in een nieuwe stad
Over verleden en toekomst van Vleuten, De Meern en Haarzuilens

166
Bettina van Santen
Kunst in Leidsche Rijn

168
Jeroen van der Kamp
Een Duitse bommenwerper uit de bodem van Leidsche Rijn

173
Bettina van Santen
De familie Van Seumeren op Park Voorn

179
Agenda en berichten

Nieuwe wijk, rijk verleden

Het is de nieuwste en meteen grootste wijk van Utrecht. Het is ook het oudste deel van de stad waar sporen van bewoning gevonden zijn. Leidsche Rijn bleek niet alleen in trek tijdens de Bronstijd, maar ook rond het begin van onze jaartelling (inheemse stammen en Romeinen), in de Middeleeuwen en later. Er ontstonden kernen en dorpen als Oudenrijn, Veldhuizen, De Meern, Vleuten en Haarzuilens die nu onderdeel zijn van de nieuwe wijk en van de stad Utrecht. De ontwikkeling van de Vinex-wijk verveelvoudigt het inwonertal van Leidsche Rijn in enkele decennia tot 80.000.

Kennis van de geschiedenis van het gebied is sinds het eind van de vorige eeuw enorm toegenomen, vooral dankzij de vele, soms spectaculaire archeologische ontdekkingen. Alle reden, om na een eerder themanummer uit 1992 (!) - toen gewijd aan 'het westelijk weidegebied' -, opnieuw de sprong te maken over het Amsterdam-Rijnkanaal. Die vaarweg ligt niet langer aan de rand van de stad, maar in het midden op de as van west naar oost. Bij de stedenbouwkundige ontwikkeling van Leidsche Rijn vormden behoud en zichtbaarheid van historische landschapselementen een belangrijk uitgangspunt. Hoe het verleden te ontdekken en te herkennen valt in het heden van deze Vinex-wijk, vormt een rode draad door dit nummer. De artikelen nodigen de lezer uit om zelf in Leidsche Rijn op pad te gaan om de historische sporen te volgen en te beoordelen of het gelukt is heden en verleden succesvol te integreren.

Dit nummer kwam tot stand in goede samenwerking met de Historische Vereniging Vleuten, De Meern, Haarzuilens en met royale medewerking van medewerkers van het Team Erfgoed van de Gemeente Utrecht. Dankzij een bijdrage van de Wijkbureaus Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern is het mogelijk om ieder huishouden in Leidsche Rijn kennis te laten maken met deze speciale editie.

De redactie

☐ FOTO'S OMSLAG: LUCHTFOTO VANUIT HET OOSTEN OP DE NOG VOLOP IN ONTWIKKELING ZIJNDE NIEUWE WIJK EEN AANTAL JAREN GELEDEN. OP DE VOORGROND HET AMSTERDAM-RIJNKANAAL, LINKSONDER PARK VOORN (NOG NIET AANGETAST DOOR DE VERBREDE A2) EN DE LEIDSE RIJN. INMIDDELS VOLTOOIDE BUURTEN ALS PARKWIJK, HOGE WEIDE EN DE WOERD ZIJN NOG ONBEBOUWD / INZET: DOOR ARCHEOLOGEN OPGEGRAVEN MIDDELEEUWSE EG, ZWAARD (200 NA CHR.) EN BERENKAAK (BRONSTIJD). |FOTO'S TEAM ERFGOED GEMEENTE UTRECHT.

Luchtfoto (mei 2009) van de wijk Parkwijk uit het noordoosten; op de voorgrond de landtunnel in de autosnelweg A2.

FOTODIENST HET UTRECHTS ARCHIEF | COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Leidsche Rijn

Het ontstaan van een Vinex-wijk

Sinds 1997 verrijst aan de westkant van Utrecht een stadsdeel zo groot als Leeuwarden, de Vinex-wijk Leidsche Rijn. De eerste woning werd in 1998 opgeleverd en in 2025 moet het nieuwe stadsdeel gereed zijn. Deze onderneming ontstijgt de afmetingen van alle voorgaande nieuwbouwprojecten of buitenwijken in Nederland.

Mascha van Damme

Adviseur ruimtelijke kwaliteit / erfgoed bij Het Oversticht en freelance architectuurhistoricus.

In de naoorlogse periode 1945-1965 kregen grote steden met gigantische uitbreidingen te maken en vele dorpjes met een verdubbeling van het aantal huizen. Na de realisatie van wederopbouwwijken heeft de overheid lange tijd geprobeerd zulke grootschalige uitbreidingen bij bestaande steden te voorkomen. Een deel van de groei van het woningbestand kon worden opgevangen in de nieuwe polders.

Door de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) uit 1990 kreeg Nederland echter opnieuw te maken met uitbreidingswijken van naoorlogse proporties. De overheid besloot de te verwachten bevolkingsgroei en de daarmee gepaard gaande woningnood op te vangen in nieuwe wijken bij bestaande steden. Om meerdere redenen werd ervoor gekozen de banden met een bestaande stad aan te houden. De overheid bespaart vooraf geld en tijd, omdat de nieuwe inwoners aanvankelijk voor grote voorzieningen gebruik kunnen maken van de aangrenzende stad. Bovendien zouden ze zich minder ontheemd voelen.

Meer dan bij vroegere nieuwbouwwijken wordt in de opzet van Vinex-wijken rekening gehouden met het oorspronkelijke landschap. Dat moet niet alleen leiden tot een omgeving die vanaf het begin 'leefbaar' is, maar ook tot een makkelijker identificatie van de nieuwe bewoners met het verleden van hun woonplaats. In Leidsche Rijn zijn bestaande riviertjes, stromen, boomgaarden, weilanden en kascomplexen in de nieuwe plannen voor een deel gehandhaafd. Daarnaast zijn er verschillende archeologische vondsten ingepast in het ontwerp van de wijk.

30.000 woningen

In 1993 zijn bij uiteenlopende steden Vinex-locaties aangewezen, van Maastricht en Venlo tot Eindhoven en Groningen. Leidsche Rijn is veruit de grootste. In 2025 moeten 30.000 woningen en 70.000 m² kantoorruimte opgeleverd zijn, samen met kleinschalige voorzieningen zoals winkels, scholen en ouderenzorg met een totale grootte van ruim 2.500 hectare (5 bij 5 kilometer). Daarnaast zijn er enkele grootschalige hoofdvoorzieningen gebouwd, zoals een waterzuiveringsinstallatie, een telefooncentrale en een uitgebreide verkeersinfrastructuur met twee treinstations.

Begin 1995 presenteerden de colleges van B&W van de gemeenten Utrecht

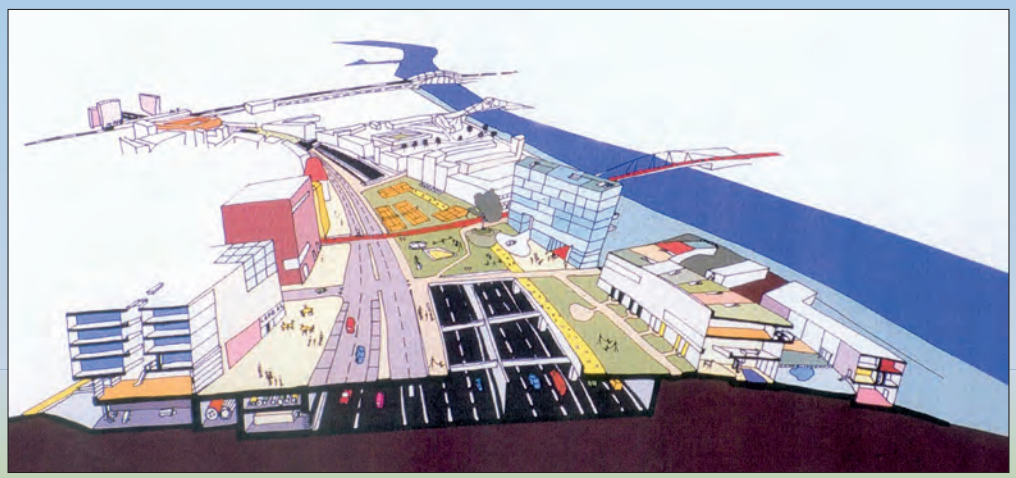
en Vleuten- De Meern de ambitieuze plannen. Het gebied behoorde tot 1 januari 2001 voor het grootste deel tot de gemeente Vleuten-De Meern. Om de enorme bouwopgave tot stand te kunnen brengen is deze gemeente met Utrecht samengevoegd. Dit was onder meer nodig, omdat er binnen de bestaande gemeentegrenzen geen ruimte was voor zo'n grote uitbreiding. Daarnaast kon zo de regelgeving met betrekking tot het Groene Hart van Nederland worden omzeild, die bepaalt dat alleen binnen de gemeentelijke grenzen gebouwd mag worden en niet in de groenstroken tussen gemeenten.

Compact, duurzaam, eigen

Annemieck Rijckenberg (Groen Linkswethouder voor ruimtelijke ordening en participatie) zette zich gedurende twee ambtstermijn met verve in voor het welslagen van de plannen. Het Projectbureau Leidsche Rijn organiseerde op haar verzoek zogenaamde *charettes,* ontwerpworkshops om de randvoorwaarden van het masterplan te toetsen. Eén daarvan was het beschermen van de belangrijke cultuurhistorie van het landschap. Daarvoor werd in 1995 een specifieke *Cultuurhistorische Effectrapportage* opgesteld. Een aantal aanbevelingen daaruit om de cultuurhistorische hoofdstructuren zichtbaar en het gebied als geheel herkenbaar te houden ten opzichte van zijn omgeving, zijn overgenomen. Zet echter na een onderbreking van anderhalf jaar een oorspronkelijke bewoner terug in dit gebied, dan bestaat de kans dat hij of zij na een tijd dwalen alleen de vaarweg de Leidse Rijn nog herkent.

Bij de ontwikkeling van de wijk moet verder rekening gehouden met de aanwezigheid van wettelijk beschermde archeologische monumenten, zoals restanten van middeleeuwse kastelen, een Romeins castellum en een badhuis. Verder zijn de twee karakteristieke landschapstypen bepalend in het plan: de stroomrug van de Oude Rijn en de aangrenzende klei-op-veengebieden. De Groenedijk, één van de oudste wegen in Leidsche Rijn, loopt als een landelijk lint met historische huizen en oude knotwilgen door het hele gebied.

Het *Masterplan Leidsche Rijn*, dat aan de ontwikkeling ten grondslag ligt, heeft drie thema's: compactheid, duurzaamheid en identiteit. In het plan van Riek Bakker zijn globaal zones aangegeven voor wonen, werken en winkelen en andere centrumactiviteiten. Daarbinnen vallen kleinere locaties voor de bundeling van functies, zoals een kindercluster, een zorgcluster en een sportcampus. Deze zones worden gescheiden door forse openbare ruimtes, waaronder het Amaliapark met onverstoorde bodemschatten in de grond en het strak vormgegeven Waterwinpark ten noorden van de spoorlijn Utrecht - Gouda dat het tracé volgt



Schets van de overkapping van de A2 met erop en eromheen het geplande centrumgebied van Leidsche Rijn. Het is de gekozen oplossing om deze barrière tussen de bestaande en de nieuwe stad te overbruggen.

□ BUREAU RIEK BAKKER (NU: BVR ADVISEURS RUIMTELIJKE ONTWIKKELING)

van de waterleiding naar Amsterdam. De beide zandwinplassen, de Haarrijnseplas in het noordwesten bij Haarzuilens en de Strijkviertelplas in het zuidoosten, dienen behalve als waterbuffer en ecologische verbindingszone ook voor recreatie.

De snelweg A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal vormden de grootste obstakels om het nieuwe stadsdeel te laten aansluiten op de bestaande stad. Daarom is in het plan veel aandacht besteed aan het inpassen van deze infrastructuur. In 2002 is met het Rijk een convenant gesloten om een deel van het tracé van de A2 te verleggen en verbreden. De weg ligt verzonken in het maaiveld, zodat hij deels kan worden overkapt. Langs de snelweg zijn lange geluidsschermen ontworpen als multifunctionele gebouwen. Over het kanaal komen drie nieuwe bruggen, waaronder een fietsbrug en de in 2003 geopende Prins Clausbrug. De opvallende eenpyloons brug biedt een route van de bestaande stad via Kanaleneiland naar de voormalige Papendorpse Polder. Het nieuwe Papendorp ligt ingeklemd tussen de A12, het nieuwe tracé van de A2, en het kanaal. Door deze strategische positie leent het gebied zich uitstekend voor een hoogwaardig bedrijven- en kantorenterrein. De bestaande dijk, die de polder diagonaal doorsnijdt is gehandhaafd als fietsroute. Voor de sociale diversiteit is tussen de kantoren van Papendorp het volkstuinpark Groenewoud ontwikkeld. Grenzend aan de landing van de Prins Clausbrug liggen nu naast enkele nieuwe sportvelden 150 volkstuintjes, die acht bescheiden kantoorvilla's omgeven. De eerste tuinen werden in 2003 opgeleverd.

Kantoortorens van Gap Gemini op bedrijventerrein Papendorp, langs het Merwedekanaal. Om de auto zo veel mogelijk uit het straatbeeld te krijgen is onder de glooiende grasheuvel rond de torens een parkeergarage verstopt.

FOTO ARCHITEKTEN CIE

Wadi in de wijk Langerak.

FOTO MAURICE VAN LIESHOUT

Wijk voor alle levensfasen

Om grip te krijgen op de enorme bouwonderneming is Leidsche Rijn opgedeeld in verschillende gebieden met een onderscheidend karakter, de zogenaamde *scherven*, grillig gevormde deelgebieden. Voor deze scherven zijn afzonderlijke stedenbouwkundige plannen gemaakt door uiteenlopende ontwerpers, die stukje bij beetje ingevuld worden. Zo kan de ontwikkeling over een langere periode worden uitgespreid en kan makkelijker op veranderende architectonische en stedenbouwkundige opvattingen worden ingespeeld. Met de invulling in verschillende fasen is het tevens mogelijk om beter aan te sluiten bij veranderende behoeften van huidige en toekomstige bewoners. Wethouder Rijckenberg wilde fouten uit het verleden vermijden: 'een nieuw stadsdeel en zeker een gebied met zo'n immense omvang als Leidsche Rijn [moet] een identiteit [...] hebben. De naoorlogse wijken zijn destijds gebouwd voor gezinnen met kinderen, waardoor jongeren en ouderen buiten de boot vallen. De opzet van Leidsche Rijn is dat zowel de woningen als de voorzieningen zijn aan te passen aan de levensfase'. (*Trouw* 22 november 1997).

De eerste nieuwe woningen werden zo dicht mogelijk bij de drie bestaande kernen gebouwd, zodat nieuwe inwoners voor hun inkopen gebruik konden maken van de winkels in Vleuten en De Meern en voor stedelijk vertier konden uitwijken naar Utrecht. De bouw van nieuwe winkelcentra kon daardoor wat later worden ingezet. De bebouwing is langzaam naar elkaar gegroeid en omgeeft een groen hart, het Leidsche Rijn park, dat sinds mei 2011 officieel het Máximapark heet. Het 300 hectare grote park is omgeven door een lint voor joggers, skaters en fietsers.

Divers én rechttoe rechtaan

De eerste scherf die werd ingevuld was Langerak, het 1/32e deel van het hele gebied. Langerak strekt zich uit van het park langs de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal tot de kern van De Meern.

Ten zuiden wordt de grens gevormd door de Leidse Rijn en ten noorden door de Groenedijk. Verschillende 'eilanden' zijn er uitbesteed aan afzonderlijke (Utrechtse) architecten. Dat heeft over het algemeen voor afwisselende, vindingrijke en aantrekkelijke architectuur gezorgd, zonder overdadig geëxperimenteer.

Het zijn echter vooral de speciale snufjes die Langerak bijzonder maken: hofjes met bijzonder wonen, autowasplaatsen en *wadi's*. Als brede, ondiepe greppels met gras dragen deze wadi's bij aan de milieuvriendelijke waterhuishouding in het gebied. Het regenwater wordt via een apart rioolsysteem naar de greppels geleid en zakt, gefilterd door een kleilaag, in de bodem. Hierdoor komt meer regenwater in het grondwater terecht in plaats van in de waterzuiveringsinstallatie en wordt het gebied behoed voor uitdroging. Ook bij de verdere inrichting van Langerak speelt water een grote rol. De klei in dit gebied werd vanaf de 14e eeuw afgegraven en vervoerd met kleine bootjes (vletten) over gegraven brede sloten. Deze vletsloten waren allemaal noord-zuid georienteerd en werden ook wel rakken genoemd. Een deel ervan is terug te vinden in de wijk, die er tevens zijn naam aan ontleent. Uit alles blijkt dat er veel aandacht is besteed aan dit gebied. Aandacht van de overheid wel te verstaan, want in de andere scherven is de ontwikkeling voor een groter deel overgelaten aan de vrije marktwerking.

De tweede scherf, Parkwijk, biedt voornamelijk ruimte aan sociale woningbouw en dat is goed te zien. De wijk heeft een meer eenduidig uiterlijk met rijtjeshuizen, voorzien van minivoortuintjes en kleine schuren aan de achterzijde, die door een smalle ononderbroken steeg worden van elkaar worden gescheiden. Aan de voorkant zijn de stoepen wel fijn breed, maar alles oogt behoorlijk rechttoe rechtaan. Ten zuiden van de Leidsche Rijn ligt de wijk Veldhuizen. Hoewel ook hier geschakelde woningen de dienst uitmaken, is net als in Langerak bij sommige woningen afgeweken van de standaardkamerhoogte en kunnen de kamers vrij ingedeeld worden.

Impressie van de wijk Vleuterweide.

□ KRIER · KOHL GESELLSCHAFT VON ARCHITEKTEN MBH

De andere scherven en wijken kennen net als Langerak een grote diversiteit aan architectuur, functies en gebouwtypen. Het Zwitserse bureau Krier en Kohl, bekend van de wijk Brandenvoort bij Helmond, maakte het stedenbouwkundig ontwerp voor het centrum van Vleuterweide, een gebied dat ligt ingeklemd tussen de zuidoostpunt van Vleuten en de noordwestpunt van De Meern. Het ontwerp met retro-architectuur riep, net als ander werk van Krier en Kohl, heftige reacties op die uiteenlopen van prachtig en gezellig tot smakeloos en autoritair. Ten tijde van de ontwerpworkshop van wethouder Rijckenberg werd de stijl van het bureau niet modern genoeg bevonden en door de gemeente Utrecht van tafel geveegd.

Ook het merendeel van de ongeveer 550 vrije kavels in Utrecht worden uitgegeven in Leidsche Rijn. Op deze onbebouwde stukjes grond mogen kopers hun droomwoning realiseren. Om de karakters van de scherven in deze kavels te laten doorwerken, is de bebouwing niet helemaal regelvrij, maar zijn per groepje kavels afzonderlijke stedenbouwkundige randvoorwaarden opgesteld. Zo is er een 'Broek-in-Waterland' wijkje met veelal romantische houten woningen in wit en blauw.

Succes of mislukking?

Vooralsnog wonen in Leidsche Rijn vooral gezinnen met jonge kinderen

Door bewoners zelf gebouwde huizen op vrije kavels in de wijk Waterrijk. De uitstraling moest lijken op woningen in Broek-in-Waterland en aansluiten bij de houten woningen in de rest van de wijk.

□ FOTO MASCHA VAN DAMME

Het ontwerp van West 8 voor het Leidsche Rijn park (nu Maximápark). Het vormt een groene buffer tussen de kernen van de voormalige gemeenten Vleuten en De Meern.

□ WEST 8 URBAN DESIGN & LANDSCAPE ARCHITECTURE

die dicht bij een levendige stad willen wonen met genoeg ruimte voor een tuin. Als de kindergolf voorbij is, zal Leidsche Rijn zich moeten op maken voor een vergrijzende bevolking. De opzet van Leidsche Rijn is dat zowel de woningen als de voorzieningen zijn aan te passen aan de levensfase.

Hier wordt op sommige plaatsen in de architectuur al rekening mee gehouden. Zo hebben enkele schoolgebouwen bijvoorbeeld in elk klaslokaal een deur die naar buiten leidt. De school voldoet op die manier aan de eisen van de brandweer en de lokalen zijn later makkelijk om te toveren in appartementen met balkon of tuin. Maar als een kunstenaar hier een broedplaats tot ontwikkeling wil laten komen, kan dat theoretisch gezien natuurlijk ook.

Het plan met zoveel goede bedoelingen en zo dicht tegen een bestaande stad heeft veel kritiek moet incasseren. De openbaar vervoerverbinding met de stad kwam te langzaam op gang. Overdag zou het een doods stadsdeel zijn, als alle forenzen met de auto naar hun werk elders zijn vertrokken. Volgens *de Volkskrant* (november 1998) erkende de rijksoverheid 'dat de Vinex-woonwijken op een mislukking uitlopen'. Een Vinexwijk zou niet veel verschillen van de nieuwe truttigheid van de groeikernen uit de jaren 70, ondanks de aandacht voor compact bouwen en de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving. Ook de eenvormigheid en het gebrek aan sprekende architectuur waren het onderwerp van kritiek, evenals de Gammaschuttingen, en zelfs de bewoners kregen er in de kranten en gerenommeerde architectuurbladen van langs. Er was zelfs sprake van een heuse Vinex-mens.

Ondanks de felle kritiek op Vinex-locaties in het algemeen en Leidsche Rijn in het bijzonder, wordt er met veel overgave en plezier gewoond, en sinds de financiële crisis met iets getemperde overgave gebouwd. Begin 2011 woonden er ruim 25.000 mensen, een aantal dat nog altijd groeit. Inmiddels zijn in verscheidene vakbladen artikelen verschenen over de opvallende architectuur en is een aantal projecten genomineerd voor de Rietveldprijs, de Utrechtse architectuurprijs. Het stedenbouwkundig plan Papendorp heeft deze prijs in 2009 zelfs gewonnen. Dit jaar maken opnieuw enkele projecten een kans. En de meeste bewoners... die hebben het er best naar hun zin.

Bronnen

Bakker, Martine en Jennifer Scholl, 'De gemeente wordt een steeds betere opdrachtgever. Interview met Annemiek Rijckenberg', in: *Post Planjer* nr.24 (2000)

Damme, Mascha van, 'Wonen in een Vinexwijk […]', in: *Lucas X* 3 (2001) 14-22.

Damme, Mascha van, 'Buiten gewone steden', in: *Tien jaar kunst in Utrecht* (Amersfoort 2003) 40-52.

Damme, Mascha van, 'Voorbij de grens van de goede smaak', in: *Post Planjer* nr.34 (2003).

Groot, H.L. de, en S. Barends (red.), *Cultuurhistorische effectrapportage 'Leidsche Rijn'*, (Utrecht 1995).

Haagsma, I., en H. de Haan, 'Het ideaal van alle Nederlanders', in: *de Volkskrant* 20 november 1998.

Kors, Machteld, 'Het effect van de Prins Clausbrug', in: *Post Planjer* nr.33 (2003).

Marlet, Geord, 'Nieuwe stad Leidsche Rijn Utrecht: tussen Arcadië en Utopia', in: *Trouw* 22 november 1997.

Wonen aan de stadsrand, kwaliteit voor Vinex in vijf thema's (Amsterdam 1998).

Woningbouw in Leidsche Rijn, 1997-1999, projectdocumentatie Langerak / Utrecht, Veldhuizen / Vleuten-De Meern (Utrecht / Vleuten-De Meern 2000).

www.Vinexlocaties.nl

Erik Graafstal (links) en Herre Wynia: 'vereerd dit te hebben kunnen doen.'
FOTO MAURICE VAN LIESHOUT

Vijftien jaar graven naar verhalen

'Een groot avontuur met hoogte- en dieptepunten.' Al bijna vijftien jaar wordt in Leidsche Rijn archeologisch onderzoek gedaan. Al die tijd is dat begeleid door de gemeentelijke archeologen Erik Graafstal en Herre Wynia. Een gesprek over de bijzondere archeologie van Leidsche Rijn.

Lydia van Oosten
Projectcoördinator bij het European Ceramic Work in Den Bosch. Daarvoor werkzaam bij verschillende musea.

Voor de Vinex-wijk Leidsche Rijn ging in 1997 de eerste schop de grond in. Wanneer was dat bij jullie?
'Wij zijn allebei in april 1997 in dezelfde week met proefopgravingen begonnen aan de Groenedijk. De eerste bak van een graafmachine die in Leidsche Rijn de grond in ging, was dus van de archeologen. Je moet je voorstellen dat er nog geen grond bouwrijp was gemaakt, nog niets gerooid en daar kwamen wij. We liepen letterlijk op de graafmachine vooruit, belden overal aan om de mensen te waarschuwen dat er geen bouwwerkzaamheden plaatsvonden, maar dat eerst de archeologen aan het werk zouden gaan. En om precies te zijn: in een boomgaard in het huidige Veldhuizen en in het huidige Langerak haalden we die eerste bakken grond omhoog. Natuurlijk waren er al veel onderhandelingen met grondeigenaren aan vooraf gegaan. Wij waren dikwijls te gast bij miljonairs.'

Wat ging eraan vooraf en wie waren daar de archeologen van het eerste uur?
'Dat waren naast ons Jeroen van der Kamp, Caroline den Hartog en Michel Hendriksen. Later, tussen 2004-2008, waren er maar liefst twaalf veldarcheologen aan het werk. En dat is ook niet zo vreemd: Leidsche Rijn is een zeer grote locatie waar 30.000 woningen worden gebouwd. Voor de eerste stedenbouwkundige schetsen heeft archeologisch adviesbureau RAAP, waar Erik destijds werkzaam was,

Publiek stroomt in 2003 massaal toe om De Meern 1 te bekijken voordat het schip naar Lelystad wordt overgebracht.

FOTO ERIK GRAAFSTAL | GEMEENTE UTRECHT

alle beschikbare gebieden in kaart gebracht. Het begon met "karteren", je zou kunnen zeggen het "besnuffelen" van het grondoppervlak. Botjes, scherfjes en houtskoolresten vertellen veel over de archeologie in de grond. In 1994/95 leverde booronderzoek ruim 30 vindplaatsen op. De belangrijkste plekken die in die tijd in beeld zijn gebracht, zijn grotendeels in de bouwplannen ingepast. Het is bijzonder dat op die manier het bouwen en het cultuurhistorische landschap zoveel mogelijk met elkaar verweven werden. In de praktijk bleek het moeilijk om latere ontdekkingen en vindplaatsen nog goed in te passen. Toch ging dat soms ook wel goed. Toen de Romeinse weg werd ontdekt, zagen alle betrokken partijen het grote belang daarvan in, zodat we daar goed uitkwamen.'

Op dezelfde dag, in september 1997, dat de Romeinse weg werd ontdekt, werd ook een groot Romeins schip - De Meern 1 - gevonden. Dat schip bleef in de grond om de conditie goed te houden, maar in mei 2003 werd het alsnog opgegraven. Wat gebeurde er in die tussenliggende vijf jaren?

'Bij het bouwrijp maken van een stuk grond in Veldhuizen werden er houten palen aangetroffen. Deze bleken bij een Romeinse weg te horen. Om het onderzoek mogelijk te maken, moest, om het grondwater weg te pompen, een graafmachine een gat graven. Hierbij kwam nog meer hout tevoorschijn. Toen nader onderzoek uitwees dat het om een schip ging, was de opwinding natuurlijk enorm. Je ziet hoe belangrijk de samenwerking met een machinist van een graafmachine is. Het is van groot belang dat zij meteen aan de bel trekken, als er zich plotseling iets voordoet. Vervolgens komt de vraag of je iets *in situ* bewaart of dat je het opgraaft. In dit geval wees onderzoek uit dat het schip daar niet "veilig" lag om het goed geconditioneerd te houden. Dat heeft te maken met zaken als waterpeil en zuurstofrijkdom. Die vijf jaar zijn dus nodig geweest om uit te zoeken of het schip wel of niet in de grond kon blijven en om de voorbereidingen te treffen voor de opgraving, conservering en restauratie. En natuurlijk om voor het benodigde geld te zorgen.'

Soms gaat een schip naar de afdeling scheepsarcheologie in Lelystad van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed voor verder onderzoek en conservering. Soms verdwijnt het weer veilig onder de grond. Hoe maak je die keuze ofwel is het maken van die juiste inschatting een van de specifieke problemen van de archeologie?

'Absoluut, het is altijd keuzes maken. Het betreft het leven van één dag. Dus wij maken altijd de afweging of we iets in de grond laten voor toekomstige collega's die met nieuwe technieken werken. Het kan voldoende zijn iets op te graven, te documenteren en veilig onder de grond te bewaren.'

Kunnen jullie een dieptepunt en een hoogtepunt noemen?

Erik: 'Een dieptepunt was voor mij een opgraving van een stuk Romeinse weg. We vonden daar een kade waar schepen werden gelost. Met een kettingzaag haalden we er een dwarsdoorsnede uit, die we vervolgens naar onze houtspecialist stuurden voor dendrochronologisch onderzoek. Dat vraagt enige tijd. Die zag op het eenmaal schoongemaakte hout de letters 'ASSI' staan. Op de doorgezaagde plank stond dus een deel van een monumentale bouwinscriptie in de trant van 'deze legereenheid heeft toen en toen dit en dat gebouwd'. Wij werden meteen gewaarschuwd maar

inmiddels lagen er al een straat en een rioolput overheen en konden we er niet meer bij! Een hoogtepunt: in 2005 deden we onderzoek bij een waterput. Drie meter beneden mij stond een van onze medewerkers en haalde, zo dachten we eerst, een geitenschedel omhoog. Na een beetje schoonmaken, begon er iets te glimmen en ik wist meteen dat we iets heel bijzonders te pakken hadden. Een Romeinse pronkhelm. Wat je dan voelt, is onbeschrijfelijk, zo mooi, dat vergeet je je leven lang niet meer.'

Herre: 'Een dieptepunt was voor mij park Grauwaart. We wilden de informatie die we onder de grond hadden aangetroffen boven de grond visualiseren. Samen met een landschapsarchitect maakten we een prachtig plan. Dan wordt er één maatvoeringsfout gemaakt waardoor er een meter te diep gegraven wordt. En daarmee was het monument behoorlijk beschadigd. Toen we erbij geroepen werden, leegde de graafmachine net de laatste bak grond in een vrachtwagen...

Een hoogtepunt was het kajuitkastje in het schip De Meern 1. Dit notenhouten kastje was in zeer goede staat en bevatte onder andere enkele munten. Het beeld van de deurtjes die in de scharnieren hingen en langzaam heen en weer wiegden toen het naar boven kwam. Dat vond ik ontroerend.'

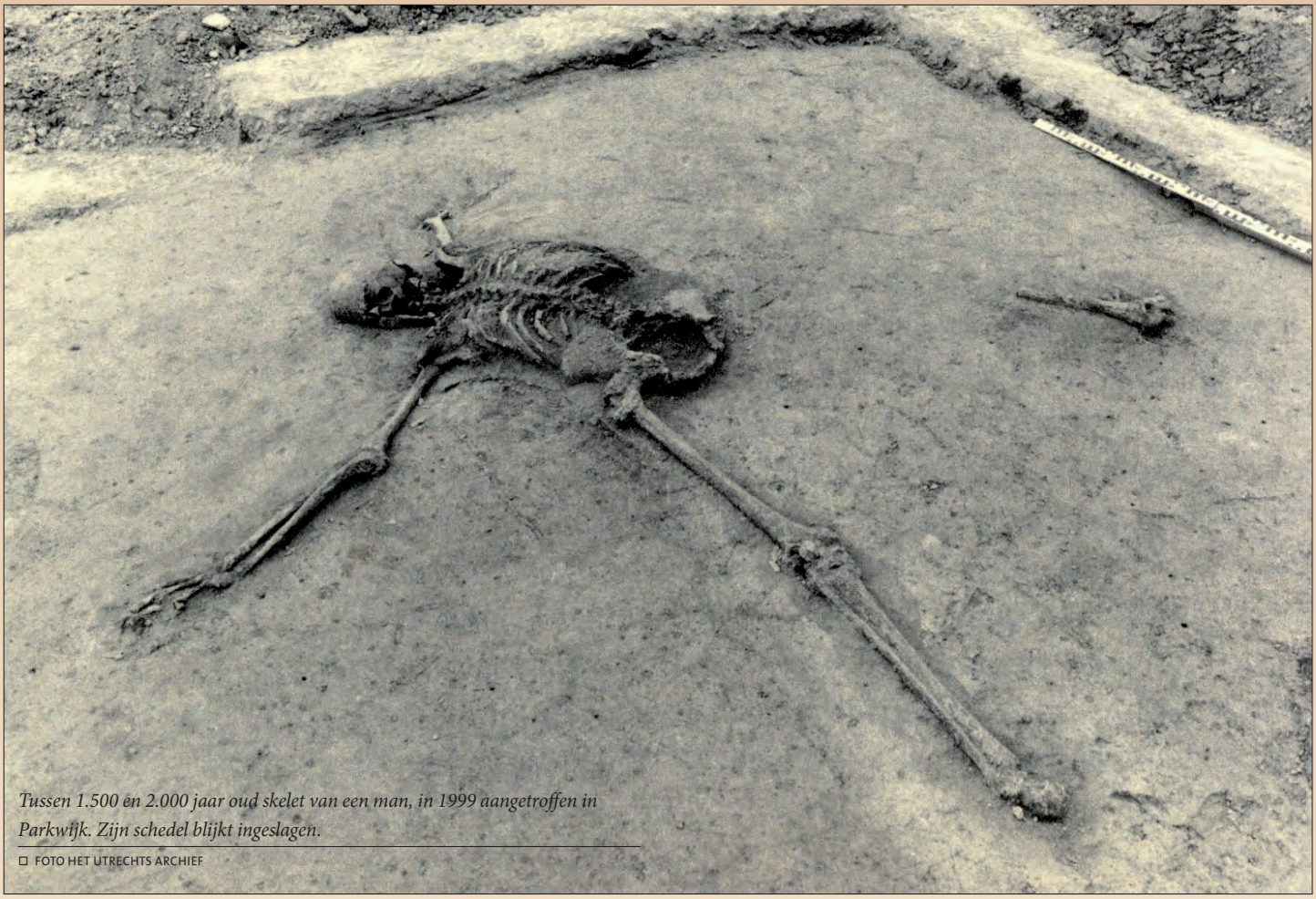
'Een hoogtepunt uit een recentere periode is de berging van de Junkers 88, het vliegtuig dat op 10 mei 1940 door luchtafweerschut werd neergeschoten. Vooronderzoek wees uit dat degene die het luchtafweerschut destijds bediende nog in leven was. Hij bracht een bezoek aan de berging. Het moment dat hij op de plaats van de crash aankwam, bezorgde mij kippenvel.'

Replica van de voorhoofdsband van een ruiterhelm, gevonden in de nederzetting direct ten zuidoosten van de Hoge Woerd (zie pagina 150)

FOTO RESTAURA RESTAURATIEATELIER HAELEN

Jullie zijn nu bijna vijftien jaar aan het graven in een landschap dat verandert in een grote woonwijk. Waar zie je dat aan, behalve aan de oprukkende huizenbouw en veranderende horizon?

'Indruk maakt het laatste wild dat wordt opgejaagd en in een steeds kleinere hoek gedreven. Dat leverde wel eens akelige beelden op van 'uitgesmeerde' mollen, maar ook van liefdevolle opvang van konijn Knuffie of van een kip waar we allemaal voor zorgden.



Tussen 1.500 en 2.000 jaar oud skelet van een man, in 1999 aangetroffen in Parkwijk. Zijn schedel blijkt ingeslagen.

FOTO HET UTRECHTS ARCHIEF

Vondst van basaltblokken, beschoeiing en schip (De Meern 4) in De Balije Op deze locatie migreerde de rivierbocht steeds verder naar het zuidwesten zodat deze aan het eind van de 1e eeuw tegen de voet van het talud van de Romeinse weg aanstond. In 100 na Chr. is er een stevige waterkerende constructie aangelegd bestaande uit een eikenhouten beschoeiingsconstructie en basaltblokken op het talud van de weg. Bovendien is er een ontmanteld schip afgezonken en gefixeerd met basaltblokken. Die maatregelen hadden klaarblijkelijk het beoogde effect, want de limesweg lijkt op dit punt tot in de 3e eeuw in gebruik te zijn gebleven.

□ UIT LUKSEN - IJTSMA, DE LIMESWEG IN WEST-NEDERLAND | GEMEENTE UTRECHT

Na ons werk, als de grond weer is dichtgegooid, ziet het landschap er tamelijk onveranderd uit. De grootste verandering is het bouwrijp maken van de grond. Tot dat moment kennen we iedere sloot en elk weiland en dat beeld wordt dan rigoureus verstoord. Weliswaar probeer je een en ander zoveel mogelijk in de bouwplannen in te passen maar vervolgens dendert de nieuwe stad er toch overheen.'

Hoe belangrijk is continuïteit? Leidsche Rijn is bijzonder, een plek waar jullie al zo lang werken en welhaast mee vergroeid zijn. Zijn vijftien jaar voldoende om de hele archeologische geschiedenis in beeld te brengen?

'Continuïteit is van groot belang. Leidsche Rijn is inderdaad uniek qua schaal, duur en doorloop. We kunnen stellen dat vrijwel alle tijdsperiodes gedurende die vijftien jaar graven en onderzoek aan bod zijn gekomen. Dus op de vraag of die jaren voldoende tijd en middelen hebben gebracht, is het antwoord ja.'

Heeft Leidsche Rijn een voorbeeldfunctie voor andere opgravingsprojecten, met andere woorden hebben jullie 'school gemaakt' met Leidsche Rijn?

(na enige stilte) 'Misschien wel en dan vooral op het punt van de landschappelijke benadering. De vroegtijdige inzet van cultuurhistorie in de totale planvorming is naar onze mening bijzonder geweest. Maar ook de goede samenwerking tussen archeologen, fysisch-geografen, houtspecialisten, botanici en andere specialisten heeft tot een beschouwing geleid van het gebied als één groot geheel. Vijftien jaar onderzoek heeft ruim 3.000 pagina's met informatie over de geschiedenis van dit gebied opgeleverd. Nu moeten de mensen kennis kunnen nemen van deze verhalen, van de geschiedenis van het land waarop ze wonen.'

Het Centraal Museum heeft in enkele kleine presentaties aandacht besteed aan de Leidsche Rijn-opgravingen. Er waren toen plannen voor 'de grote Leidsche Rijn-overzichtstentoonstelling' die rond 2010 plaats zou moeten vinden. Bestaan die plannen nog? En kunnen we het ultieme Leidsche Rijnboek nog tegemoet zien?

'Gaandeweg is de looptijd van het project verschoven van 2010 naar 2015. Zo'n overzicht vinden wij natuurlijk noodzakelijk en fantastisch. De mensen hebben daar ook recht op. Het is bovendien een logisch gevolg van ruim vijftien jaar onderzoek. Op dit moment werken Cultuur, Natuur- en Milieucommunicatie en Cultuurhistorie samen aan Castellum Hoge Woerd. Er zijn daar mooie plannen ontwikkeld om 3.000 jaar wonen in Leidsche Rijn aanschouwelijk te maken. Het schip De Meern 1 zal tentoongesteld gaan worden op de plek waar het Romeinse castellum en de bijbehorende poortgebouwen worden gevisualiseerd. En er komt een theater. De verwachting is dat het een levendige plek wordt waar heden en verleden samenkomen. En ja, dat boek zou er moeten komen... Er ligt een schat aan materiaal voor een fantastisch publieksboek.'

Is het wachten dan op geld?

'Natuurlijk is geld een probleem, maar daar zijn wellicht sponsors voor te vinden. Wat ons zorgen baart is dat we met drie archeologen in een stad als Utrecht met zo'n rijke cultuurhistorie er niet toe komen om alle informatie vast te leggen in een publicatie. Onze collega Annette Bakker doet in haar eentje de stad Utrecht waarbij ze soms tegelijk 60 projecten in diverse stadia onder haar beheer heeft.'

Het publiek is altijd zeer betrokken geweest bij de opgravingen in Leidsche Rijn. Ik herinner me de 'Gave Graafdagen' in 2003 met zo'n 30.000 bezoekers, onder wie veel kinderen. Hoe belangrijk is die publieksparticipatie voor jullie en jullie werk?
'Heel belangrijk, daar doen we het voor! We willen de mensen bewust maken van de plek waar ze wonen, werken of verblijven. We willen het verhaal van die plek vertellen en hopen dat mensen zich er zo meer mee verbonden voelen en er wellicht beter voor gaan zorgen. Daarom is dat Leidsche Rijnboek ook zo belangrijk.'

Is jullie werk in de loop van de afgelopen vijftien jaar veranderd? Graven jullie zelf nog wel eens?
'Het is waanzinnig veranderd! In het begin waren we met twee personen en een graafmachine aan het graven. Nu zijn we vooral voorwaarden voor anderen aan het scheppen om te kunnen graven. We zijn veel tijd kwijt aan het uitvoeren van de Maltawet, de planning en overleg, dus zeg maar bedrijfsvoering.'

Het Verdrag van Malta bepaalt dat de verstoorder betaalt voor de opgravingen en bijbehorende documentatie die aan het bouwen voorafgaan als behoud ter plekke niet mogelijk is. Heeft die wet veel verandering gebracht?
'De Maltawet heeft ervoor gezorgd dat er meer middelen voor archeologisch onderzoek beschikbaar worden gesteld door de verstoorder. Dat is enerzijds goed. Anderzijds hebben wij er destijds voor gepleit dat alle "verstoorders" binnen de gemeente een bepaald percentage betalen dat in een fonds terechtkomt waaruit het archeologisch onderzoek kan worden betaald. Daarmee zijn de lasten eerlijker verdeeld en is de continuïteit veel beter gewaarborgd. Helaas heeft dat voorstel het niet gehaald.'

Opgraving in 2002 langs de Zandweg in De Meern van een wegomlegging van de Romeinse weg uit 125 na Chr. De bekisting van ingeslagen palen met planken aan de binnenzijde is goed te zien. Aan de buitenzijde van de palenrij zijn om de 2 meter een of twee extra palen bijgeslagen. Naast de weg is het liggend hout van de bouwweg zichtbaar.

□ UIT LUKSEN - IJTSMA, DE LIMESWEG IN WEST-NEDERLAND | GEMEENTE UTRECHT

Visualisatie van een wachttoren waarvan op deze locatie bij de Zandweg in Vleuterweide restanten zijn aangetroffen (een zelfde roestkleurige plaat is te vinden in De Balije).

□ FOTO GEMEENTE UTRECHT

Hoe gaat het verder, is het ooit af in Leidsche Rijn?
'Er is een begin en een eind. Het is af als Leidsche Rijn af is. De werkzaamheden worden rond 2014 afgerond, dus we kunnen zeggen dat het archeologisch onderzoek in 2015 gedaan is.'

En dan?
(schaterend) 'Dan gaan we door. We hebben nu zo'n 100 projecten gehad. Een deel van het onderzoek moet nog goed worden uitgewerkt. En Utrecht kent zo'n rijke geschiedenis. De stad ligt er nog vol mee. Dus werk genoeg. Zo willen we graag werken aan de Utrechtse stadsverdediging, de Utrechtse voorsteden, het Domplein en er zijn nog meer schepen om slechts een paar onderwerpen te noemen.'

Tot slot, is jullie opdracht een groot avontuur, een jongensdroom en blijft dat zo?
Herre: 'Ik ben vereerd dat ik dit heb kunnen doen. Als ik nu door Leidsche Rijn fiets, is het bijzonder om te zien dat ik sommige "lijnen van bebouwing" letterlijk op de tekentafel heb getekend.'
Erik: 'Ik kan mij nog steeds verwonderen over de toevalligheid dat ik in het gebied waar ik ben opgegroeid, ben teruggekeerd en nu al jarenlang dit prachtige werk kan doen.'
Beiden: 'Het is een groot avontuur met hoogte- en dieptepunten. Wat de toekomst betreft, we spraken er al eerder over, de zakelijke kant van het vak neemt in omvang toe, de bulk van het werk is administratief en bedrijfsmatig geworden. Daardoor zijn we te ver afgeraakt van waar we goed in zijn: archeologie vertalen naar verhalen waar de Nederlandse samenleving iets aan heeft. We hebben goud in handen. Het is frustrerend dat we die laatste slag niet altijd kunnen maken. Het ambassadeurschap dat zo belangrijk is schiet er te vaak bij in.'

Een overzichtskaart van bijzondere vondsten en hun locaties is te vinden op pagina 154 en 155.

De Bronstijdrestgeul in doorsnede in het veld, met de archeologen aan het werk.

Bruine beren en beverburchten

Bronstijdbewoning in Leidsche Rijn

De aantrekkingskracht van Leidsche Rijn op nieuwe bewoners is geen nieuw fenomeen. Al 3.000 jaar geleden vestigden zich boeren en jagers in het gebied. Ze konden er overleven dankzij een langzaam dichtslibbende riviergeul en de natuurlijke rijkdom die daaruit ontstond.

Linda Dielemans
Archeoloog Team Erfgoed gemeente Utrecht.

Alle illustraties bij dit artikel zijn afkomstig van Team Erfgoed Gemeente Utrecht tenzij anders vermeld.

Hoewel op veel plekken in en rond Utrecht sporen van bewoners uit allerlei periodes terug te vinden zijn, werd de oudste bewoning in Leidsche Rijn aangetroffen. Gelegen op de stroomrug van de Oude Rijn, boden oeverwallen een hoge, droge plaats om te wonen en akkers aan te leggen. In de lager gelegen komgebieden kon, in droge periodes, het vee geweid worden. De rivieren zaten vol vis en vormden een bevaarbare waterweg. Kortom, een ideale plaats voor huizen, misschien zelfs kleine gehuchten, en alles wat daarbij hoorde. Het is niet duidelijk hoe ver de bewoning van Leidsche Rijn precies teruggaat in de tijd. Het altijd veranderende rivierstelsel heeft in de loop van de eeuwen het grootste deel van het prehistorische landschap, en daarmee de sporen van de mensen die er leefden, onherroepelijk opgeslokt. Daarom is de restgeul uit de Bronstijd (2000-800 voor Chr.), die aan de Burgemeester Middelweerdbaan is aangetroffen, ook zo bijzonder. Deze oude rivierloop vertelt het verhaal over de vroegst bekende bewoningsperiode van Utrecht.

De Bronstijd ontdekt

In 1993 werd, voorafgaand aan de woningbouw in Leidsche Rijn, een grootschalig onderzoek uitgevoerd om archeologische vindplaatsen op te sporen en de kwaliteit ervan te beoordelen. Door middel van grondboringen en veldkartering (het systematisch oprapen van archeologische vondsten aan het oppervlak) werden uit allerlei perioden diverse vindplaatsen vastgesteld. Eén daarvan bestond uit een zwarte, vuile grondlaag met daarin scherven aardewerk uit de Bronstijd aan de Burgemeester Middelweerdbaan. Dit soort lagen wordt vaak aangetroffen in intensief bewoonde gebieden, waar gedurende een lange periode afval en vuil op het loopoppervlak worden ingetrapt. In een slottalud waren, gegraven vanuit deze vuile laag, twee greppels of kuilen te zien met daarin eveneens Bronstijdaardewerk. Dankzij deze aanwijzingen leek het aannemelijk dat zich hier een nederzetting uit de Bronstijd bevond. Om deze uiterst zeldzame spo-

De Bronstijdrestgeul op de opgravingsplattegrond met daarin de drie steigertjes (boven) en locatie en overzicht van de werkputten die tijdens het archeologisch onderzoek zijn aangelegd (rechts).

ren te beschermen, werd een gebied van 70 bij 30 meter aangewezen als wettelijk beschermd monument.

Voordat rond deze belangrijke plek de nieuwbouw van start zou gaan, was archeologisch onderzoek noodzakelijk. Het monument was weliswaar ingepast in de bouwplannen en zou niet worden verstoord, maar in de directe omgeving van een vindplaats kunnen zich altijd nog sporen bevinden die hiermee verband houden, bijvoorbeeld van ambachtelijke activiteiten net buiten de nederzetting. In 2006 startte de dienst Cultuurhistorie van de gemeente Utrecht daarom een opgravingscampagne, waarin door middel van zestien proefsleuven de grenzen van het monument verder werden onderzocht. Zulke sporen uit de Late IJzertijd en Vroeg-Romeinse tijd trof het veldteam ten noorden ervan aan. Deze konden bewaard blijven, waardoor verder onderzoek niet noodzakelijk was. Ten oosten van het monument ontdekten de archeologen een restgeul, die

na ^{14}C-onderzoek uit de Bronstijd bleek te dateren (^{14}C-onderzoek betreft het bepalen van het gehalte aan radioactieve koolstof ^{14}C in organisch materiaal zoals hout, houtskool, veen, schelpen en dergelijke. Aan de hand van het verval van dit element kan de ouderdom worden afgeleid). Omdat niet bekend was of deze restgeul een relatie had met de Bronstijdsporen binnen het monument, werd een vervolgonderzoek uitgevoerd. Dit leverde een aantal bijzondere vondsten op!

Bovenkaak van een bruine beer, aangetroffen in de restgeul.

Restgeul als tijdcapsule

Een verlande restgeul biedt ideale omstandigheden waarin resten uit het verleden goed bewaard blijven. Dit is te danken aan de zuurstofarme omgeving die ontstaat doordat de restgeul, waarin het water niet meer stroomt, langzaam dichtslibt met dicht opeengepakte klei, en de aanwezigheid van het grondwater. Deze omstandigheden zorgen voor een luchtdichte verpakking van alles wat in de restgeul terecht is gekomen. De vaak kwetsbare voorwerpen worden als in een vacuüm beschermd tegen bacteriën, schimmels en uitdroging. Bijzonder zijn in dit geval de organische vondsten zoals hout, bot en gewei. Deze zijn, vanaf de Bronstijd, enkele duizenden jaren nauwelijks aan verval onderhevig geweest, terwijl onder gebruikelijke omstandigheden deze materialen niet of nauwelijks bewaard zouden blijven.
Door onderzoek naar stuifmeel en zaden uit de restgeul zijn de archeologen veel te weten gekomen over het landschap in de Bronstijd. In een boomrijke omgeving waar eik, berk en hazelaar de hogere delen van het landschap domineerden, stroomde de bocht van een meanderende rivier door het opgravingsterrein aan de Burgemeester Middelweerdbaan. De oevers waren begroeid met wilgen, elzen en riet. Toen de meander rond 1500 voor Chr. plotseling werd afgesneden door een doorbraak van de oever, raakte een deel van de bedding afgesloten van de hoofdstroom. Hierdoor stopte het water met stromen en slibde deze restgeul langzaam maar zeker dicht met klei. De restgeul was gevuld met nauwelijks stromend, zoet, voedselrijk water. Hierdoor ontstond een rijke flora en fauna. Waterplanten zoals de gele plomp en de watergentiaan floreerden. Onderzoek naar vissenbotjes vertelt ons dat het stekelbaarsje, de snoek, paling en brasem paaiden en opgroeiden in het voedselrijke water, beschermd door de dichte oevervegetatie. Doordat de restgeul nog enigszins in verbinding stond met de hoofdstroom, konden zelfs trekvissen deze plek gebruiken als kraamkamer. Ongeveer honderd jaar na de rivierbochtafsnijding vond ook de mens een weg naar deze kleine schatkamer van de natuur.

Eén van de steigertjes zoals aangetroffen tijdens het veldwerk. Een archeoloog meet het hout precies in.

Sporen van Bronstijdbewoners

Rond 1400 voor Chr., in de Midden Bronstijd, begon zich in de restgeul *gyttja* te vormen: een humeuze laag van plantenresten en dode micro-organismen die zich vormt in stilstaand, zuurstof- en voedselrijk water. Rond dezelfde tijd kwamen mensen in de buurt van de restgeul wonen. Blijkbaar beviel het zo goed dat ze enkele honderden jaren, in ieder geval tot in de Vroege IJzertijd (800 voor Chr.), op die plek bleven. In de Midden Bronstijd leefden families verspreid over het landschap in zogenaamde woonstalboerderijen. Rond de nederzettingen werd zowel landbouw als veeteelt bedreven. De band tussen mens en dier werd in de woon-stalboerderijen fysiek zichtbaar: het vee leefde met de mens onder één dak. Vooral runderen waren belangrijk in dit gemengde boerenbedrijf. Ze leverden trekkracht voor de ploeg, maar ook melk, vlees en huiden. Boerderijen zijn tijdens het onderzoek niet gevonden, maar de Bronstijdbewoners lieten wel andere sporen na in de opvullingslagen van de restgeul. De belangrijkste aanwijzingen voor menselijke aanwezigheid is er één die in onze tijd nog steeds opgaat: afval.

Een selectie van de geweifragmenten die in de restgeul zijn aangetroffen.

Het afval dat de Bronstijdbewoners in de restgeul gooiden, bestond, naast bijvoorbeeld aardewerk en natuursteen, voor het grootste deel uit dierenbotten. Uit deze botten valt iets af te lezen over de leefwijze van de mensen die zich in deze rijke omgeving hadden gevestigd. Ze bleken runderen, varkens, geiten, en mogelijk schapen te houden (schapenbotten zijn moeilijk te onderscheiden van geitenbotten; het is niet helemaal zeker dat op deze locatie schapen in de Bronstijd rondliepen). De botten van deze dieren zijn niet per ongeluk in het water terecht gekomen. Op verschillende botfragmenten zijn snij- en haksporen aangetroffen. Dit betekent dat ze geslacht, ontvuid en ontbeend zijn. De botten die niet (meer) bruikbaar waren, zijn in het water geworpen. Maar ook de aanwezigheid van een ander huisdier is met deze botten aangetoond: een groot deel ervan vertoonde tandindrukken van honden.

Hoewel het erop lijkt dat de Bronstijdbewoners langs de restgeul van het boerenbedrijf leefden, is het duidelijk dat ook de rijkdom van de natuur in de omgeving van de restgeul hun niet was ontgaan. Naast de botten van huisdieren werden ook botfragmenten van wild teruggevonden. Edelhert, ree, eland en wild zwijn vormden ongetwijfeld een welkome afwisseling op het dagelijkse menu. De huiden van deze dieren waren geschikt om leer van te maken, de geweien van de hertachtigen vormden een belangrijke grondstof voor het vervaardigen van diverse werktuigen. In het veen dat na de gyttja werd gevormd, werd een stukje onderkaak van een bever gevonden. Hoewel het niet duidelijk is of juist dit dier door mensen is omgebracht, is dit niet ondenkbaar. Beverbont was geliefd materiaal voor kleding en hoofddeksels, en ook bevervlees werd gegeten.

Een andere opvallende vondst was een bovenkaakfragment van een bruine beer. Een aantal indrukwekkende hoek- en snijtanden was hierin nog bewaard gebleven. Het loofbos dat in de omgeving van de restgeul groeide, was een ideale habitat voor deze alleseter. Van deze beer, net als van de bever, is niet duidelijk of hij door mensen is gejaagd. Op het stuk bot zijn geen snij- of haksporen waargenomen.

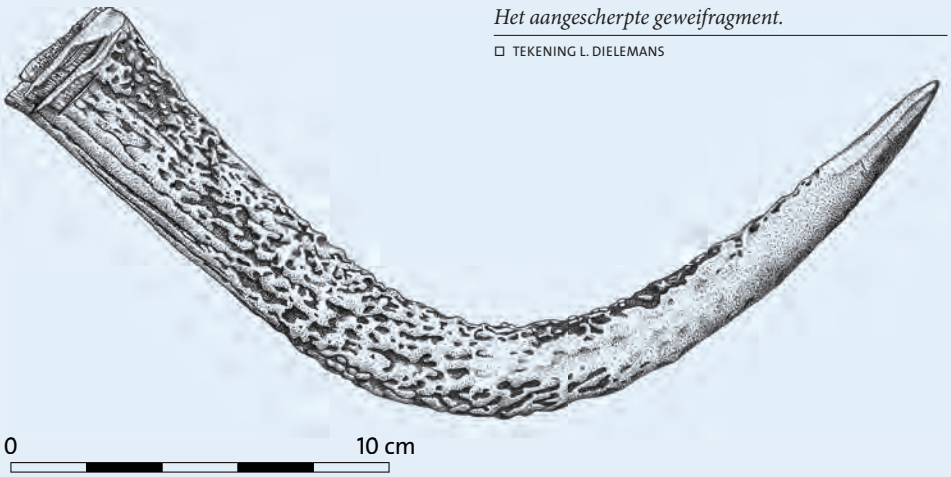
Veelzijdig gebruik geweien

Uit de vondst van maar liefst achttien geweifragmenten, voornamelijk aan de oevers, kan worden afgeleid dat er aan de Burgemeester Middelweerdbaan iets bijzonders aan de hand was. Gewei is sterk en veerkrachtig en vormt ideaal materiaal voor het vervaardigen van bijvoorbeeld hakken en priemen. Het is ook zeer geschikt om vuursteen mee te bewerken; dit werd in de Bronstijd nog veelvuldig gedaan, hoewel er tijdens dit onderzoek geen vuursteen werd gevonden. De geweien uit de restgeul waren zowel afgeworpen als geschoten. Dit betekent dat sommige stukken zijn verzameld in het bos, waar in de herfst de dieren jaarlijks hun oude gewei verloren zodat zich in de lente een nieuw gewei kon vormen. Andere stukken zijn verwijderd van de schedel van gejaagde dieren. Een deel van de schedel zat dan nog aan deze geweifragmenten vast.

Een groot aantal geweien vertoonde kapsporen. Zijtakken zijn met behulp van een bijl verwijderd van de hoofdstang. De scherpte en diepte van de sneden lijken te wijzen op het gebruik van een bronzen bijl, in plaats van een vuurstenen exemplaar. Slechts één geweifragment lijkt op een andere manier te zijn bewerkt of gebruikt: de punt van de tak is aangescherpt door middel van schuren en polijsten. Wat de functie ervan was, is echter niet te achterhalen. Door de afwezigheid van gebruikte werktuigen lijkt het erop dat het hier gaat om een depot van halffabricaten en geschikte stukken voor bewerking: de voorraad van een ambachtsman? Gewei is gemakkelijker te bewerken als het nat is. Het stilstaande water van de restgeul was een ideale plaats om de geweistukken te weken te leggen, om ze later op te halen en verder te bewerken. Zo blijkt de restgeul in de Bronstijd het verlengstuk van een gespecialiseerde, ambachtelijke productieplaats.

Het aangescherpte geweifragment.

□ TEKENING L. DIELEMANS



Op deze houten staak uit één van de steigertjes zijn de knaagsporen van de bever goed zichtbaar.

Steigers en beverburchten

Dat de Bronstijdbewoners niet alleen de omgeving van de restgeul exploiteerden, maar ook het water zelf, blijkt uit de aanwezigheid van drie houtconstructies die aan de noordoever zijn teruggevonden. Deze eenvoudige steigertjes zijn door middel van ^{14}C-onderzoek gedateerd tussen circa 1400 en 1200 voor Chr. Ze zijn alle drie op een zeer vergelijkbare manier gebouwd. Bewerkte en onbewerkte takken en stammetjes werden verticaal in de grond geslagen, waarna hierop dwarsliggende takken werden aangebracht. Wilgenhout vormde het grootste bestanddeel van de steigers. Deze boom groeide direct aan de oevers van de restgeul en was hier dus ruim voorhanden. Waarschijnlijk was dit niet de enige reden om juist dit hout te gebruiken. Een groot deel van het hout vertoonde knaagsporen van bevers. Ook deze dieren hadden blijkbaar een voorkeur voor wilgenhout, en gebruikten deze takken als voedsel, maar ook om hun burcht in het water te bouwen. De Bronstijdbewoners sprongen hier handig op in, door de beverburcht te plunderen van hout en zich op deze manier de moeite van het zelf aanpunten van de takken te besparen. Het lijkt er echter op dat de beverburcht langzamerhand uitgeput raakte. Eén van de steigers was namelijk bijna geheel uit beverhout opgetrokken. Bij de bouw van de andere steigers moest steeds meer zelf gekapt hout toegevoegd worden. Door de rommelige constructiewijze lijkt het erop dat de steigertjes niet lang in gebruik zijn geweest. Desondanks boden de houten platforms gemakkelijk toegang tot het water, of de kano's die daar misschien wel lagen aangemeerd. Terwijl de kinderen speelden aan de modderige, rijk begroeide oevers, haalden de volwassenen vanaf de steigers drinkwater of wierpen ze hun hengels uit om te kunnen profiteren van de grote vissenrijkdom die de restgeul hen bood.

Einde van de Bronstijd

Hoe verder de restgeul dichtslibde, hoe minder vondstmateriaal erin werd aangetroffen. De trekvissen verdwenen uit het water, de soortenrijkdom verarmde en delen van de restgeul groeiden dicht met veen en elzenbroekbos. Vanaf het begin van de Vroege IJzertijd zijn er dan ook geen aanwijzingen meer voor menselijke activiteiten. Pas in de Vroeg-Romeinse tijd (1e eeuw na Chr.) keerden de mensen terug naar de Bronstijdrestgeul, die toen niet of nauwelijks meer zichtbaar was in het landschap. Een deel van de restgeul was door een latere rivierbocht (Midden of Late IJzertijd) weggeslagen. Het gedeelte dat gespaard bleef, werd afgedekt door nieuwe afzettingen, waarop de mensen gingen wonen. Maar onder hun voeten bleven de overblijfselen van een samenleving uit de Bronstijd bewaard. Deze geven ons nu dit zeldzame kijkje in het leven van de oudste bewoners van Leidsche Rijn.

Een beverburcht aan de oever van een meer in Noorwegen.

FOTO WWW.NOORWEGEN.TV

Literatuur

Hörter, R., 'De berenjacht', *Onze Hond* 12 (2009) 22-31.

Louwe Kooijmans, L.P. e.a. (red.), *Nederland in de Prehistorie* (Amsterdam 2005).

Meijer, Y., *Gewei uit de geul. LR57: Onderzoek naar een bronstijdrestgeul en sporen uit de vroeg-Romeinse tijd aan de Burgemeester Middelweerdbaan in De Meern, Utrecht* (Utrecht 2009: Basisrapportage Archeologie 31; te downloaden op http://www.utrecht.nl/cultuurhistorie).

Meestal onzichtbaar, toch aanwezig

Een wandeling over en langs de Romeinse weg in Leidsche Rijn

De Romeinse weg werd in 1997 bij toeval gevonden. Het hele tracé op Utrechts grondgebied is inmiddels in kaart gebracht. Zelf de route nalopen? Dat kan: een paar kleine stukjes precies, voor de rest bij benadering. Onderweg valt er op archeologisch gebied genoeg te zien en te beleven.

Maurice van Lieshout
Publicist en eindredacteur van dit tijdschrift.

Foto's: Maurice van Lieshout.

Het klinkt paradoxaal: de oudste Utrechtse geschiedenis is te vinden in de nieuwste wijk. Juist de mogelijkheden voor archeologisch onderzoek die de aanleg van Leidsche Rijn bood, hebben er voor gezorgd dat de geschiedenis er letterlijk bloot kwam te liggen. Zoals het tracé van de limesweg. Om die te volgen, maakten we deze zomer een wandeling van Kanaleneiland tot de grens van Woerden en we nodigen de lezer uit dat ook te doen. Met de auteur liepen mee: mederedactielid Joyce Pennings, haar hond Saar, 'limeswandelaar' Lieuwe Wynia (hij liep het traject in *Germania Inferior* van Vinxtbach bij Bad Breisig tot Katwijk) en gemeentearcheologen Erik Graafstal en Herre Wynia. De gegevens over de weg en de Romeinse vondsten zijn vooral gebaseerd op de door de laatste twee, met niet te stuiten enthousiasme, verstrekte informatie.

Eén waarschuwing vooraf: de limesweg is zelden 'echt' te zien en waar een stukje gereconstrueerd is, is dat 'gewoon' een (grind)pad. Aan twee voorwaarden moet de wandelaar wel voldoen: enigszins gevoelig zijn voor de sensatie te lopen op historisch unieke grond en nieuwsgierig zijn naar de manier waarop het verleden is ingepast in een 21e-eeuwse wijk. Hij of zij krijgt in ieder geval een aardige doorsnede te zien van het zuidelijk deel van dit gigantische nieuwbouwproject.

➜ ***De wandeling begint bij de halte 24 Oktoberplein-Zuid van de sneltram naar Nieuwegein. Loop vanaf het perron terug richting 24 Oktoberplein en neem de eerste straat links, de Van Heuven Goedhartlaan. Loop die uit tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Wie de steile trappen bij De Meernbrug wil vermijden, kan vanaf de tramhalte doorlopen naar het 24 Oktoberplein, daar links de Martin Luther Kinglaan opgaan en aan de overzijde van het kanaal het fietspad volgen. U komt dan uit iets voorbij punt 2.***

1 Tussen de Van Heuven Goedhartlaan en het Atleeplantsoen kruist de Romeinse weg diagonaal het Amsterdam-Rijnkanaal. Aan de overkant vervolgt hij iets voor De Meernbrug zijn weg door Leidsche Rijn. Hij komt uit de richting van Fort Vechten en doorsnijdt de Utrechtse wijken Lunetten, Hoograven en Kanaleneiland. Bij winkelcentrum Kanaleneiland is een stuk daadwerkelijk blootgelegd. De rest van dit deel van het tracé is vastgesteld door middel van proefboringen.
Hoe herkennen archeologen de Romeinse weg? Het gaat om duidelijk door mensenhanden bij elkaar gebracht materiaal: hoofdbestanddeel is grind, gemengd met klei, hout (bij dijkachtige constructies), zand, zavel en soms dakpanpuin. De combinatie grind (normaliter afgezet in snel stromend water) en klei (afgezet in langzaam stromend water) is bijvoorbeeld geen natuurlijke. Houtresten kunnen door middel van jaarringonderzoek gedateerd worden. Romeinse vondsten op en rond het tracé maken de bewijsvoering rond.

➜ ***Aangekomen bij het kanaal gaat u naar rechts, richting De Meernbrug. Loop die onderdoor - let op de fraaie klinknagels - en beklim de trap meteen rechts. Boven gekomen direct naar rechts de brug over. Op het eind van de oversteek rechts de trap omlaag. Ga op straatniveau naar links en volg de Groenewoudsedijk.***

2 Waar de Groenewoudsedijk naar links buigt, is aan de overkant van het kanaal het sluisje te zien dat de verbinding vormt met de Leidse Rijn. Aan De Meernse kant is het oude sluisje verdwenen sinds het waterpeil gelijk is getrokken met dat van het kanaal. De Leidse Rijn, de spoorlijn richting Gouda en de limes zijn de drie lijnen die de oude en de nieuwe stad met elkaar verbinden. Het Amsterdam-Rijnkanaal en de A2 waar we op dit punt onderdoor gaan, scheiden oud en nieuw Utrecht juist van elkaar.

➜ ***U komt nu op de Rijksstraatweg met rechts Park Voorn en links een lint van Meernse boerderijen. Houd even halt bij het open weiland na de vijfde boerderij.***

3 Hier komen vele historische tijdvakken bij elkaar. We bevinden ons in een van de oudste ontginningsgebieden in de provincie, daterend uit het derde kwart van de 11e eeuw. In de verte, in de buurt van het sportpark, stortte

De limesweg [oranje] en de wandelroute [blauw].

op 10 mei 1940 een Duitse bommenwerper neer (zie elders in dit nummer). Het nieuwe, kunstig ontworpen talud van de A2 links en het opvallende zwarte gebouw rechts, een warmteoverdrachtstation van de stadsverwarming zijn van recente datum. Een paar honderd meter in zuidelijke richting bevindt zich het tracé van de Romeinse weg. Draaien we ons om naar het noorden, dan kijken we naar het 19e-eeuwse Park Voorn, waar in de 13e eeuw al een verdedigbare woontoren stond.

In het park begint aan deze kant van het Amsterdam-Rijnkanaal een tweede (!) tracé van de Romeinse weg. Na een kleine twee kilometer sluit dit westwaarts aan op het zuidelijke traject (zie kaartje). Dit noordelijke tracé is het oudste en dateert als onderdeel van de eerste wegaanleg uit de jaren 80 van de 1e eeuw. Het zuidelijke tracé is een omlegging uit het derde kwart van de 2e eeuw. De reden van deze ingreep is nog niet opgehelderd.

Behalve het bestaan van een tweede tracé heeft het jarenlange archeologische onderzoek in Leidsche Rijn en elders nog een, misschien nog wel opzienbarender inzicht opgeleverd: de limesweg is geen verbindingsweg lopend van castellum naar castellum, het is ook geen weg die vooral de rivierloop volgt, maar het is een strategische, rivierbochten afsnijdende route waarover troepen snel verplaatst konden worden. Sommige castella, zoals die van Utrecht en De Meern, waren er via afzonderlijke uitvalswegen mee verbonden.

➜ ***Ga iets verder rechtsaf de Stadsdambrug over. Direct voor u ziet u Huize en Park Voorn (niet toegankelijk).***

4 Huize Voorn heeft een 17e-eeuwse voorganger, een kasteel waarvan alleen de duiventorens bewaard zijn gebleven. Het werd eind 17e eeuw gekocht door de bekende Utrechtse klokkengieter François Hemony. De woontoren die er al in de 13e eeuw gestaan moet hebben, is waarschijnlijk in het latere kasteel opgegaan. Het huidige huis voor aan de weg dateert uit de 19e eeuw en werd in 1951 betrokken door de familie Van Seumeren (zie het interview in dit nummer).

Een Romeins beeld van Jupiter, nu aanwezig in het Centraal Museum, zou in de 19e eeuw in dit park gevonden zijn, hoewel later De Hoge Woerd als vindplaats wordt vermeld. Het is niet de enige aanwijzing voor een grote Romeinse nederzetting in deze omgeving. Vondsten van Romeins tufsteen en een crematiegraf wijzen daar ook op.

➜ ***Neem vanaf de Zandweg de eerste straat rechts, de Burgemeester Verderlaan en vervolgens de eerste straat links, Akkrumerraklaan. Vervolg uw weg tussen de school en de sportvelden. U bevindt zich nu in het Archeologiepark.***

Wandeling Romeinse weg

lengte:	circa 6 kilometer
startpunt:	halte 24 - Oktoberplein Zuid (sneltram vanaf Utrecht CS)
eindpunt:	halte Veldhuizen-De Meern (bus 28 naar Utrecht CS)
horeca:	na 4 km *Castellum Novum*, Castellumlaan 1, De Meern (vaak gesloten); na 5,5 km *Brazzerie Abrona*, Haarlerberg 56c, De Meern ('s maandags gesloten).

5 In Langerak zijn de eerste huizen van de nieuwe Vinex-wijk gebouwd. De oude landschapsstructuur met vletsloten (bevaarbare sloten), die in verbinding stonden met de Leidse Rijn, is nog goed herkenbaar. De afgegraven klei werd ten behoeve van de dakpanneninduistrie afgevoerd richting Woerden of de Vecht. We bevinden ons nu op een van de beschermde archeologische monumenten van Leidsche Rijn: het Archeologiepark. De Romeinse weg loopt er dwars doorheen. Dat er zich hier veel Romeinse resten bevinden, staat vast, maar wat precies is aan toekomstige generaties om te ontdekken. Het is de paradox van veel archeologie: waar die is ingepast, is die meestal niet opgegraven en dus ook niet gekend, waar die is opgegraven en gekend, is ze door bebouwing en verstoring van de aarde niet meer te zien.

Dat de vele gebruikers van dit terrein (met name kinderen en jongeren) zich op een archeologisch monument bevinden, is alleen op zeer subtiele wijze aangegeven - aan de wandelaar zelf om die te ontdekken. Het is een van de plaatsen waar de inrichters van Leidsche Rijn eerder lijken te willen verhullen dan te openbaren wat er zich aan oudheden bevindt.

➜ ***Ga bij de 'Bouwspeeltuin' naar links langs de elzenhaag (verwijzing naar de boomgaard die hier eens lag) en op het eind naar rechts over het pad met de grote betonnen tegels. Rechtdoor via de Grietmansraklaan tot aan de afvalcontainers op de Monnikeraklaan. Daar naar links en meteen weer rechts. U bevindt zich op het vervolg van Akkrumeraklaan. Bij het Klifrakplantsoen links en aan de overzijde uw weg rechtdoor, westwaarts, vervolgen via de Slingeraklaan.***

6 De Romeinse weg bevindt zich nu links van u. Rechts, ten noorden van de limesweg zijn resten van een inheemse nederzetting en aanwijzingen van graanverbouw gevonden.

➜ ***De Slingeraklaan blijven volgen. Die buigt op het eind naar links en brengt u via het fietspad weer op de Zandweg. Hier kruist de Romeinse weg (noordelijk tracé) de Leidse Rijn. U loopt het viaduct onderdoor en neemt de tweede straat rechts (Cees Buddinghlaan), dan de eerste links (Hendrik Marsmanlaan) die u naar het Vasalisplantsoen brengt. Daar naar rechts.***

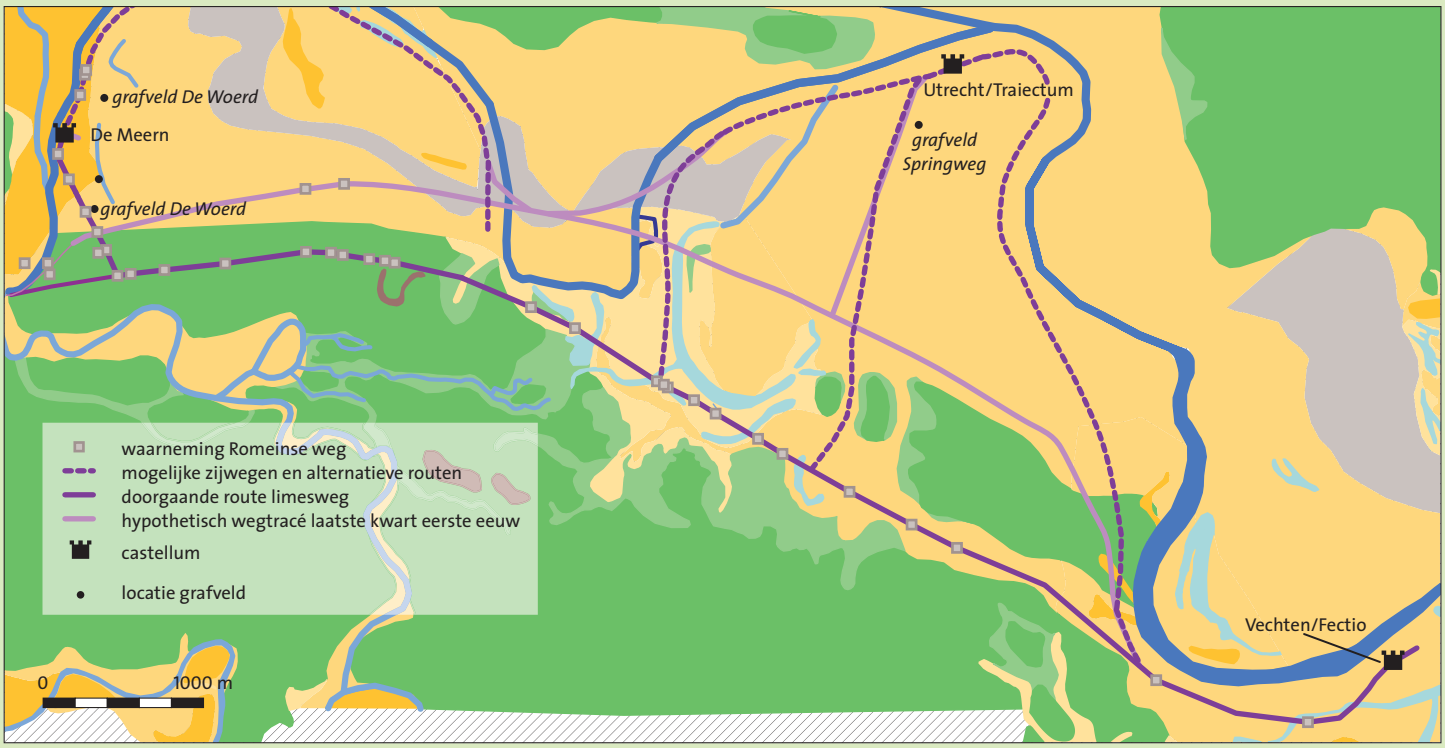
7 We bevinden ons nu in De Woerd, de wijk vernoemd naar de plaats waar zich het Romeinse castellum bevindt. In het Vasalisplantsoen vinden we een gedenksteen die herinnert aan twee bijzondere archeologische vondsten. Of het kunstwerk van geglazuurd aardewerk, gefinancierd door Fortis, projectontwikkelaar van deze nostalgiebuurt, een geslaagde archeologische visualisatie is, daarover verschillen de meningen.

De helmband en de muntschat die op deze locatie gevonden zijn, behoren tot de beroemdste archeologische vondsten van Leidsche Rijn. Hier bevond zich al in het jaar 10 een nederzetting mogelijk bewoond door Chauken, afkomstig uit het Noordelijke kustgebied. We weten dat die als hulptroepen hebben gediend in de vroege Germaanse veroveringscampagnes van Augustus en het lijkt erop dat de Romeinen hier in de vroege 1e eeuw een kolonisatie hebben georganiseerd of getolereerd. De voorhoofdsband (voor een ruiterhelm) is gemaakt van verzilverd plaatmetaal uit een koperlegering. Hij was in elkaar gedrukt, dubbelgevouwen en waarschijnlijk als offerstuk in een waterput gegooid om hem aan verder menselijk gebruik te onttrekken. Iconografisch onderzoek bracht aan het licht dat het vrouwenhoofd de godin Afrika moet zijn die weer de personificatie is van Cleopatra Selene, moeder van de toen heersende koning van Mauretanië (nu Algerije). De helmband is mogelijk afkomstig van een huursoldaat die eerder in Noord-Afrika heeft gediend. Hij dateert uit 20 tot 40 na Chr. en is daarmee dus ouder dan het castellum, dat rond het jaar 50 werd gebouwd.

De (zeldzame) muntschat bestaat uit 121 *sceatta's*, kleine zilverstukjes van ongeveer 1 gram, tussen 680 en 750 geslagen, vooral in Engeland en de Friese gebieden. De gevonden muntjes zijn voor het overgrote deel Fries. Ze zijn aangetroffen in een restgeul van een tot dan toe onbekende zijtak van de Rijn die in de 1e eeuw al voor een deel opgevuld was.

➜ ***Ga verder richting Vicuslaan, steek de weg over en volg het voet/fietspad naar links, sla rechtsaf bij de educatieve tuin en vervolgens linksaf bij de kruising met de 'Romeinse mijlpaal'. Daar vindt u de achteringang van het informatiecentrum Castellum Hoge Woerd. Het terrein is vrij toegankelijk.***

8 Na de nepmijlpaal uit 1997 (originele mijlpalen waren rond) vinden we bij de ingang van de boomgaard een fantasieobelisk met onder andere de bouwdata van verschillende castella langs de limes. Op het terrein (net ten noorden van dat van het castellum) zijn de wat verwaarloosde contouren zichtbaar van een Romeins badhuis. Behalve over het badhuis zijn er informatieborden over het castellum en de Romeinse weg (met deels verouderde gegevens). Tien kleine panelen beschrijven de geschiedenis van Leidsche Rijn vanaf de IJstijd tot nu. In



De route van de weg in het laatste kwart van de tweede eeuw, aangegeven met de paarse lijn.

UIT LUKSEN - IJTSMA, DE LIMESWEG IN WEST-NEDERLAND | GEMEENTE UTRECHT

een tijdelijk paviljoen is een kleine expositie ingericht (geopend 's zondags van 13.30 tot 16.00 uur).
Over twee jaar moet het archeologische themapark Castellum Hoge Woerd klaar zijn met de grondvormen van het oorspronkelijke fort, een ommuring, poortgebouwen, een theater en een expositieruimte.
De Hoge Woerd ligt duidelijk hoger dan zijn omgeving, het resultaat van bouwen, slopen en weer bouwen van zo'n vier tot vijf forten boven op elkaar. De Utrechtse archeologen hebben op en rond de Hoge Woerd de hele ontwikkeling vanaf circa 40 na Chr. kunnen onderzoeken waardoor we een goed beeld hebben van het leven en de bedrijvigheid in het castellum (ter grootte van een voetbalveld) en de vicus (vijf tot zes keer zo groot). In de vicus, die zich als een lintdorp vooral ontwikkelde rond de zuidelijk uitvalsweg van het fort, woonden en werkten ondere andere soldatenvrouwen, handelaren, kroegbazen, prostituees en boeren. Er waren grote smeltovens die getuigen van vuurgevaarlijke activiteiten (metaalbewerking) die buiten de muren van het fort moesten blijven. Om de vicus heen lagen verschillende grafvelden. Naar (ruwe) schatting hebben er in ruim 200 jaren Romeinse aanwezigheid in totaal bijna 6.000 soldaten en burgers gewoond. Zo'n 5.000 van hen moeten ter plekke gecremeerd en begraven zijn, daarvan zijn er 100 teruggevonden.

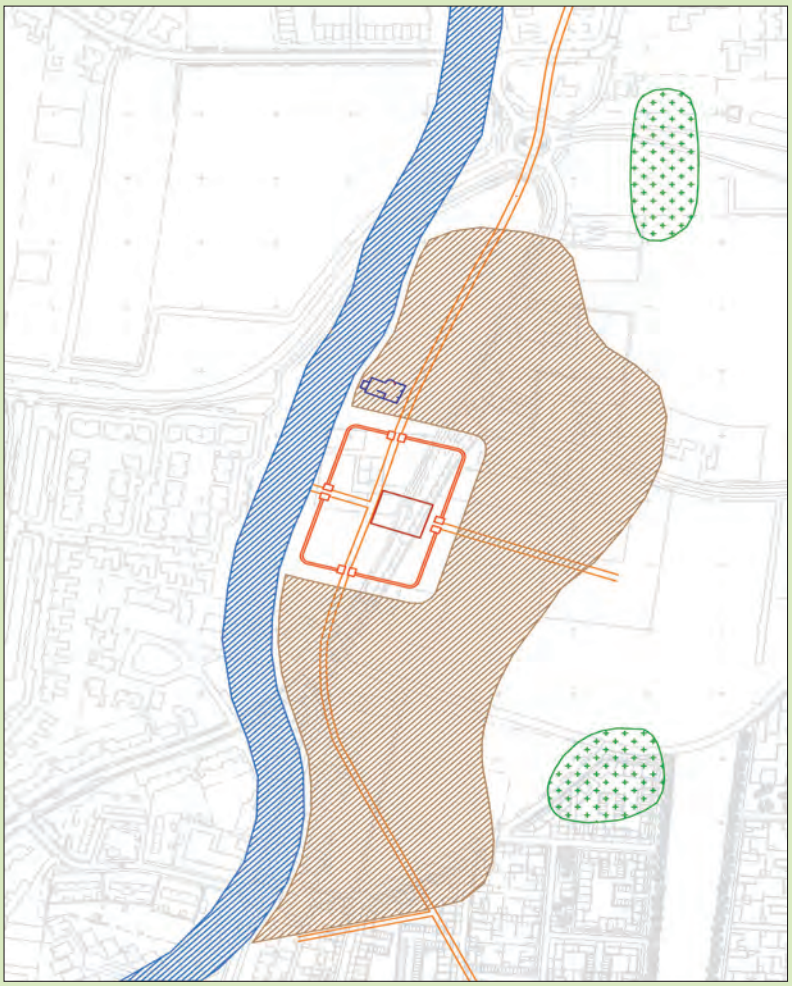
10

➜ ***Verlaat het informatieterrein via de hoofdingang, ga meteen naar links en volg het voet/fietspad (let op de markering in het midden!) tot u weer bij de Vicuslaan komt. Ga daar naar rechts de Castellumlaan op. Loop deze uit tot aan de stoplichten bij de Rijksstraatweg (u kunt de wandeling desgewenst hier beëindigen en bus 28 nemen richting Utrecht CS). Steek over en vervolg uw weg over de Meerndijk tot aan de derde straat rechts, de Van Heemskerklaan. Na dit stuk wandelcorvee door een verrommeld deel van het oude De Meern gaat u rechtsaf.***

9 We bevinden ons hier op de kruising van De Meerndijk met de Romeinse weg. Die volgt vanaf hier bijna precies de route van de Van Heemskerklaan. Onder de Meerndijk bevond zich een natuurlijke en deels gegraven watergang (het kaarsrechte stuk van 1.200 meter lang ten zuiden van de A12), mogelijk een verbinding tussen de Oude Rijn en de Hollandse IJssel. Op de bodem daarvan zijn Romeinse scherven, runderbotten en schopsteken aangetroffen. Ter hoogte van het speeltoestel in de Van Heemskerklaan is een proefsleuf gegraven die de limesweg onthulde.

➜ ***De Van Heemskerklaan gaat over in de Zeilmakerslaan. Op het eind daarvan rechtsaf, de Mandenmakerslaan en uw weg vervolgen over het fietspad dat naar links buigt.***

10 In het water rechts van ons moet ergens het Romeinse schip De Meern 5 liggen (archeologische scheepsvondsten worden genoemd en genummerd naar de vindplaats). Een graafmachinemachinist is er in de jaren 70 dwars doorheen gegaan. De details die hij ver-



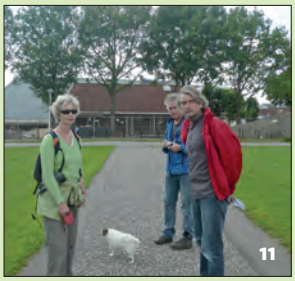
Het castellum met uitvalswegen. Meteen ten noorden daarvan het badhuis, in een wijde strook om het castellum heen de vicus, daarbuiten twee van de gevonden crematiegrafvelden. De grens aan de westzijde wordt gevormd door de Heldammer rivier.

□ ERIK GRAAFSTAL | GEMEENTE UTRECHT

meldde (onder andere grote ijzeren nagels), de ligging en het feit dat de rivier hier in de 3e eeuw verlandde, wijzen op een Romeins schip. Tot nu toe kon het echter niet gelokaliseerd worden.

➜ ***Volg na de sloot het pad dat naar links buigt. Als u het park verlaat, naar links en meteen naar rechts, de Augustusweg langs de boerderij. Dan de eerste straat links, Claudiuslaan, ga rechts het grindpad op dat het plantsoen doorsnijdt.***

11 De boerderij behoorde tot de Ridderlijke Duitsche Orde Balije (ordensprovincie) van Utrecht. Hij wordt nu gerestaureerd. De Romeinse weg loopt er dwars doorheen en gaat vervolgens verder via de route van het grindpad. De roestkleurige vierkante plaat rechts geeft het grondoppervlak weer van een van de wachttorens die hier zijn opgegraven. De vier uitsparingen ('s avonds verlicht) corresponderen met de vier hoekpalen van de toren. Het grindpad waar we overheen lopen verbeeldt opnieuw het tracé van de limesweg. Een bordje of tekst met toelichting wat hier te zien is, ontbreekt nog, maar de komende maanden zullen er hier en verder naar het westen langs de Romeinse weg acht grote informatiepanelen worden geplaatst.



In dit perceel zijn de locaties van drie opeenvolgende wachttorens aangetroffen, gebouwd tussen 40 en de vroege jaren 70 na Chr. De naar schatting acht meter hoge torens stonden bij een rivierbocht, zodat vanaf de basis van de meander het complete traject van de limesweg was te overzien. Dat duidt erop dat de wachttorens en de hele bewakingsinfrastructuur van de Romeinen gericht waren op beheersing van de Rijn als waterweg. De rivier schoof in 140 jaar ongeveer 200 meter naar het westen op, wat leidde tot een archeologisch spoor van vernielingen, rivierdoorbraken, nieuwe beschoeiingen, wegomleggingen, kortom van anderhalve eeuw Romeins civieltechnisch geploeter.

➜ ***Vervolg uw weg door Park de Balije.***

12 Dit park is een beschermd archeologisch monument waarin zich tienduizenden Romeinse houtelementen bevinden. Het is ook de vindplaats van twee schepen: De Meern 4, die er nog ligt, en De Meern 1, in 1997 blootgelegd, in 2003 geborgen en nu in Lelystad voor onderzoek en conservering. De Meern 4 ligt ongeveer 100 meter voorbij de 'wachttoren' vlak voor het zomerhuis van boerderij De Balije. Het schip is waarschijnlijk meer dan 30 meter lang en is vermoedelijk met opzet afgezonken tegen een soort kribconstructie met de bedoeling de weg te beschermen tegen de rivier. Weer 150 meter verder westwaarts op het driehoekige stukje land tussen de waterpartijen lag De Meern 1, rond 150 na Chr. gebouwd van inheems eikenhout en voorzien van twee kajuiten. Het schip keert over twee jaar terug naar Leidsche Rijn en zal dan permanent te zien zijn in het themapark De Hoge Woerd.

Het appartementencomplex zou oorspronkelijk één gesloten wand vormen. Toen duidelijk was dat hier de Romeinse weg loopt, heeft de architect zijn ontwerp aangepast zodat de nieuwe grindweg niet doodloopt op een muur.

➜ ***Steek de Van Lawick van Pabstlaan over en vervolgens diagonaal de speelplaats. Dan naar rechts en direct naar links, Keerderberg.***

13 De diagonaal is de voortzettig van het limesweg-tracé welke alsnog doodloopt op het park. Aan het eind

Het ontwerp van Architectuurstudio Skets voor archeologisch activiteitencentrum Castellum Hoge Woerd

□ PROJECTBUREAU LEIDSCHE RIJN UTRECHT | GEMEENTE UTRECHT

van het park komen we langs de restanten van ridderhofstad Nijevelt, gebouwd eind 13e eeuw, verwoest door de troepen van Graaf Willem V van Holland in 1356, daarna enkele malen her- en verbouwd totdat het rond 1800 gesloopt werd. De twee eilandjes waar het kasteel op stond en enkele muurstukken zijn alles wat rest. Het omringende park is vernoemd naar de laatste eigenaar, Daniel de Milan Visconti.

➜ ***Vervolg Keerderberg, ga bij Gulperberg naar rechts, steek water en weg van de Heldammersingel over. Links vindt u bushalte 28, het eindpunt van de wandeling.***

Dit is niet het einde van het tracé van de Romeinse weg over het grondgebied van Leidsche Rijn. Wie de resterende 1,5 km wil volgen, moet echter nogal wat omwegen maken.

14 Nog één maal is het tracé aangegeven - in het plantsoen van Ziende -, en aan de overkant van de Rijksstraatweg is **15** in de zuidwesthoek van Vleuterweide nog de vindplaats van een andere wachttoren aangegeven op dezelfde manier als in Park De Balije en ook weer geflankeerd door een tracéstuk van enkele honderden meters lang.

Deze routebeschrijving en toelichting zijn als pdf te downloaden van de site van Oud-Utrecht: www.oud-utrecht.nl.

Overige bronnen

Graafstal, Erik, 'Tien jaar *limes* in Leidsche Rijn', in: *Archeobrief, Vakblad voor de Nederlandse archeologie* 12 (2008) 4, 19-30.

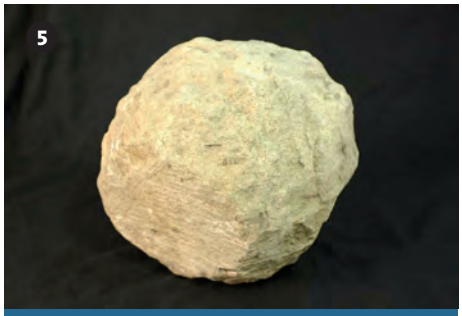
Langeveld, M., e.a., *Een goede buur? LR46 en LR49: definitief archeologisch onderzoek naar de vicus, grafvelden, infrastructuur en een inheemse nederzetting in de omgeving van het Romeinse castellum in De Meern, deelgebied 'De Woerd' (Gemeente Utrecht).* Basisrapportage Archeologie 19 (Utrecht 2010).

Luksen - IJtsma, A., *De limesweg in West-Nederland. Inventarisatie, analyse en synthese van archeologisch onderzoek naar de Romeinse weg tussen Vechten en Katwijk*. Basisrapportage Archeologie 40 (Utrecht 2010).

Haarrijnse plas (2005): opgraving met plattegrond hooiberg
Late middeleeuwen; br 29

Vikingrijn (2010): rivierpraam
ca 950 na Chr.

Vleuterweide (2002): Wachttoren, reconstructie Kelvin Wilson
ca 50 na Chr.; br 16



Wijkpark Nijevelt (1998): blijdekogel
1356

Huis te Vleuten (2004): Fundering woontoren
Late middeleeuwen; ADC 403

De Balije (1997): Schip De Meern tijdens Open Dag 2003
ca 150 na Chr.

Burgemeester Middelweerdbaan (2006): bovenkaak bruine beer
ca 1400 - 1200 voor Chr.; br 31

Groot Zandveld (2003): visualisatie wachttoren
ca 50 na Chr.

samenstelling Erik Graafstal en Herre Wynia

br = basisrapportage archeologie; al deze onderzoeksrapporten zijn te downloaden via www.utrecht.nl/cultuurhistorie

Bijzondere archeologische vondsten in Leidsche Rijn

Hoge Woerd (2008): zwaard met delen van schede
ca 200 na Chr.; br 43

Rijnvliet (2010): propellerblad Junkers 88
1940; br 28

Hogeweide (2003): schrijfplankje
ca 40 na Chr.; br 18

Hogeweide (2006): boerderijplattegrond
12 eeuw; br 20

De Woerd (2004): voorhoofdsband ruiterhelm
ca 50 na Chr; br 19

Groenedijk (1999): houten eg
12e eeuw; br. 14

A2 (2005): gouden collierhangers
7e eeuw; br 26

De Leidse Rijn als vaarweg

De sluis aan de Stadsdam. Links het café, rechts de sluiswachterswoning. Daarnaast bevindt zich Huize Voorn.

□ COLLECTIE HISTORISCHE VERENIGING VLEUTEN, DE MEERN, HAARZUILENS.

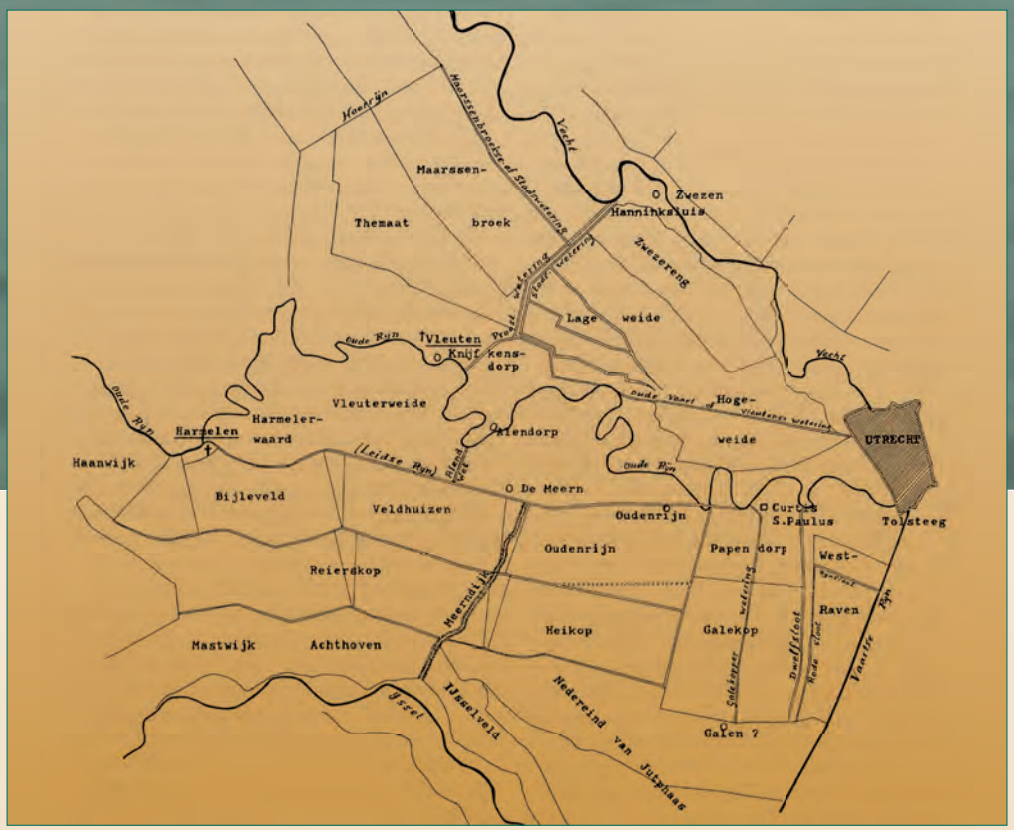
De nieuwe wijk Leidsche Rijn is vernoemd naar een 13 km lange vaarweg die eind 14e eeuw ontstond door het verbinden van enkele oude en nieuwe waterlopen. De Leidse Rijn speelde een belangrijke rol voor het vervoer van goederen en personen naar en van Utrecht. Begin 20e eeuw kwam daar een einde aan.

Veronique Voorn-Verkleij
Eindredacteur tijdschrift Rond Leidsche Rijn en Vleutensche Wetering van de Historische Vereniging Vleuten, De Meern, Haarzuilens.

Sinds onheuglijke tijden is water transportweg voor mensen en goederen. In onze streken gebruikten de Romeinen de Rijn daar al voor. Behalve als noordgrens van het rijk fungeerde de Rijn waarschijnlijk als één van de vaarroutes naar Brittania. Aan het einde van de Romeinse periode - die op het castellum van de Hoge Woerd in De Meern duurde van ca 40 tot 270 na Christus - slibde de rivier de Rijn ernstig dicht. Na 230 konden de Romeinen de Rijn steeds moeilijker open houden voor vrachtschepen.
In de 5e en 6e eeuw begon de rivierbedding te verlanden waardoor een nieuwe sterk meanderende bedding ontstond ten zuiden van de oude hoofdstroom van de Romeinse Rijn. Hierover is de scheepvaart blijven voortbestaan, omdat er nauwelijks wegen waren in de moerassige veengebieden. De meest recente vondsten van scheepswrakken uit de vroegmiddeleeuwse periode in het Maxima Park bevestigen dit. Deze rivierloop verzandde nog verder en de Frankische heersers hebben rond 700 het gedeelte tussen Vleuten en Utrecht vervangen door de Vleutense Wetering (of Stadswetering). Deze Wetering wordt voor het eerst vermeld in een akte uit 723 waarin Karel Martel een aantal goederen overdraagt aan de Utrechtse kerk. De wetering diende allereerst een militair doel: de verbinding tussen Harmelen, waar een Frankisch militair kamp was, en het Utrechtse castellum, eveneens een steunpunt van de Franken.

Knooppunt van handelsroutes

In de Karolingische tijd was de Oude Rijn een voorname internationale handelsroute die liep van Katwijk aan Zee via Utrecht naar Dorestad, destijds de belangrijkste handelsnederzetting in de noordelijke Nederlanden. Vanuit Dorestad kon je over de Rijn richting Duitsland. De monnik Alcuin reisde in 780 vanuit Engeland naar Rome en voer over deze route. Hij beschreef zijn reis in een gedicht en wijdde veertien regels aan onze streken. Daarin vermeldt hij hoe het schip aan een lang touw door de branding de monding van de Rijn werd ingesleept, waaruit blijkt dat de Oude Rijn



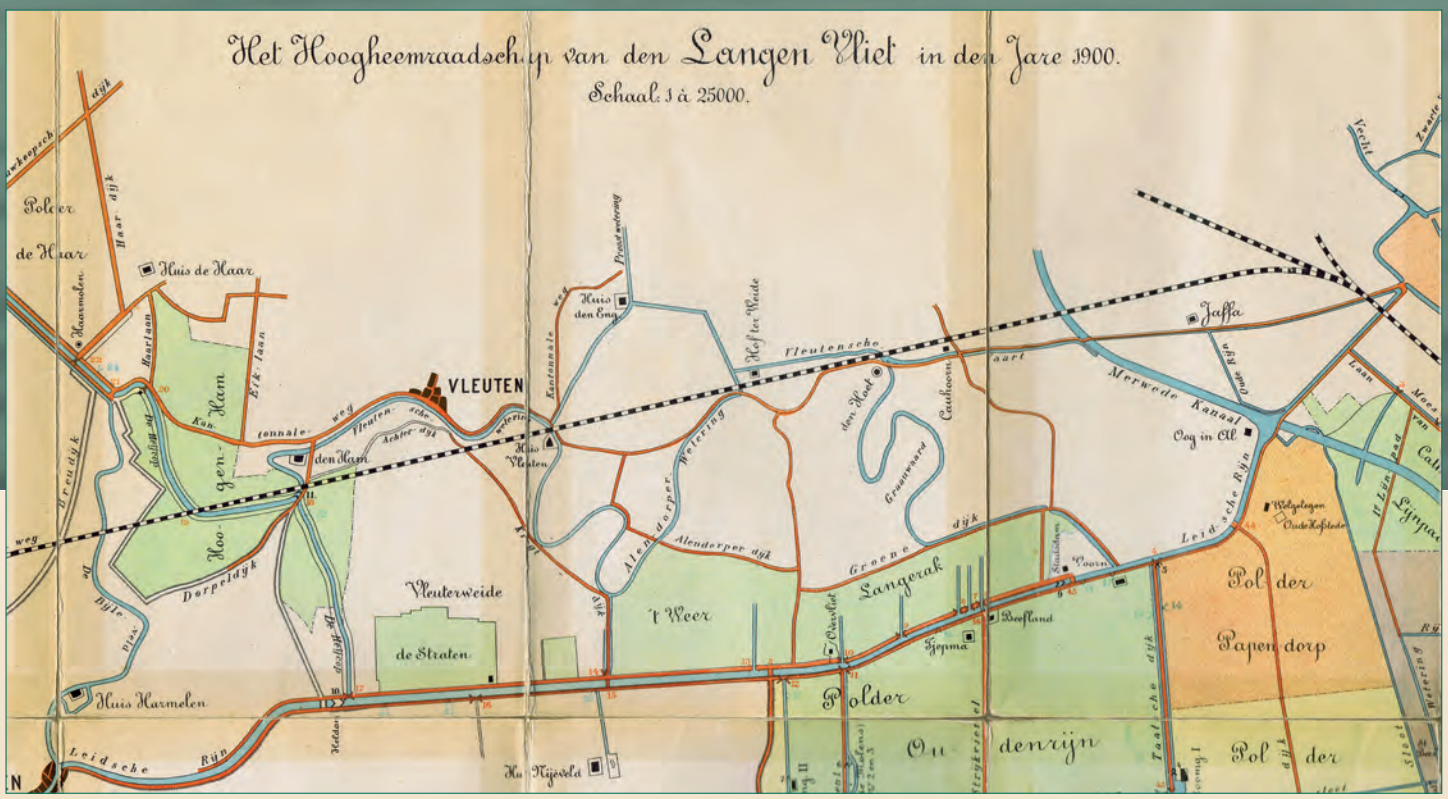
Kaartje van de ontginningsgebieden met hun afwateringskanalen. Hier dwars doorheen kronkelt de Oude Rijn. Het kaartje geeft de situatie weer tot ca 1400. Het laatste stuk van de Leidse Rijn is nog niet gegraven. Er loopt een kanaaltje, de Oude Rijn geheten (nu het water langs de Bilitonkade in Lombok), naar de Vleutense Wetering.

□ UIT: DEKKER, 'AFWATERING EN SCHEEPVAART [...]'

nog een open verbinding met de zee vormde. In Utrecht kreeg hij pap voorgezet omdat de 'Friezen' geen olijfolie of wijn produceerden. Daarna zeilde hij naar Dorestad waar hij de gierige kooplui links liet liggen.
Vanuit Utrecht liep ook een route naar het noorden via de Vecht en het Almere naar de Noordzee. Door dit knooppunt van waterwegen groeide Utrecht vanaf de 10e eeuw uit tot een belangrijk handelscentrum. Deze positie bleef ook gehandhaafd na het afdammen van de Kromme Rijn bij Wijk bij Duurstede in 1122. Om de verbinding met de Rijn te behouden werd vanuit Utrecht een alternatieve route gegraven, de Vaartse Rijn, die uitkwam bij het Gein aan de Hollandse IJssel. Bij het Gein moesten de schepen met behulp van een overtoom over de IJsseldijk worden getrokken. Door de verzanding van de Oude Rijn liep de internationale handel in Utrecht na het jaar 1200 echter langzaam terug. Grote schepen voeren steeds vaker over zee naar Brugge en Antwerpen. Na 1300 kwam ook Amsterdam sterk in opkomsat als havenstad. De achteruitgang van Utrecht als internationale haven blijkt onder andere uit het feit dat de stad geen Hanzekantoor had. Voor de plaatselijke scheepvaart bleef Utrecht wel belangrijk.

Varen met hindernissen

Na het jaar 1000 kwam ten westen van Utrecht de ontginning van de uitgestrekte veengebieden op gang. Als basis voor de ontginning van de gebieden ten zuiden van de Oude Rijn (Bijleveld, Veldhuizen en Oudenrijn) werd een wetering gegraven op de plaats van de huidige Leidse Rijn. Deze wetering werd in 1661 verbreed tot een 7 meter brede trekvaart, met daarlangs een 3,5 meter breed jaagpad. Deze vaart was bedoeld om een betere verbinding te creëren tussen Utrecht, Woerden en Leiden. Aanvankelijk maakte deze Leidse Rijn bij Oog in Al een scherpe hoek naar het noorden, waar ze via een kanaaltje langs de huidige Bilitonkade uitkwam in de Vleutense Wetering. Maar al in 1665 werd de vaart alsnog doorgetrokken langs de huidige Leidse Kade richting de Catharijnepoort. Hierdoor werd het scheepvaartverkeer tussen Utrecht en Harmelen verlegd van de Oude Rijn en de Vleutense Wetering naar de Leidse Rijn.
Al vanaf de 14e eeuw werd langs de Oude Rijn klei afgegraven voor de Woerdense dakpanovens die zich voornamelijk aan de westzijde van de stad bevonden. Grootschalige afgraving van klei en turf vond plaats vanaf de 17e eeuw. Voor dit 'afvletten' groeven de vletters een fijnmazig patroon van vletsloten langs de Leidse Rijn. De vletschuiten werden geboomd of getrokken.
In de Leidse Rijn lagen diverse dammen vanwege de verschillen in het waterpeil. Verschillende waterschappen creëerden zo hun eigen afwateringsgebied. Deze dammen vormden enorme obstakels voor de scheepvaart. De waterschappen voorzagen de dammen later van overtomen, rollen om de schepen eroverheen te trekken. Dit bood echter weinig soelaas. Alleen kleine scheepjes konden eroverheen. Vaak moesten de schippers de goederen met de hand overladen. Een andere mogelijkheid was omvaren via de Lek. Dit kostte een schipper zes à zeven uur extra varen. De stad Utrecht, die baat had bij de toevoer van goederen uit het westen, onderhield de dammen. De namen Heldam en Stadsdam herinneren daar nog aan. Na protesten van de schippers vervingen het Hoogheemraadschap Rijnland en het Groot



Kaartje van de waterwegen in het Hoogheemraadschap van de Langen Vliet in 1900. De Alendorperwetering en de Vleutense Wetering zijn watergangen die ooit deel uitmaakten van de Oude Rijn. In het Maxima Park wordt de rivierloop van de Oude Rijn teruggebracht onder de naam Vikingrijn. Ten noorden van die kronkelige weteringen ligt het nieuwe tracé van de Vleutensevaart en ten zuiden ervan de Leidse Rijn.

□ FOTO HISTORISCHE VERENIGING VLEUTEN, DE MEERN, HAARZUILENS.

Waterschap de overtomen in de 17e eeuw door sluizen. In 1656 bouwden ze de laatste sluis in het traject, de Haanwijkersluis. Bij de sluizen lagen cafeetjes waar de wachtende schippers iets konden gebruiken. Eromheen ontstonden soms nederzettingen zoals Oudenrijn.

In het rampjaar 1672 verwoestten plunderende Fransen deze sluis. In 1685 regelde het Hoogheemraadschap de doorvaart opnieuw en moesten de oude tarieven worden geïnventariseerd. Daaruit kunnen we opmaken wie er allemaal deze sluis passeerden. Er waren schippers uit Den Haag en Leidschendam en omgeving, turfscheepjes uit Hazerswoude, Boskoop en Waddinxveen, turfpontjes uit Nieuwkoop en uit de 'Veenen' (de huidige Ronde Venen), schippers van Gouda, Oudewater, Haastrecht en Harmelen, die met pramen voeren. Voor iedere schipper gold een ander tarief. Het waterschap stelde de nieuwe tarieven vast en hanteerde voortaan drie categorieën: alle overdekte ponten, pramen, schepen en schuiten betaalden een stuiver schutgeld. Alle open schepen een halve stuiver en de schuiten zonder roer vier penningen. De sluiswachter werd geïnstrueerd alle schippers gelijk te behandelen. Het verschil in tarief tussen overdekte en open schepen hield meer dan honderd jaar stand. In 1789 vroeg de sluiswachter toestemming om voor alle schepen een stuiver te mogen rekenen. Er waren namelijk slimme schippers, die hun afgedekte vaartuig net voor de sluis open maakten om zo voor half geld de sluis te passeren. In 1790 werd daarom het sluisgeld gelijkgetrokken.

Schippers in soorten en maten

In de 15e eeuw kwam de beurtvaart op. Deze ontstond het eerst in havenplaatsen waar geregelde toevoer van vracht was. Van beurtvaart was sprake wanneer twee steden het onderlinge vervoer van goederen en personen regelden. Ze verleenden daarbij aan een aantal schippers het monopolie. Het was dan voor andere schippers verboden om diezelfde diensten aan te bieden. Omdat de schippers om de beurt voeren, kreeg zo'n dienst al snel de naam 'beurtveer'.

De beurtschippers waren zelf verantwoordelijk voor het vervoer. De stedelijke overheid kon niet aansprakelijk worden gesteld voor verliezen. Toch hadden de schippers een redelijk bestaan. Meestal woonden hun gezinnen aan de wal. Vaak organiseerden de beurtschippers zich in een schippersgilde en daarmee een gesloten groep die optrad tegen vreemde schippers. Ze vervoerden personen, stukgoederen, zoals zakken, kratten en vaten met allerlei inhoud, en bulkgoederen zoals hout, zand, grind en meel voor kooplieden en fabrikanten in de steden. Beurtschippers namen ook brieven mee.

De beurtvaartroute uit Utrecht naar Leiden begon aan de Oudegracht ter hoogte van het huidige hoofdpostkantoor. Toen de scheepvaart toenam, verlegden de schippers het beginpunt naar het Leidseveer bij de Catharijnepoort. Beurtschippers over de Leidse Rijn hadden een losplaats bij de Meernbrug in De Meern en achter het gemeentehuis in Harmelen. Van Utrecht tot Woerden konden schepen op deze route niet groter zijn

Een beurtschip uit Woerden passeert de Haanwijkersluis.

□ COLLECTIE CARL SIEGERT, HARMELEN.

Het Leidseveer in Utrecht, beginpunt van de beurtvaart in de richting van Leiden.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL.

dan de kleinste sluis, de Haanwijkersluis in Harmelen. De bevaarbaarheid beperkte zich tot een schip met een lengte van 17,5 meter, een breedte van 3 meter, een diepgang van 1,3 meter die kon verminderen bij lage waterstanden en een hoogte van 2,1 meter. Pas vanaf Woerden waren grotere schepen mogelijk.

Behalve de beurtvaart was er van oudsher de wilde vaart. De schippers van de wilde vaart vormden een kleine groep met kleine schepen en een laag inkomen, omdat ze moesten opboksen tegen de beurtschippers. Ze konden alleen vracht laden buiten de beurtvaartroutes om. Hun families woonden meestal op het schip. Ze vervoerden alle vracht die ze konden laden.

Daarnaast ontstond nog een derde groep schippers: de eigenhandelschippers. Dit waren handelaren die hun waar zelf naar de markt of hun klanten brachten. Voorbeelden daarvan zijn de turfschippers en aardappelschippers die de producten van hun eigen land zelf verkochten. Zo voer nog tot midden 20e eeuw wekelijks een schipper met vee uit Harmelen naar de Utrechtse veemarkt. De eigenhandelschippers voeren met allerlei typen schepen al naar gelang het soort lading dat ze vervoerden of het traject dat ze aflegden.

In de 19e en 20e eeuw kwamen er schippers, die in dienst van een bepaald bedrijf voeren zoals de dakpannen- en steenfabrieken in Woerden. Ook de veevoederbedrijven in Woerden en Harmelen hadden schippers in dienst, evenals sommige tuinderijen in de omgeving.

Twee schepen in Leidse Rijn bij De Meern, 1954.

COLLECTIE HISTORISCHE VERENIGING VLEUTEN, DE MEERN, HAARZUILENS.

De trekschuit bij het Leidse Veerhuis in 1869. Op de achtergrond molen De Kat aan de Vleutenseweg. Uit: Katholieke Illustratie, 1870.

HET UTRECHTS ARCHIEF, COLLECTIE BEELDMATERIAAL.

18 uur op weg naar Leiden

Het vervoer van personen via de beurtvaart was relatief goedkoop. In 1660 kostte het reizen met een beurtschip gemiddeld twee penningen per kilometer. Deze prijs bleef lange tijd ongeveer gelijk. Het reizen met een beurtschip vergde wel veel geduld. Op de dienst tussen Leiden en Utrecht vertrokken iedere dag twee zeilschepen in beide richtingen. Via de Oude Rijn deden zij over de 57 kilometer lange reis maar liefst 14 tot 18 uur, afhankelijk van de wind. Dat betekende op zijn best een snelheid van vier kilometer per uur. Er konden ongeveer twintig personen meevaren.

Zeilschepen waren onberekenbaar als het om de duur van de reis ging. In de smalle Rijn kon je bij ongunstige wind niet zeilen, omdat je niet kon laveren. Daardoor ontstond er in de 17e eeuw een nieuwe vorm van vervoer: de trekschuit. De trekschuit was een lang, smal schip met een korte mast, waaraan een lijn was vastgemaakt die naar het paard op het jaagpad leidde. Er waren drie mensen in dienst: de schipper aan het roer, een jager op de wal die het paard leidde en ervoor zorgde dat de lijn strak gespannen bleef, zodat het schip mooi door het water gleed, en een knecht voor allerhande andere klusjes. In ondiepe wateren was dit een ideaal vervoermiddel.

In 1661, tegelijk met de verbreding van de Leidse Rijn, legden de steden Utrecht en Leiden een jaagpad aan langs de Oude Rijn voor de trekvaart. Dit was meteen een groot succes. In het eerste halfjaar van zijn bestaan werden 11.344 personen vervoerd. De schipper kon de snelheid met dit type schip opvoeren tot zeven kilometer per uur waardoor de reis nog slechts acht uur duurde. In 1744 deed de vliegende schuit zijn intrede. Dit was een normale trekschuit die werd getrokken door twee paarden waardoor de snelheid opliep tot tien à elf kilometer per uur. Een extra paard kostte zes stuivers extra. De eerste trekschuiten waren niet erg comfortabel. Ze waren overtrokken met zeildoek. Na 1700 kwamen er trekschuiten met een dichte roef met raampjes en een dak waar acht personen in konden. Daarvóór was het een open gedeelte met zeildoeken dak voor 24 tot 30 passagiers.

De scheepvaart wordt verdrongen door het autoverkeer. Op de brug passeert een veeauto terwijl in de Leidse Rijn nog een schip ligt afgemeerd.

□ COLLECTIE HISTORISCHE VERENIGING VLEUTEN, DE MEERN, HAARZUILENS.

Einde doorgaande scheepvaart

Hoewel de scheepvaart door de komst van de spoorwegen aan het eind van de 19e eeuw sterk terugliep, maakten rond 1900 nog 12.000 scheepjes gebruik van de Rijn tussen Woerden en Utrecht. Daarna liep dit aantal verder terug. In 1925 telde de sluiswachter bij de Haanwijkersluis nog slechts 3.763 vaarbewegingen, waarvan 1.806 richting Woerden en 1.957 richting Utrecht. In 1932 was de scheepvaart op de Oude Rijn door de crisis en het opkomende autoverkeer zover teruggelopen dat de inkomsten uit de sluisgelden bij lange na niet de pachtsom benaderden, die de sluiswachter betaalde voor het huis en de sluis. Door de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal, in gebruik genomen in 1952, liep het scheepvaartverkeer op de Leidse Rijn nog verder terug. In 1947 nam de Provincie het beheer van de sluizen over. De vaarroute op de Leidse Rijn werd verbeterd vooral nadat die op het Amsterdam-Rijnkanaal ging afwateren. Hierdoor konden de sluis aan de Stadsdam in 1951 en die aan de Heldam in 1960 worden afgebroken. Door de aanleg van een nieuw afwateringssysteem op het Amsterdam-Rijnkanaal in de jaren 80 werd de Leidse Rijn een doodlopende weg vanuit Woerden. Hierdoor is de doorgaande scheepvaart geheel verdwenen.

Bronnen

Blijdenstijn, Ronald, *Tastbare tijd, Cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht* (Amsterdam 2005).

Brugman, Jan, Hans Buiter en Kaj van Vliet, *Markten in Utrecht, van de vroege middeleeuwen tot nu* (Utrecht 1995).

Bruijn, M.W.J. de, e.a. (red.), *Ach Lieve Tijd. Dertien eeuwen Utrecht en de Utrechters* (Zwolle 1984).

Dekker, C., 'Afwatering en scheepvaart ten westen van de stad Utrecht tot de 14e eeuw', in: J.B. Berns e.a. (red.), *Feestbundel aangeboden aan prof.dr. D.P. Blok ter gelegenheid van zijn 65e verjaardag en zijn afscheid als hoogleraar in de nederzettingsgeschiedenis in verband met de plaatsnaamkunde aan de Universiteit van Amsterdam* (Hilversum 1990) 60-75.

Helvoort, C.J.A. van, *De Oude Rijn als Vaarwater, voordracht gehouden voor de Kamer van Koophandel en Fabrieken te Woerden* (Woerden 1917).

Ittersum, F.A.R.A. Baron van, *Het waterschap Heycop genaamd De Lange Vliet* (Utrecht 1901).

Keijzer, T.P., *Nederlandsche Schippers-almanak voor het jaar 1935. Jaarboekje der Schippersvereeniging "Schuttevaêr"* (Assen 1935).

Nokkert, M., A.C. Aarts en H.L. Wynia, *Vroegmiddeleeuwse bewoning langs de A2,* Basisrapportage Archeologie 26 (Utrecht, 2009).

Reeskamp, J.H.E., *Reizen en Pleisteren* (Zaltbommel 1965).

Rooijen, J.F. van, 'De Haanwijkersluis te Harmelen', in: *Tijdschrift Heemtijdinghen, orgaan van de Stichts-Hollandse Historische Vereniging* 39 (2003) 57-69.

Smit, Kees, 'Alcuin kreeg een bord pap in Utrecht aan de Rijn', in:*Tijdschrift Oud-Utrecht* 72 (1999) 67-69.

Stoppelenburg, Nettie, 'De trekschuit', in: *Tijdschrift GM Kwadraat* 9 (2009) 28-31.

Storm van Leeuwen, J.A., *Van Oude Rijn tot Leidse Rijn. De afwatering van de gronden in en rondom Vleuten-De Meern in de loop der tijden.* Speciale uitgave van de Historische Vereniging Vleuten, De Meern, Haarzuilens (De Meern 1985).

Verrips, Jojada, *Als het tij verloopt, over binnenschippers en hun bonden 1898-1975* (Amsterdam 1991).

Op een kaart uit 1599 wordt het dorp 'Vlueten' vermeld, dat bestaat uit enkele boerderijen, vooral ten noorden (rechts) van de Vleutense Wetering.

HET UTRECHTS ARCHIEF | COLLECTIE BEELDMATERIAAL.

Oude kernen in een nieuwe stad

Over verleden en toekomst van Vleuten, De Meern en Haarzuilens

Tot de nieuwe Utrechtse wijk Leidsche Rijn behoren drie oude dorpen: Vleuten, De Meern en Haarzuilens. Van hun vroegste geschiedenis is weinig bekend. Is er voor de oude kernen een nieuwe toekomst weggelegd?

In 1954 ontstond door samenvoeging van de gemeente Haarzuilens en gedeelten van de gemeenten Vleuten, Veldhuizen en Oudenrijn één gemeente: Vleuten-De Meern. Al na ruim 50 jaar, op 1 januari 2001, hield deze gemeente op te bestaan en werden de 35 km² van haar grondgebied en de 19.430 inwoners overgeheveld naar de gemeente Utrecht, die nu 99 km² beslaat. Al een tiental jaren voor deze samenvoeging, die voor de bewoners aanvoelde als 'annexatie', begon de gemeente Vleuten-De Meern met grootschalige woningbouw in de uitgestrekte weide- en tuinbouwgebieden. Utrecht zette de bouwplannen voort en onder de naam Leidsche Rijn ontstond een uitgebreide Vinex-wijk waarvan de bouw de komende jaren zal worden afgerond.

Margreet Staal - Spekman
Oud-docent ROC Utrecht en inwoner van Haarzuilens.

Gezicht op het dorp Vleuten met op de achtergrond de toren van N.H. kerk. Gravure door H. Spilman, 2e helft 18e eeuw.

HET UTRECHTS ARCHIEF | COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Vleuten: agrarisch karakter

Aan het einde van de Middeleeuwen telde Vleuten niet meer dan 30 tot 40 huizen, voornamelijk boerderijen en enkele arbeiderswoningen, De Meern had er slechts tien aan de noordkant van de Leidse Rijn en Haarzuilens niet veel meer. Buiten deze dorpen lagen nog hier en daar boerderijen, kastelen en ridderhofsteden.

Vleuten wordt voor het eerst als 'Floeten' vermeld in het *Liber sancti Adalberti* (1130-1161) en vervolgens als 'Flutene' in een oorkonde uit 1164. De eerste vermelding van een kerk in Vleuten dateert uit 1224 en de eerste kaart waarop Vleuten is getekend uit 1599. Volgens die kaart bestond Vleuten uit één straat: de Dorpsstraat. Die is er nu nog, al is de ligging in de loop der tijden veranderd. Gegevens van later datum betreffen voornamelijk akten van koop en verkoop van hoeven en grond. Het agrarische karakter komt ook naar voren in enkele getekende dorpsgezichten uit de tweede helft van de 18e eeuw.

Door het dorp loopt de Vleutense Wetering, een vroegere loop van de Oude Rijn. Na het verbreden van de Leidse Rijn (1665) werd dit water belangrijk voor de trekvaart tussen Utrecht en Leiden, waardoor er meer bedrijvigheid kwam en de welvaart groeide. Maar de groei van Vleuten bleef beperkt en de ambachtslieden maakten vooral producten voor de plaatselijke bevolking. Het buitengebied bestond uit boomgaarden en akkerbouwlanden; de lager gelegen delen werden gebruikt als weiland. Toen in 1885 een katholieke kerk mocht worden gebouwd, ruim drie eeuwen na de Reformatie, breidde het dorp zich uit tot aan de kerk met pastorie en kosterswoning, die buiten de toenmalige dorpskern lagen. Ook de bouw van station Vleuten (1881) verhoogde de aantrekkelijkheid als woonplaats.

Belangrijk voor Vleuten (maar ook voor De Meern) was de verplaatsing van de tuinbouw uit Utrecht naar het gebied ten westen van de stad, dus naar het grondgebied van Vleuten en De Meern. Deze (gedwongen) verhuizing vond plaats nadat de Utrechtse tuinbouw, die buiten de grachten en de singels in de 'buitengerechten' plaatsvond, tussen 1880 en 1920 ruimte moest maken voor woningbouw in de stad. Westlandse tuinders die zich later voegden bij hun Utrechtse beroepsbroeders introduceerden de teelt in kassen. Zo'n honderd jaar later moesten de 90 tuinders weer 'verkassen' om plaats te maken voor de Vinex-wijk Leidsche Rijn.

Anno 2011 ligt Vleuten ingeklemd tussen moderne hoogbouw. Gelukkig zijn er nog historische gebouwen: de kerk uit de 12e eeuw met het onlangs gerenoveerde kerkhof, de ernaast gelegen Broederschapshuisjes uit de 15e eeuw, ooit armenwoningen en nu documentatiecentrum van de Historische Vereniging en daartegenover De Brouwerij, waar vanaf de 15e tot in de 18e eeuw bier gebrouwen werd. Deze Brouwerij is nu een restaurant. Buiten het dorp is nog een restant te zien van Ridderhofstad Den Ham, bekend als de Hamtoren. Deze is dominant aanwezig westelijk van Vleuten, buiten de dorpskern en is goed te zien vanuit de treinen naar en van Utrecht. Van andere hofsteden, zoals Den Engh, Hof ter Weyde, Huis te Vleuten en Bottestein zijn hooguit restanten onder het maaiveld over.

Haarzuilens: brinkdorp bij kasteel

Over de oorsprong van het dorp Haarzuilens, net als het kasteel oorspronkelijk De Haar geheten, is niets met zekerheid bekend. De oudste vermelding van het kasteel dateert uit 1391 en de naam Haarzuilens is waarschijnlijk terug te voeren tot de families De Haar en Van Zuijlen, bewoners van kasteel De Haar in 1440. Net als Vleuten is Haarzuilens op een hoogte gebouwd, de uiterste westhoek van de stroomrug van de Oude Rijn. De naam 'De Haar' duidt daarop; taalkundig komt dit woord van het Saksische 'hara' dat staat voor: hooggelegen, woeste grond.

Het kasteel is meermalen verwoest en weer opgebouwd. Vanaf ongeveer 1650 takelde het af en in de 19e eeuw was er niet veel meer dan een ruïne van over. Het dorp bleef bestaan, maar groeide nauwelijks. Op de kadastrale kaart van 1832 is het kasteel te zien met daarnaast de dorpskerk (basis voor de huidige kapel) en iets ten zuidoosten het dorp

Optocht in 1925 op de Meerndijk te Meern (toen gemeente Oudenrijn) ter gelegenheid van de viering van het Oranjefeest, gezien vanaf de Rijksstraatweg.

HET UTRECHTS ARCHIEF | COLLECTIE BEELDMATERIAAL

met ongeveer twintig huizen rond een brink. Verspreid liggen nog wat boerderijen en kleine arbeiderswoningen, het totale aantal woningen van Haarzuilens bedroeg toen 44.
In 1890 erfde Etienne Gustave Frederic van Zuijlen van Nyevelt van De Haar het kasteel. Hij was getrouwd met Hélène, barones de Rothschild. Zij besloten de ruïne die het kasteel toen was, te herbouwen. Pierre Cuijpers, architect van onder andere veel neogotische kerken, en zijn zoon Jos kregen de opdracht tot restauratie van kasteel De Haar en de bijbehorende dorpskerk. Rond het kasteel moest een parklandschap gecreëerd worden, waarin voor het oorspronkelijke dorp geen plaats was. Dat zou afgebroken worden en een stuk verderop moest een nieuw 'oud' dorp verrijzen. Voor de aanleg van park, moestuinen en het nieuwe dorp werden naast Pierre Cuypers de tuin- en landschapsarchitecten Leonard Springer en Henri Copijn benaderd. Basis voor de uitvoering werd uiteindelijk - na veel vijven en zessen - een gezamenlijk plan van Cuypers en Copijn. De uitwerking van het dorp gebeurde door Jos Cuypers die zich vooral liet leiden door de ideeën van Copijn.
Het nieuwe Haarzuilens kreeg een 'middeleeuws' karakter. Het dorp werd omgracht, kreeg - net als het oude Haarzuilens - een brink en de gebouwen werden voorzien van luiken en soms andere versieringen in rood en wit, de kleuren van het wapen van de familie Van Zuijlen van Nyevelt. Rond de Brink kwamen wat winkels en een smederij. In 1902 liet de baron er een school bij zetten en later volgden nog enkele woonhuizen tussen de bestaande bebouwing. Buiten deze dorpskern verrezen tussen 1905 en 1910 enkele arbeiderswoningen, langs de Ockhuizerweg en in de Wethouder de Greeflaan. In de jaren 50 kwamen er aan de noordkant van het dorp nog ongeveer twintig woningen bij. Het zou tot 1980 duren voor er nieuwe huizen gebouwd mochten worden die de vergrijzing van de bevolking moesten tegengaan. Er werden twaalf premiekoopwoningen en enkele woningwetwoningen neergezet aan de rand van het dorp, in de Alexandralaan, genoemd naar de oudste dochter van de toenmalige baron, die geliefd was bij de Haarse bevolking.

Het kasteel en het park zijn rijksmonument. Sinds 2000 worden de landerijen van kasteel De Haar beheerd door Natuurmonumenten. Daartoe droeg de baron niet alleen het kasteel, de tuinen en het park over, maar ook een groot deel van de boerderijen met de bijbehorende landbouwgrond, weilanden en boomgaarden en de grond van veel particuliere woningbezitters.
Het door verzakking bedreigde kasteel en het park zijn met behulp van fondsen en forse overheidssubsidies gerestaureerd en op 15 juni van dit jaar heropend. Haarzuilens en omgeving moeten recreatiegebied worden voor de nieuwe bewoners 'tussen A2 en A12', een soort Amelisweerd voor Leidsche Rijn. Om de natuurontwikkeling te bevorderen, is een aantal boeren uitgekocht. Die waren niet allemaal even blij dat ze hun woon- en werklocatie moesten verlaten. En bewoners van de overige panden vrezen de dag dat hun door Natuurmonumenten van de baron overgenomen erfpachtcontract afloopt. Hen wacht dan waarschijnlijk een veelvoud aan te betalen erfpachtgelden.

De Meern: nooit zelfstandig

De naam De Meern is volgens het toponymisch standaardwerk van Künzel en anderen terug te voeren op de aanwezigheid van een waterloop ('marne' of 'merne'). De oudste vermelding ('versus Marre prope Rhenum') dateert uit 1173.
Anders dan Vleuten en Haarzuilens is De Meern nooit een zelfstandige gemeente geweest en heeft het nooit een centrum, bijvoorbeeld in de vorm van een centraal plein of brink, gekend. Een kaart uit de 18e eeuw toont een soort 'lintdorp' langs een wetering. De buurtschap De Meern voldeed wel aan de voorwaarden om 'dorp' te mogen heten. Er was niet alleen sprake van een hooggelegen gebied en de aanwezigheid van water, maar ook van één geheel van woningen, bedrijfjes en een kerk. Al vóór 1480 stond er een kapel waar nu de hervormde kerk staat. De bewoners voelden zich ook dorpelingen. Toch was De Meern verdeeld over de gemeenten Vleuten, Oudenrijn en Veldhuizen.
Tot 1954 hoorde het gebied ten noorden van de Leidse Rijn tot de gemeente Vleuten. Het gebied ten zuiden ervan was

De toren van de Nederlandse Hervormde kerk in Vleuten-De Meern met links de voorgevel van een Broederschapshuisje. Ansichtkaart Wortel, Boekhandel G. JosPé, 1e helft jaren 80.

HET UTRECHTS ARCHIEF | COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Luchtfoto van Haarzuilens uit het oosten met in het midden de Brinkstraat en de Brink. Fotodienst HUA, 2001.

HET UTRECHTS ARCHIEF | COLLECTIE BEELDMATERIAAL

verdeeld over twee gemeenten: het deel ten westen van de Achtkantenmolenvliet (die langs de Meerndijk loopt) behoorde tot Veldhuizen, het deel ten oosten daarvan tot aan de Utrechtse stadsmuren hoorde bij Oudenrijn. Na het ontstaan van de gemeente Vleuten-De Meern in 1954 werd de bebouwing rond de Meernbrug, zowel ten noorden als ten zuiden van de Leidse Rijn eindelijk samengevoegd tot het dorp De Meern. De gemeente Vleuten-De Meern telde daarom drie kernen:Vleuten, De Meern en Haarzuilens.
De Meern is tegenwoordig bekender dan ooit tevoren door de vondst van restanten van een Romeins castellum, badhuis en een *vicus* (dorp buiten het castellum). Iets verderop troffen archeologen delen van een Romeinse haven en van de Limes aan (Romeinse weg). Op de plaats van het Romeinse fort moet over enkele jaren een 'eigentijds activiteitencentrum' Castellum Hoge Woerd verrijzen, compleet met poortgebouwen, bewandelbare muren, een archeologiemuseum en een theater. Daardoor kan De Meern een toeristische trekpleister worden.

Oude kernen in nieuwe stad

De samenvoeging van Vleuten-De Meern met Utrecht ten behoeve van de Vinex-wijk Leidsche Rijn heeft grote gevolgen gehad. Vele bewoners van Vleuten, De Meern en Haarzuilens stonden zeker niet te juichen bij de grootschalige veranderingen in hun woongebied. Anno 2011 lijkt Vleuten al veel van zijn dorpse karakter verloren te hebben en naar het weinige eigene van De Meern is het zoeken te midden van de omringende bebouwing van Leidsche Rijn. Haarzuilens heeft weliswaar een gerestaureerd kasteel en park, maar de vraag is of het oorspronkelijke karakter gehandhaafd kan worden met de grootschalige evenementen die ongetwijfeld nodig zijn om voldoende inkomsten te verwerven. Het zal ook aan de 80.000 bewoners van de Vinex-wijk zijn om de nieuwe stad en oude kernen leefbaar te houden.

Dorpsbewoners Haarzuilens voor de winkel in manifacturen (Brink 4). Ansichtkaart, ca 1900 - 1905.

HET UTRECHTS ARCHIEF | COLLECTIE BEELDMATERIAAL

Bronnen

Künzel, R.E., e.a., *Lexicon van Nederlandse toponiemen tot 1200* (Amsterdam 1989).
Leest-Brand, H. van der, *Een eeuw tuinbouw in Vleuten en De Meern* (Vleuten 2003).
Loeff, Karel, 'Haarzuilens, dorp uit de schaduw van het kasteel', in: *Bulletin KNOB* 1996, nr.2/3, 54-66.
Luijt, JanJaap, *van Vicus tot Vinex. Een geschiedenis van Vleuten, De Meern en Haarzuilens* (Vleuten 2011).
Onze gemeente 1 (1964), nr.1 (Vleuten-De Meern, oktober 1964).
Wtewaall, Otto, *Vleuten-De Meern: geschiedenis en historische bebouwing* (Zeist 1994).

Barricade (2009) van Fernando Sánchez Castillo.

FOTO ANNA VAN KOOIJ

Kunst in Leidsche Rijn

De bewoners van Leidsche Rijn kan het de afgelopen jaren niet ontgaan zijn dat beeldende kunst en kunstenaars een belangrijke rol hebben gekregen bij de invulling van de nieuwe wijk. Het aanbod van kunstprojecten is breed en gevarieerd: er verschenen objecten van diverse (inter)nationale kunstenaars, er kwamen tijdelijke door kunstenaars ontworpen gebouwtjes die in gebruik werden genomen als tentoonstellings- en ontmoetingsruimte, maar ook logeerde schrijver Arnon Grunberg een aantal dagen op verschillende adressen in de wijk en deed daar verslag van.

Bettina van Santen

Architectuurhistoricus bij team Erfgoed gemeente Utrecht.

In 1997 stelde de gemeente Utrecht geld ter beschikking voor het ontwikkelen van een kunstprogramma voor de nieuwe wijk. Een speciale werkgroep onder leiding van Peter Kuenzli maakte in opdracht van Culturele Zaken en de Stichting Kunst en Openbare Ruimte (SKOR) een scenario voor dit kunstplan en noemde het *Beyond Leidsche Rijn*, de Vinex-opgave voor de kunst. Het woord Beyond ontleende men aan een quote van architect Rem Koolhaas: 'For each project there is a beyond.' Onder de titel Beyond vonden tussen 2002 en 2010 talloze manifestaties, kunstprojecten en tentoonstellingen plaats. De deelnemende kunstenaars zochten naar relaties tussen kunst, het landschap, de nieuwe wijk en de mensen die er kwamen wonen.

Tijdelijk en permanent

Een bijzonder onderdeel waren de vele tijdelijke gebouwen die kunstenaars (en architecten) lieten verrijzen in Leidsche Rijn: de *parasites*. Dit programma ging in 2003 van start met de buitententoonstelling *Parasite Paradise*. 25 door internationale kunstenaars en architecten ontworpen gebouwtjes vormden met elkaar een tijdelijk dorp met spannende functies als een mobiele bioscoop, een uitschuifbaar kantoor en een stapelbare camping. Na de tentoonstelling werden parasites in de wijk geplaatst, waar ze een functie gingen vervullen waarin in het nieuwe stadsdeel nog niet voorzien was. Kunstenaar Stanley Brouwn werd uitgenodigd om een kunstenaarshuis te ontwerpen.

Stanley Brouwn / Bertus Mulder, Het Gebouw (2005).

FOTO MISHA DE RIDDER

Brouwn werkt met een aparte maatvoering, namelijk die van zijn eigen voet: de Stanley Brouwn voet (26 centimeter). Hij ontwierp een gebouw bestaande uit twee over elkaar heen liggende volumes, zonder enige ondersteuning. De uitvoering van dit ontwerp leek te gecompliceerd, totdat Brouwn gekoppeld werd aan architect Bertus Mulder. Mulder is vooral bekend als kenner en restaurateur van het werk van Gerrit Rietveld. De samenwerking leverde in 2005 *Het Gebouw* op, dat als tentoonstellingsruimte een vaste plek kreeg in het Leidsche Rijn Centrum.

Parasite Paradise, tentoonstelling 2003

FOTO RALPH KÄMENA.

Beeldenpark

Ter afsluiting van Beyond kregen in 2009 acht kunstenaars het verzoek om werk te leveren voor het Beeldenpark Leidsche Rijn. Daarbij riep het kunstwerk van Fernando Sánchez Castillo nogal verschillende reacties op. Hij creëerde een levensgrote barrière van auto's, autobanden, scooters en dergelijke, in brons gegoten. Sommige bewoners meenden geconfronteerd te worden met een auto-ongeluk. Castillo refereerde echter aan de barrières die in 1968 bij de studentenopstanden werden opgeworpen. Zijn werk is een monument voor alle verzetshaarden en opstanden en daarmee bedoeld als een monument voor de democratie en juist anno 2011 weer verrassend actueel.

Na afloop van de zeven jaar zijn niet alle kunstwerken nog te aanschouwen in Leidsche Rijn. Veel werken waren tijdelijk en hebben alleen hun documentatie achtergelaten. Het hele project Beyond is daarom gebundeld in de publicatie *Beyond Leidsche Rijn. Kunst als strategie bij verstedelijking* (NAi Uitgevers). Maar natuurlijk kunnen bewoners en andere geïnteresseerden een wandeling maken door het beeldenpark. Deze wandelroute is te vinden op www.leidscherijn.nl (zie onder: downloads) of te verkrijgen bij het informatiecentrum Leidsche Rijn.

In veel van de ons omringende landen bestaat al langere tijd aandacht voor de archeologie van de Tweede Wereldoorlog. Het begin van deze oorlog ligt ruim 70 jaar achter ons en het aantal veteranen en ooggetuigen wordt snel kleiner. Hierdoor groeit ook onder historici en archeologen in ons land het besef dat het bodemarchief een schat aan informatie kan opleveren over de oorlogsjaren.

Jeroen van der Kamp
Archeoloog bij Team Erfgoed gemeente Utrecht.

Alle illustraties bij dit artikel zijn - tenzij anders aangegeven - afkomstig van Team Erfgoed van de Gemeente Utrecht.

Een Junkers 88
FOTO WWW.ASISBIZ.COM/JU-88.HTML

Een Duitse bommenwerper uit de bodem van Leidsche Rijn

Foto van de neergestorte Junkers 88, afgedrukt in de avondeditie van het Utrechtsch Dagblad van 10 mei 1940. Voor zover bekend is het de enige foto van het neergestorte toestel.

In veel opzichten is deze informatie anders van aard dan de historische bronnen en ooggetuigenverslagen, en vormt ze een waardevolle aanvulling. Ondertussen verdwijnen er echter als gevolg van de grootschalige bodemverstoring in ons land dagelijks delen van dit bijzondere bodemarchief. Er komt in de Nederlandse archeologie de laatste jaren dan ook steeds meer aandacht voor onderzoek naar overblijfselen uit de Tweede Wereldoorlog, zoals loopgraven, bunkers en vliegtuigwrakken. Utrechtse archeologen waren in de zomer van 2010 betrokken bij de berging van een Duitse bommenwerper, die in mei 1940 werd neergeschoten boven Leidsche Rijn. Na jarenlang onderzoek naar IJzertijdnederzettingen, Romeinse wachttorens en middeleeuwse boerderijen bleek dit onderzoek voor de Utrechtse archeologen een verrassende kennismaking met een nieuw soort archeologie.

Consternatie op 10 mei

In de nacht van donderdag 9 mei op vrijdag 10 mei 1940 lag gemobiliseerd soldaat Gerrit Bax te slapen op de zolder van een boerderij aan de Galecopperdijk.[1] Enkele maanden eerder was hij ingedeeld bij de luchtafweer, waarna hij terechtkwam bij de 11e Batterij Luchtdoelartillerie ten westen van de stad Utrecht. Die nacht werd hij onverwachts gewekt door schoten. Duitse vliegtuigen bleken het Nederlandse luchtruim binnen gevlogen te zijn op weg om vliegvelden in het westen van ons land te bombarderen. De mannen van de 11e Batterij kwamen snel in actie en binnen enkele tellen brachten Bax en zijn medesoldaten, nog in hun nachtgoed en op klompen, granaten van de schuur van de boerderij naar hun even verderop opgestelde kanonnen. Nu kwam het erop aan. In de voorafgaande maanden had hij weliswaar veel met het kanon geoefend, maar hij had daarbij niet één keer daadwerkelijk een granaat mogen afvuren. Daar zou snel verandering in komen...

Brandende bommenwerper

Rond 10 uur die ochtend vlogen nabij Oudenrijn ten westen van Utrecht weer enkele Duitse bommenwerpers al schietend laag in zuidelijke richting. Ze waren opgestegen in Oldenburg en waren vermoedelijk onderweg naar vliegveld Waalhaven ten zuiden van Rotterdam. Eén van de toestellen, een Junkers 88, werd door twee Nederlandse mitrailleurspelotons ten noorden van de spoorlijn Utrecht - Vleuten onder vuur genomen en raakte daarbij flink beschadigd. Het gevechtsrapport van het 45e peloton vermeldt: 'Een vliegtuig dat neergeschoten is bij de Hommel heeft zeer laag over onze opstelling gevlogen en teruggeschoten. Toen het zich verwijderde, zagen wij een groot stuk van het richtingroer naar beneden vallen.'[2] Twee van de vier bemanningsleden sprongen uit het onbestuurbaar geworden toestel, maar slechts de boordschutter zag kans zijn parachute op tijd te openen. Op datzelfde moment werd het vliegtuig opgemerkt door Bax en zijn collega's, die kort na elkaar drie granaten afvuurden. De eerste twee misten doel, maar de laatste trof de bommenwerper in de cockpit.

Op datzelfde moment was in de Katholieke kerk te Oudenrijn de uitvaartdienst voor de overleden pastoor Boelens net begonnen. De in paniek naar buiten rennende kerkgangers zagen het toestel al brandend laag over de kerk scheren 'onder het uitwerpen van projectielen en het afgeven van mitrailleurvuur', waarna het even verderop neerstortte in het weiland van boer Buijs, waarbij het een diepe krater sloeg. De overige twee bemanningsleden lieten hierbij het leven. De zoon van boer Buijs zag het wrak nog lange tijd branden en hoorde daarbij regelmatig de knallen van boordmunitie die tot ontploffing kwam in de

Plaatje van een 'sauerstoffdruckmesser', vervaardigd in juni 1939.

hitte van het vuur. Diezelfde dag namen Nederlandse soldaten de gewonde boordschutter gevangen en begroeven ze de drie omgekomen bemanningsleden. Na de Nederlandse capitulatie op 14 mei voerde de Duitse bezetter de in het weiland verspreid liggende delen van het vliegtuig af en gooide de boerenzoon de inslagkrater dicht. De wrakdelen onderin dit diepe gat werden hierdoor aan het zicht onttrokken en bleven 70 jaar onaangeroerd in de bodem liggen. Al die tijd wist bijna niemand van het bestaan van het toestel af.

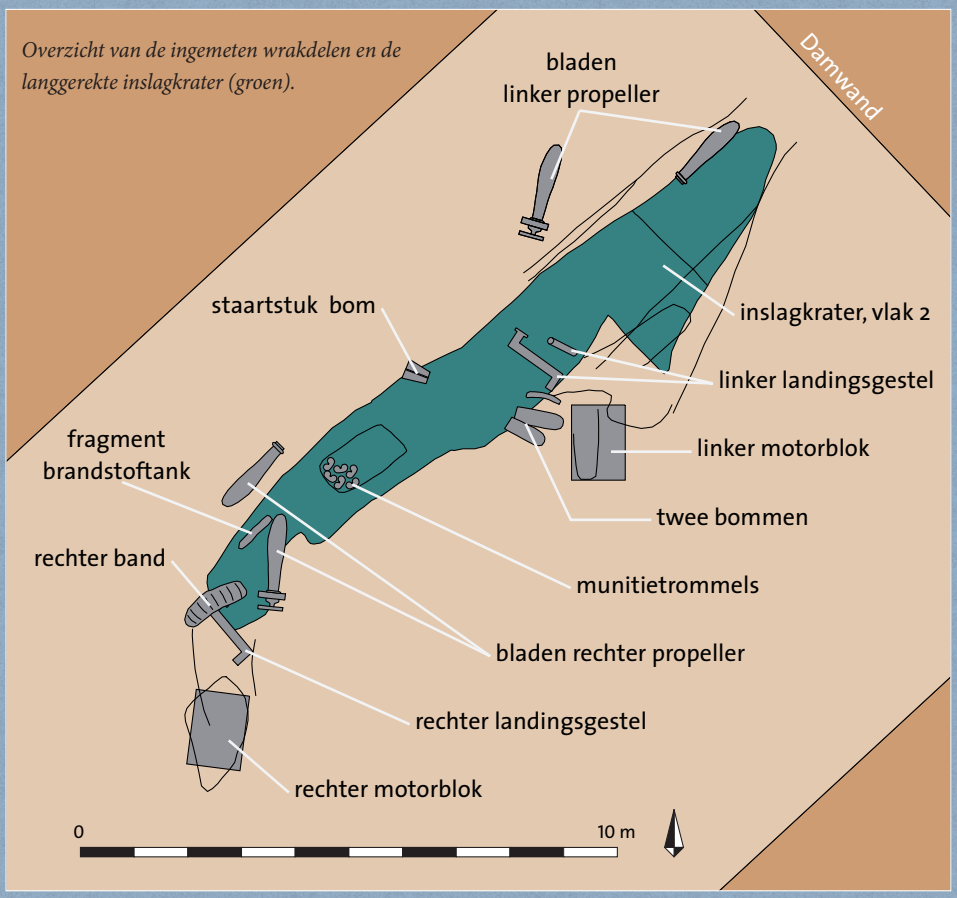
Bemanning in cockpit van een Junkers 88

FOTO WWW.ASISBIZ.COM/JU-88.HTML

70 jaar na de crash

In 2001 stelde de inmiddels hoogbejaarde boerenzoon Buijs de gemeente op de hoogte van de aanwezigheid van het vliegtuigwrak, waarvan de locatie voor de oplettende waarnemer nog steeds zichtbaar was als een ondiepe kuil in het weiland. Voorjaar 2010 werd het noodzakelijk het wrak van de Junkers te bergen in verband met de veiligheid tijdens en na de aanleg van sportpark Rijnvliet. Op de ochtend van 10 mei 2010 - dus op de dag af 70 jaar na de crash - begonnen medewerkers van de Vliegtuigbergingsdienst van het Ministerie van Defensie met de berging van de bommenwerper. Zoals gebruikelijk bestond hun doel uit het verwijderen van de wrakdelen, het afgraven van de vervuilde bodem, het bergen van eventueel aanwezige menselijke resten en het opsporen van niet-gesprongen explosieven. Voor de tweede keer in de geschiedenis van de Nederlandse archeologie werd deze vliegtuigberging begeleid door archeologen. Zij hadden tot taak de wrakdelen te documenteren en zoveel mogelijk gegevens vast te leggen. Zou dit nieuwe informatie opleveren en tot nieuwe inzichten leiden? Klopten de gegevens uit de historische bronnen en waren de ooggetuigenverslagen betrouwbaar?

Voorafgaand aan de bergingswerkzaamheden hebben twee Utrechtse archeologen in opdracht van het Projectbureau Leidsche Rijn een gebied van 60 bij 120 meter rondom het wrak met metaaldetectoren onderzocht, waarbij ruim 800 kleine wrakdeeltjes werden opgespoord en verzameld in vakken van 10 bij 10 meter. Het merendeel hiervan bleek afkomstig uit de cockpit en bestond uit raamstijlen, plexiglas, olieleidingen, elektrische kabels, stekkers en kogelhulzen. Ondanks dat de aangetroffen fragmenten in de meeste gevallen slechts enkele centimeters groot waren, leverden ze een schat aan informatie over het vliegtuig en de gebeurtenissen op 10 mei 1940 op. Zo bleek bijvoorbeeld uit enkele machineplaatjes met tekst en de namen van fabrikanten al snel dat het inderdaad ging om een toestel van Duitse herkomst. Het fragment van een Junkers-naamplaatje en enkele onderdelen met een nummer dat begon met '88', maakten duidelijk dat het een Junkers 88 betrof. Dat het om een toestel uit het begin van de oorlog ging, kon worden afgeleid uit de productiejaren, die vermeld stonden op de aangetroffen boordmunitie en op het typeplaatje van een zuurstofdrukmeter. Gesmolten wrakdelen en ontplofte boordmunitie van de drie machinegeweren rondom het wrak bevestigden het verhaal van boerenzoon Buijs, die het toestel had zien branden en explosies had gehoord. De spreiding van de



Overzicht van de ingemeten wrakdelen en de langgerekte inslagkrater (groen).

Verschillende aangetroffen wrakstukken, van rechtsboven met de klok mee: a. een van de twee gevonden motorblokken; b. door de crash sterk verbogen propellerblad; c. twee zuurstofflessen, die zich vermoedelijk in de cockpit bevonden; d. een munitietrommel met 8 mm patronen van één van drie machinegeweren; e. het hoofdonderdeel van het linker landingsgestel met aan de onderzijde brandsporen; f. het staartstuk van één van de 250 kilo wegende bommen. De vinnen zorgen voor een stabiele val.

fragmenten bevestigde het verhaal van soldaat Bax dat de bommenwerper in zuidelijke richting vloog.

Het detectieonderzoek leverde bovendien nog een belangrijk nieuw inzicht op, namelijk dat een vliegtuigwraklocatie aanzienlijk groter kan zijn dan het gebied dat normaal gesproken tijdens een berging wordt onderzocht. De honderden kleine delen van de versplinterde cockpit waren tot meer dan 90 meter ten zuiden van het eigenlijke wrak terechtgekomen, terwijl de uiteindelijke berging daarentegen een gebied van slechts 15 bij 20 m besloeg. Uit het detectieonderzoek bleek bovendien dat de vliegtuigonderdelen amper te lijden hadden gehad van hun lange verblijf in de bodem. Als gevolg van de vochtige kleigrond zijn ze zeer goed geconserveerd en zijn ze in veel gevallen nog voorzien van verfresten. Zelfs enkele leren riempjes met gespen, vermoedelijk onderdeel van de persoonlijke uitrusting van één van de bemanningsleden, blijken na een periode van 70 jaar in perfecte staat te verkeren.

Wrakdelen en potloodstrepen

Vanwege de grote kans op het aantreffen van niet-geëxplodeerde vliegtuigbommen ging de zeven dagen durende vliegtuigberging gepaard met strenge veiligheidsmaatregelen, wat het archeologisch onderzoek beperkte. Bovendien mochten de archeologen het bergingswerk zo min mogelijk verstoren of vertragen. De archeologische waarnemingen werden daarom gedaan op momenten dat de bergingsploeg niet aan het werk was, dat wil zeggen tijdens de pauzes en voorafgaand en na afloop van de werkdag. Uiteindelijk hebben de archeologen op 20 momenten waarnemingen aan het wrak kunnen uitvoeren, waarbij desondanks een schat aan informatie werd gedocumenteerd.

Na het verwijderen van de bovengrond was een 14 meter lange en 2 meter brede inslagkrater zichtbaar, die was ontstaan op het moment dat de bommenwerper zich in de klei boorde. Uit de smalle en langgerekte vorm van de krater kon worden afgeleid dat het landingsgestel nog was ingeklapt, wat doet vermoeden dat de piloot al door de granaatinslag in de lucht was gewond of gedood. Onderin de inslagkrater, die een diepte van zo'n 2,5 meter had, bleek een massief pakket van verwrongen en versplinterde wrakdelen aanwezig te zijn. De archeologen hebben de ligging van de meest herkenbare delen gedocumenteerd, waaronder die van de twee motoren, vier propellerbladen, het rechter- en linkerlandingsgestel, de rechterband, diverse munitietrommels, fragmenten van brandstoftanks, de twee 250 kilo zware bommen van onder de linkervleugel en een bomstaart. De voorzijde van het toestel bleek nog grotendeels in 'anatomisch verband' in de bodem aanwezig te zijn.

Alle aangetroffen wrakdelen waren afkomstig uit de cockpit, de vleugels of hadden aan de vleugels bevestigd gezeten. Van de staart en de romp werd niets aangetroffen en die moeten dus door de Duitse bezetter zijn afgevoerd. Het zwartgeblakerde linkerlandingsgestel bevestigt de verhalen van de ooggetuigen, die de bommenwerper al brandend naar beneden hadden

Toenmalig soldaat Gerrit Bax (tweede van rechts) krijgt tijdens zijn bezoek uitleg over de berging.

zien komen. Een deel van de uitzonderlijk goed geconserveerde wrakdelen bleek nog voorzien te zijn van met verf aangebrachte serienummers en zelfs potloodstrepen van de fabrieksarbeiders. Tussen de grote wrakdelen werden tal van kleine objecten aangetroffen, veelal afkomstig uit de cockpit: een accu van de boordradio's, twee zuurstofflessen, een alarmpistool, een groot stuk leer (mogelijk de bekleding van de pilotenstoel) en zelfs een houten handvat van één van de bedieningshendels.

Niet alleen de gevonden wrakdelen leverden informatie op, ook de ontbrekende stukken vertellen een verhaal. Met name de afwezigheid van de twee bommen die onder de rechter vleugel gehangen moeten hebben, wekte verbazing. Piloten werpen normaal gesproken hun rechter- en linkerbommen evenredig af, om de stabiliteit van hun toestel niet negatief te beïnvloeden. Kennelijk heeft de vliegtuigbemanning na de granaatinslag geprobeerd het gewicht van hun vliegtuig te verminderen door hun bommen te dumpen en zo de kans op een succesvolle noodlanding te vergroten. Misschien waren de twee rechterbommen de 'projectielen' die de kerkgangers uit het toestel zagen vallen. Waarschijnlijk echter was het toestel door de voltreffer te beschadigd en weigerde het afwerpmechanisme van de twee linkerbommen. Uit de vorm van de inslagkrater en de ligging van de wrakdelen bleek dan ook dat de bommenwerper inderdaad uit balans was en met zijn linkervleugel als eerste de grond raakte. Zouden de twee bemanningsleden die na de eerste mitrailleurbeschieting niet uit het toestel waren gesprongen, de crash overleefd hebben wanneer het ze gelukt was ook de linkerbommen te dumpen? We zullen het nooit weten...

Bijzonder bezoek

De berging kende een bijzonder moment met het bezoek van de inmiddels 95-jarige soldaat Bax, die 70 jaar na dato kwam opnemen wat het resultaat was van de door hem afgevuurde kanonschoten. Hiervan is een filmpje gemaakt, te vinden op internet.[3] Samen met het historisch onderzoek naar de crash en de bijzondere resultaten van de archeologische begeleiding van de berging vormt het verhaal van Bax een waardevolle toevoeging aan de geschiedschrijving van Leidsche Rijn. De archeologen hebben hun resultaten beschreven in een rapport.[4] Zo'n twintig wrakdelen zijn na afloop van de berging als bruikleen overgedragen aan de gemeente en zullen in de toekomst worden tentoongesteld. Momenteel wordt er nagedacht over de mogelijkheid om op het terrein van sportpark Rijnvliet - en op de exacte locatie van de crash - door middel van een kunstwerk deze bijzondere gebeurtenis in de geschiedenis van Leidsche Rijn te markeren.

Noten

1 Dit archeologische onderzoek was niet mogelijk geweest zonder de inzet van Kees Rasch van de Historische Vereniging Vleuten, De Meern, Haarzuilens. Hij verzamelde en onderzocht de afgelopen jaren alle beschikbare historische bronnen over de Junkers en maakte voorafgaand aan de berging een uitgebreide historische reconstructie van de gebeurtenissen op 10 mei 1940.
2 NIHM, Gevechtsrapporten, meidagen 1940, Toegang 409, Inv.nr. 446100.
3 www.ducreations.nl.
4 www.utrecht.nl/cultuurhistorie.

Literatuur

Brongers, E.H., *De oorlog in mei '40* (Utrecht/Antwerpen 1969).
Brongers,E.H., *Inventarisatie uit diverse bronnen van in de meidagen van 1940 tijdens of door de strijd in Nederland neergeschoten of vernielde Duitse vliegtuigen, weergegeven per provincie of gebied* (z.p. 2005).
Holyoak, V., en J. Schofield, *Military Aircraft Crash Sites. Archaeological guidance on their significance and future management* (Swindon 2002).
Kamp, J.S. van der, en M. Hendriksen, *Een Duits vliegtuiggraf uit de eerste oorlogsuren. Archeologische begeleiding van de berging van een Junkers 88 in Leidsche Rijn (Utrecht)*, Basisrapportage Archeologie 28 (Utrecht 2010).
Kok, R., 'Oorlogsverleden op de schop. De noodzaak van archeologie van de Tweede Wereldoorlog', in: *Archeobrief* 13 (2009) nr.2, 13-21.
Rasch, C.W.M., 'Vliegtuigen die tijdens de oorlog 1940-1945 zijn neergestort in Oudenrijn en Haarzuilen (1)', in: *Kwartaalblad van de Historische Vereniging Vleuten, De Meern, Haarzuilens* 27 (2007) nr. 3, 76-78.
Rasch, C.W.M. 'Het neerschieten van een Duits vliegtuig in Oudenrijn in 1940', in: *Kwartaalblad van de Historische Vereniging Vleuten, De Meern, Haarzuilens* 30 (2010) nr.2, 13-19.
Weal, J., *Ju 88 Kampfgeschwader on the Western Front* (Oxford 2000).
Weiss, F., *Studie Luftkrieg über Holland 10-15 Mai 1940* (z.p., z.j.).

Bettina van Santen
Architectuurhistoricus bij team Erfgoed gemeente Utrecht en redactielid van dit tijdschrift.

Het Huize Voorn en de Stadsdambrug, ergens tussen 1948 en 1953.

□ HET UTRECHTS ARCHIEF | COLLECTIE BEELDMATERIAAL.

De familie Van Seumeren op Park Voorn

1n 1951 betrok de familie Van Seumeren Huize Voorn aan de Zandweg en sindsdien heeft ze er ononderbroken gewoond. Pas recentelijk is het hoofdhuis verbouwd en geschikt gemaakt als gastenverblijf van FC Utrecht, maar er wonen nog steeds Van Seumerens op het landgoed. Het huis blijft voor hen onlosmakelijk verbonden met de verhalen over het steeds groter wordende gezin en het eveneens uitdijende bedrijf van vader Jan van Seumeren. Een interview met Henneke, Dorothy en Genie van Seumeren over hun ouders en het wonen op park Voorn.

Huize Voorn (ook wel Huis te Voorn) was eigendom van jonkheer Barchman Wuytiers toen grootvader J.F. (Frans) van Seumeren het in 1951 kocht. Het verhaal wil dat hij het kocht voor zijn zoon Jan, die in Canada zat om hangars te slopen en niet terug wilde keren. Het grote huis zou hem terug moeten lokken naar Nederland. Op dat moment woonde Jan met zijn echtgenote Toos Jongerius en vier kinderen nog in een jarendertigwoning in de Broerestraat in Utrecht (vlakbij de Gerardus Majellakerk). Aanvankelijk had grootvader van Seumeren plannen om de ruïne achter in het bos - waarvan alleen de 17e-eeuwse duiventorens nog overeind stonden - te herbouwen.[1] Aan de hand van opgravingen[2]

Het gezin in ca 1957. Van links naar rechts: staand Jan, Dorothy, vader Jan, Bernadette en Henneke; zittend Birgitta, moeder Toos met Genie op schoot, Raphael, Rolanda en Frans. Rusela en Roderik zijn nog niet geboren.

□ COLLECTIE FAMILIE VAN SEUMEREN.

werden gedetailleerde reconstructietekeningen gemaakt en de stenen en kruiwagens stonden al klaar op het landgoed, toen hij in 1954 overleed.

Klompen en overalls

Het lokkertje voor diens zoon had echter wel zijn uitwerking gehad en het gezin vertrok in 1951 naar het landhuis aan de Zandweg. Blijkbaar was het vertrek vanuit Utrecht naar de Meern[3] voor Jan van Seumeren een teken dat ze daadwerkelijk een landelijker leven gingen leiden. 'Wij meisjes hadden in de Broerestraat nog hoeden en fluwelen kraagjes. Maar na de verhuizing nam Pa ons mee naar de klompenwinkel en kregen we klompen en overalls, voor de zondag met een Nederlands vlaggetje. We gingen ook niet meer met vakantie. Pa zei: je hebt nu Park Voorn en dus hoef je niet meer op vakantie.'

Jan en Toos van Seumeren met hun groeiende gezin werden niet de enige bewoners van Huis Voorn. Het gezin betrok de bovenverdieping en beneden kwamen Jans zus en zwager wonen: Thea en Rene Stassen. Dubbele bewoning en intensief gebruik van het huis zouden constanten worden. Het boterde echter niet helemaal tussen de families en Rene keerde met zijn gezin terug naar zijn geboortegrond Limburg.[4]

Na de watersnoodramp in Zeeland in 1953 had grootvader Van Seumeren ook al een gezin met veertien kinderen tijdelijk onderdak geboden op de Vliethoeve, het ouderlijk huis van Bonpapa en Bommamma van Seumeren. Voor het werk kwam de Zeeuwse familie naar Park Voorn. Helaas had deze boerenfamilie, die niet zoveel van groenten en fruit wist, de grote moestuin achter het huis kapot gespoten. Dat laatste was erg vervelend, want juist in die eerste jaren werd de moestuin intensief gebruikt.

Al snel kwamen er ook enige dieren. 'Vader dacht dat hij boer was geworden. Hij nam twee koeien, maar hij had er eigenlijk helemaal geen verstand van.' Toch stond er elke morgen een melkbusje bij de hek. Een van de meisjes in de huishouding was zelfs speciaal uitgekozen, omdat ze kon melken. Maar de koeien bleken geen succes en na de koeien volgden schapen en uiteindelijk kwamen er paarden. Het houden van paarden was wel succesvol, met name de dochters kregen dressuur- en springles. Ook de Voornruiters, opgericht na de oorlog door Wijnand van Engelen, reden in het bos bij park Voorn en zouden dat nog jaren blijven doen.

Natte lakens

De eerste herinneringen van de oudste kinderen aan het huis betreffen vooral het hoge bruggetje (de Stadsdambrug) en de weinig bebouwing in de omgeving. 'Er woonden vooral boeren, zoals Van Eck, Koen van Soest en aan de overkant de deftige Basten Batenburg, allemaal in een klein buurtje rond de Stadsdambrug. Toen we er wilden gaan wonen, had het huis al een tijdje leeggestaan en zaten er allemaal wilde katten. Vader heeft toen al die katten afgeschoten en per ongeluk ook de kat van Koen van Soest.'

De familie was aanvankelijk niet echt op De Meern georiënteerd. De oudste kinderen gingen nog gewoon in Utrecht naar de katholieke Antoniusschool in de J.P. Coenstraat, want de school in de Meern vond vader van Seumeren niet goed genoeg. Ook ging de familie in Utrecht ter kerke, niet naar de familiekerk Gerardus Majella, maar juist naar de Antoniuskerk in de Kanaalstraat. 'Moeder was een dochter van Jan Jongerius en die familie was van oudsher intensief betrokken bij de Antoniuskerk. Maar Bonpapa van Seumeren en Opa Jan Jongerius beconcurreerden elkaar in alles en omdat Jan Jongerius zoveel deed voor de Antonius, stak Frans van Seumeren veel geld in de Gerardus Majella. De familie van Seumeren was dus met die kerk verbonden, maar tussen vader en bonpapa boterde het niet zo goed en daarom gingen wij uit principe naar de Antoniuskerk. Na afloop reden we dan met het hele gezin - uiteindelijk kwamen er elf kinderen - in de grote auto terug naar huis, de jongens in de kofferbak. Met Pasen na de kerk, moesten wij allemaal buiten wachten. Pa ging het huis in en zette het Halleluja van Handel keihard op en onder dat Halleluja moesten wij het huis in lopen.'

Het huis Voorn zelf was in de herinnering van de oudste dochters aanvankelijk vooral ongezellig, maar dat kwam wellicht ook, omdat moeder een obsessie voor schoonmaken had. 'We mochten niet binnen naar het toilet, want dan werd de gang vuil. We moesten buiten plassen, gewoon bij de bomen. En elke dag werd het beddengoed afgehaald en gewassen en kwam dan diezelfde dag weer op je bed. De lakens waren altijd kletsnat, want ze nam niet de tijd om het beddengoed te drogen. Je mocht ook niet op bed liggen lezen, dat controleerde ze streng. En in de vakanties moest je meehelpen schoonmaken, elke dag weer.'

Verenigde Utrechtse IJzerhandel

Grootvader van Seumeren had meerdere bedrijven opgericht die zich onder andere bezig hielden met 'oud' en 'nieuw' ijzer en hij bracht zijn zonen allemaal in een van die bedrijven onder. Zoon Jan werd directeur van de VUY, de Verenigde Utrechtse IJzerhandel. Hij kocht vooral oude schepen op om te slopen en na de oorlog waren dat veelal Victory-schepen, tijdens de Tweede Wereldoorlog door Amerikaanse scheepwerven gebouwd ter vervanging van door Duitse U-boten getorpedeerde oorlogsschepen.[5]

Allerlei maatschappijen namen deze vrachtschepen na 1945 over en stoten ze weer af als ze versleten raakten. Van Seumeren kocht ze op en sloopte ze op de werf van de VUY aan het Merwedekanaal. Dat was spannend werk, want de opbrengst van een schip was van te voren een gok. 'Pa rekende dan uit op de achterkant van een sigarendoosje wat hij moest bieden. Zat er veel koper in - maar dat kon je van tevoren niet echt zien, bijvoorbeeld de schroeven -, dan had hij het goed gedaan.'

Die liefde voor de schepen werd ook zichtbaar in de schilderijen die hij van bijna elk schip liet maken door kunstenaar Harrie Sterk.[6] Deze schilderijen hingen door het hele huis. Maar er waren nog tal van andere tastbare herinneringen aan de schepen in het huis aanwezig. 'Zo'n kapitein zat op de laatste vaart van dat schip en dat was best emotioneel. Vader kreeg dan spullen mee, stoelen, bedden, tafeltjes. Stond ons huis weer vol, niets paste bij elkaar.' De kinderen mochten soms ook mee. 'Dan gingen we er naar toe met een sleepboot van Muller en klommen aan boord. En vaak kreeg je dan ook wat, een kapiteinsstoel, of een kapiteinspet.' Naast schepen sloopte Van Seumeren ook hele treinstellen op de werf. 'Die gingen dan gewoon in de fik en met dat materiaal van de stoelen van die tijd gaf dat een enorme vieze rook. De was van de bewoners aan de Cartesiusweg werd er zwart van.'[7]

Het park met een van de 17e-eeuwse duiventorens, ca 2000.

FOTO TEAM ERFGOED, GEMEENTE UTRECHT.

Van links naar rechts: Dorothy, Frans, moeder Toos, Henneke en Rolanda, Park Voorn 1952.

COLLECTIE FAMILIE VAN SEUMEREN.

Het Spaanse avontuur

In 1963 werd de VUY verkocht aan Hoogovens[8], zonder medeweten van Jan van Seumeren. Na 25 jaar directeur te zijn geweest, kreeg hij een mededirecteur naast zich en dat werkte niet. Jan besloot uit het bedrijf te stappen. Hij kreeg tien jaar salaris mee en een concurrentiebeding: hij mocht binnen een bepaalde afstand geen nieuw sloopbedrijf opstarten. Hij kreeg het toen in zijn hoofd in Spanje een sloopbedrijf te beginnen en rond 1964/65 vetrok hij met vrouw en de jongste kinderen in de auto naar het eiland La Toja in Galicië.

Oudste dochter Henneke - 19 jaar - kreeg de verantwoordelijkheid voor

Huize Voorn gezien vanaf de Stadsdambrug, ca. 2000.

FOTO TEAM ERFGOED, GEMEENTE UTRECHT.

de achterblijvers, onder wie haar zus Rolanda en broer Frans 'toen de moeilijkste van het stel en allebei helemaal in de flower power'. Het bleek een onmogelijke klus. Eén keer per week mocht ze *f* 200,- ophalen in Utrecht op het kantoor op de Vleutensevaart, het hoofdkantoor. 'En dan was het op vrijdagavond feest. Dan kwamen alle vrienden en dekten we de eetkamer met het mooiste servies en kookten we voor iedereen. Maar omdat iedereen wel iemand meenam, werd dat een hele stoet mensen. De rest van de week aten we dan alleen nog maar pannenkoeken.' Toen heeroom Wim (Wim Jongerius) een keer onverwachts langskwam en een onbekende jongeman zag stofzuigen ('mijn vriend was blijven slapen') schreef hij een boze brief aan moeder Toos en wees haar op haar verantwoordelijkheden. De ouders kwamen terug, maar waarschijnlijk waren ze dat toch al van plan omdat het Spaanse avontuur mislukt was.

Hijskranen in het bos

Jan van Seumeren had in Spanje hard gewerkt om een bedrijf op te zetten en oprecht gemeend dat het hem zou gaan lukken. De meeste vergunningen waren geregeld en een kade gehuurd, maar uiteindelijk kreeg hij niet voldoende krediet van de Spaanse banken. Bijzonder teleurgesteld keerde hij met vrouw en de jongste kinderen naar Nederland terug.

Op aanraden van broer Roedy van Seumeren kocht Jan in 1966 van zijn laatste geld een kraan. Roedy had zelf een transportbedrijf en meende dat er toekomst in dit werk zat. Met de uitbreiding van het kranenpark groeiden echter ook de groeiende financiele zorgen om het grote gezin en het huis en landgoed Voorn. Het landgoed was onderpand en in die jaren hing er een continue dreiging dat het huis verkocht zou moeten worden. De spanning had een grote invloed op Toos. 'Moeder was erg slim en ze had heel goed in de gaten hoe het er voor stond. Vader was een echt Jantje lacht, Jantje huilt. En dus deelde hij direct de tegenslagen met haar, maar als het dan weer goed ging hoorde ze dat niet altijd. Zij heeft zich enorm zorgen gemaakt in die tijd.'

De eerste hijskranen werden geparkeerd in het bos, ook al mocht dat officieel niet. De masten lagen naast het pad. Om de kranen binnen te krijgen, werd het monumentale hek - stiekem - in tweeën gezaagd, zodat het in zijn geheel opengedraaid kon worden. In het beginnende bedrijf werd iedereen ingeschakeld. Jan haalde het werk binnen en deed de uitvoering en zijn echtgenote bediende aanvankelijk de telefoon met de klanten, hoewel ze geen enkele ervaring had. 'Moeder heeft toen stiekem een ander kraanbedrijf opgebeld om te vragen hoe ze het moest doen'. Ook zorgde ze altijd voor lekkere hapjes voor het perso-

Succesvolle ondernemers

J.F. van Seumeren stichtte elf bedrijven, waaronder de Vereenigde Utrechtsche IJzerhandel, de N.V. Nederlandsche Wagensproei Maatschappij, N.V. Teerbedrijf Uithoorn, N.V. Reederij Theodora, N.V. Tankrederij J.A. van Seumeren en de N.V. IJzerwerf.

In 1966 richtte zijn zoon Jan 'Van Seumeren Kraanbedrijf' (SKB) op, later omgedoopt in Van Seumeren Holland BV. Zijn zoons Jan en Frans kwamen in het bedrijf en in 1974 werd zoon Frans directeur. Het bedrijf groeide in de jaren 80 uit tot één van de grootste leveranciers van hijsdiensten in de Benelux. Vanaf 1985 breidde Van Seumeren Holland uit met vestigingen in Europa en daarna over de gehele wereld. In 2000 nam Van Seumeren het internationale transportbedrijf Mammoet over en fuseerde beide bedrijven tot een nieuw mammoetbedrijf met negentien vestigingen over de hele wereld maar met het huisadres in De Meern (later werd dat Schiedam). In 2001 schreven de broers Frans en Jan van Seumeren geschiedenis met de berging van de Russische kernonderzeeër de Koersk. In 2005 stopte Frans van Seumeren en nam jongste broer Roderik het van hem over, tot in 2011 de familie geheel uit Mammoet stapt. In 2008 werd Frans van Seumeren eigenaar van FC Utrecht.

Eén van de scheepsschilderijen door Harrie Sterk.

□ COLLECTIE FAMILIE VAN SEUMEREN.

Jan van Seumeren op de werf van de Verenigde Utrechtse IJzerhandel, begin jaren 50.

□ COLLECTIE FAMILIE VAN SEUMEREN.

neel en bracht 's avonds nog koffie en soep naar de kraanmachinisten. Zonen Frans en Jan werden tijdelijk van school gehaald en ook Dorothy werd ingeschakeld op kantoor. Werk en gezin liepen dwars door elkaar heen. 'Op een keer werd er wat veranderd in een werkschema en moesten vader en moeder samen op de weg een kraan tegenhouden. Gingen ze een nacht op de A2 staan om de kraan op te wachten.'

Kantoor aan huis

Het duurde even voordat het bedrijf succesvol werd. 'Vader had twee linkerhanden, hij kon zelf niet met een kraan overweg en had hoogtevrees. Maar de jongens Jan en Frans waren veel handiger en hadden er echt gevoel voor.' Het huis werd ondertussen steeds intensiever gebruikt als kantoor. 'Aanvankelijk zat het personeel op de begane grond. Was vader het zat dat er teveel mensen in één ruimte zaten, dan liet hij een deur maken, dwars door een muur mét behang heen en dan had hij er weer een kantoorruimte bij. Toen de hele benedenverdieping in gebruik was, kwam er dan toch een houten noodgebouw in Jutfaas.' Na verloop van tijd werd ook dit te klein en zou het bedrijf verplaatst worden naar een terrein op Strijkviertel. 'Vader was altijd heel zuinig en wilde daar geen nieuw kantoor neerzetten, dus het houten gebouw werd overgeplaatst naar Strijkviertel.' Tijdens de verhuizing van het houten kantoorgebouw kwam het kantoorpersoneel tijdelijk op Huize Voorn te zitten. Toen dat houten gebouw plaats moest maken voor een stenen kantoor, werd het kantoorpersoneel tijdelijk wéér in Huize Voorn gestationeerd. 'Het was opnieuw die zuinigheid van pa, die vond dat het kantoor wel op de benedenverdieping kon. Maar ondertussen hadden we wel dertig man personeel en ze zaten overal, ook in de salon.'

Broeder Johannes

De spanningen van al die jaren en de komst van weer een groot kantoor aan huis werd uiteindelijk Toos van Seumeren-Jongerius teveel. Ze werd zwaar overspannen, zelfs psychotisch en is nooit meer beter geworden. Jarenlang is ze in huis verpleegd door haar man en dochters Genie en Rusela. 'Vader zei: nu ben ik broeder Johannes geworden en kom ik vast in de hemel. Alles wat ik vroeger fout heb gedaan, kan ik nu goed maken.' Hij deed allerlei boodschappen voor haar, maar dat vond hij niet erg. 'Dan reed hij in zijn Jaguar vier of vijf keer per dag naar het dorp De Meern. Daar had hij allerlei stekkies, vriendinnen. De een knipte zijn haar, bij de ander ging hij een kopje thee drinken en hij nam altijd cadeautjes voor ze mee.'
Financieel waren het veel betere tijden en het bedrijf draaide goed onder leiding van zijn zoons. Maar echt stoppen met werken kon Jan Sr. niet en dat

Kraanwagen op Park Voorn in verband met werkzaamheden daar, ca 1980. Naast de wagen Genie, Rusela en vader Jan van Seumeren .

□ COLLECTIE FAMILIE VAN SEUMEREN.

leverde ook veel spanningen op. 'Als pa op de zaak kwam, ging de deur van het directiekantoor vaak dicht. Hij was erg doof, ving dingen op en trok vaak verkeerde conclusies. Dan kwam hij bij zijn dochter Henneke op haar kantoor in de registers van Lloyds kijken - schepen bleven zijn belangstelling hebben - en dan hoorde hij me iets over de telefoon zeggen, dat hem niet beviel of wat hij niet goed verstond en dan ging hij er rustig doorheen schreeuwen.' Dankzij de goede financiële tijden kon er thuis voldoende particuliere hulp ingeschakeld worden. Voor de dochters sprongen er in al die jaren twee uit: Amina en Jannie. Jannie was eigenlijk als naaister aan huis gekomen, maar zij hielp al snel bij alles in de huishouding en bracht vooral orde in het huis: 'als Jannie er was, werd mama rustig.'

In 1999 overleed Jan van Seumeren. Zijn begrafenis in de Meern staat de familie nog levendig voor de geest. De zoons hadden met de - gevulde - kist geoefend op het landgoed. Hulp Armina goot uitgebreid eau de cologne over de kist met de wens 'dat je maar lekker mag ruiken'. Daarna werd de kist met paard en (omgebouwde) wagen en koetsier Wijnand van Engelen door De Meern naar de begraafplaats gereden. Twee jaar later in 2002 overleed ook Toos van Seumeren.

Verdwenen onder de snelweg

Toen de eerste plannen voor de grote nieuwbouwwijk Leidsche Rijn werden gepresenteerd, was vader Jan nog in leven en toog hij samen met enkele kinderen naar de eerste voorlichtingsbijeenkomst met stedenbouwkundige Riek Bakker. 'Daar stond een grote maquette van het hele plan... maar zonder ons huis. Dat was helemaal verdwenen onder de verbrede A2.' Vader Jan zat er niet mee, die maakte al direct plannen om het huis en landgoed te verkopen en iets nieuws te bouwen aan de Vecht. Uiteindelijk zijn huis en het landgoed - beide een rijksmonument - wel gespaard, zij het dat een deel van het landgoed wel verdwenen is onder de snelweg.

Van de elf kinderen wonen nu nog twee dochters op het landgoed, maar niet meer in het grote huis. Dat is recentelijk verbouwd tot gastenverblijf voor FC Utrecht. De familie woont nu in wat eens de bijgebouwen waren langs de oprijlaan en binnenkort komt er nog een nieuw woonhuis aan de oprijlaan bij. Het lot van Huize Voorn en de familie Van Seumeren lijkt echter onlosmakelijk met elkaar verbonden te blijven. Park en huis zijn niet voor niets door hen gerestaureerd en opgeknapt. Broer Frans zei het onlangs nog: 'als we oud zijn geworden, gaan we met zijn allen weer hier wonen'.

Noten

1 Het kasteel werd in de 19e eeuw afgebroken op de twee duiventorens na. Die werden opgenomen in een romantische tuinaanleg en aan de Zandweg werd een groot classicistisch landhuis gebouwd.

2 De opgraving is gedaan door de Rijksdienst voor het Bodemkundig Onderzoek en de opgravingstekeningen zijn gemaakt door W. Stooker.

3 Officieel behoorde dit deel van de Zandweg in die jaren nog tot de gemeente Oudenrijn.

4 Tijdens de oorlog had grootvader Van Seumeren graan opgekocht van de boerderij van de familie Stassen in Limburg. Via dat contact was zoon Rene Stassen na de oorlog in Utrecht diergeneeskunde komen studeren, woonde in huis bij de Van Seumerens en trouwde dochter Thea en werd in het familiebedrijf opgenomen.

5 Evenals de Liberty-schepen.

6 Harrie Sterk (geboren in Harmelen) had zijn kunstopleiding genoten in Amsterdam en enige tijd als kunstschilder gewerkt in Parijs en Antwerpen, voordat hij in 1940 in Vleuten ging wonen en werken. Hij was in zijn vroege periode beïnvloed door Otto van Rees en Charles Eyck.

7 Het bedrijf was gevestigd achter de Cartesiusweg en liep door tot aan het Merwedekanaal waar de werf gelegen was.

8 Na het overlijden van J.F. van Seumeren zijn de aandelen van alle bedrijven willekeurig verdeeld onder de broers en zusters en zijn echtgenote. Rond 1962 werden de aandelen van de VUY aangeboden aan de Hoogovens.

Agenda en berichten

Vereniging

Najaarsledenvergadering
Deze vindt plaats op *donderdag 10 november* om 19.30 uur in Het Utrechts Archief aan de Hamburgerstraat 28, Utrecht. Ontvangst vanaf 19.00 uur. Voor agenda en stukken, zie de bijlage bij dit nummer.

Historisch café
Op *vrijdag 14 oktober* houdt restaurateur Peter Kipp een inleiding over de conservering en de restauratie van papier. Naast het conserveren van papier houdt hij zich bezig met restauratie van maquettes. Tot zijn opdrachtgevers behoren het Centraal Museum, het Nederlands Architectuur Instituut en het Kröller Müller Museum.
11-11-11 is een bijzondere Sint Maartensdag. Op *vrijdag 11 november* plaatst Chris van Deventer Utrechts schutspatroon Sint Maarten in een Europese context. Sinds november 2009 is Utrecht opgenomen in een Europees cultureel verband van Sint Maartensteden. Van Deventer is lid en medeoprichter van het Sint Maartensberaad Utrecht.
Het Historisch Café vindt plaats in het Zaadhuis van het Universiteitsmuseum, ingang via de Eligenstraat 37c. Aanvang 17.00 uur, toegang gratis.

Rondleiding Sint Barbara
Op *dinsdag 25 oktober* vindt om 10 uur een rondleiding plaats op de begraafplaats St. Barbara, in 1875 geopend aan de Prinsesselaan 2 in Utrecht. Gids is Gerard Koning, directeur van St. Barbara, die onder andere zal vertellen over het kerkje en de bijzondere graven van aartsbisschoppen, Dominicanen, oorlogsslachtoffers, zigeuners, voormalig Indiëgangers en Poolse oud-strijders. Zie ook: www.begraafplaats-sintbarbara.nl

FOTO MAURICE VAN LIESHOUT

Opgeven uitsluitend op donderdag 13 oktober bij Ellen Leussink tussen 10.00 en 12.00 uur, (030) 231 96 86 (niet per voicemail).

Excursie Amelisweerd
Op *woensdag 16 november* vindt alsnog om 14 uur een rondleiding plaats in Amelisweerd, nadat de oorspronkelijke geplande excursie op 28 juni afgelast werd vanwege een weeralarm. Joop Spaans, gemeentelijke rentmeester van onder meer het landgoed Amelisweerd is de gids tijdens een ongeveer twee uur durende wandeling.
Startpunt is het theehuis bij het Stayokay hostel (de vroegere Jeugdherberg), te bereiken met bus 41, halte Rhijnauwenselaan. Er is plaats voor maximaal 50 deelnemers. Opgeven uitsluitend vrijdag 3 november tussen 10.00 en 12.00 uur: (030) 233 44 40.

Presentatie jaarboek
Op *zondag 27 november* wordt het *Jaarboek Oud-Utrecht 2011* gepresenteerd in Boerderij Ravenstein op het landgoed Groeneveld in Baarn (Ravensteinselaan 3). Inloop vanaf 15.00 uur, start programma om 15.30 uur. De middag wordt afgesloten met een borrel. Voorafgaand aan de presentatie is het mogelijk om 14.00 uur deel te nemen aan een rondleiding over het landgoed door de boswachter van Staatsbosbeheer.
De boerderij is met het openbaar vervoer slecht bereikbaar. Wie niet met eigen vervoer kan komen, kan zich opgeven voor een pendelbusje vanaf Station Baarn (vertrek 14.45 uur). Aanmelden via 0647 980 928 of door te mailen naar secretariaat@oud-utrecht.nl. Wie deel wil nemen aan de rondleiding kan zich telefonisch opgeven op vrijdag 14 oktober en vrijdag 4 november tussen 10.00 en 12.00 uur bij Menno Wiegman 0647 980 928. Laat dan ook weten of u gebruik wilt maken van het pendelbusje van 13.45 uur.

Andere organisaties

Vierde serie Verleden van Utrecht
Vanaf *zaterdag 8 oktober* zendt RTV Utrecht het vierde en laatste seizoen uit van de serie *Verleden van Utrecht*. Presentatrice Annechien Steenhuizen brengt samen met verschillende re-enactmentgroepen bijzondere momenten uit de Utrechtse geschiedenis tot leven. In tien nieuwe afleveringen komen onderwerpen aan bod als: Rhenen bekende bedevaartplaats dankzij de heilige Cunera, ridders in de 14e eeuw op rooftocht in Montfoort, Trijntje Leemput leidt bestorming van kasteel Vredenburg, Buys Ballot en het KNMI, Henri Wijnmalen als pionier van vliegveld Soesterberg en liefde tijdens de meidagen langs de Grebbelinie.
Verleden van Utrecht wordt uitgezonden op RTV Utrecht vanaf 8 oktober, iedere zaterdag vanaf 07.20 uur. Daarna ieder uur opnieuw tot de volgende ochtend 07.00 uur. Meer informatie of bekijken van gemiste afleveringen op www.verledenvanutrecht.nl.

Colofon

Tweemaandelijks tijdschrift - 84e jaargang nr. 5 / oktober 2011 / ISSN 1380-7137

Deadline agenda nummer 6: 1 november 2011

Een uitgave van de Vereniging Oud-Utrecht, vereniging tot beoefening en verspreiding van de kennis der geschiedenis alsmede het waken over het behoud van het cultureel erfgoed van stad en provincie Utrecht.

Losse nummers prijs: € 5,00. Verkrijgbaar bij Het Utrechts Archief, Hamburgerstraat 28, Broese Stadhuisbrug 5, Bruna Nachtegaalstraat 83, Bruna Zevenwouden 220 en RonDom, Domplein 9.

Redactie Maurice van Lieshout(eindredactie), Leen Dorsman, Elisabeth de Ligt, Marion van Oudheusden, Joyce Pennings, Pierre Rhoen, Bettina van Santen, Kaj van Vliet.
Redactieadres Postbus 131, 3500 AC Utrecht / redactie.tijdschrift@oud-utrecht.nl
Bijdragen Sturen aan de redactie. Aanlevering via e-mail. Maximale omvang is 2.500 woorden incl. noten en literatuuropgave. Auteurs wordt gevraagd zich te houden aan de redactionele richtlijnen, verkrijgbaar via de redactie of in te zien op de website. Illustratiesuggesties zijn zeer welkom.

Ontwerp Jeroen Tirion [BNO], Utrecht **Druk** Roto Smeets GrafiServices

Vereniging Oud-Utrecht - Voorzitter H.A.H.A. (Heins) Willemsen **Secretariaat** Postbus 91, 3500 AB Utrecht / tel: 0647 980 928 / secretariaat@oud-utrecht.nl **Penningmeester** Postbus 91, 3500 AB Utrecht **Ledenadministratie** ING-bank 575 520, Zoetermeer. U kunt zich *opgeven* door te schrijven naar Oud-Utrecht, Leiwater 67, 2715 BB Zoetermeer. *Opzegging* van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden bij de ledenadministratie vóór 1 december. **Contributie** € 30,- per jaar (huisgenootlidmaatschap € 12,50 / jongeren tot 26 en U-pashouders € 17,50 / bedrijven € 50,-).

Leden van wie het e-mailadres nog niet bekend is, wordt verzocht dit door te geven aan ledenadministratie@oud-utrecht.nl.

LISMAN EN LISMAN
BOUW & VASTGOED

Laan van Vollenhove 2925 Zeist • +31 (0) 30 69 5 66 44 • www.lismanenlisman.nl

Het idee is dat we samen de bank zijn.

De Rabobank is een coöperatieve bank en wij geloven dan ook sterk in samenwerking. Daarom hebben wij geen aandeelhouders, maar leden. Als lid kunt u invloed uitoefenen op ons beleid. Zo kunt u zelf producten, activiteiten en diensten bepalen. Samen met ons de bank vormen. Dat is het idee.

Rabobank. Een bank met ideeën.

www.rabobank.nl/utrecht

Rabobank