

Oud@Utrecht

Verkeer en vervoer



Veerhuizen • Postpaarden • Stationsdames • Fietsstraten

Verkeer en vervoer

Het Maliebaanstation bestaat precies 150 jaar en dat viert het Spoorwegmuseum met een tentoonstelling in het stationsgebouw, te zien tot 1 november 2024. Voor de redactie van Tijdschrift Oud-Utrecht vormt dit een aanleiding om het dubbel-dikke themanummer te wijden aan verkeer en vervoer in stad en provincie Utrecht. We hebben het thema dus breder getrokken dan alleen spoorwegen door aandacht te schenken aan vervoer over weg, water en spoor (en zelfs door de lucht). Het tijdsbestek loopt van Romeinse wegen tot hedendaagse fietsstraten.

Als geografisch middelpunt van Nederland lijkt Utrecht een logisch vervoersknooppunt, maar is dat eigenlijk altijd zo geweest? En hoe is Utrecht spoorweghoofdstad geworden? Die vragen behandelt historicus en sociaal geograaf Willem van der Ham in het inleidende artikel. Vroege vormen van openbaar vervoer zoals postkoetsen en trekschuiten komen onder meer aan bod in verhalen over veerhuizen en logementen waar wagenveren vertrokken. In de 20e eeuw volgden meer individuele vervoermiddelen als auto en fiets, die een hoofdrol spelen in het artikel van ANWB-historicus Hans Buiters over de Berekuil.

We willen ook het menselijke aspect van verkeer en vervoer belichten, dat soms ontbreekt in publicaties van en voor liefhebbers van vervoermiddelen. Vandaar bijvoorbeeld een verhaal over werken én wonen rond het Maliebaanstation en een artikel over het 'Stationswerk' op Utrecht CS. Dames vingen daar alleenreizende meisjes op om hen te behoeden voor onheil. Bijzonder is het verhaal over de eerste vrouwelijke buschauffeur van Utrecht - pas in 1979 - met daarin een interview met twee van haar opvolgsters.

Tussen deze artikelen door laten korte stukken de restanten zien die verdwenen vervoermiddelen hebben achtergelaten in het straatbeeld, zoals tramabri's en allerhande spoorweggebouwen. Er is deze zomer zelfs weer een onderdeel te zien van de schipbrug die ooit Vreeswijk met Vianen verbond. De met opheffing bedreigde Verkeerstuin Kanaleneiland, waar kinderen al zestig jaar met verschillende vervoermiddelen kunnen oefenen, mag in dit nummer niet ontbreken. De redactie bedankt alle auteurs voor hun interessante bijdragen.



Colofon

Tijdschrift Oud-Utrecht 97e jaargang nummer 3, juni 2024 / ISSN 1380-7137. Uitgave van de Historische Vereniging Oud-Utrecht, verschijnt zes keer per jaar. Redactie Arjan den Boer (eindredactie), Lisette le Blanc, Elisabeth de Lig, Marion van Oudheusden, Joyce Pennings, Bettina van Santen, Kaj van Vliet. Redactieadres redactie.tijdschrift@oud-utrecht.nl / Postbus 131, 3500 AC Utrecht. Kopij maximale omvang 2500 woorden (inclusief noten en bronnen). Redactierichtlijnen: zie www.oud-utrecht.nl. Publicatierechten van afbeeldingen zijn naar beste intentie geregeld. Wie meent dat zijn of haar rechten niet zijn gerespecteerd wordt verzocht contact op te nemen. Ontwerp Jeroen Tirion BNO, Utrecht. Druk Drukkerij Roelofs BV, Enschede. Verkooppunten losse nummers à € 5,95 (themanummers € 8,95) via www.oud-utrecht.nl/webwinkel en bij Het Utrechts Archief (Hamburgerstraat 28), Centraal Museum (Agnietenstraat 3), Museum Catharijneconvent (Lange Nieuwstraat 38), Utrecht Toerisme (Domplein 9), boekhandel Broese (Oudegracht 112b), De Balthovense Boekhandel (Julianalaan 1) en Ako, Bruna, Primera en Readshop in stad en provincie Utrecht.

Historische vereniging Oud-Utrecht is opgericht in 1923 en wil de kennis van en belangstelling voor Utrechtse geschiedenis, archeologie en monumenten stimuleren en waken over het behoud van het lokale en regionale erfgoed. Voorzitter Dick de Jong. Secretariaat secretariaat@oud-utrecht.nl / Postbus 91, 3500 AB Utrecht. Lidmaatschap Contributie € 42,50 per jaar (huisgenootleden, jongeren tot 26, U-pashouders € 20,- / bedrijven € 60,-). Ledenadministratie Aanmelden of opzeggen (vóór 1 december) via ledenadministratie@oud-utrecht.nl / Zuiderstraat 18a, 3434 BH Nieuwegein. Bank: NL27 INGB 0000 575 520, Nieuwegein. Website www.oud-utrecht.nl

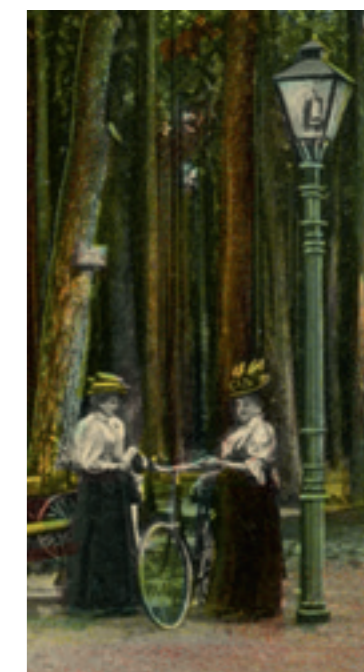
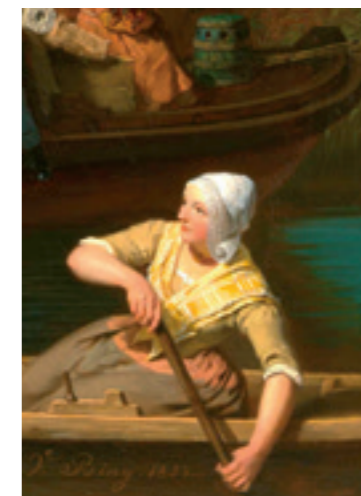


Omslag

Fiets, bokkenkar en paard-en-wagen voor het Maliebaanstation in 1902. Zie pagina 42. SPOORWEGMUSEUM

Inhoud

- 4 Utrecht als knooppunt van infrastructuur
Willem van der Ham
- 9 Romeinse weg, Rijnvliet
Herre Wynia
- 10 Conflicten bij de aanleg van de trekvaart Utrecht-Leiden
Marloes Wellenberg
- 15 De Meern 1, Hoge Woerd
Erik Graafstal
- 16 De veerhuizen van Utrecht
Nettie Stoppelenburg
- 20 Schipbrug Vreeswijk-Vianen
Cisca de Ruiter
- 21 Postpaarden, wagensdiensten en diligences
Kaj van Vliet
- 26 Herberg De Roskam, Houten
Lisette le Blanc
- 27 Abraham Keer en de Utrechtse luchtbol
Peter Sprangers
- 31 Muntbrug, Leidseweg
Kees Volker
- 32 Zeist als vakantieoord dankzij straatweg en spoorrails
Pierre Rhoen
- 36 Halte Bosch en Duin
Pierre Rhoen
- 37 Werken en wonen rond het Maliebaanstation
Arjan den Boer
- 41 Station Woudenberg-Scherpenzeel
Victor Lansink
- 42 Renard-treinen op de Utrechtse wegen
Arjan den Boer
- 46 Tramabri Ledig Erf
Kees Volker
- 47 Stationswerk: opvang van Duitse dienstmeisjes
Joyce Pennings
- 51 Bovenbouwwerkplaats, 2e Daalsedijk
Kees Volker
- 52 De Berekuil, een Utrechts verkeersicoon
Hans Buiters
- 57 Verkeerstuin, Park Transwijk
Bettina van Santen
- 58 De eerste vrouwelijke buschauffeurs
Lisette le Blanc en Joyce Pennings
- 62 Directiekeet Spoorwegwerken, Schutstraat
Rick Companje
- 63 De wording van Utrecht fietsstad
Bettina van Santen
- 67 Kunstwerk ElectroRail, 2e Daalsedijk
Arjan den Boer





Knooppunt Oudenrijn

Utrecht als middelpunt van infrastructuur

Utrecht wordt al snel geassocieerd met infrastructuur. Met welk vervoermiddel ook, je kunt nauwelijks door het land reizen zonder Utrecht te passeren. Is dit zo omdat de stad toevallig in het midden van het land ligt of hebben Utrechtse bestuurders en ondernemers zich er actief voor ingezet? De ontwikkeling van de infrastructuur kan in verband worden gebracht met enkele grote transitieën in de afgelopen duizend jaar. De auteur ontwikkelt momenteel een historisch project met de stichting Wateratelier, waarin vier transitie-momenten worden onderscheiden: 1275, 1562, 1861 en 1932. Een uitgebreidere versie zal verschijnen in een boek over de verandering van Nederland.

Willem van der Ham is historicus en sociaal geograaf. Hij heeft veel gepubliceerd over waterstaat en landschap.

De macht van de natuur

Utrecht lag omstreeks het jaar 1000 niet in het midden maar aan de rand van het gebied dat we nu Nederland noemen. De stad grensde aan een uitgestrekte, vrijwel onbewoonde veenwildernis die omstreeks die tijd veranderde in keurige, door sloten begrensde kavels boerenland met kleine dorpjes en stadjes. Van deze ontwikkeling, bekend als de Grote Ontginning, was de Utrechtse bisschop een van de aanjagers. De ontginners waren zich er aanvankelijk niet van bewust dat deze ontginningen gepaard gingen met aanzienlijke bodemdaling en andere malheur. De zee drong op kwetsbare plekken steeds dieper het land binnen. Hierdoor veranderde de structuur van de Nederlandse delta. De Nederrijn, die zich bij Wijk bij Duurstede opsplijtte in de Lek en de Kromme Rijn, en vervolgens bij Utrecht in de Vecht en Oude Rijn, kreeg door ontbossing en maaiveld-daling een nieuwe benedentak: de Hollandse IJssel. De monding van de Oude Rijn in de Noordzee bij Katwijk verzandde en de waterafvoer via de Kromme Rijn verminderde. Hierdoor nam de bevaarbaarheid sterk af.

- < Verkeersplein Oudenrijn in de jaren vijftig. [BEELDARCHIEF RIJKSWATERSTAAT, WWW.WEGENWIKI.NL](#)
- > De Lek met de Vaartsche Rijn en de IJssel tussen Vianen en IJsselstein. Kaart door Bernard de Roij senior, 1677. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- ▼ De Vecht met een trekschuit bij Breukelen door Jan de Beijer, circa 1750. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

Utrecht werd dus steeds minder goed over water bereikbaar. Dat ging ten koste van de economische positie en zo ook van de macht van Utrecht. Een verbetering was in 1122 de aanleg van de Vaartsche Rijn. De kronkelige Kromme Rijn en de Hollandse IJssel werden afgedamd bij respectievelijk Wijk bij Duurstede en Hoppennesse (in 1285).¹ Terwijl aan oostkant van Utrecht met alle macht werd geprobeerd de stad via het water toegankelijk te houden, moesten er ten noordwesten juist maatregelen worden getroffen om de stad tegen het water te beschermen. De oprukkende Zuiderzee bedreigde Utrecht via het stroomgebied van de Vecht. Om overstromingen tegen te gaan, werden Vecht en Oude Rijn in de 13e eeuw afgedamd en in 1437 werd bij Nigtevecht de Hinderdam opgeworpen. Zowel via de Oude Rijn als via de Vecht was Utrecht de verbinding met zee en het opkomende Holland kwijt.

In de schaduw van de Gouden Eeuw

Eind 16e eeuw verschoof het economisch zwaartepunt definitief naar het westen. De Hollandse steden groeiden en bloeiden, Utrecht verviel in een omgekeerde trend. De Domstad degradeerde tot een stad van



voornamelijk regionale betekenis die door de doorgaande scheepvaart werd vermeden. In de 17e en 18e eeuw werd tot driemaal toe vergeefs geprobeerd een verbinding met de Zuiderzee tot stand te brengen.² Het personenverkeer onderging wel verbetering door de opname van de stad in het netwerk van trekvaarten. Amstel en Vecht werden geschikt gemaakt voor de trekvaart, zodat Utrecht een betere verbinding kreeg met Amsterdam. Over de Vaartsche Rijn konden reizigers per trekschuit naar Vreeswijk reizen en na 1665 zelfs verder naar Gorinchem. Pas in 1664 lukte het om de Oude Rijn in te richten als trekvaart, onder meer door langs de rivier een jaagpad aan te leggen voor de paarden. In het eerste halfjaar maakten al 11.344 reizigers gebruik van deze verbinding.³ Voor de meeste reizigers was de trekschuit echter te duur. Zij namen de benenwagen. Langs de trekvaarten en dijken van de grote rivieren kwam een netwerk tot stand van zandpaden die de Staten van Utrecht voor gezamenlijke rekening exploiteerden. Het onderhoud van de paden was niet alleen goed gereguleerd, ook het gebruik ervan. Op



sommige zandwegen mocht wel worden 'gepeerd' (met paarden getrokken worden) maar op andere was dat strikt verboden, net als het drijven van vee.⁴

Reuzenarbeid rond een oude stad

In dit Nederlandse infrastructurele netwerk vormde Utrecht bij lange na niet het middelpunt. Steden als Amsterdam, Dordrecht, Rotterdam en ook Zwolle lagen gunstiger ten opzichte van de belangrijkste routes van personen- en goederenvervoer. De kansen voor Utrecht keerden toen zich omstreeks 1800 een nieuwe revolutie aandienende in het verkeer en transport. Stoomkracht en het gebruik van ijzerconstructies zorgden voor een transitie in zowel het vervoer over land als over water. Voortaan zou machinale kracht de mobiliteit van mensen en goederen bepalen. Niet alleen de snelheid van verplaatsing nam aanzienlijk toe, ook de omvang ervan. De wereld werd figuurlijk gesproken kleiner. Forse investeringen in nieuwe infrastructuur waren daarvoor wel noodzakelijk. Die kwamen echter niet van het Utrechtse stadsbestuur.

De eerste verbetering over land was de aanleg van straatwegen. In het netwerk dat keizer Napoleon in zijn rijk voor ogen had, was de verbinding Amsterdam-Parijs opgenomen. Napoleon koos voor een tracé dat via Utrecht en Vreeswijk liep. De aanleg van de straatweg van Utrecht naar Apeldoorn kwam voort uit een wens van zijn jongere broer koning Lodewijk Napoleon, die graag op Het Loo vertoefde. Koning Willem I volgde in zijn wegenplannen de Franse aanpak. Tussen Vreeswijk en Vianen kwam een schipbrug te liggen. Over het verkeer daarover moet men zich niet te veel illusies maken: in 1851 maakten slechts veertig rijtuigen per dag er gebruik van.⁵ Kanalenkoning Willem I besefte dat vooral de vaarverbindingen verbetering behoeften als Nederland op het wereldtoneel een sterkere rol wilde spelen. Hij ontvouwde ambitieuze kanalenplannen. Onder druk van zowel Amsterdam als Duitsland verbeterde hij de zogenoemde Keulse Vaart.⁶ Amstel en Vecht werden gekanaliseerd en bij Weesp door een sluis verbonden; de trekvaart tussen Vianen en Gorinchem werd



omgebouwd tot Zederikkanaal. Ideaal was de verbinding zeker nog niet. Bij de sluis van Vreeswijk moesten schepen soms dagenlang wachten en de vaart over de Vecht was door de vele tolleren erg duur. 'Die wil varen op de Vecht, legt zijn beurs maar op de plecht', luidde een bekend gezegde.⁷

Spoorwegknooppunt

De eerste trein reed in 1839 tussen Amsterdam en Haarlem. Het had niet veel gescheeld of Utrecht had de primeur gehad van de eerste Nederlandse spoorlijn. Het opstandige België timmerde aan een IJzeren Rijn, Nederland mocht niet achterblijven. Civiel-ingenieur en ijzerfabrikant Willem Bake kwam al in 1831 met een plan voor een spoorweg van Amsterdam naar Keulen via Amersfoort. Zeven jaar later viel het besluit deze Rhijnspoorweg over Utrecht aan te leggen, met een zijtak van Utrecht naar Rotterdam. De spoorlijn kwam op 6 december 1843 tot Utrecht gereed. De aanleg was een reuzenkarwei met de dagelijkse inzet van 3.000 man. In 1845 bereikte de Rhijnspoorweg Arnhem en elf jaar later volgde aansluiting op het Duitse spoorwegnet. Met het gereedkomen van de aftakking naar Rotterdam in 1855 kon Utrecht een spoorwegknooppunt worden genoemd.

Pas in 1861 viel het besluit spoorwegen aan te leggen voor rekening van de staat. Daaraan ging een eindeloze discussie tussen steden en streken vooraf.⁸ Al participeerde de stad Utrecht wel in de particuliere Nederlandsche Centraal-Spoorweg Maatschappij die de verbinding naar Zwolle ging exploiteren, Utrecht kreeg de positie van spoorwegknooppunt feitelijk in de schoot geworpen. De aanleg van de staats-trajecten Utrecht-Amersfoort-Zwolle in 1864 en Utrecht-Den Bosch-Eindhoven in 1870 versterkte die positie. Op de economie of de groei van de bevolking hadden de spoorwegen opmerkelijk genoeg weinig effect.⁹ In Nederland vervoerden de spoorwegmaatschappijen dan ook vooral passagiers en maar weinig goederen. Het goederentransport ging in Nederland nog hoofdzakelijk over het water. De positie van Utrecht in dit waternetwerk verslechterde in de 19e eeuw aanvankelijk: de Vecht voldeed steeds minder aan de eisen van de binnenvaart, terwijl een alternatieve route van Amsterdam naar de Rijn via Amstel, Drecht en Gouwe wel verbeterd werd. Thorbecke noemde de Rijnvaart een landsbelang. De stad Utrecht maakte zich omstreeks 1850 sterk voor de aanleg van een goede Amsterdam-Rijnverbinding over Utrecht. Maar de stad weigerde mee te betalen aan een plan voor verbetering, met als argument dat Utrecht in het verleden alleen maar nadeel van de aanleg van de Keulse Vaart had ondervonden.¹⁰ Met de opening van het Noordzeekanaal in 1876 nam het belang van Amsterdam alleen maar toe en daarmee ook van een goede

< Station van de Rhijnspoorweg in Utrecht, anonieme tekening uit 1866. [SPOORWEGMUSEUM](#)

↳ Aanleg Merwedekanaal in 1887 met in aanbouw zijnde draaibrug in de weg van Utrecht naar Leiden.

[PIETER OOSTERHUIS, NATIONAAL ARCHIEF](#)

> Schoolplaat van de spoorbrug in de lijn Amsterdam-Utrecht over het Merwedekanaal bij Utrecht door Bernardus Bueninck, circa 1900. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

✓ Bouw tweede sluis in het Merwedekanaal, 1904.

[ARNAUD PISTOOR EN ZN., NATIONAAL ARCHIEF](#)

verbinding met het achterland. Toen de plannen voor een Rijnverbinding serieuzer werden, mengden de Utrechtse stadsbestuurders en vooraanstaande burgers zich wel in de strijd. Zij stuurden met succes aan op verbetering van de Keulse Vaart langs Utrecht. Dit leidde uiteindelijk tot de aanleg van het Merwedekanaal, dat in 1891 gereedkwam. Zo raakte Utrecht na eeuwen weer goed over water ontsloten. Het wat ingeslapen Utrecht ontwaakte. In de tweede helft van de 19e eeuw deed de stad mee in de landelijke groeispurt, zij het minder hard dan de echte groeisteden.¹¹ Utrecht ontwikkelde zich tot een populaire vestigingsplaats voor machinefabrieken, waaronder grote bedrijven als Werkspoor en Demka.

Maakbaar Utrecht

De Nederlandse wegen verkeerden eind 19e eeuw in een belabberde staat en waren hooguit vijf meter breed. Ze waren totaal ongeschikt voor het nieuwe vervoermiddel, de automobiel. Minister van Waterstaat Cornelis Lely ontvouwde in 1915 een Rijks-



wegenplan waarop geheel nieuwe wegen stonden geprojecteerd, want bestaande rijkswegen zoals die tussen Leiden en Utrecht langs de Oude Rijn kwamen niet voor verbreding in aanmerking. Het aantal auto's nam snel toe.¹² In 1925 organiseerde de ANWB een 'Noodklokvergadering' waarin werd opgeroepen de verbetering van de verkeerswegen met spoed aan te pakken. En dat gebeurde.

Rondom Utrecht was de verandering goed te aanschouwen. De klinkerbestrating op de Amsterdamsestraatweg werd bijvoorbeeld vervangen door 'een goed gefundeerde asphaltverharding' en er kwam een scheiding tussen voet- en rijwielpaden en het gemotori-

seerde verkeer. De aanleg van de autosnelweg Den Haag-Utrecht vormde een veelbelovend begin van het tijdperk van de automobiel. Met twee door een middenberm gescheiden rijbanen van elk zes meter breed met twee rijstroken was de trend gezet. Het ontwerp met middenberm en verharde parkeerberm (vluchtstrook) was destijds uniek in de wereld. Deze eerste autosnelweg kende slechts ongelijkvloerse kruisingen. In november 1939 kon de hypermoderne verkeersverbinding in gebruik worden gesteld. Iets eerder al was de autosnelweg Den Bosch-Utrecht gereedgekomen. Over Oudenrijn, de plek waar de twee wegen kruisten, schreef Rijkswaterstaatsingenieur





viel toen nauwelijks meer bij te houden. Het verkeersplein Oudenrijn werd al snel zo'n hinderlijk obstakel dat in 1964 werd begonnen met de reconstructie in de vorm van een klaverblad.

In 1931 was het besluit genomen tot aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal. Acht eeuwen nadat de Rijn was afgedamd, zou Utrecht weer een volwaardig scheepvaartverbinding met de Rijn krijgen. Het omvangrijke werk begon snel. De Prinses Beatrixsluis kwam al in 1938 gereed. Op 21 mei 1952 kon het laatste deel van het Amsterdam-Rijnkanaal tussen Jutphaas, Wijk bij Duurstede en Tiel voor de scheepvaart worden opengesteld.

Over bereikbaarheid had Utrecht niets meer te klagen. Deze positie was de stad min of meer in de schoot geworpen. Landelijke belangen of die van Amsterdam hadden vaak de doorslag gegeven. Wel was Utrecht door al die infrastructuur beknelde geraakt: water, weg en spoor belemmerden de stadsuitbreiding. Pas recentelijk worstelt Utrecht zich los uit dat infrastructurele harnas, met als hoogtepunt de bouw van de wijk Leidsche Rijn die door gedeeltelijke overkapping van de verbrede A2 van Amsterdam naar Utrecht toch verbonden is met de oude stad.

De autosnelweg, het Amsterdam-Rijnkanaal, het Merwedekanaal, de spoorlijn, de singel en grachten van de binnenstad: je passeert ze allemaal als je van Leidsche Rijn naar het centrum van Utrecht gaat. Ze vormen verbindingen maar ook vaak belemmeringen. Ze karakteriseren het Utrechtse stadslandschap en herinneren ons aan de grote transformaties die de afgelopen eeuwen hebben plaatsgevonden.

Noten

- 1 Zie: Hans Renes, *Nieuwe historische atlas van de stad Utrecht: van Romeins grensfort tot nationaal knooppunt* (Nijmegen 2020) p. 16-17.
- 2 D.T. Koen, 'Utrecht havenstad? Zeventiende- en achttiende-eeuwse plannen tot aanleg van een scheepvaartverbinding met de Zuiderzee', *Jaarboek Oud-Utrecht* (1991) p. 122-142.
- 3 J.M. Fuchs, 'Het Haagsche Beurteveer', *Jaarboek Die Haghe* (1940), bespreking in *Jaarboek Oud-Utrecht* (1941) p. 16.
- 4 J.A. Storm van Leeuwen, 'Utrechtse zandpaden in de zeventiende eeuw', *Jaarboek Oud-Utrecht* (2000) p. 5-51.
- 5 C. Dekker (red.), *Geschiedenis van de provincie Utrecht, deel 3: vanaf 1780* (Utrecht 1997) p. 16.
- 6 Ruud Filarski, *Kanalen van de koning-koopman, goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw* (Amsterdam 1995) p. 235.
- 7 Jac. G. Constant, *Waterstaatswerken verkend, infrastructuur van Rijkswaterstaat in overdracht* (Amsterdam/Utrecht 1993) p. 75.
- 8 Willem van der Ham, *Reuzenarbeid, de bouw van het moderne Nederland in beeld 1861-1918* (Rotterdam 2021) p. 30.
- 9 Anne Doedens en Liek Mulder, *Een spoor van verandering. Nederland en 150 jaar spoorwegen* (Baarn 1989) p. 117.
- 10 G.M. Greup, *De Rijnverbinding van Amsterdam en haar geschiedenis* (Amsterdam 1952) p. 50.
- 11 Marceline Dolfin, E.M. Kylstra, Jean Penders, *Utrecht. De huizen binnen de singels* (Den Haag/Zeist 1989) p. 34.
- 12 T.H. van Wisselingh e.a., *Weg en verkeer* (Amsterdam 1953) p. 13.
- 13 Hans Buijter en Kees Volkers, *Oudenrijn, de geschiedenis van een verkeersknooppunt* (Utrecht 1996) p. 37.

▲ Klaverblad Oudenrijn in gebruik gesteld, 1968.

RON KROON, NATIONAAL ARCHIEF

▼ A12 met Verkeersplein Oudenrijn, Papendorp en het Amsterdam-Rijnkanaal, 2009. HET UTRECHTS ARCHIEF

H.B. Bakker in 1938: 'Dit punt, gelegen in de weilanden wordt voor het snelverkeer het centrum van Nederland, waar oost-west en noord-zuid elkander ontmoeten'.¹³ De weg naar Arnhem was in 1944 af en de autosnelweg in de richting van Amsterdam in 1954. De groei van het autoverkeer



< Kindcentrum Rijnvliet met reconstructie Romeinse weg. ERFGOED GEMEENTE UTRECHT

↳ Ligging van de limesweg en Romeinse forten in Utrecht, Rijnvliet is gemarkeerd. ERFGOED GEMEENTE UTRECHT

▼ Opgraving bij Rijnvliet in 2018. ERFGOED GEMEENTE UTRECHT



Zo ook in de nieuwe wijk Rijnvliet in het zuidoosten van Leidsche Rijn. Archeologen van de gemeente Utrecht onderzochten voorafgaand aan de bouw van deze wijk maar liefst 800 meter van de Romeinse weg. Daarbij bleek dat het wegdek hier niet goed bewaard is gebleven doordat de grond in de middeleeuwen en later geëgaliseerd en geploegd is. De weg was slechts herkenbaar door twee parallel aan elkaar gegraven greppels. Het grind van het wegdek was door ploegen en grondverplaatsingen over een groter oppervlak verspreid geraakt. Spectaculair was wel de vondst van een Romeinse brug waarvan de palen nagenoeg compleet aanwezig waren.

Bij het reconstrueren van de ligging van de weg bleek dat het geplande Kindcentrum Rijnvliet, met onder andere een basisschool en een groot schoolplein, exact op het tracé van de weg zou komen te liggen. Dit gegeven inspireerde de ontwerpers van Felixx Landscape Architects om de Romeinse weg in het ontwerp van het schoolplein en het naastgelegen Voedselbos terug te laten komen. De weg is over een lengte van 180 meter zichtbaar gemaakt met een ruim vier meter brede baan van keitjes. Aan de noordzijde is een natuurstenen band aangebracht met daarin gegraveerd de complete noordgrens van het Romeinse Rijk vanaf de Hadrian's Wall in Engeland tot aan de Zwarte Zee in Roemenië. Verder staan er vier informatiezuilen over de limesweg en het dagelijks leven in de Romeinse tijd aan de hand van de thema's vervoer, voedsel en spel. Het is een bijzonder idee dat de kinderen van Rijnvliet nu spelen op een drukke weg waar eens soldaten marcheerden, koeriers langs snelden en Romeinse keizers met hun gevolg overheen trokken.

Romeinse weg, Rijnvliet

Herre Wynia is archeoloog bij Erfgoed gemeente Utrecht.

Sinds 2021 staat de Neder-Germaanse Limes op de Werelderfgoedlijst van Unesco. Dit deel van de noordgrens van het Romeinse Rijk ligt op de zuidoever van de Rijn, die destijds van oost naar west door de huidige gemeente Utrecht stroomde. Belangrijk onderdeel van deze militaire structuur was de Romeinse weg die aan het eind van de eerste eeuw na Christus werd aangelegd. Over de weg marcheerden Romeinse soldaten, snelden koeriers te paard en reden karren met handelswaar en hooggeplaatste

personen. Waarschijnlijk maakten ook de keizers Trajanus en Hadrianus met hun gevolg tijdens hun bezoek aan onze streken gebruik van deze weg. Zware bulkgoederen, zoals voedsel, hout, grind voor de wegaanleg en tufsteen voor de bouw van forten, voerden de Romeinen met schepen over de Rijn aan. Archeologisch onderzoek heeft aangetoond dat de weg van het castellum bij Vechten tot aan de westelijke gemeentegrens van Utrecht vrijwel overal in de ondergrond bewaard is gebleven. Zowel in Lunetten, Hoograven, Rivierenwijk en Kanaleneiland als in Leidsche Rijn is de weg teruggevonden.



Rancuneuze regenten en slimme boeren



Conflicten bij de aanleg van de trekvaart Utrecht-Leiden

Snel en comfortabel vervoer tussen steden: de trekschuit wordt niet voor niets wel de ‘intercity van de Gouden Eeuw’ genoemd. Het netwerk van trekvaarten dat in de 17e eeuw in de Republiek werd aangelegd, was tot ver over de grenzen vermaard vanwege de strakke organisatie en de betrouwbare dienstregeling. Maar voor de aanleg moesten de nodige conflicten en obstakels overwonnen worden, zien we bij de verbinding tussen Utrecht en Leiden die in 1664 tot stand kwam.

Marloes Wellenberg is historicus en werkzaam bij Erfgoedhuis Zuid-Holland. Zij publiceerde met Ad van der Zee de *Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland* (2021).

Wie rond 1650 van Utrecht naar Leiden wilde, kon zich maar beter voorbereiden op een moeizame reis over de Leidse Rijn en Oude Rijn. Er voeren beurtschippers tussen de twee steden die gebruik maakten van zeilboten of roeischuiten, maar de rivier was op veel plekken verzand en moeilijk bevaarbaar. Op sommige stukken ten westen van Utrecht was het water zelfs maar 60 tot 90 centimeter diep.¹ Een zeilschip dat 's ochtends bij het openen van de stadspoorten uit Utrecht vertrok,

arriveerde pas in de loop van de avond in Leiden. De 57 kilometer lange reis werd afgelegd met een gemiddelde snelheid van hooguit 4 kilometer per uur en er waren geregeld klachten over grote vertragingen.² Dat vormde een flink contrast met het traject Utrecht-Amsterdam (gereed in 1628) en trajecten elders in het land waar trekschuitverbindingen waren gerealiseerd. Vooral de trekvaart Amsterdam-Haarlem (1632) gold als voorbeeld van een populaire verbinding die een zeer rendabele investering bleek voor de stadsbesturen van deze steden. Schuiten speciaal voor passagiers vertrokken volgens een stipte dienstregeling en haalden een gemiddelde snelheid van 7 kilometer per uur.

Met argusogen

Om een trekschuitverbinding op te zetten, was in ieder geval een jaagpad nodig, een pad langs het water waar het trekpaard - begeleid door een jager(tje) - kon lopen. Soms werden ook nieuwe vaarten gegraven om een optimaal traject te creëren of om bestaande vaarwegen met elkaar te verbinden. Het jagen van schepen was in 17e eeuw geen nieuwe uitvinding: schippers werden al sinds mensenheugenis op sommige plaatsen een handje geholpen door paardenkracht (en menskracht). Wat het stelsel in de Republiek bijzonder maakte, was de mate van organisatie waarmee deze trajecten werden ontworpen en uitgevoerd, evenals het feit dat ze gericht waren op passagiers. Steden investeerden in deze nieuwe vorm van personenvervoer om hun bereikbaarheid te vergroten en de lokale economie te stimuleren. Dat betekende echter ook dat de ambities van andere steden een bedreiging konden zijn. Steden als Gouda en Haarlem, die veel verdienden aan het vaarverkeer dat van oudsher hun stad aandeed, keken met argusogen naar eventuele nieuwe vaarwegen die effect konden hebben op hun inkomsten. Dit was de reden dat reguliere beurtschippers met goederen vaak geen gebruik mochten maken van trekvaarttrajecten. Om dit af

- < Een trek- of jaagschuit, afgebeeld door Carl Christiaan Fuchs, 1825. RIJKSMUSEUM
- > Kaart van de trekvaarten in Zuid-Holland. ERFGOEDHUIS ZUID-HOLLAND
- ✓ Penning uit 1664 bij de voltooiing van de trekvaart Utrecht-Leiden na vele obstakels: 'Het jaegpad lang verwacht / spijt wangust nu volbragt / spijt boeren domme-kracht / ciert aende Rijn drie steeden / Niet door octroy of maght / maer iijver, gelt en reeden'. MUSEUM DE LAKENHAL, LEIDEN



te dwingen werden nieuwe vaarten vaak fysiek geblokkeerd door middel van lage bruggen en 'galgen', waar zeilschepen niet onderdoor konden. Soms werd zelfs onderhandeld over de exacte afmetingen van zo'n brug of galg, waarbij meteen werd vastgelegd dat de betrokken partijen het recht hadden de objecten in kwestie jaarlijks op te meten, om er zeker van te zijn dat er niet gesjoemeld werd. In 1657 stelde het Utrechtse stadsbestuur een commissie in die de opdracht kreeg om de Leidse en Oude Rijn beter toegankelijk te maken voor de scheepvaart. Woerden was een logische partner in dezen, maar gesprekken over de aanleg van een trekpad tussen Utrecht en Woerden liepen aanvankelijk op niets uit. Toen contact met Leiden werd gezocht, bleek die stad wél oren te hebben naar een samenwerking. In 1661 werd een ambitieus plan opgesteld waarbij de afstand tussen beide steden zou worden ingekort door de meanderende Oude Rijn op maar liefst drie plekken 'af te snijden' met een nieuw aan te leggen vaart. Vanaf de Hogewoerdse poort in Leiden zou door de polders ten zuiden van de rivier een vaart worden aangelegd die ten oosten van Bodegraven weer op de Rijn zou aansluiten. Tot na Nieuwerbrug zouden de schuiten de rivier volgen, om vervolgens via weer een nieuwe vaart een stuk af te snijden tot aan Harmelen. Tot slot zou vanaf het buurtschap Den Hommel bij Utrecht een derde vaart moeten worden gegraven tot aan de Utrechtse Catharijnepoort. De trekvaart zou in dit plan een breedte van vijf Rijnlandse roeden moeten krijgen,

een kleine 19 meter, wat betekende dat de rivier op sommige plekken ook verbreed moest worden.

Plan B

Helaas was niet iedereen enthousiast over het Utrechts-Leidse plan. In de zomer van 1662 werd duidelijk dat de Staten van Holland geen toestemming zouden geven. Haarlem, Dordrecht, Rotterdam en Gouda hadden bezwaar aangetekend. Zij waren bang dat de snelle nieuwe verbinding hun eigen concurrentiepositie zou verzwakken en hadden specifiek met het Leidse stadsbestuur nog een appeltje te schillen. Leiden had eerder eigenhandig plannen voor een trekvaart tussen Gouda en Dordrecht geblokkeerd. Het Goudse stadsbestuur schreef in een brief aan de Leidse regenten pas te kunnen instemmen als er alsnog toestemming kwam voor hun eigen trekvaart en liet fijntjes weten uit te zien naar een uitnodiging voor een gesprek. Het Utrechts-Leidse plan kon in de prullenbak. Dit tot teleurstelling van het Utrechtse bestuur, dat de houding van de andere steden enigszins had voorzien, maar door de Leidse bestuurders steeds was verzekerd dat zij alle vertrouwen hadden in een goede afloop.³ De oplossing kwam uiteindelijk uit Alphen aan den Rijn, gelegen aan een stuk van de Oude Rijn dat Utrecht en Leiden juist hadden hopen af te snijden. Ambachtsheer Hendrik Stevin, ingenieur en wiskundige (en inderdaad, de zoon van), benaderde in april 1663 het Leidse stadsbestuur met een voorstel om toch de Oude Rijn te benutten.





Dat was immers relatief eenvoudig uitvoerbaar en dus ook goedkoper dan het oorspronkelijke project. En, zo benadrukte de ambachtshoofd, een stuk minder eentonig voor de passagiers dan een gegraven vaart die niet langs dorpen ging. Alles beter dan maar blijven aanmodderen, zullen Utrecht en Leiden gedacht hebben. Toen beide steden opnieuw om de tafel gingen, duurde het niet lang voordat ook Woerden zich alsnog aansloot. In september 1663 was alles in kannen en kruiken tussen de drie steden. De initiatiefnemers durfden het aan om tot uitvoering over te gaan zonder het plan voor te leggen aan de Staten van Holland, omdat geen nieuwe vaarten meer zouden worden gegraven. Tenminste, dat gold voor het Hollandse deel van het traject. In het Utrechtse deel, waar de bevaarbaarheid slecht was, werd vanaf de Catharijnepoort een nieuwe vaart gegraven die ter hoogte van de buitenplaats Oog in Al aansloot op de Leidse Rijn. Verder werden de Leidse en Oude Rijn verbreed tot minimaal 7,5 meter en op sommige plaatsen tot bijna 15 meter.⁴

Boerenslimheid

Langs het water werd een jaagpad aangelegd met een breedte van één roede: 3,76 meter. Tussen Utrecht en Harmelen lag al een zandpad van ruim 1,60 meter

breed aan de noordzijde van het water. Het was in 1604 aangelegd voor voetgangers en kon relatief eenvoudig verbreed worden. Om het jaagpad te realiseren, moest wel onderhandeld worden met honderden particulieren die allemaal een stukje grond dienden af te staan. Elke eigenaar had zo zijn of haar eigen voorwaarden. Het ging niet alleen om de aankoop van land, er moesten ook bomen worden gekapt en huizen, botenhuizen, theekoepeltjes en schuurtjes verplaatst. In Leiderdorp wilde een herbergier alleen meewerken als de boom voor zijn huis mocht blijven staan. Een grote post op de begroting was het aantal bruggen dat diende te worden aangelegd, meer dan 170 op het hele traject! Veel boeren bedongen een afscheidingsloot tussen het nieuwe jaagpad en hun land, waarover dan wel een brug moest komen zodat ze toegang tot het jaagpad hadden.⁵ Daarbij eisten ze vaak dat de initiatiefnemers de nieuwe sloten en bruggen eeuwig zouden onderhouden. De regenten waren gefrustreerd over wat zij omschreven als 'boerenslimheid kunnen noemen.

Naast boeren die het onderste uit de kan wilden, zorgden de eerdergenoemde Hollandse steden voor de nodige hoofdbrekens bij de initiatiefnemers. In dorpjes

- ▲ Het Leidseveer, waar de trekschuiten naar Leiden vertrokken, gezien vanaf de Catharijnepoort. Anonieme tekening uit 1737. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- Het Utrechtse Veer in Leiden door Noach van der Meer II, 1763. [ERFGOED LEIDEN](#)
- Het Leidseveer in Utrecht, foto van Andries Jager omstreeks 1875. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)



als Bodegraven en Hazerswoude verschenen afgezanten uit Haarlem die probeerden grond en huizen aan de rivier te kopen, in een ultieme poging om de aanleg van het jaagpad te traineren.⁶ In Leiderdorp schakelden de bestuurders voor de zekerheid de schout in om de arbeiders die het jaagpad aanlegden te beschermen tegen eventuele Haarlammers met snode plannen.⁷ Het liep gelukkig zo'n vaart niet. Verreweg de meeste inwoners van het gebied waren blij met de komst van de trekschuit. Naast het jaagpad werden ook voorzieningen aangelegd, zoals een paardenstal ter hoogte van de buitenplaats Berendrecht in Alphen, en een huisje voor de veerman die in Hazerswoude de schouw bediende waarmee het paard en de jager naar de andere oever moesten worden overgezet. De totale aanlegkosten bedroegen 335.000 gulden. Daarvan betaalden Utrecht en Leiden ieder 3/8 deel en Woerden het resterende bedrag. Hierbij waren de kosten voor de aanleg van paardenstallen en het graven van een kolk voor drinkwater van de paarden in de stad zelf niet inbegrepen, die kwamen voor eigen rekening.⁸ De drie steden voerden elk hun eigen administratie, maar de inkomsten en uitgaven werden verrekend volgens de genoemde verdeelsleutel. Stadsbestuurders en schippers kwamen daarvoor jaarlijks bijeen. In een bron uit 1726 wordt gemeld dat deze bijeenkomsten plaatsvonden op Fort Wierickerschans bij Bodegraven.⁹

'Drijvend gemeenebest'

De Utrechtse, Leidse en Woerdense bestuurders zullen ongetwijfeld opgelucht ademgehaald hebben toen de eerste trekschuiten in 1664 gingen varen. Voor reizigers was de nieuwe, snelle verbinding een hele vooruitgang. De reis duurde acht uur. Er gingen drie schuiten per dag op het traject, waaronder een avond-/nachtschuit, en de dienstregeling sloot aan op die van andere trajecten. De eerste schuit die om 8 uur 's ochtends bij de Utrechtse Catharijnepoort richting Leiden vertrok, kon ook gehaald worden door passagiers die met de trekschuit vanuit Vreeswijk en Vianen waren

gearriveerd. Om 4 uur 's middags konden de reizigers bij de Hogewoerdse Poort in Leiden uitstappen, om desgewenst een uur later over te stappen op de schuit naar Delft en Den Haag. Passagiers die vanuit Leiden naar Utrecht reisden, konden op hun beurt een aansluiting per schuit of wagenveer halen naar Vreeswijk en Vianen, Amersfoort, Culemborg en Wijk bij Duurstede. Onderweg werd twee keer van paard gewisseld en daarbij mocht de schipper niet te lang pauzeren. De schippers van de nachtschuiten kregen iets meer pauze, een kwartier en een half uur. Om de passagiers niet te lang op te houden,





werden zandlopers in de schuiten en bij de aanlegplaatsen geplaatst. In de trekschuiten waren plekken in het ruim en tegen meerprijs in de comfortabele roef. Was er geen plaats meer in het ruim, dan had je geluk en mocht je voor hetzelfde geld in de roef reizen.

Wie reisden er met de trekshuit? Koopliden, studenten, boeren, maar ook edellieden en regenten, die via de nieuwe verbinding veel sneller in regeringsstad Den Haag konden zijn. Net als in veel andere steden konden de Utrechtse armen gratis gebruik maken van de schuit. Buitenlandse toeristen waren vaak vol verbazing over de diversiteit van de passagiers aan boord, waar je zowel in gesprek kon raken met een boer als met een regent. Alleen al om die reden was een reis per trekshuit een essentieel onderdeel van een verblijf in de Republiek. Bekende filosofen als Descartes, Voltaire, Diderot en Locke schreven over de innovatieve vervoersvorm in brieven en reisverslagen. Een 'drijvend gemeenebest', zo omschreef Justus van Effen (1684-1735) het vervoermiddel.¹⁰

Geen succesverhaal

Anders dan de stadsbestuurders hadden gehoopt, was de trekvaart Utrecht-Leiden geen financieel succes. De eerste jaren

waren veelbelovend met gemiddeld 37.000 passagiers, maar het Rampjaar 1672 vormde een keerpunt. Zowel Utrecht als het achterland hadden zwaar te lijden onder de Franse bezetting. Omstreeks 1700 werden gemiddeld nog maar 22.000 passagiers per jaar vervoerd en rond 1750 was dat aantal verder gedaald naar 13.000. Toen op het traject Utrecht-Harmelen in deze periode opnieuw sprake was van ondieptes, noteerde het Utrechtse stadsbestuur nadrukkelijk dat moest worden onderzocht hoe dit voor zo min mogelijk

Trekshuit bij een herberg genaamd 'Het Wapen van Utrecht' door Valentijn Bing, 1853. De kerktoeren is in een onbekende plaats (of fantasie). [BERKO FINE PAINTINGS](#)

geld kon worden opgelost. Door de verslechterende economie was er minder vraag naar vervoer; tegelijkertijd koos de elite steeds vaker voor de diligence. Reizen per trekshuit was iets voor het 'gewone volk' geworden. In 1884 werd het trekshuitvervoer opgeheven. De komst van de trein had een definitief einde gemaakt aan het ooit zo innovatieve vervoermiddel.

Noten

- 1 Het Utrechts Archief, 702 Stadsbestuur van Utrecht 1577-1795, inv.nr. 1998.
- 2 Jan de Vries, *Barges and capitalism. Passenger transportation in the Dutch Economy (1632-1839)* (Utrecht 1981) p. 20.
- 3 W.I.C. Rammelman Elsevier, 'Het trekpad van Leiden over Woerden naar Utrecht', *Jaarboek van de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde* (1871) p. 90.
- 4 Roland Blijdenstijn, *Tastbare Tijd 2.0. Cultuurhistorische Atlas van de provincie Utrecht* (Amsterdam 2015) p. 53.
- 5 Piet Brouwer en Gerard van Kesteren, *Berigt aan de heeren reizigers. 400 jaar openbaar vervoer in Nederland* (Den Haag 2008) p. 68.
- 6 Arjan van 't Riet, 'De aanleg van een 17e-eeuwse N11', in: Cor de Graaf en Ariela Netiv (red.) *Erudiete overpeinzingen bij het afscheid van Rudi van Maanen* (Leiden 2006) p. 181.
- 7 A.J. Versprille, 'Het verleden van ons jaagpad', in: *Leiderdorp aan jaagpad en snelweg, 1200 jaar wonen* (Alphen aan de Rijn 1979) p. 97.
- 8 Het Utrechts Archief, 702 Stadsbestuur van Utrecht 1577-1795, inv.nrs. 2007 en 2017.
- 9 Gerard van Loon, *Beschrijving der Nederlandsche Historipenningen, tweede deel* (Den Haag 1726) p. 524.
- 10 Marca Bultink, 'Reizigers over de trekshuit', in: *Atlas van de trekvaarten in Zuid-Holland* (Bussum 2021) p. 56.



< Reconstructie van het Romeinse schip door Daan Claessen. [ERFGOED GEMEENTE UTRECHT](#)

∨ De Meern I in Castellum Hoge Woerd. [PETRA DOEVE, BAAC](#)

De Meern 1, Hoge Woerd

Erik Graafstal is archeoloog bij Erfgoed gemeente Utrecht.

Was het schip overbeladen, waardoor het plotseling water maakte? Werd het getroffen door noodweer terwijl het onbeheerd aan de kade lag? Of was het een simpele navigatiefout? We zullen het nooit weten. Wel staat vast dat het vaartuig dat in Castellum Hoge Woerd te bewonderen is, het meest compleet bewaarde Romeinse rivierschip van Noordwest-Europa is. De Meern 1 is een goede representant, maar ook een beetje een buitenbeentje van een scheepstype dat nauw verbonden is met de opbouw en het functioneren van de Romeinse grens (limes) in de Rijndelta. De Meern 1, de eerste van zeven scheepsvondsten rond het plaatselijke Romeinse fort, werd ontdekt in 1997 - op dezelfde dag als de limesweg. Uit een klein kijkgaatje kwamen toen al een kist, een beitel en een mantelspeld tevoorschijn. Dat wekte het vermoeden dat het schip, anders dan de meeste andere Romeinse rijnkaken, niet is afgedankt na te zijn ontdaan van alles wat nog bruikbaar was, maar in vol bedrijf door een calamiteit werd getroffen en met zijn complete inventaris is gezonken. Dat vermoeden werd bevestigd bij de uiteindelijke opgraving in 2003. Op het achterschip stonden de wanden van een tweedelige kajuit nog overeind, inclusief toegangsdeurtjes met hang- en sluitwerk. In het achterste compartiment stond een bedbank, gedragen door het onderstel van een afgedankte sofa. Ook bleek er nog een tweede, grotere timmermanskist aanwezig. Daarin moeten de spanzagen, blokschaven, bijlen en andere gereedschappen gezeten hebben, die her en der in de kajuit gevonden werden. In het voorste compartiment was een kookplaat, gemaakt van dakpannen. Een

handmolen en keuken- en drinkgerei tonen dat er ook werkelijk aan boord is geleefd. Het schip was duidelijk uitgerust voor meerdaagse vaartochten. De schipper zelf manifesteert zich door het gevonden schrijfgerei (twee griffels en een inktpen) als een geletterd persoon, die blijkens zijn chique sandalen uit beschaafde kringen kwam. Diverse militaire stukken suggereren dat hij een veteraan was of als vakspecialist (*immunis*) nog in het Romeinse leger diende. Blijkens jaarringdateringen is het schip rond het jaar 148 gebouwd. De gevonden sandalen volgen echter de mode van omstreeks 180-200. Het schip is dus zo'n veertig jaar in de vaart geweest, in de bloeitijd van het Romeinse rijk. Het zonk een paar kilometer stroomafwaarts van het fort op de Hoge Woerd, op een tak van de Rijn die ooit 100 meter breed was geweest, maar op dat moment nog maar 30 meter. Samen met honderden andere rijnkaken verzorgde De Meern 1 de bevoorrading

en het onderhoud van de limesforten in de Rijndelta. Zulke schepen van het 'Zwammerdam-type', vernoemd naar de eerste grote vindplaats in 1971, waren in essentie drijvende laadbakken voor het transport van bouwmaterialen, stookhout, graan, amforen, enzovoort. Ze werden voortbewogen door jaagpaarden, de stroming, de wind of roeiers - vaak in combinatie. De meeste Romeinse rijnkaken zijn na decennia van trouwe dienst kaal gesloopt en afgezonken in de oeverzone van fort, als bescherming tegen erosie. De Meern 1 was een bijzonder schip: veel ranker dan de meeste andere, wat korter ('slechts' 24,6 meter) en uitgerust voor meerdaags verblijf aan boord. Tijdens zijn laatste missie lijkt het schip, gezien de aard van de gevonden gereedschappen, betrokken te zijn geweest bij onderhoudswerk ergens langs de limes. Niet zonder reden is De Meern 1 het pronkstuk van Castellum Hoge Woerd.



De veerhuizen van Utrecht



Tegenwoordig is station Utrecht Centraal een knooppunt waar treinen en bussen uit tal van plaatsen samenkomen. In de tijd dat de trekschuit het belangrijkste vervoermiddel was voor mensen en goederen, vormden veerhuizen de vertrekpunten. Ze lagen meestal net buiten de stadsmuren aan de waterwegen. Wat was de functie van zulke veerhuizen? Waren ze te vergelijken met een bushokje of meer met een stationsrestaurant? En waar stonden de belangrijkste Utrechtse veerhuizen precies?

Nettie Stoppelenburg is vakspecialist educatie en publiek bij Het Utrechts Archief.

Een veerhuis was niet zomaar een herberg, maar ook de plek waar kooplieden en schippers elkaar ontmoetten om transacties af te sluiten over het vervoer van een vracht.¹ Als zich meerdere schippers aanboden, werd er soms zelfs gedobbeld om te beslissen wie het transport mocht doen.² Tegen betaling konden particulieren en stadsbestuurders ook post meegeven met de trekschuit. De veerschippers waren zelfstandigen met hun eigen trekschuit en paard. In de stallen bij de veerhuizen konden de paarden worden uitgespannen.

Herberg Jeremie

De meeste veerhuizen zijn vergeten, maar één leeft nog voort in een Utrechtse straatnaam: de Jeremiastraat (tussen de Westerkade en Bleekstraat). Die herinnert

aan het Vaartsche Veerhuis, dat bekend werd als de herberg Jeremie. Daarvandaan vertrok de veerdienst naar Vreeswijk, het Rijnschuitenvaar genoemd. De naam Jeremie is afgeleid van een 18e-eeuwse eigenaar. Op 5 maart 1708 besloot de Utrechtse vroedschap het Vaartsche Veerhuis namelijk voor 2.400 gulden te verkopen aan Jeremias du Chemin, zelf een van de schippers op het Rijnschuitenvaar.³ Als uitbater zou Du Chemin meer opdrachten kunnen binnenhalen, maar de herberg was bij de koop nog verhuurd aan ene Otto van der Schroeff. In 1716 verkocht Du Chemin zijn veerschuit en paard. Vanaf dat jaar was hij echt herbergier, samen met zijn vrouw Catharina Jans van Groenesteyn. Waarschijnlijk was zij de drijvende kracht, want na de dood van Catharina in 1728 verhuurde Du Chemin het veerhuis en was hij herbergier-af. Dat wil niet zeggen dat hij zich niet meer met de zaak bemoeide: in het



^ Het oude Wijkse Veerhuis aan de Krommerijn 10-11 zag er omstreeks 1955 vervalten uit, maar deed nog dienst als logement.

G.J.C.A. SMILDA, HET UTRECHTS ARCHIEF

< De Jutfaseweg en de Vaartsche Rijn met links de herberg Jeremie. Tekening van J. Versteegh, 3 augustus 1757.

HET UTRECHTS ARCHIEF

^ Trekschuit bij het Leidse Veerhuis met op de achtergrond molen De Kat aan de Vleutenseweg. Prent naar Jan Jacob Zuidema Broos, 1869. HET UTRECHTS ARCHIEF

uurcontract dat in 1738 werd afgesloten, liet hij de bepaling opnemen dat er in de stal een ruimte moest worden ingericht voor een biljart. En kort na het overlijden van Jeremias du Chemin beschikte het Vaartsche veerhuis ook over een kolfbaan.⁴ Uit een anekdote over de herberg Jeremie blijkt dat niet alleen reizigers en kooplieden welkom waren en dat het niet ging om een simpele tapperij met slechts één gelagkamer. Er waren ook aparte eetruimtes voor gezelschappen of voor gasten die niet tussen 'het gewone volk' wilden zitten. Zo bezochten op 27 december 1717 zeven jongens en vijf meisjes uit het Gereformeerd

Burgerweeshuis de herberg. Ze hadden van tevoren een privéruimte besproken. Omdat er in de gelagkamer enkele voormalige weesjongens zaten die mee wilden feesten, eindigde het bezoek met een vechtpartij.⁵

Vaartsche Rijn, Kromme Rijn en Leidse Rijn

De veerdienst over de Vaartsche Rijn naar Vreeswijk was een belangrijke verbinding: er gingen meerdere trekschuiten per dag. Voor het vertrek van elke schuit werd een belgeluid, de 'bingel'. Het Vaartsche Veerhuis was niet het enige in Tolsteeg. Over de Vaartsche Rijn waren ook veerdiensten naar Ameide, Langerak, Everdingen, Hagestein, Lopik, Lopikerkapel, Jutphaas, Benschop, Polsbroek, Schalkwijk, IJsselstein en Oudewater. Deze veren mochten niet vertrekken vanaf het Vaartsche Veerhuis en maakten dus gebruik van de andere herbergen in Tolsteeg. Zo deed De Witte Zwaan dienst als het Bredase Veerhuis en Den Engel, een herberg met een wagenhuis en grote stal, fungeerde als veerhuis op Den Bosch, Zaltbommel en Tiel.⁶ Ook over de Kromme Rijn ging een trekschuit. Deze dienst op Wijk bij Duurstede vertrok vanaf het Wijkse Veerhuis aan de Krommerijn (de kade aan de zuidoever). Aan de westzijde van Utrecht, net buiten de Catharijnepoort, lag het Leidseveer. Dit haventje ter plekke van het huidige Smakelaarsveld vormde het beginpunt van de Leidse Rijn, waarvan het eerste stuk ook wel Leidse Vaart werd genoemd. Vandaar



vertrokken de trekschuiten in de richting van Leiden en Den Haag. Aan het Leidseveer stond het Leidse Veerhuis, rond 1800 ook wel herberg De Witte Engel genoemd.⁷ Maar welk pand was nu precies het Leidse Veerhuis? Utrecht-historicus Albertus van Hulzen identificeerde een laag, breed pand aan de westzijde van het Leidseveer als het Veerhuis, de plaats waar de administratie werd bijgehouden.⁸ Het dubbele witte pand ten noorden hiervan noemde hij als koffiehuis. Meer recent beschreven Jetty en Paul Krijnen het lage pand als de stal waar vermoedelijk de paarden van de trekschuiten stonden.⁹

Over de Vecht naar Amsterdam

Aan de noordzijde van Utrecht vertrokken de trekschuiten naar Amsterdam vanuit de Weerdsuis aan de Bemuurde Weerd. De veerdiensten over de Vecht waren belangrijk en de concurrentie was hevig, temeer daar er ook schippers vertrokken vanuit Zuilen, Maarssen, Maarssenveen, Maarssenbroek en Breukelen.¹⁰ De veerschippers op Amsterdam kregen in 1528 toestemming om een eigen gilde op te richten.¹¹ Of hier ook werd onderhandeld over de vrachtprijs is onduidelijk: vanaf 1621 waren er prijslijsten voor het vervoer van allerlei goederen met deze veerdienst.¹²

Er waren zelfs twee veerdiensten van Utrecht op Amsterdam: de schietschuitschippers en de vrachtschuitschippers. Een schietschuit was een lang en smal schip dat gejaagd werd door twee paarden. Het ging sneller dan de trekschuit of 'vracht-

schuit' die maar door één paard getrokken werd. Een snelle verbinding als een schietschuit lijkt ideaal voor reizigersvervoer. Maar in een brief van 17 oktober 1696 beklagde het stadsbestuur van Amsterdam zich er juist over dat de schietschuiten personen vervoerden, terwijl dat verboden was.¹³ Passagiers moesten dus mee met de langzamer schuiten van de vrachtschuitschippers.

Voor schietschuitschippers gold ook de bepaling dat zij gildebroeders moesten zijn en dat ze pas schipper mochten worden als ze twee jaar ervaring hadden met een schietschuit.¹⁴ Overigens werd zo'n schuit niet het hele stuk van Utrecht naar Amsterdam getrokken door dezelfde paarden: onderweg waren diverse 'jagersstations' zoals bij de Rode Brug en bij Nieuwersluis. Hier hield de trekschuit halt en konden de passagiers zich eventueel vertreden of een herberg bezoeken.¹⁵ De schuiten vervoerden ook veel vracht. In een vrachtlijst uit 1858 werd een uitermate grote variatie aan goederen opgesomd, van buskruit tot ledikanten en van wortels tot stroop.¹⁶

Eerste en het Tweede Veerhuis

Op de Bemuurde Weerd waren twee veerhuizen: het Eerste en het Tweede Veerhuis. Beide lagen aan de oostzijde van de Bemuurde Weerd. Het Eerste Veerhuis droeg in de 17e eeuw de naam De Stadt Grave. In 1649 was dit veerhuis het toneel van een poging tot moord. Dienstmeisje Aeltjen Pieters probeerde haar collega Ursula Andries met een mes om te brengen.

De waard Bernt van Cloppenborch had Aeltjen opdracht gegeven een bed op te maken voor twee kooplieden uit Amsterdam. Daarna wachtte ze tot Ursula sliep. Toen ze dacht dat het zover was, probeerde Aeltjen haar de hals door te snijden. Ursula schreeuwde om hulp naar de waard, maar Aeltjen riep dat Ursula droomde. Aeltjen wist niet hoe snel ze weg moest komen met wat spullen die ze eerder die dag op de pof had gekocht en alvast had klaargezet. Ze vertrok naar Amersfoort, maar daar deed haar signalement de ronde en dus vluchtte ze verder. Uiteindelijk werd ze opgepakt in Langbroek, maar de hulpschout van Utrecht liet haar na een gezellig samenzijn weer ontsnappen.¹⁷ Uit de verklaring van Ursula blijkt dat het veerhuis gedreven werd door een waard met zijn vrouw en twee dienstmeisjes. Gasten konden overnachten en waardevolle goederen konden veilig opgeborgen worden in een kluis.

In een verkoopakte uit 1771 stond het Tweede Veerhuis op de Bemuurde Weerd beschreven als 'huizinge, plaats, kolfbaan en stallinge' en in 1787 werd zelfs een naam genoemd: 'alwaar 't Wapen van Amsterdam uithangt'.¹⁸ Bij de verkoop van 'het Amsterdamsche Veerhuis' voor 4.000 gulden in 1842 werd de overdekte kolfbaan opnieuw vermeld.¹⁹ De kolfbaan is ook terug te vinden in de kadastrale gegevens van 1832, toen schilder Joachim Verhoef de eigenaar was. Waarschijnlijk dreef zijn vrouw Adriana Johanna Lebbink de herberg. Het gaat om het huidige pand Bemuurde Weerd Oostzijde 32.



▲ Het Utrechtseveer met schietschuiten aan het Singel in Amsterdam door Reinier Nooms, circa 1670. [RUKSMUSEUM](#)

↳ De Weerdsuis met links de trap naar de trekschuit naar Amsterdam. Tekening toegeschreven aan Gerard van Rossum, circa 1761. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

▼ Aan de Bemuurde Weerd Oostzijde 9 herinnert een tegeltableau uit 1919 aan de 17e-eeuwse naam De Stadt Grave. [ARIAN DEN BOER](#)

De aanwezigheid van de kolfbaan wijst erop dat gasten hier langere tijd konden doorbrengen. In een veerhuis was het mogelijk om te overnachten en te eten, ook voor niet-reizigers. Voor wie niet in de gelagkamer wilde zitten, waren er privé-kamers. Het veerhuis was de plaats om te wachten op het vertrek van de veerschuit en ondertussen kon de reiziger zich vermaken op de kolfbaan of zelfs met een spelletje biljart. Vergeleken daarmee is een stationsrestauratie maar een kale bedoening.

De veerdiensten floreerden tot ver in de 19e eeuw. Uiteindelijk was de concurrentie van de trein te sterk en daarnaast wierpen bedrijven als Van Gend & Loos zich op voor het goederentransport. De teloorgang van de trekschuit betekende ook het einde van de veerhuizen, al bleven sommige voortbestaan als logementen. Zo deed het Wijkse Veerhuis aan de Krommerijn nog lang dienst als logement Het Oude Veerhuis. In 1968 werd het pand verbouwd tot pakhuis en in datzelfde jaar door brand verwoest.



Noten

- André van Holk, 'Binnenvaart in de zeventiende en achttiende eeuw: innovatie en marktintegratie', in: *Nieuwe maritieme geschiedenis van Nederland, deel 2: de vaart in en buiten Europa 1600-1780* via <https://beta.nmgv.huygens.knaw.nl>.
- Het Utrechts Archief 702, Archief van het stadsbestuur van Utrecht, inv.nr. 538.
- Het Utrechts Archief 702, inv.nr. 121-36, vroedschapsresoluties van 5 maart 1708.
- Het Utrechts Archief 34-4, Notarissen van de stad Utrecht 1560-1905, inv.nr. 1158 akte 69, 1348 akte 27, 956 akte 169 en 1782 akte 12.
- Het Utrechts Archief 725 Archief van het Gereformeerd Burgerweeshuis, inv.nr. 47-2.
- Het Utrechts Archief 34-4, inv.nr. 3053 akte 20 en 2459 akte 114.
- Het Utrechts Archief 34-4, inv.nr. 2692 akte 3.
- A. van Hulzen, *Utrecht op oude foto's, deel 1: Van Catharijne naar Wittevrouwen* (Den Haag 1977) p. 59.
- Jetty en Paul Krijnen, *Uit de Atlas van Anthony E. Grolman* (Utrecht 2009) p. 157.
- Het Utrechts Archief 708, Bewaarde Archieven, inv.nr. 147.
- J.G. Bokma, 'Trekschuit- en beurtveerdiensten in de Vechtstreek (1)', *Tijdschrift Historische Kring Breukelen* 1 (1998) p. 10-19.
- Het Utrechts Archief 702, inv.nr. 539.
- Het Utrechts Archief 702, inv.nr. 540.
- Het Utrechts Archief 702, inv.nr. 461-2.
- Het Utrechts Archief 708, Bewaarde Archieven, inv.nr. 147.
- Het Utrechts Archief 1007-2, Gemeentebestuur van Utrecht, inv.nr. 8821.
- Het Utrechts Archief 702, inv.nr. 2092.
- Het Utrechts Archief 34-4, inv.nr. 1905 akte 31 en 2439 akte 96.
- Nicolaas van der Monde, *Tijdschrift voor geschiedenis, oudheden en statistiek van de provincie en stad Utrecht* (1842) p. 35.



De Schipbrug bij Vianen.

Schipbrug Vreeswijk-Vianen

Cisca de Ruiter is organisatiemedewerker bij Museumwerf Vreeswijk.

Tussen Vreeswijk en Vianen lag ooit een schipbrug van drijvende pontons. Daaraan herinneren foto's en documenten, maar verspreid over het land zijn ook enkele herkenbare onderdelen bewaard gebleven, elk met een eigentijds bestaan. Deze zomer opent de Museumwerf in Vreeswijk een tentoonstelling over de verbinding tussen Vreeswijk en Vianen met de schipbrug in de hoofdrol. Een onderdeel zal daarbij terugkeren naar Vreeswijk. De Lek vormde eeuwenlang een grillige barrière tussen Vreeswijk en Vianen. Naar de overkant kon je met het Kleine Veer van de Vreeswijkse of Viaanse 'pinne-makers' (veerschippers) of met het Grote of Domaniale Veer van de Dienst der Domeinen. De trage en gevaarlijke veerverbinding was van regionaal belang. Onder de groeiende klandizie dreigde de verbinding na verloop van tijd bijna letterlijk ten onder te gaan. Helemaal nadat de oversteek onder Napoleon onderdeel werd van de Route imperiale Parijs-Amsterdam, en onder Koning Willem I van de Rijksweg Utrecht-Gorinchem-Breda. Die classificaties werden door de veerverbinding geen eer aangedaan. In 1813 omzeilden Pruisische en Russische legertroepen het veer met een inderhaast gemaakte schipbrug waarbij een wegdek, rustend op pontons of brugschepen, de oevers verbond. Soortgelijke schipbruggen waren al langer in gebruik bij Arnhem over de Rijn en bij Deventer over de IJssel. Strenge vorst vernielde de drijvende militaire brug al na dertig dagen. Maar het idee bleef en leidde tot de civiele opvolger die op 1 april 1840 feestelijk werd geopend.



< De schipbrug omstreeks 1925.
HET UTRECHTS ARCHIEF

✓ Het machine-brugschip uit Zutphen was in 2016 al bij de Museumwerf voor onderhoud.
CISCA DE RUITER, MUSEUMWERF VREESWIJK

openingstijd een kwartier bekort. Deze eencilinder petroleummotoren van 6 pk waren een vinding van de Utrechter D.W. van Rennes van Machinefabriek Drakenburgh aan de Oudegracht. Maar weg- en waterverkeer bleven groeien. Het oponthoud en de vele stremmingen werden onaanvaardbaar. Het Rijkswegenplan van 1927 met daarin een vaste oeververbinding bezegelde het lot van de schipbrug. Op 26 mei 1936 werd de Lekbrug geopend. Na nog een half jaar dienst te hebben gedaan als noodbrug in Zutphen werd de drijvende brug roemloos gesloopt. Toch verdween niet alles. Twee pontons en twee machine-brugschepen uit Vreeswijk bleven bewaard. Eén ponton is nu het varende woon- en recreatieschip Oriënt in Gorinchem, een ander dient als opslagplaats van Rijkswaterstaat in de vluchthaven in Vreeswijk. Woon- en praktijschip Pax aan het Amsterdamse Oosterburgerpark is een van de machine-brugschepen. Een zusterschip ligt in vrijwel originele gedaante als bezoekerscentrum en cultuurpodium in de Zutphense Museumhaven. Dit scheepje komt deze zomer speciaal voor de tentoonstelling naar de Museumwerf. De expositie is te bezichtigen van juli 2024 tot juli 2025. Ook de Historische Kring Nieuwegein en Historische Vereniging Het Land van Brederode schenken op hun locaties aandacht aan de verbinding Vreeswijk-Vianen.

Meer informatie

- www.museumwerf.nl
- www.museumwarsenhoeck.nl
- www.landvanbrederode.nl

Postpaarden, wagensdiensten en diligences



Ruim twee eeuwen lang hadden veel paard-en-wagens die de stad inreden hun eindstation op het Jansveld. Daar, achter het Grote Vleeshuis aan de Voorstraat, bevond zich logement en stalhouderij De Postpaarden. Al in 1740 kon men hier terecht voor vrachtvervoer naar Amerongen, Wageningen en Barneveld en begin 20e eeuw kwamen de eerste vrachtautochauffeurs bij De Postpaarden koffiedrinken. Hoe paste dit bedrijf in het bredere vervoersaanbod van koetsen, diligences en andere wagens? En wat waren eigenlijk postpaarden?

Kaj van Vliet is rijks- en gemeentearchivaris bij Het Utrechts Archief en tevens redacteur van dit tijdschrift.

Van oudsher fungeerde Utrecht als een knooppunt waar routes over water en land samenkwamen. Via het netwerk van trekschuitverbindingen dat zich in de 17e eeuw in Holland had gevormd, stond de stad in geregelde verbinding met Amsterdam, Leiden, Den Haag en Rotterdam. Daarvoor kon men terecht bij een van de veerhuizen bij de Weerdpoort, de Catharijnepoort en de Tolsteegpoort. Ook veel vracht kwam over water. Wie naar Amersfoort, naar Deventer, Arnhem of Zutphen wilde, ging per koets vanaf een van de logementen buiten de Wittevrouwenpoort. En vanaf de Tolsteegpoort reed een zogenaamde wisselwagen

naar Gorinchem en Breda. Hier was ook het vertrekpunt voor Tiel en Den Bosch. Dit transport was vanouds het werk van de voerlieden, die in drie verschillende gilden waren georganiseerd: een voor elke poort. Maar al in de 18e eeuw ondervonden zij concurrentie van commerciële wagensdiensten, zoals die van Bouricius uit Arnhem die het octrooi had op het wagenverkeer van Arnhem naar Amsterdam. Binnen de stadsmuren waren ook enkele herbergen met stalhouderij vanwaar geregelde wagensdiensten werden onderhouden. Deze bevonden zich in de omgeving van de Neude, aan de Voorstraat en aan het Jansveld. Een gevelsteen uit 1671 aan het Jansveld 41 geeft nog altijd de plaats aan van herberg De Drie Roskammen. In de 18e eeuw vertrok daar tweemaal per week een wagen naar

Rijtuig voor logement De Postpaarden aan het Jansveld met de naam van eigenaar J. Oostveen boven de deur, circa 1880. HET UTRECHTS ARCHIEF

Rhene en Veenendaal. En op de hoek van de Voorstraat en Kleine Slachtstraat stond Het Bonte Peerd van waar nog in 1800 elke week een kar naar Ede reed. Een 17e-eeuwse tekening van de houten voorganger van dit huis laat zien dat het ook toen al dienst deed als halteplaats. Ook in dit rijtje thuis hoort herberg De Postpaarden aan het Jansveld 25 en 27. De naam doet vermoeden dat deze herberg oorspronkelijk als uitspanning en stalhouderij diende van paarden die voor zogenaamde postwagens werden gespannen. Deze wagens werden onderweg op vaste posten van verse paarden voorzien en dienden behalve voor het personen-transport ook voor vervoer van brievenpost. Het huis dat later bekend stond als herberg De Postpaarden werd in 1717 voor het eerst vermeld en gesitueerd 'achter het Vleeshuis', het Grote Vleeshuis aan de Voorstraat. In 1740 verwierf de eigenaar het recht op vrachtvervoer naar Amerongen, Wageningen en Barneveld. Elke zaterdag, de dag waarop in Utrecht de weekmarkt werd gehouden, gingen er wagens op en neer naar deze plaatsen. Later kwam daar een vrachtdienst op Eemnes en Nijkerk bij.



Paardenpost en straatwegen

De Franse tijd luidde enkele grote veranderingen in voor het wegverkeer. In 1809 kwam koning Lodewijk Napoleon met de Wet op de Paardenposterij die van de posterijen een nationale onderneming maakte. Al het vervoer op de doorgaande wegen, anders dan met eigen paard of rijtuig, was voortaan aangewezen op de postwagens en -paarden die bij de officiële posten langs deze wegen werden aangeboden. Particuliere ondernemers die toch hun eigen wagens en paarden bleven gebruiken, moesten bij het passeren van zo'n post aan de postmeester 12,5 cent betalen voor elk eigen paard. Ook in Utrecht kwam een posthuis, waar dag en nacht vier paarden en twee postiljons gereed stonden. Het Utrechtse posthuis werd gevestigd in logement Het Nieuw Kasteel van Antwerpen aan de Ganzenmarkt, ter plaatse van het tegenwoordige theater Kikker. Rijden met postwagens was voorbehouden aan voerlieden aan wie het lidmaatschap werd verleend van de corporatie van de paardenposterij; in Utrecht waren dat er 27. Deze paardenposterij, die ook na de val van Napoleon in stand bleef, leek in eerste instantie een serieuze concurrent voor andere aanbieders van postwagen- of diligenciediensten. Maar in de praktijk werd de paardenpost al snel beperkt tot koeriersdiensten en briefverkeer. De jaren 1820 en 1830 lieten zelfs een opvallende toename zien van de particuliere wagen diensten. Die profiteerden van de grote verbetering van het wegennet die zich in die periode voltrok. Eeuwenlang was de straatweg van Utrecht naar De Bilt de enige verharde weg in de hele provincie geweest. Maar in 1808 had Lodewijk Napoleon een nieuwe

straatweg laten aanleggen van Utrecht naar Amersfoort en Apeldoorn, naar Paleis 't Loo. Drie jaar later was een begin gemaakt met de aanleg van de Route Imperiale 2 van Amsterdam via Utrecht naar Parijs. Onder koning Willem I ging de aanleg van rijkswegen door. Zo kwamen er straatwegen van Utrecht naar Arnhem, zowel over Doorn, Amerongen en Rhenen (1818) als over Woudenberg, Scherpenzeel en Ede (1826). En in 1828 volgde de rijksstraatweg langs de Oude Rijn over Woerden naar Leiden, die ook verbinding bood met Den Haag en Rotterdam. Daarna werd een begin gemaakt met de verharding van enkele provinciale wegen, veelal op particulier initiatief, zoals die naar Hilversum (1834) en Culemborg (1840).

Gouden jaren van de diligence

Een rijke bron van informatie over het vervoersaanbod in Utrecht vormen de diverse almanakken die jaarlijks verschenen. Vanaf 1800 bevatten die bijna altijd een overzicht van alle schuiten en trekschuiten en ook een 'Ordre der Postwagens en andere Wagens rijdende van Utrecht'. Dat maakte de almanak, een handig klein boekje in zakformaat, tot de reisplanner van de 19e eeuw. Tot 1820 was het beeld vrij stabiel met een kleine twintig verschillende wagen diensten en bestemmingen. De diligenciediensten voor de langere afstanden concentreerden zich nog buiten de poorten en de meer regionale vervoersdiensten waren vooral te vinden in de Voorstraat en op het Jansveld. Wel had Louis Vermeulen in 1815 een logement geopend aan het Vredenburg voor de diligence naar Zutphen: het Zutphense Posthuis. Daarvandaan vertrok

1800

- 1 Buiten de Tolsteegpoort (adres onbekend)
- 2 Den Engel (Ledig Erf 5-6)
- 3 De Rhee (Gansstraat 85)
- 4 In het Vergulde poortje (Voorstraat 8)
- 5 Het Bonte Paard (Voorstraat 27)
- 6 De Postpaarden (Jansveld 25-27)
- 7 In de Roskam (Jansveld 41)
- 8 Bij Swanborn (Ganzenmarkt 2)
- 9 De vergulde wagen (Vredenburg 17)
- 10 Buiten de Wittevrouwenpoort (adres onbekend)

1845

- 4 In het Vergulde poortje (Voorstraat 8)
- 6 De Postpaarden (Jansveld 25-27)
- 7 In de Roskam (Jansveld 41)
- 11 In de vergulde ploeg (Biltstraat 100)
- 12 Amersfoortse Veerhuis (Biltstraat 57)
- 13 In de Geldersche Bloem (Ledig Erf 4)
- 14 De Hooiwagen (Tolsteegbarrière 2)
- 15 Rudolf Otto Tieman (Neude 20)
- 16 Het Rode Hert (Voorstraat 28)
- 17 Wapen van Holland (Vredenburg 9)
- 18 Hotel Bellevue v/h Zutphense Posthuis (Vredenburg 3-4)



- < Gevelstenen aan Jansveld 41 en 43, waar zich vanaf 1662 herberg De Drie Roskammen bevond. [ARJAN DEN BOER](#)
- > Het Diligencespel: hoe kom je met zo min mogelijk vrachtgeld van de ene in de andere stad? Prent door Aron Hijman Binger, eerste helft 19e eeuw. [RIJCKSMUSEUM](#)
- > Het beladen van een postkoets, getekend door Pieter van Loon in 1842, volgens het opschrift 'bij Stevens op 't Vreeburg', maar in de almanakken uit dat jaar staat geen firma met die naam. [RIJCKSMUSEUM](#)
- > Plattegrond van de stad Utrecht met daarop aangegeven alle logementen annex stalhouderijen voor wagen diensten in de eerste helft van de 19e eeuw. [C. VAN BAARSEL, HET UTRECHTS ARCHIEF](#)



een decennium later ook een dagelijks diligence naar Rotterdam via Montfoort en Gouda. Weer acht jaar later reden Vermeulens comfortabele diligences tevens naar Breda, Den Haag, Amsterdam, Zwolle en Deventer. Het Zutphense Posthuis was toen al omgedoopt tot Hotel Bellevue (ter plekke van het latere Hotel Noord-Brabant), iets verderop aan het Vredenburg, in logement Het Wapen van Holland, was intussen een concurrent gekomen. Sinds 1828 maakten de diligences van Van Gend & Loos daar een tussenstop op hun route van Antwerpen naar Amsterdam. Vanaf Het Wapen van Holland reed ook tweemaal

per week een diligence naar Zutphen. Nog groter werd de concurrentie toen de Algemeene Postwagendienst van Bouricius uit Arnhem een vestiging in Utrecht begon en daarvoor een samenwerking aanging met een ander logement aan het Vredenburg, genaamd De Struisvogel (voorheen Vogelstruis, later De Nederlander). En vanaf 1837 waren ook de diligenciediensten van Van Heumen en Reijnders uit Amsterdam actief in Utrecht. De wagen diensten aan het Jansveld kregen in deze jaren te maken met twee nieuwe vervoersbedrijven in de Voorstraat, gevestigd in de logementen

In het Vergulde Poortje en Het Rode Hert. De twee aloude locaties aan het Jansveld bleven niet achter en breidden hun wagenpark gestaag uit. De Drie Roskammen liet op zaterdag een zogenaamde glazen wagen op riemen rijden, een eenvoudige variant van de diligence. Die bracht op zaterdag allerlei boerenvolk uit Scherpenzeel en Woudenberg naar Utrecht, waar ze pluimvee en manden vol eieren op de markt brachten. Aan de voet van de berg bij de Pyramide van Austerlitz, zo gaat het verhaal, moest iedereen uitstappen omdat de paarden de zware wagen anders niet tegen de helling op konden trekken.

Het wagentje van Dieges

Toen in 1843 de spoorlijn Amsterdam-Utrecht gereedkwam, betekende dat het einde van de diligenciediensten tussen deze beide steden. De vertrektijden van de twee grootste diligence-ondernemingen in Utrecht, Van Gend & Loos en Vermeulen, werden afgestemd op de dienstregeling van de trein. En toen twee jaar later de spoorwegverbinding met Arnhem gereed was, stopten ook de diligenciediensten op deze bestemming. Met de groei van het spoorwegnet in de decennia daarna wachtte steeds meer wagen diensten hetzelfde lot. Ook aan het uitgebreide trekschuitenverkeer met Holland kwam een einde, net als aan de paardenposterij. Anno 1864 reden er alleen nog diligences naar Wijk bij Duurstede, Tiel, Veenendaal, Soest en Den Bosch. En vanaf logement De Liggende Os aan het Vredenburg ging een koets naar Vreeswijk, die aansloot op de stoomboot





- Hotel Bellevue op de hoek Vredenburg-Drieharingenstraat, voorheen het Zutphense Posthuis, was midden 19e eeuw een belangrijk diligencestation. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- Koetsje van Paul Dieges bij de kerk van De Bilt, op weg van Zeist naar Utrecht. Fotoreproductie van niet-bewaarde aquarel door Anthonie Grolman, 1878. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

naar Rotterdam. Uiteindelijk zouden met de komst van het lokalspoor en de tramwegen ook deze meer regionale diensten verdwijnen. Toch wisten sommigen hun bestaan nog lang te rekken. Zo zag Paul Dieges in 1845 kans om een gaatje in de vervoersmarkt te vullen met zijn postwagendienst tussen Utrecht en Zeist. Vanaf zijn huis aan de Bilstraat reed hij vier of vijf keer per dag met zijn gele wagen op en neer, totdat in 1879 de paardentram op dit traject ging rijden. In zijn laatste jaren moest hij als huurkoetsier aan de kost komen.



Aan het Jansveld ging het bedrijf met paard en wagen ondertussen nog volop door. Het vrachtvervoer naar omliggende plaatsen had het minst te lijden van de aanleg van spoor- en tramlijnen. In de adresboeken uit de late 19e eeuw stond De Postpaarden nog veelvuldig vermeld als vertrekpunt voor goederenvervoer. Het logement was inmiddels omgedoopt tot hotel en het kwam in 1900 in handen van Antonius Nicolaas van Rooijen uit Werkhoven, die het samen met zijn moeder en twee broers dreef. Negen jaar later dook op dit adres ook een Paul Dieges op, de jongste zoon van de eerdergenoemde koetsier, die hier zijn laatste jaren sleet als stalknecht.

Einde van De Postpaarden

In 1920 ging hotel De Postpaarden opnieuw in de verkoop. Daarbij werd een deel van de inboedel van het hotel van de hand gedaan: drie arrensledes met bijbehorende antieke tuigen, een veewagen, een Tilbury (eenassig open rijtuig met kap), twee platte wagens en nog twee andere wagens. Daarna fungeerde het hotel vooral als café waar vrachtwagenrijders terecht konden voor een kop koffie of soep en een eenvoudige hap. Paard en wagen maakten in deze jaren plaats voor de auto en vrachtauto. De oude hotelkamers werden verhuurd aan kostgangers en studenten - een aflopende zaak. In 1936 zou het hotel zijn deuren sluiten. De vele vrachtwagens die op het Jansveld parkeerden om daar te laden en te lossen, leverden intussen steeds meer problemen op. Al in 1913 was hier een driejarig meisje dodelijk verongelukt toen ze bij het spelen bekneld was geraakt tussen de wielen van een zwaar beladen wagen (UN, 2 maart 1913). Acht jaar later ging het weer mis toen tot twee keer toe een vrachtwagen, bespannen met paarden, op de hoek met de Voorstraat in botsing kwam met de paardentram naar Zeist (UN, 14 september 1920). En in 1922 kwamen op diezelfde plek twee fietsers om het leven toen ze werden geschept door een vrachtauto die van het Jansveld kwam (UN, 25 oktober 1922). Nog datzelfde jaar besloot het gemeentebestuur om het vrachtverkeer beter te gaan

- Diligence naar de jaarlijkse paardenmarkt in Gorinchem vanaf Het Wapen van Noord-Holland (Vredenburg 11), 1883. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- Hotel De Postpaarden in de jaren 1920, toen er nog enkele paarden op stal stonden. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- Bodehuis De Luifel aan de Neude 35-36, vlak voor opening bodehuis in Overvecht, 1965. [H. VAN ECK, HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

reguleren, om een einde te maken 'aan de zeer onhoudbaren toestand, veroorzaakt door de verschillende boden, door het innemen van een standplaats op de openbare weg met hunne wagens'. Toch bleef het Jansveld ook daarna nog in gebruik als een van de aangewezen standplaatsen, naast het Visschersplein, Buurkerkhof, Predikherenkerkhof, Janskerkhof en de Neude. In de jaren voor de Tweede Wereldoorlog waren er dan ook meerdere zogenaamde bestelhuizen aan het Jansveld te vinden, waaronder nog steeds een op nummer 27. Vanaf 1941 lijkt dit bedrijf echter volledig te zijn geconcentreerd op Jansveld 38, waar toen het Bestelhuis Het Centrum werd gevestigd.



Toen na de oorlog het autoverkeer in de binnenstad verder toenam, kwam het einde van deze bestelhuizen in zicht. Het langst bleef het bodencentrum in bedrijf bij De Luifel aan de zuidzijde van de Neude. 'Wie door de nauwe straten Utrechts binnenstad gaat zal begrijpen, dat er een zucht van verlichting geslaakt

wordt als het bodencentrum op het terrein buiten de stad gereed is gekomen. De situatie op de Neude, de Breedstraat en het Predikherenkerkhof is beslist benauwend' (UN, 7 april 1964). Een jaar later was het zover en vertrok ook dit laatste bestelhuis naar een nieuwe locatie aan de Brilledreef in Overvecht.



Bronnen en literatuur

- Het Utrechts Archief, 702 Stadsbestuur van Utrecht 1577-1795.
- Het Utrechts Archief, 4004 Handelsregister Kamer van Koophandel Utrecht.
- Het Utrechts Archief, 34-4 Notariële akten stad Utrecht (index op [hetutrechtsarchief.nl](#)).
- Almanakken en adresboeken via [hetutrechtsarchief.nl](#) en [delpher.nl](#).
- Utrechtse kranten via [hetutrechtsarchief.nl](#) en [delpher.nl](#).
- Ton van den Berg e.a., *Neude. Hart van Utrecht* (Zwolle 2020) nr. 55: 'Bodencentrum Neude (1922-1965)'.
- Roland Blijdenstijn, *Tastbare tijd 2.0. Cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht* (Amsterdam 2015) p. 67-71.
- W. van den Broeke, 'Paul Dieges (1807-1886) en Hendrik Dieges (1839-1894), diligencenkoetsiers', in: J. Aalbers e.a. (red.), *Utrechtse biografieën 1* (Utrecht 1994) p. 46-51.
- Bert Koene, *De diligences van Bouricius. Anderhalve eeuw bedrijvigheid langs 's heren wegen* (Hilversum 2017).



< Jan de Beijer, Vrolijk tafereel in het dorp Houten, circa 1750. RIJSMUSEUM

✓ De Roskam met 'Welkom terug' na corona-sluiting, 2021. WWW.OLDHOUTEN.NL

verschillende topografische afbeeldingen van Utrecht en omgeving die ons een beeld geven van het dagelijks leven. De prent *Vrolijk tafereel in het dorp Houten* toont de herberg die druk wordt bezocht door reizigers en dorpsbewoners. Op de stoep voor De Roskam zit een groep vrolijke mensen aan een tafel. Voor de deur staat een paard en wagen, een andere wagen arriveert net. Rechts komt een stelletje richting de herberg gelopen. De vrouw wordt ondersteund door haar metgezel; heeft zij te veel gedronken? Links staat een man tegen de muur van de doorrijschuur te plassen.

Dat De Roskam een belangrijke herberg was, blijkt wel uit het feit dat die door meer kunstenaars werd vastgelegd. Zoals door Pieter van Loo op een gewassen tekening met een gezicht op De Roskam en de kerk uit 1783 (Atlas Munnicks van Cleef, collectie Fentener van Vlissingen) en door Theodorus Cornelis Schutter op een eveneens gewassen tekening uit 1743 (Koninklijk Huisarchief). Het bestuur van Houten, later de gemeenteraad, vergaderde nog tot 1877 in de herberg. Toen verrees er een gemeentehuis op het Plein. De Roskam bestaat nog steeds. Er wordt gefeest, getrouwd, vergaderd en men kan er eten en drinken. Aan het gebouw zijn nog elementen te herkennen van de tekening van Jan de Beijer, al is de doorrijschuur in 1912 afgebroken. Al zo'n vierhonderd jaar is De Roskam een belangrijke plek in de Houtense gemeenschap.

Met dank aan Frank Magdelyns, www.oudhouten.nl.

Herberg De Roskam, Houten

Lisette le Blanc is redacteur van dit tijdschrift.

Vanaf de 17e eeuw nam het aantal reizigers over land toe vanwege betere wegen en ontstonden er pleisterplaatsen op doorgaande routes. Niet zelden waren het boeren die gasten verwelkomden in hun hoes, waar gegeten en overnacht kon worden en gelegenheid was om de paarden uit te spannen. Ook in Houten ontstonden enkele van zulke boerderijherbergen. Een voorbeeld is De Roskam, gunstig gelegen in het hart van het dorp naast de dorpskerk, bij de doorgaande weg van Utrecht naar Tiel en Den Bosch via Culemborg. De volgende dag konden reizigers in alle vroegte fris hun reis vervolgen.

De oudste vermelding van De Roskam dateert uit 1629, toen Gerard van Blanckendael 'seechere huijsinge, brouwerije, berch endeschuijre' verkocht aan Cornelis Damen. In 1631 werd de uitspanning genoemd als 'herberg daer de Roscam uythangt'. Kennelijk was er toen al een uithangbord met een roskaam (paardenkam). De herberg bood niet alleen gelegenheid voor maaltijden en overnachtingen, maar ook voor belangrijke dorpsbijeenkomsten. In 1735 trad er een nieuwe eigenaar aan, Alexander Hendrik van der Capellen (1700-1740). Hij behoorde tot de landadel en was heer van Schalkwijk, Houten, 't Goij en Mijdrecht. De herberg werd verbouwd en kreeg haar huidige aanzien van een dwars-huisboerderij met twee bouwlagen en een zolderverdieping. De stallen voor de paarden werden uitgebreid en er verrees

een doorrijschuur aan de overkant. In een dergelijke schuur konden de wagens naar binnen rijden en de paarden gestald worden. De vergaderingen van schout en schepenen van Houten vonden in die tijd eveneens in de herberg plaats, waar ook veilingen werden gehouden. Een aquarel van halverwege de 18e eeuw toont herberg De Roskam na de verbouwing van 1735. Tekenaar Jan de Beijer (1703-1780) was beroemd vanwege zijn fraaie stads- en dorpsgezichten in een naturalistische stijl. Hij maakte



< De buitenplaats Rotsoord, anoniem schilderij dat ter nagedachtenis van Abraham Keer in het Oude Mannen- en Vrouwenhuis (Oudaen) hing. Het bovenschrijf vermeldt dat hij het huis veel naliet. CENTRAAL MUSEUM

Peter Sprangers is secretaris van de Historische Kring Tolsteeg-Hoograven (HKTH) en auteur van *250 jaar Rots-oort aan de Vaartsche Rijn* (2022).

Abraham Keer (1742-1804) was de zoon van de in 1780 overleden Lambertus Keer, hoogheemraad van de Lek Bovendams en decaan-kannunik van het kapittel van Oud-Munster, een functie die op zijn zoon overging. Abraham was dakpannenfabrikant aan de westzijde van de Vaartsche Rijn en bezat uit erfenissen veel onroerend goed, waaronder huizen aan de Oudegracht. Ook de bijna 90 jaar oude buitenplaats Rotsoord op de oostoever van de Vaartsche Rijn behoorde tot Keers familiebezit. Daar woonde hij zelf als vrijgezel met een huishoudster. Het inmiddels enigszins vervallen buitenhuis had een geheimzinnig en spookachtig aanzien. In het midden had het een grote koepel, geflankeerd door vier torens. Het huis lag bijna verscholen tussen hoge geschoren taxushagen, waarboven grillig gesnoeide bomen uitstaken en wonderlijk gevormde grotwerken. Die waren vervaardigd van een afvalproduct van de steenfabricage: klompen geglazuurde steen die door oververhitting waren samengesmolten. Daaraan was de naam Rotsoord ontleend.

Natuurkundige experimenten

De ongehuwde Abraham Keer hield zich - niet als enige in de tijd van de Verlichting - onledig met de beoefening der natuurkunde. Achter de hoge ramen experimenteerde hij met een elektriseermachine waarmee hij bliksem kon nabootsen. Voorbijgangers zagen hem werkzaam in een van de stoffige, sombere kamers met beschilderde behangsels, voor zover die niet achter de met folianten en kwartijnen gevulde boekenkasten verborgen waren. Het gerucht ging dat hierbij boze geesten in het spel waren, in weerwil van de beide engelen die het familiewapen boven de voordeur bewaakten. Voor de burens werd het gerucht bevestigd toen de zonderlinge heer, om lastige bedelaars af te schrikken, de koperen deurbelknop op de elektriseermachine zou hebben aangesloten zodat de bellers een schok kregen.

Abraham Keer en de Utrechtse luchtbol

De eerste vorm van luchtvaart boven Utrecht was in januari 1784: de oplating van een onbemande luchtballon vanaf Rotsoord. Abraham Keer, de bewoner van deze buitenplaats, was gek op natuurkundige experimenten. De proeven met ballonvaart inspireerden in diezelfde dagen tot een patriottisch pamflet over een 'politieke luchtreis' vanaf het Utrechtse stadhuisplein. Prinsgezinde bestuurders zouden zogenaamd het luchtruim kiezen onder de uitroep 'Oranje Boven! De burgers onder'.

Dat weten we allemaal uit de later door een nazaat gepubliceerde *Herinneringen uit de laatste twintig jaren der achttiende eeuw* van Cornelis Johannes Nagtglas (1774-1862), een ver familielid van Keer. Daarin stond over Rotsoord: 'Het was op deze buitenplaats, of liever in den over den Rijn gelegen tuin, dat ik in '83 [dit moet 1784 zijn geweest] voor het eerst een luchtbol zag opstijgen, eene zoogenoemde Mongolfière, welke statig opwaarts rees, doch hoog in de lucht in brand raakte. Nog zeer goed kan ik mij herinneren, dat deze uitvinding destijds veel opspraak maakte en men er zich in de toekomst wonderen van beloofde.' Abraham Keer was al op 7 november 1776 als gewoon lid toetreden tot het Provinciaal Utrechtsch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen en behoorde tot de eerste leden van het in 1777 opgerichte Gezelschap ter Beoefening en Bevordering van de Proefondervindelijke Natuurkunde. In die kringen zal hij beslist gediscussieerd hebben over dé ontdekking van de eeuw: de ballonvaart. Een lid van het Provinciaal Utrechtsch Genootschap, Christiaan Hendrik Damen, publiceerde in 1784 *Natuur- en Wiskundige beschouwing van den Lugtbol, Tot eene betere Kennis en Beoordeling dier berugte Ontdekking*.

Hooggespannen verwachtingen

In het jaar 1783 werd de lucht voor het eerst veroverd door een luchtballon, een opmerkelijke gebeurtenis die zich voordeed in Parijs, zoals zo vaak in de 18e eeuw. De gebroeders Montgolfier waren de pioniers die in september een ballon lieten opstijgen tot een hoogte van 'vijfhonderd Roeden'. De verwachtingen van deze innovatie waren hooggespannen, er werd druk gespeculeerd over de mogelijkheid van bemande vluchten.

De eerste testvluchten waren succesvol: op 21 november 1783 staken Jean-François Pilâtre de Rozier en markies François Laurent d'Arlandes de Seine over en op 1 december beleefden de Jacques Charles en Marie-Noël Roberts in Parijs een historische opstijging tot 550 meter hoogte. Voor veel mensen waren deze experimenten schokkend omdat ze fundamentele zekerheden uitdaagden. Eén daarvan was dat mensen niet konden vliegen; wie het probeerde, werd als hoogmoedig beschouwd en liep het risico te vallen als Icarus. De opkomst van de luchtballon doorbrak deze barrière en maakte het mogelijk voor mensen om te vliegen. Het was een triomf van verbeelding over realiteit, waarbij hoogmoed niet gestraft werd. Deze experimenten brachten niet alleen bewondering en verwondering met zich mee, maar ook verwarring - wat voor andere vaste overtuigingen zouden nog kunnen wankelen? Ook in Nederland drongen deze experimenten door. Kranten schreven er opgetogen over en publiceerden extra edities en losse prenten. Geleerden en amateurs gingen enthousiast op zoek naar manieren om de ballontechniek te verbeteren, onder wie Abraham Keer. Niet iedereen was echter enthousiast. De Utrechtse regent Willem de Perponcher Sedlnitzky sprak neerbuigend over 'kinder-speeltuig'. Anderen zagen de ballon als bewijs van de overmoedige mens die de goddelijke orde wil weerstreven. Daar lieten de wetenschappers en liefhebbers zich niet door weerhouden. Na de eerste onbemande ballonopstijgingen in de laatste maanden van 1883 te Rotterdam en Den Haag, volgde kort daarop het Utrechtse experiment bij Rotsoord door Keer en zijn handlangers.



▲ Elektriseermachine van Martinus van Marum uit 1774, voorloper van de Grote Elektriseermachine in het Teylers Museum. [TEYLERS MUSEUM](#)

➤ Ballonvaart van Jean-Pierre Blanchard te Den Haag op 12 juli 1785 door G. Carpentus. [RIJKSMUSEUM](#)

↳ Titelpagina *Natuur- en Wiskundige beschouwing van den Lugtbol* door Christiaan Hendrik Damen, Utrecht 1884. [KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK](#)

✓ Penning op het oplaten van de eerste luchtballon in Parijs, Nicolas-Marie Gatteaux, 1783. [MUSEUM ROTTERDAM](#)



Drie pogingen

De opstijging vond plaats op maandag 19 januari 1784. In de krant werd verslag gedaan: 'Het voorbeeld van den Abt Montgolfier heeft ook hier een gezelschap van konstminnaaren uitgelokt om eene Aërostatiche proefneming te doen, met dit gevolg, dat men dezelve op Rotsoord, de Buitenplaats van den Heer Keer, driemaal in 't werk gesteld, en driemaal wonderwel, dog met een verschillenden uitslag heeft zien gelukken.' Er werden dus drie pogingen gedaan, die alledrie in meer of mindere mate slaagden. De ballon werd als volgt omschreven: 'De Machine heeft eene kegelsche [conische] gedaante, 14 voet hoog en 6 voet 7 duim middellijns aan het grond vlak, van papier, riet en ijzerdraad samengesteld, van een komfoortje en een lamp met 24 pittin voorzien; wegende het gantsche toestel 2 pond en 28 lood.' De eerste poging was die maandag om 9.30 uur. Toen men nog bezig was met het verhitten van de lucht ontstond er een storing aan het komfoortje, maar omdat de ballon 'reeds merklijk verhit, eene geweldige neiging vertoonde om op te rijzen, kwam men overeen dezelve, zonder het komfoortje, een oogenblik aan haar zelve over te laten, om te zien hoe verre zij

het brengen zoude. Zij rees staatig op, helde een weinig opzij, herstelde zig terstond, en rees eene Domshoogte op; maar uit gebrek aan toevoer van gestadig verdunnende (rarificeerende) Lugt daalde zij zagjes en kwam op een der laanen van den tuin, niet ver van de plaats der opschieting neder.' De tweede poging volgde dezelfde morgen om 11.00 uur. 'Straks hervatte men de proefneming, met 't komfoortje met het beste gevolg van de waereld: zij rees lijnregt op, en door een zagt lugtje voortgedreeven, nam zij derzelver rigting van het Zuiden naar het Noorden, rees hooger en hooger op, bleef op een verbaazenden afstand 10 minuten onbeweeglijk hangen, nam voorts derzelver koers over het Noord-Oosten, en daalde, in dezelfde staande rigting, in het Oosten neder, op een afstand van een kwartier gaans, na omtrent 20 minuten in de lugt te hebben gezweefd.' De ballon was niet noemenswaardig beschadigd. Die middag om 13.00 uur volgde de laatste poging. 'Ten derden maale hervatte men de proefneming, welke eveneens gelukte; dan het scheelde wel een Domshoogte, dat zij minder hoog oprees...' Ook bleef de bol niet zo lang in de lucht als bij de vorige poging. Als reden werd het gewicht van een schaar genoemd die men in

de haast aan boord had gelaten. De tweede opstijging van 20 minuten bleef dus de meest succesvolle.

Een politieke luchtreis

Abraham Keer was zeer gehecht aan de partij van de patriotten en majoor geworden van het exercitiegenootschap 'Pro Patria et Libertate'. Buurman Jan Carel Pronckert van de vloerstenenfabriek - 'een heer genoemd van goed postuur en favorabel voorkomen aan het hoofd van een bende steenoven-gasten' - overtuigde zijn ongeletterd personeel om een rekest te tekenen voor de patriottische zaak. 'Al de heeren van de lugtbol (de montgolfière) zullen het ook tekenen.' De reactie van de arbeiders was unaniem: 'Een half vat bier, dan tekenen wij alles wat er maar voorkomt en als het nodig is zullen wij wel twee kruisjes in plaats van één maken.' Het ging om een verzoekschrift om tussentijdse vacatures in de vroedschap (gemeenteraad) voortaan niet door de stadhouder te laten benoemen, maar door de vroedschap zelf. Een medestander - wellicht Jan van Lidth de Jeude - liet zich inspireren door de ballonvaartproeven en bracht een satirisch pamflet uit, gericht aan de 725 ondertekenaars en aan 'alle welgezinde Vader-





landers'. De schrijver koppelde vernuftig de sensationele experimenten met 'luchtbollen' aan een politiek-maatschappelijke stellingname. De vroedschap zou op 12 januari 1784 over de benoemingskwestie vergaderen; het pamflet beweerde dat op die datum 'een van alle gebreken gezuiverde Lucht Machine' opgelaten zou worden vanaf het op plein voor het Stadhuis. Daarmee zou een reeks prinsgezinde notabelen het luchtruim kiezen, onder wie de burge-meesters Jan Frederik van Beeck (1712-1792) en Abraham Jacob van der Dussen (1705-1794). Die laatste zou 'gesteld worden boven op de Lugt Machine', aanhoudend roepende: 'Oranje Boven! De burgers onder'. Voor het luchtvaartuig was volgens de schrijver het model gekozen van 'het onlangs nieuw gezette thuihuis van onzen Burgermeester Van Dijkveldt aan de Baan' (Maliebaan) en daaronder hing een 'plaazierjagt' als verblijf voor de groep: een luchtschip dus. Op de vroedschapsvergadering van 12 januari bleek dat de burgemeesters nog geen overeenstemming hadden bereikt over de zaak en dat de vroedschap daarom pas op 19 januari zou beslissen. Een tweede pamflet verscheen met de mededeling dat de luchtreis 'aangemerkt de ongereedheid der Heeren' was uitgesteld tot 19 januari. Erboven stond nu een prent van het luchtvaartuig in de vorm van een tuinhuis met daaronder een schuit of jacht. Ook was de Domtoren zichtbaar. Sommigen toeschouwers zaten op de daken van huizen en zwaaiden vandaar de luchtreizigers toe. Daarmee gaven ze gevolg aan de oproep in het pamflet om 'op eene distance' naar de luchtreis te kijken, om gedrang bij het stadhuis te voorkomen. De ballonvaart met een groep notabelen - en een tuinhuis - was uiteraard geheel fictief. Bij het experiment vanaf Rotsoord ging het slechts om het gewicht van een komfoortje met brandstof. In Frankrijk had men zich inmiddels al wel gewaagd aan een 'persoon-

lijke opstijging'. De eerste bemande ballonvaart in Nederland zou in 1785 in Den Haag plaatsvinden. De patriotten zouden in 1786 onder leiding van Pieter Quint Ondaatje de macht grijpen in de stad Utrecht.

Nalatenschap

Abraham Keer overleed op 27 september 1804 'na eene ongesteldheid van slechts twee dagen, in den Ouderdom van bijna 63 Jaaren'. Hij werd bijgezet in een grafkelder in de Klaaskerk (Nicolai'kerk), waar zijn steen nog te zien is. Het Diaconie Oudemannen- en Vrouwenhuis der Hervormde Gemeente, beter bekend als Oudaen, ontving zo'n 200.000 gulden uit zijn nalatenschap. Een schilderij van Rotsoord kwam 'ter gedagtnis' aan Keer in Oudaen te hangen. Zijn huishoudster, Anna Eva Bos, kreeg volgens het testament zijn inboedel en huisraad en bovendien een halfjaarlijks geldbedrag. Daar zag zij vanaf in ruil voor het eigendom van de buitenplaats Rotsoord. Enkele jaren na haar dood in 1837 zou het oorspronkelijke huis worden afgebroken.



Literatuur

- Peter Altena, "Geen sterveling deed ooit zulk een' smak." Dirk Kuipers en "De Historie en het Einde der Luchtbollen" (1786), *Mededelingen van de Stichting Jacob Campo Weyerman* 21 (1998), p. 86-93.
- Frederik Nagtglas, *Herinneringen uit de laatste twintig jaren der achttiende eeuw, uit de papieren van een tijdgenoot* (Middelburg 1865).
- H. Hardenberg, 'Cornelis Nagtglas en zijn omgeving', *Jaarboek van het Centraal Bureau voor Genealogie* XXV (1971) p. 230-245.
- G.W. Kernkamp, 'Een politieke luchtreis te Utrecht, Januari 1784', in: *Opstellen aangeboden aan G.A. Evers* (Utrecht 1940), p. 164-186.
- Peter Sprangers, *250 jaar Rots-oort aan de Vaartsche Rijn 1668-1918* (Utrecht 2022).



- ▲ Grafsteen Abraham Keer in de Nicolaïkerk. [PETER SPRANGERS](#)
- ▮ Houtgravure van het tuinhuis annex luchtschip uit het tweede pamflet, januari 1784. Rechtsonder de Domtoren. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- ▼ Straatnaambord Abraham Keerstraat, Hoograven. [PETER SPRANGERS](#)



Muntbrug, Leidseweg

Kees Volkerts is historisch geograaf en schrijver.

De Muntbrug uit 1887 is een technisch monument, een van de laatste originele draaibruggen over het Merwedekanaal. De brug maakt deel uit van het waterstaatkundige ensemble dat rond de kruising van het Merwedekanaal en de Leidse Rijn bewaard is gebleven. Deze plek markeert een cruciale fase in de ontwikkeling van de waterwegen rond Utrecht. Vanouds was de Vecht een onmisbare schakel in de handelsroute tussen Amsterdam en het Duitse achterland (Keulse Vaart), maar in de 19e eeuw vormde de ondiepe rivier met zijn bochten, bruggen en sluizen een groeiend probleem. In 1881 nam het Rijk een plan aan ter verbetering

van de Keulse Vaart: de aanleg van een nieuw kanaal van het IJ naar Nigtevecht en daarna verbreding en kanalisatie van de Vecht, waarbij acht grote Vechtbochten afgesneden zouden worden. Het eerste deel tot Nigtevecht kwam al in 1884 gereed. Tegen de zin van de Vechtdorpen, die economische achteruitgang vreesden, besloot het Rijk alsnog tot aanleg van een geheel nieuw kanaal ten westen van de Vecht en de stad Utrecht: het Merwedekanaal. Kanalisatie van de veelbezongen Vecht zou te veel schade toebrengen aan buitenplaatsen en dorpschoon. In 1892 was het hele kanaal tot aan Gorinchem gereed. Bij Utrecht kruiste het nieuwe kanaal de Leidse Rijn. Dit maakte de bouw van extra sluizen en bruggen nodig, met een omlei-



- < De Muntbrug rond 1910. Op de achtergrond de net opgeleverde huizen aan de Leidsekaade. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- ▾ De Muntbrug opent tegenwoordig alleen voor speciale gevallen, zoals woonboten. [KEES VOLKERS](#)

dingskanaal voor de Vleutense Wetering en extra dienstwoningen voor het personeel. De 'Draaibrug in den Leidschenweg' werd al in 1887 opgeleverd. De ijzeren brug, gesierd met zes gietijzeren gaslantaarns, werd vervaardigd door de vermaarde Haagse ijzergieterij De Prins van Oranje. De brug werd met de hand opengedraaid, geen licht werkje. In 1931 zou er een elektrische bediening komen.

In 1912 kreeg de draaibrug de naam Muntbrug, naar de kort daarvoor gebouwde Rijksmunt aan de Utrechtse zijde van het kanaal. Het is nu nauwelijks voor te stellen, maar in die tijd was de huidige fietsbrug een belangrijke schakel in de Rijksstraatweg naar Leiden en Den Haag, de voorloper van de A12. Automobielen waren er nog niet, maar dat zou snel veranderen. En toen aan de overzijde van het kanaal in de jaren 1920 de wijk Oog in Al verrees, kreeg de brug nog meer verkeer te verstouwen. Het Merwedekanaal was een van de drukst bevaren waterwegen van Nederland en de brug stond voortdurend open. De brugwachter maakte overuren en wie pech had, stond zo een kwartier te wachten.

Al snel bleek dat ook het Merwedekanaal te smal was. In 1929 werd besloten tot aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal. Ten noorden van Utrecht werd het Merwedekanaal in het nieuwe, bredere kanaal opgenomen, waardoor hier alle draai- bruggen verdwenen. Vanaf Utrecht werd een nieuw kanaal aangelegd, om de inmiddels uitgedijde stad heen. Het oude kanaaltracé verloor hierdoor zijn doorgaande functie, maar behield zo wel zijn oorspronkelijke biotoop, inclusief de dubbele sluis tegenover de Stichtsche Olie- en Lijnkoekenfabriek, de bruggen en sluizen bij de kruising van de Leidse Rijn, de dienst- woningen en de Muntbrug.

Ook in het resterende deel van het Merwedekanaal tussen Utrecht en Gorinchem zijn in de loop der tijd vrijwel alle draai- bruggen vervangen, waaronder de Oude Liesboschbrug (in 1964) en de Rijnhui- zerbrug in Jutphaas (in 1981). Er bestaan er nog twee: de spoorbrug bij Arkel en de Bolgerijensebrug in Vianen. De laatste werd in de oorlog vernield en in 1949 herbouwd.

Bronnen

- Hans Buijter en Roger Raat, *Nederland Kanalenland* (Amsterdam 2016).
- Nederlandse Bruggenstichting, [bruggenstichting.nl](#).

Zeist als vakantieoord dankzij straatweg en spoorrails

Dat Zeist kon uitgroeien tot een bekende toeristenplaats was niet alleen te danken aan het landschap, dat aanvankelijk niet erg bosrijk was. Ook de aanwezigheid van de Evangelische Broedergemeente rond Slot Zeist vormde een attractie. Door de centrale ligging en goede bereikbaarheid werd Zeist aantrekkelijk voor welgestelden die de zomers doorbrachten in buitenhuizen, maar later ook voor dagjesmensen. Rond 1900 was Zeist maximaal per openbaar vervoer bereikbaar met twee spoorlijnen en een tram. Daar bleef na de Tweede Wereldoorlog weinig van over.

Pierre Rhoen is oud-gemeentearchivaris van Zeist en auteur van vele publicaties over de historie van deze gemeente.

De eerste toerist die Zeist bezocht wiens naam bekend is, was de Fransman François Maximilien Misson (circa 1650-1722). Misson reisde in 1687 vanuit Engeland door Nederland met als einddoel Italië. In brieven aan zijn vrienden deed hij uitvoerig verslag van zijn reisbelevissen. In Utrecht kon hij op de postwagen naar Arnhem stappen of een koetsdienst voor passagiers nemen. Zeist lag aan de heerweg van Utrecht naar Arnhem. Daar hield Misson halt voor een bezoek aan het nieuwgebouwde Slot Zeist. In een brief van 22 oktober schreef hij: "t Is een zeer schoon gebouw omringt met brede grachten met levendig water, voorts bosschen, tuinen, beelden, fonteinen en alle anderen sieraden die men wenschen kan." De naam van bouwheer Willem Adriaan I Rijksgraaf van Nassau, heer van Odijk, Kortgene, Zeist en Driebergen (1632-1705), noemde hij niet. Misson merkte echter wel over de eigenaar op dat 'die de naam heeft van alles met pragt te doen uitvoeren.'

Evangelische Broedergemeente
In 1745 kocht Cornelis Schellinger (1711-1778) Slot Zeist en stelde het ter beschikking van de Evangelische Broedergemeente, waarvan hij en zijn vrouw lid waren. Deze geloofs-gemeenschap was in 1722 in Herrnhut (Saksen) gesticht. Het dagritme werd bepaald door de meerdere godsdienstige bijeenkomsten die in het Duits werden gehouden. Langs de oprijlaan naar het Slot werden het Broederplein (links) en het Zusterplein (rechts) aangelegd. De broeders en zusters wilden namelijk graag bijeen wonen en niet

verspreid door het dorp. In 1748 werd met de bouw van de woonhuizen begonnen. Voor de ongehuwde mannen kwam er het Broederhuis, voor de weduwen het Weduwenhuis en voor de ongetrouwde vrouwen het Zusterhuis. Zeist had er nu een nieuwe toeristische attractie bij. De bezoekers kwamen niet meer alleen om de slottuin in Franse stijl te bewonderen, maar ook voor de Broedergemeente. Anton Friedrich Busching (1724-1793) schreef in *Nieuwe geographie of aardrijksbeschrijving* (1773) dat in de zomer

zeer veel toeristen naar Zeist kwamen om in het Broederhuis de avonddiensten van de Broedergemeente bij te wonen - en om te winkelen. De broeders verdienden goed aan hun winkeltjes met eigengemaakte producten. Een van de toeristen was de Engelsman John Silvester. Hij arriveerde in gezelschap van zijn twee dochters en een knecht op 25 augustus 1792 en vertrok de 27e. Hij heeft eveneens uitvoerig verslag gedaan van zijn bezoek aan de Broedergemeente. 'The Preaching being over, they made no difficulty in showing us their several shops of Goods of all sorts and kinds, from the expensive Jewellery to the most trifling toys for children.'¹ Ook al was Silvester van Amsterdam naar Utrecht per trekschuit gereisd, naar Zeist liet hij zich net als veel toeristen met een koets vervoeren. Wie het zich kon permitteren had een privérijtuig. Anderen huurden een eenvoudig wagentje of een net rijtuig bij een stalhouder.

Een lint van zomerhuizen

Eind 18e eeuw kwam in de tuinarchitectuur de landschapsstijl in de mode. De overgang van de Utrechtse Heuvelrug en het Krommerijndal in Zeist wordt gemarkeerd door de Utrechtseweg en Driebergseweg. Het gebied ten noorden van deze wegen was nog

- ↳ Broeder- en Zusterplein met wandelende toeristen, te herkennen aan hun rijke kleding. Georg Balthasar Probst naar Hendrik Spilman, circa 1790. [RIJXSMUSEUM](#)
- > Toeristen op het terras voor herberg Hof van Holland en op de kerkheuvel. Prent naar Michel Mourrot, 1829. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- ▼ Logement Dennenoord tussen Driebergen en Zeist, met op de achtergrond het station Driebergen-Zeist, circa 1850. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

grotendeels een open heideveld. Deze grond was goedkoop te verkrijgen en zo ontstond de mogelijkheid een romantisch landschap na te bootsen met heuveltjes en dalen, bossen, boomgroepen en waterlopen, zoals de landschapsstijl dat 'verlangde'. De belangstelling van welgestelden uit de grote steden voor de Heuvelrug was groot. De bouw van buitenplaatsen nam vanaf begin 19e eeuw een grote vlucht. Van De Bilt tot Doorn werden meer dan honderd buitens aangelegd. In Zeist, aan of vlak bij de Utrechtseweg en Driebergseweg, verzeen er 45. Bijna al die buitens werden als zomer-verblijf gebruikt. In mei of juni kwamen de eigenaren of huurders en in oktober keerden ze weer terug naar de stad. Dit lint van buitenplaatsen kreeg de naam Stichtse Lustwarande. Het was Anthony Winkler Prins (1817-1908) die deze naam in 1848 voor het eerst gebruikte in een gedicht. Zeist gold als de parel van de Stichtse Lustwarande. Menige toerist kwam een dagje naar Zeist om zich te vergapen aan de rijkdom die hier door de stedelijke elite werd geëtaleerd. De Utrechtseweg werd schilderachtig beschreven door Jacobus Craandijk



(1834-1912) in *Wandelingen door Nederland* (1880): 'Met sierlijke bogten slingert zich de breede straatweg verder, langs Eikenstein, Eikenoord, Rozenoord, Villa Nuova, Oirschot, onder statige beuken, tusschen plantsoenen en akkers, van sparranbosschen plantsoemd. Zeist is niet ver meer en digter sluit zich de reeks der buitens.'

Vakantiedorp voor welgestelden

Aan de vooravond van de ontwikkeling tot een populaire plaats om de zomer-vakantie door te brengen, typeerde Floris Willem baron Slot tot Warmelo (1753-1838),

eigenaar van kasteel Kersbergen, Zeist als een boerendorp. De dorpelingen stonden open voor verandering. Zij zagen dat ze konden verdienen aan de bezoekers van Slot Zeist en de Broedergemeente en dat de buitenplaatsen voor extra werkgelegenheid zorgden. De gemeenteraad besloot in de vergadering van 8 mei 1818 om alles in het werk te stellen om het de buitenplaatsbewoners aantrekkelijk te maken. Het gebied ten noorden van de Oude Arnhemseweg en Arnhemse Bovenweg vertoonde zich rond 1800 als een kaal heidelandschap. Daar lagen alleen nog het Zeisterbos (eind 17e eeuw aangelegd, ook wel Voorbos van Slot Zeist genoemd) en het bos van Beek en Royen (eerste helft 18e eeuw, nu Zeisterbos genoemd). De overheid bevorderde begin 19e eeuw de bebossing van heigebieden. Langzaam kwam Zeist steeds meer in het groen te liggen en konden de toeristen zich in de bossen verpozen. Jan Bastiaan Christemeijer schreef in *Het lustoord tusschen Amstel en Grebbe en elders in het Sticht van Utrecht* (1837) over de Zeister bossen: 'Het is nog niet zoo vele jaren geleden, dat van al dezen aanleg hier omstreeks niets werd gezien; hetgeen te opmerkelijker is, als men nagaat, dat een groot deel der gronden van dit nu zoo verlustig oord aan de heide moest ontwoekerd worden.' De zeer welgestelden verbleven de hele zomer op hun eigen of gehuurde buitenplaats. Soms plaatste men een krantenadvertentie: 'Men vraagt voor de Zomermaanden half Mei tot half September te huur, een buitenverblijf, bevattende minstens zeven Kamers, Dienstbodenkamer, Keuken en Kelder, gemeubeld of ongemeubeld.'





Voor de iets minder bemiddelden bestond de mogelijkheid om in een van de vier hotels te logeren of in familiepensions. Winkelier Arie van Elst (1838-1908) trad als eerste intermediair op. In 1864 adverteerde hij in de plaatselijke *Weekbode*: 'beveelt zich, zoowel bij zijne mede-ingezetenen, als bij die familiën of personen die de zomermaanden in deze aangename streken wenschen door te brengen, bijzonder aan tot commissie in het huren en verhuren van buitenplaatsen, Optrekjes, Kamers, enz.' De *Weekbode* nam in 1884 een wekelijks overzicht op waarin kamers, huizen en villa's voor de zomermaanden te huur werden aangeboden.

Diligences, treinen en trams

Ondertussen was de Heuvelrug beter bereikbaar geworden. De rijksstraatweg Utrecht-Arnhem was in 1816-1817 bestraat vanaf De Bilt tot aan De Grebbe. Christemeijer schreef in 1837 over de bestrating van de Utrechtseweg en Driebergseweg: 'Ook getuigt dit voor het groot belang dat eene landstreek bij een goeden straatweg heeft; want de bevordering der gemeenschap met andere plaatsen heeft aan dit oord veel nut en voordeel toegebracht.' Die goede ontsluiting werd verder bevorderd met de aanleg van de Rhijnspoorweg Amsterdam-Utrecht-Arnhem. Met de opening van station Utrecht in 1843 en



station Driebergen-Zeist in 1844 was Zeist al vroeg aangesloten op het spoorweginet. In 1845 stopte Van Gend & Loos met haar diligencedienst tussen Utrecht en Arnhem over Zeist. Twee stalhouders gingen nu het reizigersvervoer naar en van het dorp verzorgen. Tussen Utrecht en Zeist reed de diligencedienst van Paul Dieges (1807-1886) en van en naar station Driebergen-Zeist de paardenomnibusdienst van Jan Vermeulen (1783-1865). Vermeulen was tevens logementhouder van 'De Zwaan' en daar had Dieges zijn halteplaats. In 1863 ging de firma Van Wijk & Co uit Zeist ook met een diligence op Utrecht rijden. Stalhouderijen waren ook autoverhuurbedrijven avant la lettre. Bij Jan Vermeulen was er een groot aanbod van verschillende modellen huurrijtuigen voor zomerse uitstapjes. Dat hij plek had voor stalling van veertig paarden geeft aan hoe groot de toeristenmarkt was. Op 20 mei 1879 begon de Stichtsche Tramway-Maatschappij (STM) met een paardentram van Utrecht naar Zeist via De Bilt. Zo konden nog meer stedelingen Zeist bezoeken. Eind september hadden al 201.787 reizigers gebruik gemaakt van de paardentram. Drie jaar later werd de STM-stoomtramlijn naar Driebergen geopend, geëxploiteerd door de Ooster Stoomtram-Maatschappij (OSM). De STM werd in 1901 overgenomen door Nederlandsche Buurtspoorweg-maatschappij (NBM), die de lijn liet elektrificeren. Vanaf 20 augustus 1909 reed de elektrische tram tussen Utrecht en Zeist. De exploitatie werd verzorgd door de Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij (NCM). De NBM/NCM opende in 1901 ook de lokaalpoorlijn De Bilt-Zeist over Bosch en Duin en Huis ter Heide. Opvallend waren de zeer chique ingerichte rijtuigen. De toeristen stapten uit op het nieuwe station Zeist aan de Slotlaan. Zeist was nu maximaal per openbaar vervoer bereikbaar.

Bevordering vreemdelingenverkeer

Op initiatief van Willem Geerke (1844-1905), gemeenteraadslid en directeur van het Post- en Telegraafkantoor, was op 9 november 1894 de 'Vereeniging tot verfraaiing der gemeente Zeist en tot bevordering van het vreemdelingenverkeer' opgericht. Om Zeist te verfraaien en het verblijf te veraangename werden in de statuten elf punten opgesomd. Een ervan luidde: 'het bevorderen van eene goede gemeenschap per spoor, tram enz. van en naar deze gemeente.' Dat doel was omstreeks 1900 al gehaald. Om de aandacht op 'de schoone natuur en gezonde lucht' te vestigen werd in juni 1895 de door Alfred Nicolaas van der Woude (1857-1914) geschreven *Gids voor Zeist* uitgegeven. In diezelfde jaren verscheen een nieuw vervoermiddel in grote getale op de weg: het rijwiel. De fiets werd ook gebruikt voor recreatie. Van der Woude schreef over 'heele groepen van voortsnorrende fietsers'.



- ▲ Ansichtkaart met fietsende vrouwen op de Arnhemse Bovenweg (destijds Siberialaan), 1905-1910. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- ◀ De diligence Utrecht-Zeist van Paul Dieges bij de Amersfoortsestraatweg, naar een tekening van Anthony Grolman, 1878. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- De paardentram naar Zeist op het Stationsplein in Utrecht. Foto J.A. Moesman, 1908. [Het Utrechts Archief](#)
- ▼ 'Centraal-Station Zeist' aan de Slotlaan met een NCS-trein, kaart van stationsrestaurateur Gramsma, 1903. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

Jan Willem Kraal (1881-1962) gaf in zijn *Gids van Zeist* (1908) meerdere tips om de omstreken per fiets te bezoeken. De welgestelde burgerij en de middenklasse kregen aan het eind van de 19e eeuw steeds meer vrije tijd. De Arbeidswet 1919 voerde de 48-urige werkweek, een 8-urige werkdag en de vrije zaterdagmiddag in. Zo kreeg ook de arbeidersklassen meer vrije



tijd. De centrale ligging en de goede verbindingen over het spoor en de weg maakten Zeist tot een ideale vakantieplaats voor de massa. Tijdens de Pinksterdagen van 1933 kwamen 40.000 reizigers per tram vanuit Utrecht naar Zeist. Een gidsje noemde in 1940 acht hotels en meer dan 130 pensions, maar ook nog eens bijna 100 adressen waar men in de zomer kamers kon huren. Het waren de bossen rond Zeist waar men graag kwam recreëren. Om het Zeisterbos attractiever te maken, werd er in 1926 een bisonpark aangelegd en daar tegenover kwam in 1935 een hertenkamp. Bij het Jagershuis opende in diezelfde jaren een kleine dierentuin. Voor de kinderen was er een speeltuin. Het was het totale aanbod van winkels, hotels, pensions, restaurants, lunchrooms, salons, cafés en uitspanningen met terrassen en speeltuinen, een natuurzwembad, schouwburg, concertzaal en bioscoop dat het vooroorlogse Zeist voor de toeristen aantrekkelijk maakte.

Naoorlogse teruggang

Een deel van de buitenplaatsbezitters had zijn vermogen na 1917 zien vervliegen toen de Russische obligaties en beleggingen in Duitsland en Oostenrijk hun waarde verloren. Ook de beurskrach in 1929 had voor hen gevolgen. De genadeslag kwam in de vorm van de vermogensbelasting en vermogensheffing in 1946-1947. Het werd bijna onmogelijk zo'n grote buitenplaats in oude stijl te bewonen. Met het verlies van de woonfunctie verdween langzaam de uitstraling van de Lustwarande. Natuurlijk waren er nog andere factoren voor de achteruitgang, die al voor de oorlog was ingezet. Ook de toename van het autobezit had ingrijpende gevolgen. Omstreeks 1930 was de Utrechtseweg sterk verbreed. De statige beuken die Craandijk had bezongen, waren hiervoor geveld. In het jaarverslag 1951 was de VVV nog optimistisch over Zeist als vakantiecentrum in relatie tot de achteruitgang van het binnenlands toerisme. Het aantal overnachtingen in Zeist bedroeg toen nog ongeveer 80.000. 'Ook door de zeer vele z.g. dagjesmensen werd een flink bedrag in Zeist verteerd.' Maar de volle trams en treinen van voor de oorlog waren verleden tijd. De Zeister tram werd in 1949 door een busdienst vervangen en op de spoorlijn De Bilt-Zeist reden na de oorlog helemaal geen passagierstreinen meer. Dankzij de groeiende welvaart en de opkomst van de personenauto konden veel Nederlanders steeds verder reizen. Het aanbod van buitenlandse vakantie reizen per autobus groeide in de vijftiger jaren. Die reizen gingen steeds zuidelijker, naar zonnige stranden.

Noot

- 1 J.W. Niemeyer, 'Uit een Engels reisverslag van 1792 (Bezoek aan Utrecht en Zeist)', *Jaarboekje Oud-Utrecht* (1960) p. 159-164.



Halte Bosch en Duin

Pierre Rhoen publiceerde veel over de historie van Zeist.

‘Dit zoo gemakkelijk per spoor te bereiken gezondheidsoord, met zijn uitgestrekte dennenbosschen en schilderachtige vergezichten, zal ongetwijfeld door vele stadsbewoners als verblijfplaats worden begeerd’, schreef de *Amersfoortsche Courant* op 26 december 1901. Kort daarna werd de NV Bosch en Duin ‘tot Exploitatie van onroerende goederen’ opgericht. Nog in 1902 werd zij eigenaresse van een 423 hectare groot natuurgebied dat in het noorden begrensd werd door de spoorlijn Utrecht-Amersfoort en in het zuiden door de Amersfoortseweg (tussen de Mesdaglaan en Duinweg). De NV Bosch en Duin had dit natuurgebied met bos en heide aangekocht om er een villapark aan te leggen. Daarmee speelde zij in op de trend van gegoede burgers om buiten te gaan wonen. Belangrijk was de bereikbaarheid per spoor en tramwegen. Het aan te leggen villapark voldeed aan die eis. In het noorden lag de spoorlijn Utrecht-Amersfoort met het station Den Dolder. Door het villapark heen liep de in 1901 geopende spoorlijn Utrecht-Bilthoven-Zeist (de ‘Zeister lijn’) met een station in Huis ter Heide en vanaf 1907 de halte Bosch en Duin, bij de spoorwegovergang met de Duinweg. De NV Bosch en Duin had de benodigde grond kosteloos ter beschikking gesteld. De houten kiosk voor de tramreizigers aan Het Rond in Zeist werd overgeplaatst naar de nieuwe halte Bosch

en Duin om daar als wachtlokaal te dienen. Het wegenplan van het villapark was ontworpen door tuin- en landschapsarchitect Otto Schulz (1868-1953). In het adresboek van 1905 stonden onder het kopje Bosch en Duin tien huisnummers vermeld. In 1909 hadden 45 percelen aan de Duinweg een huisnummer, 5 aan de Dennenweg en 6 aan de Spoorlaan. De NV Bosch en Duin schreef in het jaarverslag 1908: ‘Geregeld hebben er verkoopen en bebouwingen van terreinen plaats, zoodat het aantal bewoners steeds toeneemt.’ Het aantal huizen in Bosch en Duin bedroeg in 1923 nog geen 100 en in 1939 ongeveer 290. Het waren vooral inwoners van Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht die er een huis kochten of huurden. In de loop der jaren - zeker toen de villa’s niet alleen meer zomers werden bewoond maar permanent - kreeg Bosch en Duin een eigen karakter. Omdat steeds minder mensen gebruik maakten van de trein tussen Bilthoven en Zeist, werd de verbinding in 1941 gesloten voor reizigersverkeer. De lijn werd tot 1972 nog voor goederen gebruikt en in 1978 opgebroken. Het houten haltegebouwtje was toen al verdwenen. Het recreatieschap Utrechtse Heuvelrug en Valleigebied nam in 1986 het initiatief tot de aanleg van een fietspad over het oude spoortracé. Door het fietspad is de loop van de verdwenen spoorlijn zichtbaar gebleven. Het iets verderop gelegen stationsgebouw Huis ter Heide is enkele jaren geleden gerestaureerd.

- ▲ Halte Bosch en Duin met de spoorwegovergang van de Duinweg, 1910-1915. HET UTRECHTS ARCHIEF
- ▼ Fietspad Oude Spoorbaan ter hoogte van de Duinweg, 2024. ARJAN DEN BOER



Werken en wonen rond het Maliebaanstation

Het Maliebaanstation bestaat 150 jaar. Het was in 1874 veel meer dan alleen een stationsgebouw: een uitgebreid complex met voorplein, hoofdgebouw, perrons met een grote overkapping en een emplacement met locomotievenloods. Ook waren er verschillende dienstwoningen. In zekere zin was het stationseplacement een soort dorp, aanvankelijk in onbebouwd gebied. Opmerkelijk genoeg was dit ‘ensemble’ nog vrijwel compleet toen in 1951 werd besloten tot vestiging van het Spoorwegmuseum, maar werden vervolgens de onderdelen een voor een gesloopt, behalve het stationsgebouw. Aan de hand van drie functionarissen die op het terrein woonden, kijken we naar het complex zoals het er oorspronkelijk uitzag.

- ▲ Voorgevel Maliebaanstation op de bouwtekening van de HIJSM uit 1873. SPOORWEGMUSEUM / HET UTRECHTS ARCHIEF
- ▼ Personeel poseert op het perron, circa 1900. Kelner herkenbaar aan wit schort, links van hem de restaurateur en zijn vrouw. SPOORWEGMUSEUM

Arjan den Boer droeg als gastconservator bij aan de tentoonstelling *Maliebaanstation 150 jaar* in het Spoorwegmuseum.

Het Maliebaanstation werd in 1873-1874 gebouwd bij de aanleg van de Oosterspoorweg, de spoorlijn van Amsterdam naar Zutphen. Vanaf Hilversum kwam er een zijtak naar Utrecht, met een eigen station. De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM) wilde met de Oosterspoorweg de verbinding leggen met Duitsland. De concurrerende Rijnspoorweg-Maatschappij had al zo’n connectie via Arnhem, met een station aan de westkant van Utrecht. Van alle stations aan de Oosterspoorweg was het Maliebaanstation het duurst. Het mocht niet onderdoen voor de andere stations in Utrecht. De bouwsom bedroeg 204.000 gulden, terwijl het grotere station Hilversum met 171.000 gulden soberder werd uitgevoerd. Het waren destijds meestal geen architecten die stations ontwierpen, maar spoorwegingenieurs. Eindverantwoordelijk was de ‘eerstaanzend ingenieur’ voor de Oosterspoorweg: Jan Kalff en vanaf midden 1873 Robbert van Hasselt. Bouwkundige Laurens Moolenaar deed het meeste tekenwerk op het Bureau Oosterspoorweg, dat gevestigd was in een villa in Hilversum. Het station in neoclassicistische stijl kreeg twee lage zijvleugels en een hoog middendeel met hoekpaviljoens. Daarbovenop kwamen





driehoekige gevelbekroningen en boven de entree een luifel met klok. Het interieur werd in 1874 afgewerkt met sjabloonschilderingen.

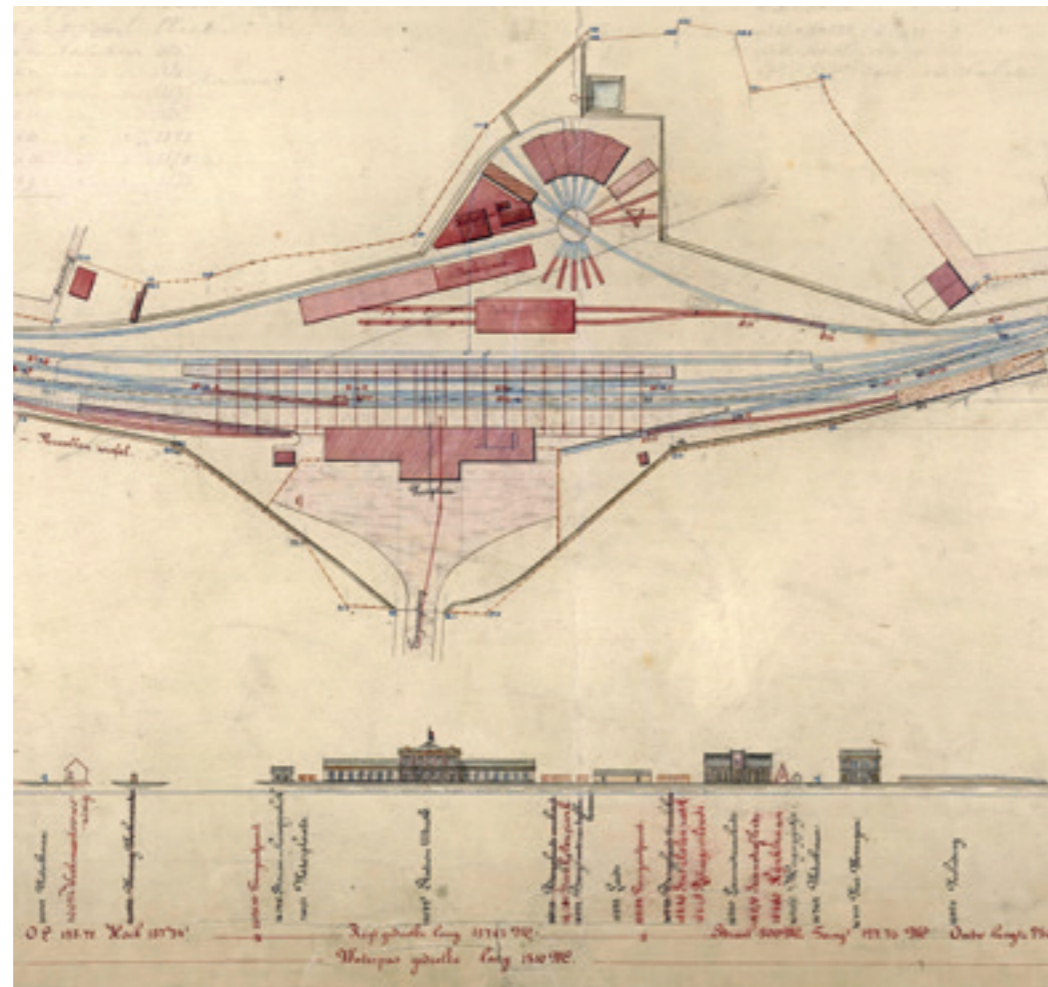
De restaurateur

In de linkervleugel, direct naast de stationshal, was de restauratiezaal voor reizigers 1e en 2e klasse. De 3e klasse-reizigers konden vanuit hun eigen wachtkamer bestellen aan een buffet dat achterlangs verbonden was met de restauratiezaal. In de ruimte tussen beide buffetten was een kleine keuken. Een trap leidde naar de voorraadkelder en een andere naar de woonruimte voor de restaurateur en zijn personeel. Volgens het bestek van 1874 was er namelijk een 'Zolderkamer boven de buffetlokalen en keuken, met bedstede en kasten'. Oorspronkelijk was dit de enige dienstwoning in het stationsgebouw zelf. Enkele maanden voor de opening van Oosterspoorweg in juni 1874 verschenen er advertenties om pachters te werven voor de stationsrestauraties. Voor informatie konden zij terecht bij niemand minder dan Jan Willem Bake (1817-1893), administrateur oftewel hoogste man van de HIJSM. Winnaar van de inschrijving voor het Maliebaanstation was restaurateur Henri Bernerd Timmermeister uit Amsterdam. De volgende pachter werd in 1879 Hendrik (Hein) Zomerdijk (1853-1929), zoon van een bakkersknecht van Wieringen. Hein begon op 20 juni en op 3 juli trouwde hij met Louise Henriëtte Hackenitz (1852-1929) uit het Duitse Wesel. Het stel, dat al snel een zootje kreeg, woonde boven de restauratiezaal. Uiteraard werkte Louise ook in de zaak. Zij hadden diverse inwonende (!) personeelsleden met functies als bediende, kelner, buffetjuffrouw en dienstbode.

De uitbater beviel de HIJSM kennelijk goed, want in 1885 verscheen het bericht: 'De heer Zomerdijk, restaurateur van het station aan de Maliebaan te Utrecht is thans ook restaurateur van het station Baarn.' Ondertussen stond hij in het Utrechtse station uitstekend

bekend, zo bleek bij het 50-jarig jubileum van de HIJSM in 1889. Een krant schreef toen dat het personeel van station Maliebaan een feest organiseerde. 'Door de ambtenaren, met den heer A. Kok, stationschef, aan het hoofd, en in vereeniging met den heer Zomerdijk, den gunstig bekenden restaurateur, zullen de restauratiezaal, de portiek en het perron feestelijk en toepasselijk versierd worden'.

In 1890 nam Zomerdijk het bekende café-restaurant Buitenlust over aan de Maliebaan 43 (nu 81) over. Hein en Louise verlieten dus het Maliebaanstation, maar bleven dichtbij.



< Visitekaartje van café-restaurant Buitenlust aan de Maliebaan dat Zomerdijk in 1890 overnam. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

> Jacob Daalder, stationschef van 1908 tot 1919, voor de dienstwoning aan de Oosterstraat. [SPOORWEGMUSEUM](#)

↘ Detail bouwtekening locomotievenloods en draaischijf uit 1873. [SPOORWEGMUSEUM / HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

✓ Plattegrond én aanzicht uit 1875 (detail) van de gebouwen op het emplacement. Geheel links en rechts de dienstwoningen aan de Bolstraat en Oosterstraat. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

Een reclamekaartje van Zomerdijk noemde Buitenlust een 'uitstekende gelegenheid voor het geven van Partijen Bruiloften Vergaderingen enz. enz.' Op de achterzijde van het kaartje stond een handgeschreven dagmenu met vooraf schildpadsoep, kalfssoep of croquetten, als hoofdgerichten ossenhaas 'piquante saus' met sperziebonen, kalfstong met doperwten of zalmmayonaise. Als dessert was er pudding 'met Rijnwijnsaus', ijs, gebak, nougat of fruit. Dergelijke gerechten zal Zomerdijk ook in de restauratiezaal van het station geserveerd hebben.

Stationschef en commies

De stationschef, die leiding gaf aan het personeel van het Maliebaanstation, woonde niet in het stationsgebouw, zoals elders gebruikelijk was. In 1874 had de HIJSM



een dubbel herenhuis aangekocht aan de Oosterstraat, grenzend aan het stationsemplacement. Het blok was enkele jaren eerder door de Utrechtse architect Albert Nijland gebouwd als eerste pand aan een nieuwe straat die parallel aan de Zonstraat moest lopen. De blinde zijmuren wezen erop dat hij meer bebouwing had voorzien, maar die is er nooit gekomen. Het pand had een gestucte gevel, brede daklijst en plat dak. De HIJSM bracht er vier dienstwoningen onder voor onder andere de stationschef en diens adjunct, de commies (administratieve ambtenaar) van het station.

Een van de eerste bewoner was stationschef Adriaan Kok (1840-1902). Zijn opvolger was Willem Piepers (1854-1932), stationschef van 1900 tot 1905. Hij had die functie eerder vervuld in Steenwijk, Stavoren en Enkhuizen. Op 2 december 1904 stond in het *Utrechtsch Nieuwsblad*: 'Wie heden het station Maliebaan passeerde kon aan de 2 vlaggen, die boven den hoofdingang van het station waren aangebracht, wel merken, dat er iets feestelijks aan de hand was. Was dan ook heden de dag, dat de heer W. Piepers zijn 25-jarig jubileum als stationschef herdacht. En dat dit niet onopgemerkt zou voorbijgaan, is wel te begrijpen, wijl de jubilaris zoowel door beambten als door 't publiek zoo zeer gewaardeerd wordt (...) om zijn humaniteit en welwillendheid'. Net als zijn buurman en plaatsvervanger, commies Anthonie Willem Wilten (1875-1944), ontving Piepers twee buitenlandse onderscheidingen: 'ridder in de orde van Cambodja, hem door den President der Fransche Republiek geschonken' en 'het ordeteeken van Officier d'Académie, hem door den Minister van het Openbaar Onderwijs en der Schoone Kunsten der Fransche Republiek geschonken'.

Waarschijnlijk hielden de onderscheidingen verband met de internationale culturele activiteiten van Wilten waar hij Piepers bij had betrokken.

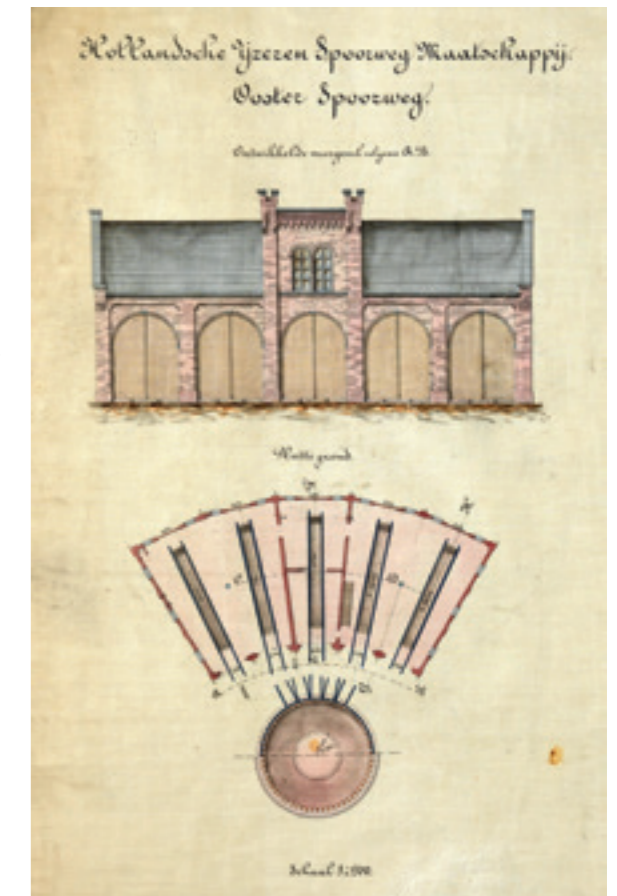
Wilten was namelijk iemand met een grote culturele interesse. Als zoon van een koffiehuisouder aan het Lucasbolwerk had hij schrijfbambities. In 1897 publiceerde hij artikelen in tijdschrift over 'zielkunde en bovenaardsche verschijnselen'. Wilten was in 1901 secretaris van de Utrechtsche Vereeniging van Dagblad-correspondenten, een vak dat hij kennelijk ook enige tijd beoefende. In 1905 richtte Wilten samen met hoogleraar Hendrik Kern het Comité ter hulding van Cervantes op ter gelegenheid van 300 jaar *Don Quichot*, het beroemdste boek van deze Spaanse schrijver. Het Cervantes-comité organiseerde tal van activiteiten. Als secretaris-penningmeester werd Wilten hiervoor onderscheiden met 'de versierselen van ridder der Koninklijke orde van Isabella la Catolica, hem door Zijne Majesteit den Koning van Spanje geschonken'. Dit was nog maar de eerste van zes buitenlandse onderscheidingen die de Utrechtse commies kreeg. Hij werd ook Portugees officier en ridder, en ontving de twee Franse onderscheidingen die ook zijn chef kreeg. Het personeel van het Maliebaanstation schaarde zich niet achter de Spoorwegstakingen van 1903, die gingen over het vakbonds- en stakingsrecht. 'Alle ambtenaren en eenige beambten van het station Maliebaan' verklaarden de Raad van Administratie van de HIJSM schriftelijk hun vertrouwen en gaven aan door te zullen werken. Ook zegde 'bijna het geheele personeel' het lidmaatschap op van de vakbond, de Nederlandsche Vereeniging van Spoor- en Tramwegpersoneel, en richtte een afdeling op van de Bond van Orde van

HIJSM-personeel, een tegenbeweging van stakingsbrekers. Voorzitter werd commies Anthonie Wilten. Was al het personeel van het Maliebaanstation echt tegen de staking of hadden de stationschef en commies hun ondergeschikten onder druk gezet?

De opzichter-machinist

Grote stations hadden in het stoomtijdperk een locomotiefdepot, een werkplaats om de stoomlocomotieven te stallen en dagelijks te onderhouden. Elke locomotief behoorde tot een vast depot, waar iedere dienst begon en ook weer eindigde. Eén zo'n depot was Utrecht Maliebaan. De kern van het depot bestond uit een kwartronde locomotievenloods met een draaischijf om de locomotieven daarin te kunnen rangeren. Boven de middelste boogdeuren was een verdieping met twee kleine torentjes in enigszins neogotische stijl. De locomotievenloods had vrijwel hetzelfde ontwerp als de tegelijk gebouwde bij station Hilversum, die echter zeven sporen had.

De locomotievenloods Damlust bij het Rhijnspeurstation (later Utrecht CS) was rechthoekig. De polygonale loodsvorm bij Maliebaan (en Hilversum) was dan ook een nieuwigheid, aldus een Utrechtse krant in 1874: 'De lokomotievenremise heeft den vorm van eene rotonde, waardoor het voordeel verkregen wordt, dat er nooit twee lokomotieven voor elkander in de loods kunnen komen te staan en zoodoende het tijdrovende wisselen op verschillende sporen vermeden wordt. De remise kan vijf lokomotieven bergen en is voor vergrooiting





vatbaar. Het systeem van deze loodsen wordt het eerst door de direktie van den Oosterspoorweg in ons land ingevoerd.' De werkmeester oftewel opzichter-machinist had de leiding over de onderhouds- en controlewerkzaamheden die in het locomotiefdepot plaatsvonden. Op een uitloper van het emplacement op de hoek met de Bolstraat stond de werkmeesterswoning. Dit eenvoudige huis met één bouwlaag en zolder was tegelijk met de locomotievenloods gebouwd in 1874. Van 1902 tot 1912 bekleedde Gerrit Schild (1861-1933) de functie van opzichter-machinist. Deze zoon van een smid uit Enkhuizen was in 1886 begonnen als leerling-machinist bij de HIJSM. In 1894 werd zijn standplaats Geldermalsen als machinist 2e klasse. Na een korte periode als machinist 1e klasse in Enschede ging hij naar Amsterdam als opzichter-machinist 3e klasse, een flinke promotie want in plaats van f 2,85 per dag verdiende hij nu f 110 per maand. Toen Gerrit in 1902 op Utrecht Maliebaan begon, was hij weer een klasse omhoog geklommen met 15 gulden extra per maand. Ondertussen hadden Gerrit en zijn vrouw Gerritje Kouwenhoven zeven kinderen gekregen. Het moet erg krap geweest zijn in de werkmeesterswoning aan de Bolstraat, zeker toen ook zijn schoonmoeder uit Enkhuizen introk. De kinderen gingen tussen 1906 en 1910 uit huis, op de jongste dochters na. Vier van hen vertrokken naar Noord-Amerika en waren er niet bij toen Gerrit Schild op 12 april 1911 zijn zilveren ambtsjubileum vierde. Er werd een groepsfoto gemaakt met familie en genodigden bij de met groen versierde locomotievenloods. Gerritje heeft daarop een groot boekje op haar schoot. Gerrit Schild vertrok een jaar later naar Haarlem, waar hij als kroon op zijn carrière opzichter 1e klasse werd. Zijn opvolger, Johannes van Oostveen, was de laatste opzichter-machinist van het Maliebaanstation. Nadat de spoorwegmaatschappijen in 1917 fuseerden tot NS, gingen alle locomotieven naar het depot bij Utrecht CS. De loodsen bij

het Maliebaanstation werden opslagruimte. Ze zouden in de jaren vijftig gesloopt worden toen het station museum werd.

Onttackeling van het complex

In 1952 verbouwde NS-architect Herman Schelling (1888-1878) het oude Maliebaanstation tot Spoorwegmuseum. De hal werd versoberd, de wanden werden wit gesausd en alle tussenmuren in de zijvleugels uitgebroken voor twee grote expositieruimtes. Aan de voorgevel liet Schelling de driehoekige dakbekroningen verwijderen, evenals de klok op de luifel. Men wilde in de wederopbouwjaren een zo strak mogelijk museumgebouw en hield geen rekening met de monumentale waarde. Het was juist in deze periode dat ook de onderdelen van het oorspronkelijke emplacement werden gesloopt. Het Maliebaanstation had sinds in 1876 een gietijzeren overkapping van maar liefst 173 meter lang en 23 meter breed. In 1930 was hiervan het middelstuk al afgebroken. Het Spoorwegmuseum liet in 1961 de rest slopen omdat de kap in 'deplorable staat' de historische locomotieven niet goed beschermde.



< Opzichter-machinist Gerrit Schild vierde in 1911 zijn jubileum voor de locomotievenloods. [SPOORWEGMUSEUM](#)

✓ In 1927 was het complex nog compleet, zij het wat vervallen. Centraal de grote overkapping, rechts de locomotievenloods, linksboven de werkmeesterswoning.

[KLM AEROCARTO / HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

Alleen terzijde van de zuidvleugel bleven zes kolommen met liggers staan als aandelen. Langs het eerste perron kwam een nieuwe, sobere overkapping van staal, beton en glas. In de jaren zeventig werd de dienstwoning aan de Oosterstaat gesloopt. De 'ensemble-waarde' als onderdeel van het originele emplacement zag men toen niet. Na de sloop werd de Oosterstraat verbreed en van parkeerhavens voorzien. Nog maar in 2008 is ook de werkmeesterswoning aan de Bolstraat afgebroken, die overigens al ingrijpend gewijzigd was.

In 2003 besloot directeur Paul van Vlijmen het station zoveel mogelijk terug te brengen in oorspronkelijke staat. Restauratie-architect Leo Wevers herstelde de gevelbekroningen en luifel en reconstrueerde de oorspronkelijke plattegrond, waardoor de restauratiezaal en loketten terugkwamen. Het interieur ziet er weer uit als in 1874, maar dateert van 2005. Na kleuronderzoek werden de zalmroze kleur buiten en de muurschilderingen in de hal hersteld. Er zijn ook enkele onderdelen teruggebracht op het achterterrein, zij het in iets afwijkende vorm, zoals een draaischijf uit Oost-Duitsland. Van de locomotievenloods zijn alleen contouren aangegeven. Zo wordt een indruk gegeven van het 19e-eeuwse emplacement dat er nog had kunnen zijn.

Dit artikel is gebaseerd op onderzoek voor de tentoonstelling *Maliebaanstation 150 jaar* die tot 1 november 2024 te zien is in het Spoorwegmuseum.

Station Woudenberg-Scherpenzeel



< Het station aan het begin van de 20e eeuw. [ARCHIEF STICHTING OUD WOUDEBERG](#)

✓ Station Woudenberg-Scherpenzeel in 2023. [VICTOR LANSINK](#)

in Woudenberg-Scherpenzeel, waarvan enkele doorreden tot Keulen. Vanaf de jaren twintig gingen de meeste treinen naar Duitsland via Utrecht-Arnhem rijden. De lijn Amersfoort-Kesteren werd toen onderdeel van de verbinding Amsterdam-Maastricht via Nijmegen, soms met doorgaande rijtuigen tot Luxemburg en Basel. Uiteindelijk concentreerden de internationale vervoersstromen zich via andere lijnen en behield de spoorlijn Amersfoort-Kesteren alleen nog een lokale functie. Het station Woudenberg-Scherpenzeel trok maar weinig reizigers vanwege de grote afstand tot beide plaatsen. Tijdens de oorlogsjaren schijnen veel mensen uit Amsterdam en het Gooi de lijn te hebben gebruikt om fruit te halen in de Betuwe. Hieraan dankte de spoorlijn de bijnaam 'Kersenlijn'. Nadat in 1945 de spoorbrug bij Rhenen verwoest werd, besloot men die niet te herstellen en ging de doorgaande functie van Amersfoort-Kesteren verloren. De lijn werd nog slechts gebruikt voor lokaal goederenvervoer. Tegenwoordig gebeurt dat alleen nog tussen Amersfoort en Leusden voor een auto-importeur. Het stationsgebouw raakte in de jaren vijftig ernstig verminkt door de sloop van het lage gedeelte. In plaats daarvan werd een loods gebouwd ten behoeve van een landbouwbond. Deze is enkele jaren geleden verwijderd en de vroegere stationschefswoning kwam leeg te staan. Opmerkelijk is dat al die jaren de smeedijzeren windwijzer met het monogram SS (Staatsspoor) fier op de topgevel is blijven staan.

Victor Lansink is auteur van *Atlas van verdwenen spoorlijnen in Nederland* (2016).

Onlangs is het historische stationsgebouw van Woudenberg-Scherpenzeel weer uit de steigers tevoorschijn gekomen. Jarenlang stond het te verkommeren op het vroegere spoorwegemplacement. Treinen kwamen er al decennia niet meer, de laatste reiziger zal ergens in 1944 opgestapt zijn. De sporen verdwenen in de jaren tachtig en het stationsgebouw verloederde te midden van een rommelige omgeving met opslagplaatsen. Totdat de gemeente Woudenberg in 2014 besloot tot herstructurering van de 'Spoorzone' en er moderne bedrijfsgebouwen verzezen. Het stationsgebouw, inmiddels een gemeentelijk monument, werd vervolgens ingepast en gerestaureerd. Er is een moderne winkel van Welkoop tegenaan gebouwd, waarbij het historische stationsgebouw als kantoorruimte fungeert. Het station lag aan de spoorlijn Amersfoort-Kesteren langs de oostflank van de provincie Utrecht. Deze lijn werd aangelegd als staatspoorweg en maakte deel uit van de verbinding Amsterdam-Nijmegen en verder met Duitsland. Eigenlijk had men de spoorlijn liever meer oostelijk over Wageningen aangelegd, maar het ministerie van Oorlog verlangde dat het spoor zoveel mogelijk achter de Grebbelinie zou blijven. Zo kon het gebeuren dat de spoorlijn precies tussen de dorpen Woudenberg en het Gelderse Scherpenzeel kwam te liggen. Waar de weg tussen deze twee plaatsen de spoorlijn kruiste, op 2,5 kilometer van Woudenberg en 3 kilometer van Scherpenzeel, bouwde men het station Woudenberg-Scherpenzeel.

Het station kreeg een ruim en langgerekt emplacement dat in geval van oorlog genoeg ruimte bood voor lange militaire treinen. Het hoofdgebouw had een laag dienstgedeelte met fraaie puntgevels in een eclectische bouwstijl. Tegen een van de eindgevels was een hoog, smaller gedeelte gebouwd dat als woning voor de stationschef dienst deed. Verder behoorden een losstaand magazijn en een privaatgebouw tot het geheel. De architect was Marinus Antoine van Wadenhoijen (1850-1922), destijds bouwkundige bij de Rijksgebouwendienst. Van Wadenhoijen heeft tussen 1875 en 1885 veel stationsgebouwen ontworpen. In 1886 kwam de spoorlijn in exploitatie. Vanaf 1890 reden dagelijks zes treinen van Amsterdam naar Nijmegen die stopten



Renard-treinen op de Utrechtse wegen



Een tram zonder rails, getrokken door een speciaal automobiel. Rond 1905 leek dit de toekomst van het openbaar vervoer, vooral op het platteland waar de aanleg van sporen niet rendabel was. Al snel nadat de Fransman Renard deze techniek had gepresenteerd, ging een Utrechtse ondernemer rijtuigen en 'locomoteurs' produceren en werd er ook een vervoersmaatschappij opgericht. Vele proeven en demonstratieritten in de provincie Utrecht en daarbuiten trokken grote publieke belangstelling. Hoewel de proefritten succesvol leken, zou het daarbij blijven.

Arjan den Boer studeerde Algemene letteren en is eindredacteur van dit tijdschrift.

In het Grand Palais in Parijs werd in december 1903 de zesde Salon de l'Automobile et du Cycle gehouden, overigens georganiseerd door Étienne baron van Zuylen van Nyevelt van de Haar. Op de salon presenteerde kolonel Charles Renard (1847-1905), een Franse militair, ingenieur en luchtvaartpionier, zijn autotrein. Volgens *Vivat's Geïllustreerde Encyclopedie* (1908) waren Renard-treinen 'eigenlijk niet anders dan gewone treinen die gewone wegen, dus zonder rails, berijden.' Renards vinding was echter meer dan simpelweg een auto die rijtuigen trok,

namelijk een 'train à propulsion continue'. Via gekoppelde drijfstanden werden de volgrijtuigen vanuit de 'locomoteur' (het automobiel) zowel aangedreven als gestuurd en geremd. Daardoor zou de trein heel beheerst scherpe bochten kunnen nemen en zouden de rijtuigen keurig in het spoor van de locomoteur blijven. Renard had zijn techniek ontwikkeld voor het vervoer van artillerie en ander militair materiaal, maar zag ook kansen voor personenvervoer. 'Een van de grootste voordeelen van het systeem-Renard is dat de locomoteur, waarin benzine verbruikt wordt, niet in de eerste plaats optreedt als trekkracht, doch door een z.g. doorlopende werkas

de kracht op de assen en wielen van elk der wagens overbrengt, die daardoor zelf als het ware automobielen worden', schreef een Nederlandse krant. Als tweede voordeel werd genoemd dat er geen kostbare 'ijzeren weg' aangelegd hoefde te worden en daarmee was de Renard-trein wellicht het ideale vervoermiddel voor de ontsluiting van het platteland. 'Bovendien kan dit nieuwe locomotorische systeem worden aangewend op wegen, die te smal zijn voor den aanleg van dubbel of zelfs maar enkel spoor. De Renard-trein kan naar de behoefte van het oogenblik uitwijken, als een gewone boerenwagen.'

Twee Nederlandse maatschappijen

Ook in Nederland zagen ondernemers direct mogelijkheden. De aanleg van tramlijnen was niet alleen duur maar ook omslachtig en tijdrovend; een vervoermiddel dat eenzelfde aantal passagiers kon vervoeren over bestaande wegen was dus commercieel interessant. In de zomer van 1905 werden er twee bedrijven opgericht met dezelfde naam: NV Maatschappij tot Exploitatie van Renard-treinen. De ene NV was gevestigd in Den Haag met een maatschappelijk kapitaal van 250.000 gulden, de andere in Utrecht met een kapitaal van 500.000 gulden. Er was geen verband tussen de bedrijven en er waren verschillende personen bij betrokken.

De Haagse maatschappij had tot doel het leveren van 'verkeersdiensten tusschen verschillende plaatsen in Nederland en in de eerste plaats tusschen 's-Gravenhage, Wassenaar en Leiden'.

Het Utrechtse bedrijf, dat kantoor hield aan de Mariaplaats, richtte zich in den brede op het 'exploiteren van Renard-treinen tot vervoer van personen en goederen'. Als directeur werd benoemd Adrianus van Eijsden (1857-1935), tevens directeur van de Utrechtsche Tram-Maatschappij (UTM). Dit paardentrambedrijf liep op z'n laatste benen omdat de elektrische Gemeentram in 1906 van start zou gaan. Van Eijsden kon dus wel een nieuwe activiteit gebruiken. Tot de commissarissen van de Utrechtse Renard-maatschappij behoorden prominenten als Jacob van Geuns (1872-1952), directeur van de Utrechtsche Asphalt-fabriek, en jonkheer Cornelis Krayenhoff (1865-1948), publiciteitsfunctionaris bij de Maatschappij tot Exploitatie van Staats-spoorwegen. In het rijtje commissarissen valt de naam op van de Arnhemse apotheker Nicolaas Theodorus Hillen (1862-1934). Hij was de broer van de eigenlijke initiatiefnemer achter de Maatschappij tot Exploitatie van Renard-treinen. Venantius Antonius Hillen (1865-1930) was een werktuigbouwkundige die samen met ene Frans Andriessens sinds 1896 een ingenieursbureau had aan de Herenstraat in Utrecht. Zij bezaten ook de IJzerconstructie-fabriek 'Hoograve' aan de Helling langs de Vaartsche Rijn en leverden bruggen, kranen, sluisdeuren en dergelijke. Andriessens en Hillen maakten in 1902 bijvoorbeeld de overkapping van station Amersfoort. In 1905 ging het bedrijf verder als Commanditaire Vennootschap V.A. Hillen & Co. In datzelfde jaar werd Hillen 'Alleen-gerechtigde voor de vervaardiging en levering van

materiaal, systeem Renard'. Kennelijk had hij een licentie verkregen van Renard of diens zakenpartner Surcouf.

In augustus 1905 was Hillen zover dat de eerste Nederlandse Renard-trein getest kon worden. De twee gesloten rijtuigen, elk met 18 zitplaatsen en 6 staanplaatsen op de balkons, waren 'vervaardigd in de Fabriek van rollend materieel van Herm. de Groot, te Utrecht'. De onderstellen met de drijfstanden kwamen wellicht van de ijzerconstructiefabriek 'Hoograve'. Voor de trekkracht van 50 pk gold echter: 'De hier gebruikte locomoteurs zijn nog geïmporteerd door de Fransche firma Surcouf & Cie. te Parijs, doch de firma Hillen gaat ze spoedig zelf bouwen.' Dat zou waarschijnlijk moeten gaan gebeuren in Hoograve, toen overigens nog gemeente Jutphaas.

Proef- en demonstratieritten

Half augustus was de eerste proefrit vanuit Utrecht door het Land van Maas en Waal en de Betuwe. Begin september volgde een rit van 52 kilometer met prominenten en journalisten. 'De genoodigden vertrokken uit Utrecht over De Bilt, Zeist en Driebergen naar Doorn (18 K.M.), waar de lunch werd genoten.' Daarna ging het van Doorn naar Amersfoort en tot slot van de keistad terug naar de Domstad. 'Een heel aardig tochtje, door het schilderachtigst gedeelte der provincie Utrecht. De hei lag onder een dikke laag stemmige lilla-erica-bloesem en was op haar mooist', aldus de verslaggever van *De nieuwe courant*. Hij had echter ook oog voor de technische aspecten. 'Zoowel klinker- als grint- en andere wegen werden gepasseerd. Eenige malen werd een vrij steile helling met succes bestegen, zelfs met een trein van drie aanhangwagens. Ook de rem- en draaiproeven slaagden uitstekend.' Als nadeel noemde hij dat de



Train Renard bij het Grand Palais, illustratie door Henriquez in *Le Petit Français illustré*, 27 februari 1904. [WIKIMEDIA COMMONS](#)

Grote drukte rond een Renard-trein op de Varkensmarkt in Amersfoort, 24 oktober 1905. [ARCHIEF EEMLAND](#)

Promotiemateriaal van V.A. Hillen & Co met overdrukken van internationale krantenberichten over Renard-treinen, 1905. [ZWIGELAAR AUCTIONS](#)



- < Demonstratie van de Maatschappij tot Exploitatie van Renard-treinen in Bloemendaal, 1905. [NOORD-HOLLANDS ARCHIEF](#)
- > Renard-trein met slechts één rijtuig in Bergen (Noord-Holland), circa 1906. [REGIONAAL ARCHIEF ALKMAAR](#)
- ↘ Tractortram van de Tram- en Bargedienst Vereeniging (TBV) als lijn 5 van Utrecht (Westerkade) naar Vreeswijk, 1923. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- ✓ Proefrit van Utrecht, via Alphen aan den Rijn, naar Leiden, november 1905. [CONAM.INFO](#)

gerejen'. De ander antwoordde: "Vast niet", zonder meer, om zich aanstonds weer te hullen en groote rook wolken uit te blazen in de niet-rooken coupé.' Op 24 oktober was de Renard-trein opnieuw in Amersfoort tijdens een lange tocht van Utrecht naar Harderwijk. Op de Amersfoortse Varkensmarkt kwam het voertuig toen bijna vast te staan in de grote menigte belangstellenden. Op andere plekken werd de Renard-trein gevolgd door talrijke fietsers. Een grote tegenvaller voor de Maatschappij was eind dat jaar de afwijzing door Gedeputeerde Staten van Utrecht van een vergunning om over provinciale wegen te rijden. 'Aangezien het niet wenschelijk is dat de Provinciale wegen door de zoogenaamde "Renardtreinen" worden bereden gezien de volgwagens daarvan een te grote breedte bezitten - 2.30 M. - en door hun slingerende beweging het verkeer voor andere vervoermiddelen hoogst bezwaarlijk zouden maken.' Ook in Noord-Holland waren er vergunningsproblemen. Een tweede rijtuig werd daar vanwege het slingeren niet toegestaan, waardoor de onderneming niet rendabel was te krijgen. Juist het rijden met een 'trein' van meerdere rijtuigen was een belangrijk kenmerk van de Renard-treinen.

wagens ondanks de rubberbanden nogal rammelden. De wegligging was echter goed. 'De wielen, zes onder elken wagen, zijn volgens een zeer ingenieus systeem opgehangen. Rijdt er één over een steen, dan wordt het opgelicht, los van de andere wielen. Er werd gereden met een snelheid van 18 à 20 à 25 K.M. Dat gaat dus tegen een stoomtram op!' In het najaar van 1905 waren er nog tal van demonstratieritten, die telkens veel bekijks trokken. Naar aanleiding van een proef in Maarssen op 25 september schreef de Maatschappij vanuit Utrecht aan het gemeentebestuur: 'Het zou ons aangenaam zijn van U te vernemen of U nader met ons in onderhandeling wilt treden over een mogelijke treindienst van hier op Maarssen.' Het was de bedoeling dat gemeenten subsidies zouden verlenen, zoals

dat ook vaak voor stoomtramverbindingen gebeurde. Sommige gemeenten vroegen uit zichzelf om een demonstratie: 'Indachtig dat een vlug en betrouwbaar verkeersmiddel buitengewoon veel kan toe brengen aan de welvaart eener plaats en haar kan opheffen uit haar isolement hebben de Burgemeesters van Bunschoten-Spakenburg en van Hoogland besloten, ook door hun Gemeenten zulk een proefrit te doen houden en de bewoners *ad oculos* te demonstreeren welke voordeelen de Reinard-trein kan hebben.' Deze rit van Amersfoort naar Spakenburg en terug vond plaats op 3 oktober met een trein vol gemeenteraadsleden. De verslaggever van de *Amersfoortsche Courant* noteerde hoe een opgetogen raadslid tegen een ander lid zei: 'Dat ha'j niet kunnen droomen da'j hier langs den weg nog in een trein zou hebben



Een raar geval

Op 1 december hield de Haagse concurrent z'n eerste rit naar Wassenaar, overigens niet met materieel van Hillen. In perspublicaties werd toen nog gesproken van 'het passagiers-vervoermiddel in de toekomst in verbinding met kleine plaatsen'. In 1906 vonden er nog een aantal proefritten plaats, ook in andere provincies zoals Noord-Brabant en Gelderland. Bijna altijd waren de deelnemers aanvankelijk enthousiast. Het liep echter overal stuk op technische problemen, vergunningen en gebrek aan subsidies. Zover bekend is het nergens tot een vaste dienstregeling gekomen en heeft Hillen hooguit een enkele 'locomoteur' zelf gefabriceerd in Hoograven. De Maatschappij tot Exploitatie van Renard-treinen stond nog tot 1910 in de Utrechtse adresboeken, maar was toen al niet meer actief. In 1908 had Hillen de zes geleverde personenrijtuigen en twee locomoteurs van de Maatschappij (terug)gekocht voor het schamele bedrag van 2.025 gulden. Hij dacht ze waarschijnlijk nog elders kwijt te kunnen, maar dat viel tegen. In 1909 dreigde een faillissement en kreeg Venantius Antonius Hillen surseance van betaling. De ijzerconstructiefabriek in Hoograven moest stoppen. Waarschijnlijk waren daarvoor nog meer oorzaken dan het mislukken van de Renard-treinen. Ook internationaal bleken Renard-treinen eigenlijk alleen goed te functioneren bij militaire transporten en in de groot-schalige landbouw. Een herinnering die in 1914 werd gepubliceerd - een kleine tien jaar na dato - geeft bondig aan waarom de wegtreinen geen succes werden. 'Uit mijn kinderjaren herinner ik me een Renard-trein - een raar geval, dat ongewis over den weg zeilde en veel lawaai maakte', schreef een lezeres van *De Haagsche Vrouwen-*



kroniek. Een andere ooggetuige van een proefrit herinnerde zich in 1925 nog dat de Renard-trein 'niet geheel in een rechte lijn liep, doch eenigszins slingerde'. De trein raakte daardoor in een bocht om een boom verstrikt en stond meer dan een uur vast. Bij gladheid werd het slingeren van de Renard-treinen nog problematischer. 'De slotsom was dat men na eenigen tijd van voortzetting der proef heeft afgezien.' De opmars van autobussen maakte de Renard-treinen rond 1910 definitief achterhaald. Ook al was de capaciteit aanvankelijk kleiner, het rijden met een autobus was veel eenvoudiger dan met gekoppelde rijtuigen. Soms werden ook auto's of bussen voor tramrijtuigen gezet als vervanging van de paardenkracht. Zo'n 'tractortram' reed nog tot 1925 op de lijn van Utrecht naar Vreeswijk.

Bronnen en literatuur

- A.E. Hogenhout-Hofman, 'Hoe Maarssen de tram miste (slot)', *Historische Kring Maarssen* (mei 1992).
- 'Binnenlandsche berichten', *De Ingenieur* (26 augustus 1905 en 30 september 1905).
- 'Proeftocht Renard-trein', *De nieuwe courant* (2 september 1905).
- 'Per trein naar Spakenburg', *Amersfoortsche Courant* (3 oktober 1905).
- *Het mechanische rail- en wegtransport in verband met het wegvraagstuk in Nederland* (Den Haag 1925) p. 73-74.





Tramabri Ledig Erf

Kees Volkers is historisch geograaf en schrijver.

Op het Ledig Erf staat langs het water een op het eerste gezicht wat lompe overdekte bank van donkere baksteen die in matige staat verkeert. Vaak hangen er verloren mannen rond met halve liters bier. Toch gaat het hier om een belangrijk onderdeel van een rijksmonumentaal ensemble. Maar de abri (overdekte wachtplek) herinnert vooral aan de tijd dat in Utrecht een elektrische tram reed: van 1906 tot 1938. Toen eind 19e eeuw de toepassing van elektriciteit voor openbare verlichting in

beeld kwam, richtten verschillende steden in Nederland een gemeentelijk elektriciteitsbedrijf op. Utrecht was in 1905 een van de eersten. Om de onderneming rendabel te maken, besloot de gemeente tevens tot oprichting van een elektrisch trambedrijf. Aan de Nicolaas Beetsstraat verrezen in 1905 de eerste elektriciteitscentrale, een tramremise en een kantoorgebouw. De eerste tramlijn van het Gemeentelijk Electriciteits- en Trambedrijf Utrecht (GETU) reed al in 1906: een lus rond de singels met onder meer een halte op het Ledig Erf (lijn 1). Enkele jaren daarna werd deze halte tevens het eindpunt van lijn 3 (later 4), die vanuit de stad via de Lange Nieuwstraat naar de Tolsteegbrug voerde. Het Ledig Erf is altijd een bedrijvige plek geweest. Het was een knooppunt van land- en waterwegen die hier bij de Tolsteegpoort samenkwamen. Die poort werd gesloopt in 1845, daarvoor in de plaats kwam een accijnsgebouwtje annex politiepост. Toch oogde het Ledig Erf nog relatief rustig toen in 1906 de eerste

trams gingen rijden. Met de komst van de automobiel zou dat drastisch veranderen. Rond 1925 begon de Dienst der Gemeentewerken met een herinrichting van het Ledig Erf: de smalle Tolsteegbrug werd vervangen door een vaste stenen brug met nieuw gemetselde kademuren, een tramhokje, een urinoir en een aanlegplaats voor vaartuigen. Dit werk was in 1926 gereed, kort daarna werd de oude politiepост vervangen door een nieuw onderkomen (het huidige Louis Hartlooper Complex). Het hele ensemble werd opgetrokken in de stijl van de Amsterdamse School en zou later worden aangewezen als rijksmonument. Het ontwerp wordt vaak toegeschreven aan J.I. (Jan) Planjer, gemeente-architect en hoofd van de Dienst der Gemeentewerken. Maar ook Gosse van der Gaast, 2e architect onder Planjer, was nauw bij het ontwerp betrokken, in ieder geval wat betreft de nieuwe brug met kademuren en tramabri. Van der Gaast, vader van de bekende architect Koen van der Gaast, heeft in Utrecht diverse bruggen ontworpen, maar bijvoorbeeld ook de theehuizen in het Wilhelminapark en bij Rhijnauwen. In 1938 kwam een einde aan het gemeentelijk trambedrijf, de trams werden vervangen door autobussen. Van de tram zijn nu nog maar weinig sporen terug te vinden. De abri en de kademuren (met afgesloten urinoir) maken - op de drempel van hun honderdjarig bestaan - een haveloze indruk. Naast de abri resteren nog enkele bovenleidingmasten van de tram, zoals de ijzeren portalen op de Griftbrug bij de Alexander Numankade, maar ook de vier blauwe masten op de Tolsteegbrug, die deel uitmaken van het totaalontwerp.

Bronnen

- A. Steenmeijer, *De Gemeente Tram Utrecht* (Schoorl 1986).
- Bettina van Santen, 'Architect Planjer: Johan Izak Planjer (1891-1966)', *GM-Kwadraat* 3 (2007).

▲ Tolsteegbrug met kademuur en bovenleidingmasten in 1926. Links de abri (met tram 3) en daaronder het urinoir. HET UTRECHTS ARCHIEF

▼ Tramabri op het Ledig Erf, maart 2024. KEES VOLKERS



Stationswerk

Opvang van Duitse dienstmeisjes op station Utrecht, 1918-1940



< Drukte voor station Utrecht CS, 1928. HET UTRECHTS ARCHIEF

▼ Stationsjuffrouw met de rood-witte band, circa 1920. FOTOCOLLECTIE HET LEVEN / GEHEUGEN VAN NEDERLAND

▼ Mouwband van het stationswerk. ATRIA / MARIJTD, WIKIMEDIA COMMONS

Tijdens het interbellum kwamen veel Duitse meisjes naar Nederland, mogelijk gedreven door de armoede, werkeloosheid en gierende inflatie in hun eigen land. Vaak kwamen ze per trein. Zogenaamde stationsdames in steden als Amsterdam, Arnhem en Utrecht werden vanaf 1920 als eersten geconfronteerd met deze werkzoekende jonge vrouwen. Op het station van Utrecht arriveerden soms vijftig à zestig Duitse meisjes tegelijk. De hulpverleners probeerden deze omvangrijke grensoverschrijdende mobiliteit in goede banen te leiden en de ongehuwde vrouwen te beschermen tegen uitbuiting en misbruik. Hun hulp stond ook wel bekend als stationswerk.

Joyce Pennings is historicus, werkt bij Het Utrechts Archief en is redactielid van dit tijdschrift.

In 1877 werd in Genève de protestants georiënteerde Union Internationale des Amies de la Jeune Fille opgericht, beter bekend als de 'Union'. Doel was de bescherming van het jonge meisje 'dat eenzaam is, of in gevaar verkeert, welke ook haar nationaliteit, godsdienst, beroep of stand is'. Een Nederlandse afdeling volgde in 1882: de Vereniging ter behartiging van de belangen der jonge meisjes, zoals deze later ging heten. Deze kwam voort uit de 'Christelijk Zusterkring' in Utrecht die vooral uit adellijke dames bestond. De landelijke vereniging had verschillende afdelingen in het land, onder meer in Utrecht. Om het gestelde doel te bereiken, organiseerden deze afdelingen advies- en inlichtingenbureau's, arbeidsbemiddeling, clubhuizen, tehuizen, voogdij en ledenhulp. De meest in het oog springende activiteit was echter het stationswerk, waarbij hulp

en opvang werd geboden aan alleenreizende meisjes op stations. Daartoe posteerden dames zich met een rood-witte band om de arm op de perrons. Destijds werden zij vaak aangeduid als stationsjuffrouwen en soms als stationsdames, de term waar we hier voor kiezen. Het stationswerk was te vinden op een twintigtal stations, niet alleen in grote steden als Amsterdam, Utrecht en Rotterdam, maar ook aan de grens, zoals in Nieuweschans en Zevenaar. Als reactie op het stationswerk van de protestantse Union gingen er R.K. Vereenigingen tot Bescherming van Meisjes in Nederland opgericht. Ook de Nederlandsche Vrouwenbond tot Verhooging van het Zedelijk Bewustzijn speelde een bescheiden rol bij het Nederlandse stationswerk.

Gezamenlijk Stationswerk

In 1902 werd met de officiële aanstelling van een betaalde stationsdame van de Union op het centraal station van Amsterdam de

eerste echte Nederlandse post voor het stationswerk geopend. De meisjes konden bij de stationsdame terecht voor verschillende soorten hulp. Belangrijke vormen van hulpverlening waren 'waarschuwen', verstrekking van inlichtingen over mogelijke logeerplaatsen en bemiddeling bij het vinden van 'fatsoenlijk' werk. Maar de jonge vrouwen werden ook geholpen met de aanschaf van kaartjes en met reisinformatie, zoals bij overstappen.

De omvang van de werkzaamheden groeide en daarom werd in 1907 de Stationswerk-Commissie ingesteld. Die zette zich niet alleen in voor de landelijke en algemene belangen van het stationswerk, maar beheerde ook de financiën en onderhield betrekkingen met zusterorganisaties in binnen- en buitenland. Deze commissie was een samenwerking tussen de protestantse



Stationswerk.



en katholieke verenigingen en de Nederlandsche Vrouwenbond - heel opmerkelijk in een tijd waarin de verzuiling hoogtij vierde. In 1923 waren twintig stationsdames actief in Nederland, onder wie veertien betaalde krachten. Het stationswerk werd gefinancierd uit een jaarlijkse rijkssubsidie van 2.000 gulden en daarnaast uit contributies en giften, onder meer afkomstig van straatcollectes. Deze inkomsten werden over alle gezindten verdeeld. Utrecht kende geen betaalde stationsdames; de Union-vrijwilligsters ontvingen alleen een onkostenvergoeding. In Utrecht droeg de katholieke vereniging haar deel van de subsidie tot ver in de jaren dertig af aan de protestantse Union, die hiermee - gecombineerd met haar eigen aandeel - het stationswerk in Utrecht bekostigde. Twee vrijwilligsters waren ieder acht uur per dag op het station aanwezig, vooral op tijdstippen dat er internationale treinen arriveerden.

Kwaadwillende mannen, ondankbare meisjes

Tijdens de Eerste Wereldoorlog had het stationswerk zich in het neutrale Nederland vooral beziggehouden met de opvang van Belgische vluchtelingen. Vanaf 1918 richtte men zich weer op de begeleiding van alleenreizende vrouwen, vooral van Duitse dienstmeisjes. Voor zover mogelijk waren die voorafgaand aan hun vertrek door Duitse zusterverenigingen al voorzien van nuttige informatie. Daarnaast werden affiches aangeplakt en folders met nuttige adressen in grote oplagen verspreid op stations en in treinen.

Zo verspreide Union op het station in Utrecht een foldertje met het adres van het plaatsings- en informatiebureau Rhodé aan de Kromme Nieuwegracht 7 voor het vinden van een betrekking. Verder werd een tehuis voor de eerste opvang en informatie aan de Herenstraat 25 vermeld en ook een clubhuis aan het Pieterskerkhof 5. Daar konden meisjes die werkzaam waren op kantoor of in de huishouding terecht voor gezellige avondjes met muziek en cursussen Nederlands, handwerken, fröbelen en eerste hulp bij ongelukken.

In speciale folders van het stationswerk kregen de reizende meisjes op het hart gedrukt: 'Indien gij de stationsdame niet ziet, wend U dan tot den perronchef. Vertrouw nooit vreemde personen. Tracht zooveel mogelijk plaats te nemen in eene damescoupé, of tenminste in eene afdeeling waarin reeds meerdere dames aanwezig zijn. Aan alle groote stations vindt gij een aanplakbiljet onzer Vereenigingen, met het adres waar men U gaarne nader inlicht. Ga niet mee in een auto, als een onbekende U daartoe uitnodigt.'

De stationsdames hadden hun handen vol aan het voorkomen van foutieve overstappen en het verhinderen van pogingen van kwaadwillende mannen om meisjes op sleeptouw te nemen. Zo lezen we in een Utrechts verslag uit 1924: 's Avonds laat ziet de juffrouw 2 Duitse meisjes in een 1e klasse coupé bij een heer. Zij zorgt, dat zij in een 3e klasse damescoupé komen te zitten en vraagt aan eene van de medereizigsters de meisjes bij aankomst te Rotterdam aan de politie over te geven. Men behoeft niet te vragen hoe woedend die heer was.' Wat de beide meisjes hiervan vonden, vermeldt het relaas niet. In jaarver-

< In het clubgebouw van de Union aan het Pieterskerkhof voerden meisjes in 1928 'De Familie Stastok' van Hildebrand op. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

> Een jonge vrouw wordt opgevangen door een stationsdame, 1924. [ARCHIV FÜR DIAKONIE UND ENTWICKLUNG, BERLIN](#)

↘ Huishoudster Doortje Koenen temidden van het gezin van Aarnoud van Beeck Calkoen, circa 1910. [HET UTRECHTS ARCHIEF, FAMILIEARCHIEF VAN BEECK CALKOEN](#)

✓ Nederlandsche Vereeniging ter Behartiging van de belangen der Jonge Meisjes, Stationswerk. [ATRIA / MARJETD, WIKIMEDIA COMMONS](#)

slagen van het stationswerk werd wel eens melding gemaakt van 'ondankbare' meisjes die niet van dergelijke hulp gediend waren. Uit de jaarverslagen blijkt dat het vaak om grote aantallen meisjes ging. Zo werden in 1927 landelijk 27.298 jonge vrouwen geholpen, onder wie 15.332 Duitse meisjes. Volgens het jaarverslag van het stationswerk in Utrecht over 1929 werden toen meer dan 5.000 vrouwen en meisjes geholpen, onder wie 3.040 Hollandse en 2.611 Duitse meisjes. Men wees meisjes op het bestaan van vrouwencoups en speciaal voor Duitse meisjes gold het gevaar dat zij de weg niet wisten en de taal niet spraken, waardoor misbruik op de loer lag, zo lezen we in de verslagen. Op Utrecht CS had men een speciaal kamertje voor de stationsdames ingericht, waar ook de hulpbehoevende reizigsters even konden worden ondergebracht.

In de jaren 1932-1935 kwamen er vele Duitse en Oostenrijkse meisjes de grens over. De Stationswerk-Commissie wendde zich tot de overheid om hiertegen regulerend op te treden. Van alle meisjes werd een ondertekende verklaring geëist van een toekomstige werkgeefster. Dit was zowel ter bescherming



van de jonge vrouwen als om - toen vanaf 1933 ook in Nederland de crisis voelbaar werd - buitenlandse arbeidskrachten te weren. Door de strengere grenscontroles nam het aantal Duitse meisjes af, zo werd in het jaarverslag van de katholieke vereniging over 1934 geconstateerd. Toch probeerden velen onder het mom van een bezoekje de grens nog over te komen.

Botsende bevoogding

Het stationswerk kwam niet alleen voort uit zorgzaamheid van filantropisch ingestelde en religieus bewogen vrouwen uit overwegend burgerlijke kringen, maar had ook een bevoogdende kant. De dames hadden vaak zelf dienstbodes die veelal uit de minder welvarende klassen afkomstig waren. Vooral de Duitse meisjes die buiten het toezicht van hun ouders verkeerden, zouden voortdurend aan verleidingen blootstaan. Daarmee brachten zij niet alleen zichzelf in gevaar, maar vormden zij ook een bedreiging voor de burgerlijke samenleving, althans vanuit de optiek van de dames. De huishouding gold voor hen als de plek bij uitstek waar meisjes uit de arbeidende klasse zich konden voorbereiden op hun toekomstige taak als echtgenote en moeder. Tijdens het interbellum was er in Nederland sprake van een dienstbodentekort. Het debat hierover ontwikkelde zich tot een discussie over de moderne levensstijl van zich emanciperende vrouwen uit de burgerij die buitenshuis actief waren. Vrouwen uit de burgerij dienden zich volgens de gangbare normen aan de huishouding te binden en zich te richten op de noodzakelijke vorming en begeleiding van het huispersoneel, een zaak van maatschappelijk belang. Ook de dames achter het stationswerk

zagen waarschijnlijk een rol voor zichzelf weggelegd door de dienstmeisjes in hun huishouding de nodige beschaving bij te brengen en tot een goede huisvrouw en moeder op te leiden. Dit botste soms met de opstelling en mentaliteit van de meisjes. In de jaarverslagen van het stationswerk lezen we dat de alleengaande reizigsters steeds meer 'vrijgevochten' werden. En dienstbodes gingen wijzen op hun lage lonen, de ongelimiteerde werktijden en het gebrek aan zelfstandigheid.

Duitse dienstmeisjes in Utrecht

Waar kwamen Duitse meisjes terecht die door stationsdames in Utrecht werden opgevangen? Sommigen zullen op

doorreis zijn geweest, maar velen hebben waarschijnlijk een baan gevonden in Utrechtse huishoudens. Binnenkort kan daar systematisch onderzoek naar worden gedaan als alle personalia van bewoners die vermeld staan op zogenaamde Utrechtse gezinskaarten uit de periode 1910-1936 worden gepubliceerd op de website van Het Utrechts Archief. Op deze 70.000 gezinskaarten vinden we behalve gezinsleden ook de eventueel inwonende dienstbodes met vermelding van hun geboorteplaats en -datum.

Voor in Utrecht Oost was het een komen en gaan van Duitse dienstmeisjes. Dat was ook het geval bij een van de meest prominente leden van de landelijke en plaatselijke Union in Utrecht: Francisca Johanna van Beeck Calkoen (1870-1947). Zij was presidente van het bestuur van de Union in Utrecht en een belangrijke voorvechtster van het stationswerk, ook in internationaal verband. Onder haar leiding groeide het Nederlandse stationswerk in de jaren twintig uit tot een professionele organisatie. Francisca Johanna van Beeck Calkoen en haar broers en zussen hadden in hun ouderlijk huis aan de Drift 19 aan den lijve ondervonden hoe belangrijk een huishoudster kon zijn. Hun moeder was in 1885 namelijk op haar veertigste overleden. Vader Aarnoud Willem van Beeck Calkoen bleef toen achter met acht kinderen, in leeftijd variërend van 2 tot 16 jaar. Dankzij het werk van huishoudster Doortje Koenen had het gezin zich kunnen redden in het grote huis aan de Drift. In het ouderlijk huis en vanaf 1930 op Maliesingel 24 - waar Francisca Johanna samen met haar twee eveneens ongehuwde zussen woonde - passeerden tussen 1923 en 1935 maar liefst 27 dienstbodes de revue. Sommigen verbleven er nog geen half jaar, anderen vertrokken na enkele jaren. Tot ongeveer 1928 waren de Duitse dienst-





meisjes veruit in de meerderheid; veel van hen keerden eind jaren twintig weer terug naar Duitsland. Vanaf 1928 waren het vooral Nederlandse meisjes die de huishouding verzorgden voor de zussen Van Beeck Calkoen en was er nog maar één Duits meisje dat huiswaarts keerde. Enkele andere Duitse meisjes besloten hun heil te zoeken in Noord-Amerika.

Veranderingen

In 1937 was er nog steeds sprake van twee stationsdames van de Union op Utrecht CS en het Buurtstation (vlak naast Utrecht CS) die nu nauw samenwerkten met de katholieke dame. In dat jaar werden in Utrecht nog 6.306 meisjes geholpen, onder wie 4.016 Nederlandse en 1.061 Duitse meisjes. Daarmee was het stationswerk



in Utrecht het grootste in Nederland na Amsterdam. In de jaren 1938 en 1939 verleende men extra hulp aan Joodse vluchtelingen uit Duitsland. Na 1940 veranderde het stationswerk ingrijpend, niet alleen door de oorlog, maar ook door technische en maatschappelijke ontwikkelingen. Gesloten treincoupés maakten plaats voor doorlopende treinstellen, waardoor vrouwen minder werden lastig gevallen. En ook werd het reizen voor jonge zelfstandige vrouw steeds vanzelfsprekender. Na de oorlog bestond het stationswerk oude stijl niet meer in Nederland en werd de functie deels overgenomen door de Maatschappelijk Advies- en Inlichtingen Bureaus.

Met dank aan Barbara Henkes.

▲ Duitse dienstmeisjes komen aan op station Haarlem, 1937.

UIT: KATHOLIEKE ILLUSTRATIE (1937)

< Grethe Müller, werkzaam in het Utrechtse hotel Terminus, 1934. UIT: BARBARA HENKES, HEIMAT IN HOLLAND (DUITSE VERSIE, 1998)

▼ Fragment met tekening uit folder Stationswerk, circa 1936.

ARCHIEF UNION, HET UTRECHTS ARCHIEF

Literatuur en bronnen

Dit artikel is voor een groot deel gebaseerd op:

- Barbara Henkes, *Heimat in Holland. Duitse dienstmeisjes 1920-1950* (proefschrift UvA, Amsterdam 1995).

Overige literatuur en archieven:

- Marjet Denijs, '1902: Stationswerk', *Canon Vrouwenopvang Nederland*, www.canonsociaalwerk.eu (bijgewerkt tot 2022).
- A.J. Gruber en F. Muysken, 'Het stationswerk', in: J.D. van Romondt Vis-Quarles de Quarles (red.), *Vijftig jaar vrouwenwerk 1882-1932. Gedenkboek van de Nederlandsche Vereniging ter Behartiging van de Belangen der Jonge Meisjes* (Amsterdam 1932) p. 81-89.
- Pauline Pels, "Juffrouwen met een rood-witten band om den arm". Een beknopte geschiedenis van de Nederlandsche Vereniging ter Behartiging van de Belangen der Jonge Meisjes', *Jeugd en samenleving* (oktober 1993) p. 509-517.
- J.J. van Valkenburg-Mackay, *Tussen Verleden en Toekomst. De Union 1932-1957* (Haarlem 1957).
- Atria, IIAV00000288 Archief Union Federatie van Instellingen voor Maatschappelijk Advies en Informatie.
- Atria, IIAV00000287 Archief Vereniging Nederlands Informatie- en Adviescentrum voor Jonge Mensen (NIAC) 1902-1974 [opgericht als Federatie van R.K. Verenigingen ter Bescherming van Meisjes in Nederland].
- Het Utrechts Archief, 805-12 Nederlandse vereniging voor jongeren 'Union' en Stichting 'Union' Utrecht.



Bovenbouwwerkplaats, 2e Daalsedijk



Kees Volkers is historisch geograaf en schrijver.

Tussen de spoorlijn naar Amsterdam en de 2e Daalsedijk ontwikkelt zich momenteel de nieuwe woonwijk Wisselspoor. De wijk verrijst op het terrein van de voormalige Centrale Werkplaats van de Nederlandse Spoorwegen (NS). Het meest monumentale spoorwegerfgoed blijft behouden en wordt in het wijkontwerp ingepast. De voormalige Bovenbouwwerkplaats krijgt daarin een speciale functie als 'hotspot'.

Aan de 2e Daalsedijk ontstond eind 19e eeuw een complex van spoorwegerfgoed in de oksel van de spoorlijnen naar Amsterdam (Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij, NRS) en Amersfoort (Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij, NCS). Tegelijk verrees aan de andere kant van de 2e Daalsedijk een buurtje met eenvoudige rijtjeswoningen, waar een groot deel van de spoorwegarbeiders kwam te wonen. Na 1890 voegde de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (MESS) nieuwe werkplaatsen toe. Deze maatschappij had de NRS overgenomen en ook de meeste aandelen van de NCS in bezit gekregen. Utrecht werd een van de vijf 'centrale werkplaatsen' van de MESS en later van de NS. In 1905 nam de MESS de Bovenbouwwerkplaats in gebruik, met smederij en ketelhuis. Het was een van de grootste gebouwen van het complex. De 'bovenbouw' is een spoorterm voor alles wat op het spoortalud (de onderbouw) wordt aangelegd: dwarsliggers, rails, seinen en later ook de bovenleiding. Voor het seinwezen en de bovenleiding verzezen al

snel eigen werkplaatsen op het complex. In de Bovenbouwwerkplaats zelf bestond het werk vooral uit het op maat maken van spoorstaven en het samenstellen van ingewikkelde constructies zoals wissels. Na de Tweede Wereldoorlog breidde de NS het complex nog verder uit. Begin 21e eeuw werden de activiteiten door reorganisaties echter langzaam afgebouwd. De leegkomende panden kregen een tijdelijke bestemming.

Uit een cultuurhistorische inventarisatie van de gemeente volgde dat bij de ontwikkeling van Wisselspoor een deel van het spoorwegerfgoed behouden zou worden. Het oudste gebouw is een voormalige wagenmakerij uit 1887, uit de tijd van de NCS. Het grootste is de Bovenbouwwerkplaats, in 1905 gebouwd door de MESS. De werkplaats omvat een centrale hal met karakteristieke gevels en sheddaken, met aansluitend aan de westzijde de smederij en aan de oostzijde het ketelhuis. Toen in 2012 de laatste spoor-mensen waren vertrokken, werd het pand onderkomen van de Snorfabriek, waar evenementen werden georganiseerd en alternatieve bedrijfjes en horeca onderdak vonden.

In 2020 begon de feitelijke bouw van Wisselspoor. De Bovenbouwwerkplaats moet een belangrijke functie krijgen in de nieuwe wijk. De centrale hal wordt omgebouwd tot een vijf verdiepingen tellende 'mobiliteitshub' (parkeergarage) met aan de randen werkunits en horeca. Helaas paste het nostalgische ketelhuis niet in de plannen, dat werd in 2020 gesloopt. Wel zijn oude constructies en materialen zo veel mogelijk behouden om een stoere

▲ Bovenbouwwerkplaats met smederij, in 1959 gefotografeerd door Kees van de Meene. HET UTRECHTS ARCHIEF

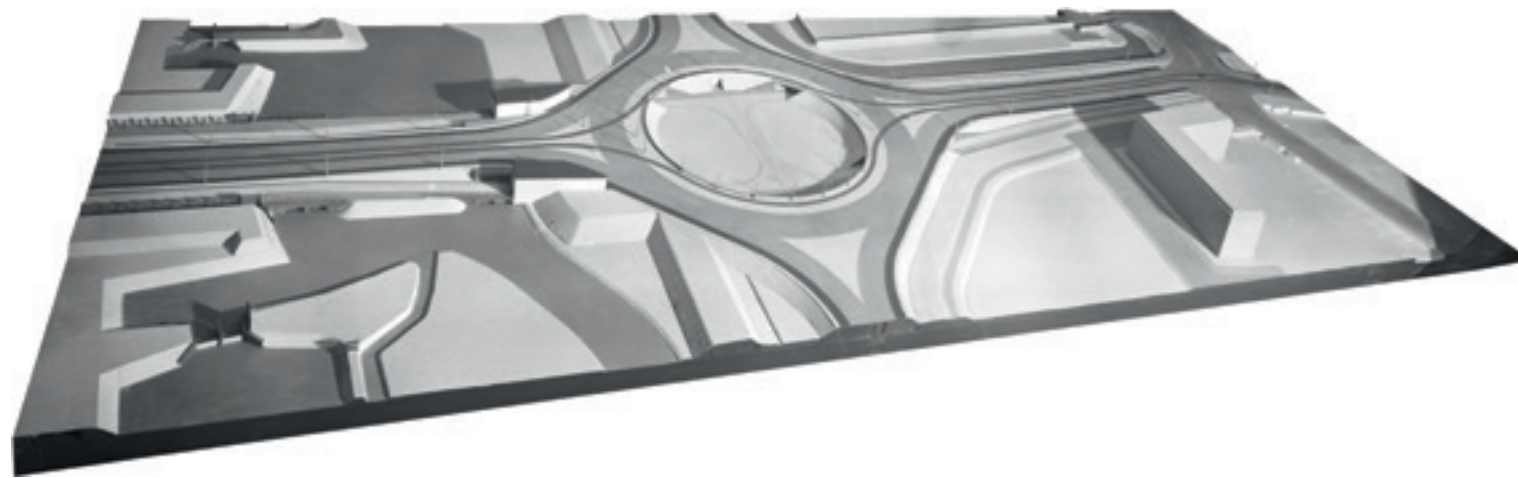
▼ Bovenbouwwerkplaats met 'gordijn', bijna gereed in maart 2024. KEES VOLKERS

en industriële werkomgeving te creëren voor de toekomstige start-ups en zzp-ers. Dankzij de ingebouwde parkeergarage kan de wijk autovrij blijven. Als architectonisch statement is de mobiliteitshub omhuld door 'het Gordijn', dat boven de oorspronkelijke zadeldaken uitsteekt. Oplevering van het complex zal in de loop van 2024 plaatsvinden.



Bronnen

- Kees Volkers, *175 jaar Utrecht Spoorstad* (Amsterdam/Utrecht 2018).
- *Werken aan het Spoor. Cultuurhistorische waardstelling van de spoorweggebouwen in de Cartesiusdriehoek en aan de 2e Daalsedijk* (gemeente Utrecht 2008).



De Berekuil, een Utrechts verkeersicoon

De Berekuil aan het einde van de Biltstraat is een van de iconische plekken in Utrecht. Het verdiepte grasveld, omgeven door bakstenen muren, tunnels en bovenlangs rijdend autoverkeer heeft iets geheimzinnigs. Het is een haast labyrintisch bouwwerk dat zichtbaar uit een ander tijdperk stamt. Weinigen die de Berekuil passeren, weten dat dit het oudste verkeersplein van Nederland is met gescheiden circuits voor auto's en fietsers. Het Utrechtse verkeersplein diende als voorbeeld voor soortgelijke berenkuilen die daarna overal in het land werden geconstrueerd.

Hans Buiter is als historicus geïnteresseerd in de geschiedenis van de moderniteit en het dagelijks leven. Hij werkt als verenigingshistoricus bij de ANWB.

De Berekuil is een oorlogskind. Het verkeersplein werd in 1941-42 aangelegd en in 1944 geopend. Luchtfoto's uit de tijd tonen een geometrische rotonde rondom een verdiept aangelegde kruising van fietspaden. Witte belijningen, lage muurtjes en heggen geleidden het verkeer. Druk was het er niet. Het auto- en fietsverkeer was door brandstof- en bandentekorten en de vorderingen tijdens de Duitse bezetting drastisch teruggelopen. Bovendien was reizen vanaf oktober 1944 niet zonder gevaar vanwege het oorlogsgeweld dat steeds dichterbij kwam. Met de bevrijding in 1945 veranderde de situatie. Op 8 mei was het verkeersplein het decor van een feestelijke intocht van het Brits-Canadese infanteriecorps Polar Bears. Op de rotonde juichten die dag de Utrechters rijen dik de binnentrekende bevrijders toe. In het Oorsprongpark herinnert op een steenworp afstand van de Berekuil een beeldje van een ijsbeer nog altijd aan de bevrijding van Utrecht door

dit corps. Journalist Martin Brill meende in 2007 dat het verkeersplein zijn naam te danken had aan de Polar Bears.¹ Die gedachte is niet onlogisch. Maar bij de aanbesteding van het bouwwerk in 1939 werd al gesproken van 'de z.g. "Berenkuil" die gemaakt wordt in de Biltseweg'.² Waar de ontwerpers deze naam aan ontleenden, maken de stukken niet duidelijk. Waarschijnlijk vormden berenkuilen in dierentuinen als Ouweland in Rhenen en in stadsparken zoals in Bern en Maastricht bronnen van inspiratie. Het verschil met die echte berenkuilen was dat in het verdiepte deel van de Utrechtse kuil fietsers reden.

Een nieuwe rondweg

Ingenieurs van Rijkswaterstaat ontwierpen de Berekuil in 1937. Het concept dankt zijn ontstaan aan de oostelijke rondweg die op dat moment op de tekenafel lag. De Biltstraat zou op dit punt als toegang tot het stedelijke wegennet gaan dienen voor drie autowegen: de bestaande Rijksweg 25 (de Biltsestraatweg tussen Utrecht, De Bilt en Zeist), de te bouwen oostelijke rondweg Rijksweg 22 en een geplande nieuwe autoweg Utrecht-Hilversum.

De oostelijke rondweg moest het autoverkeer om de stad heen leiden in plaats van er doorheen. De Berekuil zou het verkeer verdelen. Op dat moment ging het interlokale wegverkeer nog dwars door de binnenstad heen, met het Smakkelaarsveld bij de Catharijnebrug als middelpunt. Lokaal verkeer mengde zich er met nationaal en internationaal verkeer. Trams, auto's, autobussen, fietsers en voetgangers persten zich over het Vredenburg en het Smakkelaarsveld. 'Alles wat uit Amsterdam, Leiden, zelfs Breda komt en naar Arnhem en Amersfoort gaat, en omgekeerd, gaat door deze straat', aldus directeur Gemeentewerken L.N. Holsboer in de gemeenteraad.³ Dit kruispunt verbond de noord-zuid en oost-west lopende rijkswegen en gold als drukste verkeerspunt van Nederland. Sinds 1920 regelden agenten er het verkeer. In 1934 werden op de kruising van het Vredenburg en de St.-Jacobsstraat de eerste verkeerslichten van Utrecht geïntroduceerd. Utrecht was geen uitzondering. Alle doorgaande wegen liepen van centrum naar centrum. Met de toename van het autoverkeer - in 1930 stonden in Nederland al 60.000 personenauto's geregistreerd - ging dat wringen, hoewel het autobezit in de stad relatief kleiner was dan in de oostelijke randgemeenten als De Bilt en Zeist. Ongeveer 2.000 auto's telde Utrecht in 1930, tegen maar liefst 62.000 fietsen. Ringwegen en rondwegen stonden al op het programma sinds het uitbreidingsplan voor Utrecht van Holsboer en de architect H.P. Berlage uit 1924. De realisatie ervan verliep stapsgewijs. Vanaf 1930 ontwikkelde het rijk plannen voor nieuwe wegen en omleidingen buiten de bebouwde kommen. Het Rijkswegenplan 1932 bevatte voor het eerst dergelijke elementen. De aanleg van de eerste autosnelweg van Nederland tussen Den Haag, Gouda en Utrecht (Rijksweg 12, de tegenwoordige A12) borduurde hierop voort, net als de aansluitende oostelijke rondweg Rijksweg 22.



Hoofdingenieur van Provinciale Waterstaat Anton Mussert noemde in een advies uit 1934 aan de landelijke Commissie van Overleg voor de Wegen de bestaande vier meter brede weg tussen Den Haag en Utrecht over Leiden 'een parodie op een snelverkeersweg'.⁴ Hij adviseerde om als eerste de nieuwe weg Den Haag-Utrecht ruim ten zuiden van de stad Utrecht aan te leggen en via een nieuwe rondweg te verbinden met de andere rijkswegen ten

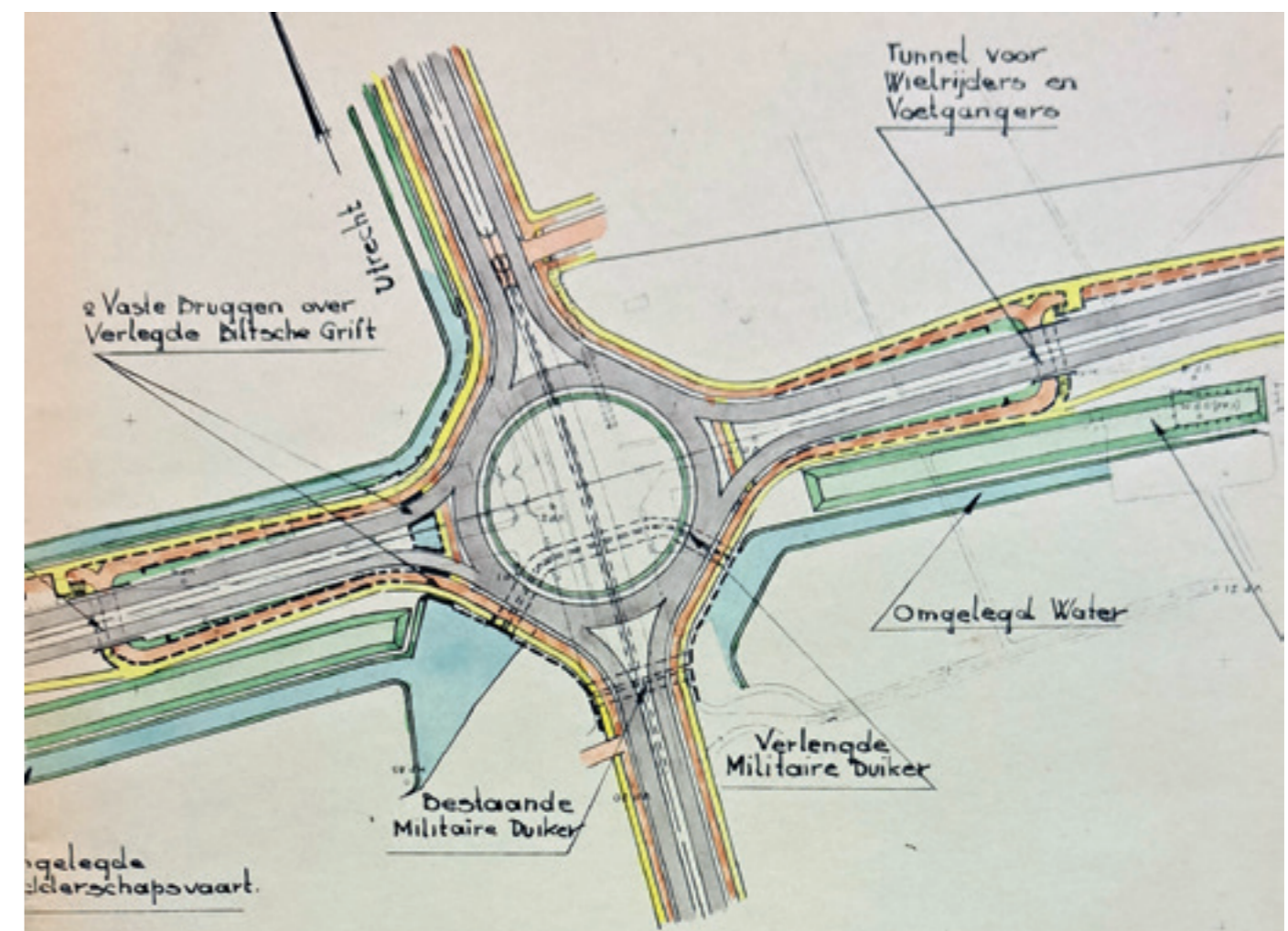
oosten van de stad. Verbetering van de verbinding tussen Utrecht en Amsterdam vond hij hieraan ondergeschikt. Musserts advies werd overgenomen.

Geboorte van de Berekuil

Vanaf 1935 overlegde Rijkswaterstaat met de gemeente Utrecht en het ministerie van Oorlog over de uitvoering van de oostelijke rondweg.⁵ Op verzoek van Defensie projecteerde Rijkswaterstaat de weg aan de

- < Maquette van de Berekuil, in 1939 gemaakt door de Dienst Openbare Werken van de gemeente Utrecht. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- < Toeschouwers op de rand van de Berekuil op 8 mei 1945 bij de intocht van de Britse en Canadese bevrijders. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- ✓ Eerste ontwerp van de Berekuil uit 1937. [NATIONAAL ARCHIEF](#)

binnenzijde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, veel dichterbij de stad aan dan waar de gemeente Utrecht in het plan van 1924 zelf een rondweg had gedacht. De weg kreeg nog niet het predicaat 'autosnelweg', maar zou wel alleen voor autoverkeer bestemd zijn en zoveel mogelijk ongelijkvloerse kruisingen krijgen. Zo wilde Rijkswaterstaat de Prins Hendrikklaan bij het Rietveld-Schroderhuis met een tunnel onder de rondweg door leiden. Waterstaatsingenieurs en gemeentelijke deskundigen waren het erover eens dat het landschap ter plekke geen viaduct verdroeg.⁶ De tunnel zou vanwege bezuinigingen echter nooit worden aangelegd en de kruising bleef gelijkvloers.





- < Geplande loop van de rondweg Rijksweg 22 met de Berekuil, 1937. [NATIONAAL ARCHIEF](#)
- > Plattegrond van de Berekuil uit de *Kampioen*, 1 mei 1941. [ARCHIEF ANWB](#)
- ↘ De Berekuil gezien in de richting van de Biltstraat, 1950. [C. STEVENS, HET UTRECHTS ARCHIEF](#)
- ✓ Fietzers in de Berekuil, 1953. [HET UTRECHTS ARCHIEF](#)

Rijksweg 22 veel nieuw autoverkeer zouden trekken.⁸ Vanwege de voorziene drukte wilde hij de oostelijke rondweg daarom het liefst over de Biltsestraatweg heen leiden in de richting van de toekomstige autoweg naar Hilversum. Vanwege de kosten zag hij daar vanaf. Rijkswaterstaat besloot het kruispunt aan te leggen als rotonde, een nieuwe vinding die in de jaren dertig in de mode was gekomen. In veel steden werden drukke kruispunten als rotonde uitgevoerd, met het Hofplein in Rotterdam en het Keizer Karelplein in Nijmegen als prominente voorbeelden. In Utrecht zou ook op het Smakkelaarsveld een rotonde worden aangelegd. Het kruispunt ten westen van Utrecht, waar de autosnelweg naar Den Haag de toekomstige autosnelwegen richting Den Bosch en Amsterdam zou kruisen, werd eveneens een rotonde.⁹

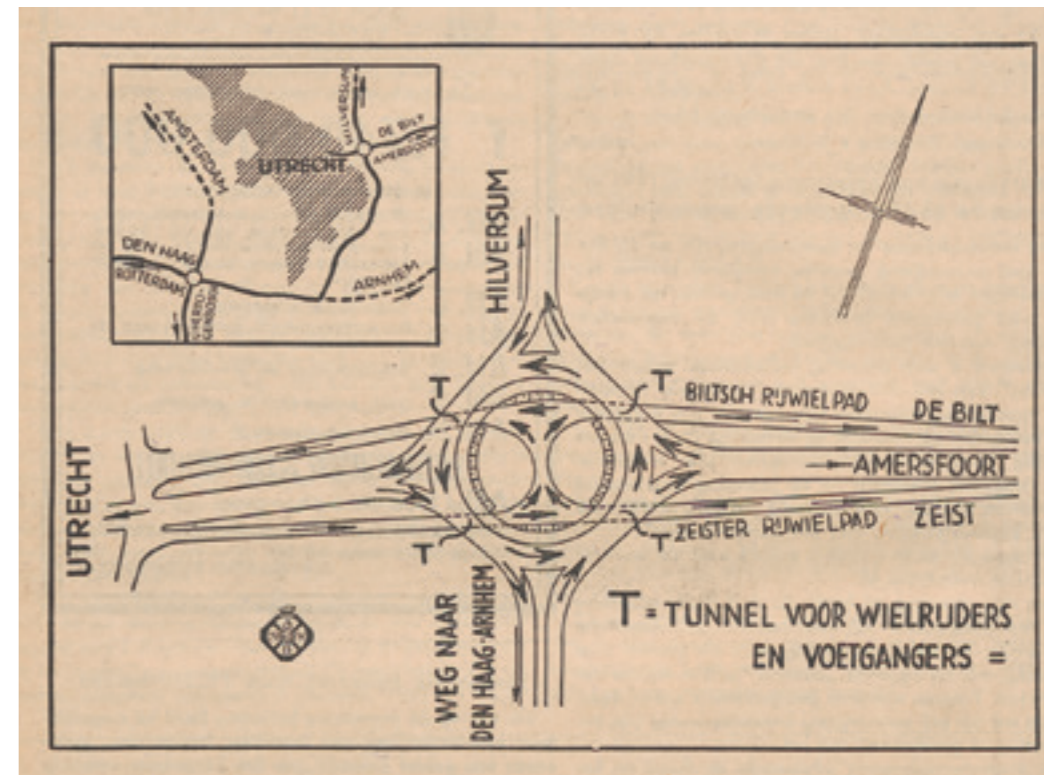
Scheiding van verkeersoorten

Het ontwerp van het verkeersplein in de oostelijke rondweg bij de Biltstraat was complexer dan van de rotonde bij

Oudenrijn. Het drukke fietsverkeer op de route Utrecht-De Bilt-Zeist dat de rondweg zou kruisen, baarde de rijksdienst zorgen. Om de doorstroming van het autoverkeer te verzekeren, wilden de ingenieurs de fietsers met tunneltjes ten noorden en zuiden van de rotonde onder de rondweg door leiden. De Utrechtse verkeerspolitie bepleitte echter een oplossing die ook een eind zou maken aan de vele fietsers die ter hoogte van de Museumbrug de Biltstraat overstaken en daar het autoverkeer hinderden. Als oplossing ontwierp Rijkswaterstaat daarom een verkeersplein met twee niveaus: een circuit voor fietsers en voetgangers drie meter onder het eigenlijke verkeersplein voor het auto- en tramverkeer. Het lager gelegen circuit gaf fietsers gelegenheid van richting te veranderen.¹⁰ Zo ontstond het eerste Nederlandse verkeersplein met aparte stromen voor gemotoriseerd en fietsverkeer. In 1939 werd het werk aan het plein aanbesteed. Vertraagd door de Duitse inval begonnen de werkzaamheden in 1941. Het doel was om het verkeersplein een jaar later te openen.¹¹ Een door de Duitsers afgekondigde bouwstop - vanaf 1942 had bouwen voor de oorlogsvoering absolute prioriteit - verhinderde dit. Mondjesmaat werd daarna aan de Berekuil verder gewerkt. Rijksweg 12 met de aansluitende oostelijke rondweg en de Berekuil golden als 'Kriegswichtig'. Uiteindelijk kon het verkeersplein in 1944 in gebruik worden genomen. Bij het ontwerp van de Berekuil stond de doorstroming voorop. Het idee was dat de vorm van het plein zou garanderen dat het verkeer soepel zou kunnen doorrijden, ondanks het in- en uitvoegen. Alleen de tram Utrecht-Zeist zou het wegverkeer kunnen storen. De ontwerpers besteedden veel aandacht aan de verkeersveiligheid 's avonds. Zo voorzagen ze het plein van tien meter hoge masten met door Philips ontwikkelde natriumlampen. Muurtjes, hekwerken en heggetjes moesten voorkomen dat het wegverkeer in het lager gelegen fiets- en voetgangerscircuit zou belanden.

Toenemende onveiligheid

In de loop van 1946 trok het wegverkeer weer aan. Tellingen in het najaar leerden dat dagelijks 4.241 personenauto's en 5.357 fietsers fort De Bilt passeerden. Op de Berekuil leverde dit verkeer aanvankelijk weinig problemen op. Fietsers en automobilisten zaten elkaar niet meer in de weg, terwijl vanaf 1949 de Zeister tram door bussen vervangen werd en dus het autoverkeer niet meer doorkruiste. Toch verslechterde de verkeersveiligheid, waarbij juist de verdiepte ligging van het fietsers- en voetgangerscircuit een risico bleek. Zo berichtte het *Utrechtsch Nieuwsblad* op 30 juni 1949 over een 'luxeauto' die de bocht van het verkeersplein te krap had genomen en drie meter lager in



de kuil was terechtgekomen. In de maanden erna overkwam dit meer automobilisten. Vooral vanuit De Bilt reden ze regelmatig met een te hoge snelheid het verkeersplein op. Met 80 kilometer per uur door de bocht bleek te snel. De Berekuil werd het decor van aanrijdingen, van botsingen met de lichtmasten en toch ook van auto's die over de muurtjes naar beneden reden. De groei van het autoverkeer en de landelijke afschaffing van de maximumsnelheid in 1951 eisten hun tol. In die jaren meldden de kranten meermalen per maand ongelukken op het plein dat inmiddels aangeduid werd als 'de beruchte Berekuil'.

In de pers ontsponnen zich discussies over hoe de verkeersonveiligheid moest worden aangepakt. De ANWB en automobilistenorganisatie KNAC drongen net als de gemeente Utrecht aan op maatregelen in de Berekuil. Rijkswaterstaat voorzag het plein daarop van rood-witte borden die het wegverkeer op de diepte attendeerden. Op de toegangswegen plaatsten ze witte paaltjes die de chauffeurs waarschuwden voor de bochten. Al dan niet onder invloed van alcohol bleven automobilisten en motorrijders echter tegen lichtmasten aanrijden en soms ook de kuil inrijden. Toen de ongelukken zich bleven voordoen,

Na vele dodelijke ongelukken op dit punt zou er in de jaren zestig toch een viaduct over de Prins Hendriklaan komen. De kruising van de rondweg met de rijksweg Utrecht-De Bilt-Zeist werd wel direct ongelijkvloers ontworpen. De verbinding tussen Utrecht, De Bilt en Zeist was een van de drukste van het land. Vooral het aantal fietsers was er groot. Veel forensen stapten in deze periode over van de tram op de fiets. In 1926 passeerden dagelijks meer dan 4.000 fietsers de Kerkstraat in het centrum van De Bilt. Ook het aantal auto's groeide: in datzelfde jaar maakten al meer dan duizend automobilisten dagelijks gebruik van deze verbinding. In 1930 begon Rijkswaterstaat met de modernisering van deze rijksweg. Als eerste werd een nieuwe weg aangelegd dwars door fort De Bilt heen, ter vervanging van de bestaande vier meter brede straatweg die buitenom liep. Vervolgens bouwde Rijkswaterstaat de rijksweg uit tot een 32 meter brede verbinding met twee rijstroken voor het autoverkeer in beide richtingen, brede fietspaden aan weerszijden en voetgangerspaden aan de buitenzijde. Ook lagen er nog sporen van de Zeister tram. Scheiding van verkeersoorten was het uitgangspunt. De weg werd om de bebouwde kom van De Bilt heen gelegd en gold als het summum

van moderne wegebouw.⁷ De ontwerper, H.B. Bakker, zou ook voor het ontwerp van de Berekuil tekenen. Bakker verwachtte dat de aan te leggen Rijksweg 12 (Den Haag-Utrecht) en de





voorzag Rijkswaterstaat de borden van reflectoren. Stevig 'olifantsdraad' moest automobilisten behoeden voor naar beneden storten. Nadat in 1957 weer een maximumsnelheid werd ingesteld, liep het aantal ongelukken terug. Maar pas toen Rijkswaterstaat het verkeersplein in het midden van de jaren zestig van vangrails voorzag, werden de in de kuil stortende auto's een zeldzaamheid. Met de opkomst van de bromfiets nam beneden op het fietscircuit wel het aantal ongelukken toe. De ongelukken in de Berekuil en de ophef over de verkeersonveiligheid verhinderden niet dat in andere Nederlandse steden verkeerspleinen naar voorbeeld van de Utrechtse Berekuil werden aangelegd. Arnhem beet in 1955 het spits af, daarna volgden onder andere Tiel en Eindhoven. Het principe van de scheiding van fiets- en autoverkeer had een grote aantrekkingskracht.

Veranderende functie

De doorzettende motorisering zette onder tussen de doorstroming op de Berekuil onder druk. Vanaf 1955 stond het verkeer er massaal vast tijdens Pasen, Pinksteren en andere drukke momenten zoals het begin van de kerstvakantie. Regeling van het invoegend en uitvoegend verkeer door de Utrechtse verkeerspolitie bleek noodzakelijk. Opvallend genoeg zou het tot 1963 duren voordat de Berekuil verkeerslichten kreeg. De congestie werd er in de jaren daarna niet minder op. Toen forensen hun auto ook voor het woon-werkverkeer gingen gebruiken, ontstonden er juist ook files op doorde-weekse dagen. Ontlasting zou pas komen van een nieuwe, meer oostelijk gelegen weg via Hilversum naar de droog te leggen Flevopolder. Ondanks kritiek van natuurbeschermers vanwege de doorsnijding van Amelisweerd werd deze Rijksweg 27 in het



< Vrachtauto met kazen in de Berekuil gestort, 1970.

HET UTRECHTS ARCHIEF

✓ Onderdoorgangen in de Berekuil, 1993. HET UTRECHTS ARCHIEF

Rijkswegenplan van 1958 opgenomen. Na veel discussie en hevige strijd zou deze verbinding als A27 in 1986 geopend worden. Op de Biltsestraatweg en de Berekuil werd het rustiger. In 1993 werd de oorspronkelijke rondweg toepasselijk herdoopt tot Waterlinieweg. Een paar jaar later ging de Berekuil op de schop om plaats in te ruimen voor een HOV-buslijn tussen de binnenstad en de Uithof. Een van de fietstunnels werd daarvoor opgeofferd. Sindsdien steken fietsers weer massaal de Biltstraat over ter hoogte van de Museumbrug. De betekenis van de Berekuil is ook flink veranderd door de beperking van het aantal rijbanen op de Biltsestraatweg en door het eenrichtingverkeer op de Biltstraat. Het verkeersplein blijft echter een in het oog springende illustratie van verkeersordening uit het verleden. De recente plaatsing op de gemeentelijke monumentenlijst is daarom meer dan terecht.

Noten

- 1 Martin Bril, 'De Berekuil', *Volkscrant* (26 april 2007).
- 2 'Aanbesteding', *Utrechtsch Nieuwsblad* (15 augustus 1939).
- 3 Hans Buijter, *Riool, rails en asfalt. 80 jaar straatruimer in vier Nederlandse steden*, (Zutphen 2005) p. 267.
- 4 Brief A.A. Mussert aan de Commissie van Overleg voor de Wegen, 19 februari 1934. ANWB-archieef, map 'Urgentieprogramma Rijkswegenplan 1932'.
- 5 Notitie Gemeentewerken van Utrecht aan B&W, 13 februari 1937. Het Utrechts Archief, 1007-3 Gemeentebestuur van Utrecht 1813-1969 deel 3, inv.nr. 23508.
- 6 Brief van de minister van Waterstaat J. W. van Buuren, 2 augustus 1937 en Advies van de Commissie van Overleg voor de Wegen 'Gedeeltelijke rondweg beoosten Utrecht', 2 juli 1936. Nationaal Archief, Den Haag, 2.16.59 Archief van de Commissie van Overleg voor de Wegen, inv.nr. 64 dossier 42.
- 7 H. Buijter, 'Aantasting van de Lustwaranda of kogelfleschjespolitiek?. Strijd over de modernisering in de jaren twintig van Rijksweg 25', *Tijdschrift Oud-Utrecht* (oktober 2001) p. 129-133.
- 8 H.B. Bakker, 'Algemeenheden omtrent de wegen om Utrecht en bijzonderheden omtrent den rondweg om Utrecht', *Wegen. Officieel orgaan van de vereniging Het Nederlands Wegencongres* (1 augustus 1937) p. 347.
- 9 Hans Buijter en Kees Volkers, *Oudennij. Geschiedenis van een verkeersknooppunt* (Utrecht 1996).
- 10 H.B. Bakker 'Het verkeersplein op den Biltseweg onder Utrecht', *Wegen* (1941) p. 51-55.
- 11 'Verkeersplein met 2 verdiepingen bij Utrecht', *De Kampioen* (10 mei 1941) p. 128.

Verkeerstuin, Park Transwijk



Bettina van Santen is redacteur van dit tijdschrift.

Op 5 augustus 1963 opende de Utrechtse verkeerstuin in Park Transwijk in Kanalen-eiland. Het was de derde verkeerstuin in Nederland, na Assen en Deventer. Doel was 'om de jeugd vertrouwd te maken met de problemen van het hedendaagse verkeer', zoals het werd omschreven. Juist in de naoorlogse jaren nam de mobiliteit enorm toe en onderkende men het grote belang van verkeersonderwijs voor de jeugd. Agenten van de verkeerspolitie gaven theorielessen op alle lagere scholen in Utrecht en vlak voor de zomer volgde dan het verkeersexamen in de praktijk. Met de opening van de verkeerstuin kon een deel van de theorielessen vervangen worden door praktische oefeningen in de verkeerstuin, in aanloop naar het examen. Maar ook in de zomervakantie konden groepen kinderen er tegen geringe betaling heen om verkeersles te krijgen. Het initiatief tot de oprichting kwam van de gemeente Utrecht. De verkeerstuin vormde een integraal onderdeel van Park Transwijk, het eerste naoorlogse voorbeeld van een park dat ontworpen was met een belangrijke sociale functie voor de wijk. Allerlei vormen van recreatie en verblijf voor verschillende doelgroepen werden in het park opgenomen, steeds in samenhang met het groen en de beplanting. Meer dan de helft van het park was bestemd voor de jeugd met speelweiden, een bouwspeeltuin, een speelvijver, een kinderboerderij en de verkeerstuin. De toenmalige afdeling Gebouwen en Monumenten maakte het ontwerp voor de verkeerstuin in samenwerking met de afdeling Verkeer, de afdeling Wegen en Bestratingen, het bureau Jeugdzaken van de gemeente, de politie en het gemeentelijk energie- en vervoerbedrijf GEVU. Kortom, het was een integrale benadering. De gemeenteraad nam in 1962 een bedrag op in de begroting en oliemaatschappij Esso trad op als sponsor.

De verkeerstuin bestond uit een stelsel van wegen, fietspaden, oversteekplaatsen, verkeerspleinen en een kruispunt met verkeerslichten. Later kwam daar nog een spoorwegovergang bij. Overal stonden verkeersborden die verplaatst konden worden om de verkeerssituaties te wijzigen. De sponsor plaatste twee benzinepompen die 'echte' pompgeluiden maakten. Ook bij de spoorwegovergang klonk een belgeluid bij het neergaan van de spoorbomen. Alles was uitgevoerd op éénderde van de ware afmetingen, een schaal die paste bij de kinderen en de door hen gebruikte voertuigen. De verkeersdeelnemers kregen trapauto's, fietsen en aanvankelijk ook autopets (steps). Het materiaal was extra stevig omdat men er rekening mee hield dat sommige kinderen de autootjes als botsautootje zouden gebruiken. De autootjes waren natuurlijk het meest populaire vervoermiddel, maar alle kinderen kwamen aan de beurt. Wie tot zijn of haar teleurstelling bij de start werd ingedeeld bij de voetgangers, wist dat de rol van automobilist alsnog voorbij zou komen. Enkele oudere kinderen mochten zelfs de rol van surveillerende agenten op zich nemen in een speciale auto. Midden in het park stond de verkeerstoren



< De Verkeerstuin omstreeks 1970.

J.G. MENNINGH, HET UTRECHTS ARCHIEF

✓ Hoofdagent J.G. Oberink in de verkeerstoren, 1966.

L.H. HOFLAND, HET UTRECHTS ARCHIEF

✓ Tegenwoordige situatie van de Verkeerstuin.

STICHTING VERKEERSTUIN UTRECHT



waar een echte verkeersagent de verkeerslichten bediende en zonodig verkeersdeelnemers met een fluitsignaal of via een geluidsinstallatie corrigeerde. De verkeerstuin in Park Transwijk heeft niet alleen educatief belang, maar is ook cultuurhistorisch waardevol als een typisch naoorlogs fenomeen verbonden met de toenemende mobiliteit en de behoefte om jonge kinderen wegwijs te maken in het verkeer. In de zestig jaar na de start van de verkeerstuin is het verkeer er niet eenvoudiger op geworden. Toch is momenteel het voortbestaan van de verkeerstuin onzeker, vooral vanwege het opdrogen van de gemeentelijke subsidie.



‘Opwindender dan stofzuigen’

De eerste vrouwelijke buschauffeurs

De eerste vrouwelijke chauffeur verscheen in 1978 op de Utrechtse stadsbus. Haar naam was Wilma Bongers. Twee van haar opvolgsters, Meta Beukelman (1943) en Jolanda Kompier (1959), bliken terug op hun ervaringen bij het Gemeentelijk Vervoerbedrijf Utrecht (GVU). In de loop der jaren is er veel veranderd. Wat blijft is de omgang met passagiers en het machtige gevoel dat rijden met een grote bus geeft. Het aantal vrouwelijk chauffeurs ligt nog altijd laag, maar de waardering van passagiers is gekenterd.

Lisette le Blanc en Joyce Pennings zijn (kunst-)historici en redactieleden van dit tijdschrift.

Het stadsvervoer in Utrecht was vrij laat met het werven van vrouwelijke chauffeurs. De Nederlandse Buurtvervoer Maatschappij (NBM) uit Zeist had al in 1960 een vrouw op de bus. Ans Versteegt was aanvankelijk conducteur en had ‘net zolang gezeurd om chauffeuse te mogen worden tot ze er in

toestemden’. Als enige vrouwelijke chauffeur bij de NBM kreeg ze snoepjes, appels en repen chocola van haar passagiers. Soms keken mensen wel raar op, ‘maar dan keek ik maar een beetje vreemd terug’.¹ Versteegt reed in de omgeving van Hilversum, Laren, Bussum en Huizen. Een andere vrouwelijke chauffeur kwam in 1960 in dienst van Autobusdienstonderneming Velox, een dochteronderneming van

de NBM in de Betuwe. Agatha Kok-Koolmees vond het rijden over bochtige dijken ‘opwindender dan stofzuigen’.² Het was destijds erg ongebruikelijk dat een getrouwde vrouw een baan had, maar haar man voer op zee. ‘Huisvrouw spelen alleen gaf mij geen voldoening, maar naar zoiets heb ik altijd wel verlangd.’

Vrouwen op de stadsbus

Toen het GVU in 1978 met het voorstel kwam om ook vrouwen in opleiding te nemen, protesteerden de buschauffeurs. Achter het stuur zitten vonden zij een mannenberoep. Maar ook de gemeente Utrecht wilde vrouwelijke krachten inzetten. Er werd een wervingsadvertentie van het GVU geplaatst waarin zowel mannen als vrouwen werden gevraagd.³ Wilma Bongers trad op 22 oktober 1978 in dienst als eerste vrouwelijke chauffeur. Zij had spontaan gesolliciteerd omdat haar broer ook buschauffeur was. De opleiding duurde een maand. De passagiers reageerden aanvankelijk verbaasd. Bongers werkte

als enige vrouw in een ploeg van veertig chauffeurs en deed hetzelfde werk: ochtenddienst, tussendienst en avonddienst. Dat er zo weinig vrouwelijke buschauffeurs waren, had mogelijk te maken met de wisselende diensten, dacht Bongers desgevraagd. Ook viel haar op dat het sanitair niet aangepast was. De organisatie was nog erg magerich.⁴

Een volgende GVU-advertentie richtte zich specifiek op dames met de tekst: ‘Een vrouw achter ‘t stuur bij ‘t Gemeentelijk Vervoerbedrijf Utrecht. Da’s voor ‘t eerst zult u zeggen. U heeft gelijk. We zijn door ‘t zeer doen heen. De vrouwelijke bestuurder, chauffeuse zo u wilt, is welkom op de GVU-bus. Net zo welkom als haar mannelijke evenknie.’ De advertentie gaf aan welke capaciteiten nodig waren, zoals ruime rijervaring. Ook het omgaan met vrolijke én chagrijnige passagiers werd besproken. ‘Al met al wordt er dus heel wat van u gevraagd. Van uw rijvaardigheid, van uw uithoudingsvermogen. Maar we zijn ervan overtuigd dat heel wat vrouwen hun “mannelijke staan” achter het stuur, als u ons een wat minder geëmancipeerde uitspraak toestaat.’

In 1983 waren er 822 medewerkers bij het GVU, van wie inmiddels 27 vrouwen. Twee jaar later vroeg de Werkgroep Vrouwen van de gemeente Utrecht aan James van Lidth de Jeude, wethouder van onder meer personeelszaken, hoe het stond met de verschillen tussen man en vrouw. Hij antwoordde dat er geprobeerd werd meer vrouwen in dienst te krijgen, ook voor traditionele mannenfuncties zoals die van buschauffeur. De gemeente was de cursus Loopbaan en Vrouwen gestart, waarvoor veel belangstelling bestond. Maar: ‘Laatst had ik twee vrouwen die een parttime baan wilden. Men zag liever één man in dienst op die plek in de desbetreffende dienst’, vertelde de wethouder.⁵ Ook ondervonden de eerste GVU-vrouwen nog weerstand, zoals Rian van Gelder ervoer: ‘Je kunt het misschien niet geloven, maar sommigen wilden echt geen busrit maken als er een vrouw achter het stuur zat. Soms wachtten ze net zolang totdat er een mannelijke chauffeur met de bus kwam aanrijden.’⁶

GVU-directeur Robert van Tetterode zei in zijn nieuwjaarstoespraak van 1984: ‘Het emancipatoire denken blijkt niet één van onze meest opmerkelijke bedrijfskarakteristieken te zijn’. In 1988 waren er 660 buschauffeurs in dienst, van wie inmiddels 60 vrouwen.⁷ In 1992 groeide dit aantal tot 98 vrouwen op de bus. De meeste van hen werkten parttime omdat men de baan dan makkelijk kon combineren met zorgtaken.⁸ De groei van het vrouwelijk aandeel vlakke in de volgende decennia af. Vlak voor het verdwijnen van de bedrijfsnaam GVU in 2013 reden er 60 vrouwen op de bus, nog maar 10% van het aantal Utrechtse buschauffeurs. Wel was de waardering



omgeslagen: ‘Passagiers vinden dat vrouwen een bus beter besturen’, aldus Rian van Gelder in 2012.

Goede herinneringen

Meta Beukelman (1943) solliciteerde in 1987 bij het GVU. Ze was daarvoor werkzaam in een boekwinkel, maar het leek haar leuker om met de bus te rijden. Van 1987 tot 2003 werkte ze 20 uur per week bij het GVU. Toen ze begon, was het een echte mannenwereld. Jolanda Kompier (1959), die nog steeds op de bus rijdt, beaamt dat mannen nog altijd ruim in de meerderheid zijn. Toen ze in 1999 solliciteerde, stond in de vacature dat de voorkeur uitging naar alloctonen en vrouwen. Zij wilde heel graag chauffeur worden. ‘Het leek me gewoon leuk, mijn toenmalige man was vrachtwagenchauffeur

▲ GVU-wervingsadvertentie voor vrouwen, circa 1980.

UIT: FERRY BOSMAN, *GVU 100 JAAR 1904-2004*

< Een van de eerste vrouwelijke GVU-chauffeurs, begin jaren tachtig. MAX VELTHUIS, HET UTRECHTS ARCHIEF

▼ Groepsportret van nieuwe GVU-chauffeurs, onder wie een vrouw, bij de remise aan de Europalaan, 1979.

HET UTRECHTS ARCHIEF





en ik hou van auto's.' Het groot rijbewijs en het chauffeursdiploma behaalden Kompier en Beukelman via de interne opleiding van het GUV. Ook moesten ze een psychologische test afleggen. 'Je mocht wel al op de bus tijdens de opleiding voor het chauffeursdiploma', vertelt Kompier.

Buschauffeurs hebben geen vaste lijn. Er veranderen ook regelmatig routes en niet elke lijn is even prettig om te rijden. Kompier: 'Op lijn 2 zat je op het wiel. Je moest door de Agnietenstraat. Het was moeilijk om de bochten te halen bij die stoplichten. Dat is nu verbeterd.' Beukelman: 'Een keer moest ik een voor mij nieuwe rit maken naar Maarssen en kende ik de route niet. Ik heb met mijn echtgenoot een dag van te voren de route gereden en tijdens de dienstrit gevraagd of de passagiers me wilden helpen. Dat ging prima want dan voelen de mensen zich ook wel goed.' Sommige lijnen zijn opgeheven, zoals de ringlijnen 20 en 10 die geliefd waren bij ouderen om kennissen te bezoeken in zorginstellingen. Notoir vol waren en zijn de bussen naar de Uithof, het Utrecht Science Park. Die gaan om de paar minuten en dagelijks worden er wel 6.000 personen heen en ook weer terug vervoerd. Vroeger was het bus 12 en tegenwoordig bus 28 die altijd vol zit met studenten. 'Het blijft proppen en soms wappert er ook wel iets van een hengsel van een tas uit de deur. Er stappen er twee uit maar er stappen er weer vijf in. Wij noemen het veevervoer. Het is met die bus 28 wel beter geworden', vertelt Kompier.

Niet alle herinneringen zijn even leuk. Beukelman maakte wel eens mee dat er 'van die schooljochies' via het raam naar buiten wilden klimmen. 'Dan trapte ik op de rem en werd ik uitgescholden voor teringwif.' Kompier: 'Op lijn 3 naar Overvecht kreeg ik een

keer een stuk ijzer door mijn raam. Dan krijg je wel steun vanuit het werk om erover te praten wat er gebeurd is. Van dronken jongens heb je eigenlijk weinig last. Iemand had een keer een fles whisky laten liggen in lijn 6 en belde met de hik op of de fles gevonden was.'



< Meta Beukelman bij haar laatste rit, 2003.

COLLECTIE META BEUKELMAN

> Jolanda Kompier achter het stuur. COLLECTIE JOLANDA KOMPIER

↳ Bus 2/22 op het Domplein, 1993. HET UTRECHTS ARCHIEF

Meta Beukelman: 'Ik heb veel voetballers vervoerd vanaf het stadion.' Een keer reed ze naar Galgenwaard toen Nederland tegen Schotland speelde. 'Ik moest toen 120 dronken supporters in Schotse kilt vervoeren. Vanwege een paaltje dat in de weg stond moest ik een andere route rijden en alle Schotse supporters zongen luidkeels *You never walk alone*. De bus werd begeleid door politie ervoor en opzij. Schotland verloor met 7-1. De Schotten zongen *We always look on the bright side of life*. Na afloop zeiden ze 'Bye love' en gaven me allemaal een handje. Ze waren niet agressief. PSV, Ajax of Feijenoord, dat waren de ergsten.' Jolanda Kompier heeft geweigerd om supporters te rijden. 'Het werd te gek. Ze hingen soms uit het dak', vertelt zij. Toch heeft het allemaal zijn charme, vinden beide dames. Als buschauffeur ben je vooral met mensen bezig. Er heerst ook veel onderlinge collegialiteit. Af en toe is er een groot personeelsfeest en er worden ook activiteiten georganiseerd door de personeelsvereniging, zoals bowlen. Beukelman bezocht die graag met haar echtgenoot Frans.

Niet gezelliger geworden

Met het opgaan van het GUV in commerciële bedrijven zoals in 2007 Connexion en tegenwoordig Qbuzz is het er niet beter op geworden, vinden beide dames. Kompier: 'Ik werkte als ambtenaar bij het GUV en toen groeiden de bomen tot aan de hemel. Tegenwoordig zijn het buitenlandse maatschappijen zoals Qbuzz, een bedrijf dat in Italiaanse handen is. Als ambtenaar had je het goed en je kreeg veel meer voor elkaar.' Het GUV had vroeger een kantine in Hoog Catharijne. Nu zijn er alleen kleine hokjes bij de eindhaltes om koffie te drinken. 'Je ziet niet zo veel collega's. Je zat in zo'n kantine met een ploeg. Je kon praten en lachen met elkaar en je had drie kwartier pauze. Dat is tegenwoordig niet meer. Nu heb je twee keer 16 minuten pauze in je eentje waarin je moet eten en drinken en bijkomen.' Met de komst van de OV-chipkaart is er ook veel veranderd. 'Jammer dat de stripkaart eruit is, want je maakte altijd wel een praatje en nu lopen de mensen



door. Ik vind het wel jammer dat dat voorbij is', zegt Kompier. Utrecht is ook een echte fietsstad geworden en daar moeten de buschauffeurs rekening mee houden. 'Tegenwoordig hebben de fietsers voorrang en moet de bus in een aantal straten achter de fietsers blijven. Dan word ik soms ingehaald door een bakfiets. Je rijdt niet echt op je gemak. Het wordt steeds drukker. De stoplichten kunnen ze wel weghalen, want iedereen rijdt er doorheen. Je komt ogen tekort'. Inmiddels rijden veel bussen elektrisch. Soms gebeurt het wel dat de bus niet voldoende opgeladen is en halverwege stopt.

En hoe zit het met de werkkleding? Vrouwen dragen ook een broek. In de zomer dragen de chauffeurs een poloshirt of een blouse. Meta Beukelman vraagt: 'Nog steeds in het blauw?' Jolanda Kompier: 'Nee, het is nu grijs en oranje. Het hokje met de stoel is een beetje krap, zeker als je wat fors bent.' Beukelman kijkt met plezier terug op haar werk en Kompier werkt nog steeds op de bus. Het geeft een 'machtsgevoel' te rijden in een voertuig van 18 meter lang. Je bent hoe dan ook de grootste op de weg!

Met dank aan Meta Beukelman, Jolanda Kompier en Ferry Bosman.

Noten

- 1 'Ans Versteeg, de enige vrouw op 16 oktober jl. precies 5 jaar achter het NBM-stuur, *Personeelsblad Nederlandse Buurtvervoer Maatschappij* (december 1965).
- 2 'Vrouw leidt bus over bochtige Betuwse dijken', *Het Parool* (14 juni 1960).
- 3 'Lol in een andere rol... buschauffeuse', *Zij wint, Werkgroep Vrouwen Gemeente Utrecht* 3 (1982) p. 9-11.
- 4 Ibidem.
- 5 *Nieuwsbrief werkgroep vrouwen gemeente Utrecht* (voorjaar 1985).
- 6 Jan Spijk, 'Buschauffeur = Trots!', *Vitamine CNV werkt* (december 2012) p. 32-33.
- 7 'positieve actie vrouwelijke buschauffeurs', *Haarscherp, Werkgroep Vrouwen Gemeente Utrecht* (oktober 1988).
- 8 Ferry Bosman, *GUV 100 jaar 1904-2004* (Utrecht 2004) p. 106, 116, 123.

Directieket Spoorwegwerken, Schutstraat



Aan de Schutstraat in Utrecht Noordwest, vlak langs de spoorlijn Utrecht-Amersfoort, staat een houten huis verborgen in het groen. Sinds 2016 woont Rick Companje daar met zijn jonge gezin en heeft het onderzoeken van de geschiedenis van dit huisje hem niet meer losgelaten. Bij Het Utrechts Archief ontdekte hij dat er een heel verhaal schuilgaat achter deze bijzondere plek.

Rick Companje is specialist Digitale Dienstverlening bij Het Utrechts Archief.

Het huis is gebouwd als directieket voor de ingenieur en opzichters van de Utrechtse Spoorwegwerken, een enorm project dat in de jaren dertig ten doel had om de spoorlijnen in de stad Utrecht te verhogen zodat het verkeer niet meer eindeloos voor de spoorbomen hoefde te wachten. Voetgangersbruggen en -tunnels waren er al, maar

nu kwam er ook voor het wegverkeer eindelijk een oplossing. De Spoorwegwerken begonnen rond 1935 aan de zuidkant van de stad. Het project strekte zich uit vanaf het Houtensepad tot aan Blauwkapel en besloeg meerdere jaren. De directieket verscheen als eerste aan de Vondellaan, vlak langs het water van de Kruisvaart, tegenover de oude MTS. Vanaf hier werd er leiding gegeven aan het deelplan Spoorwegwerken 'Zuid'. Hoofdopzichter Dirk Gerhard Ravenshorst (1887-1949) had hier waarschijnlijk zijn bureau. Hij hield ook een album bij met foto's en krantenberichten over het project. Op 13 oktober 1937 was het een drukte van belang in de directieket. Vrijwel de voltallige gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders kwamen op de koffie bij de Spoorwegwerken om het indrukwekkende project te bekijken. 'Binnen het kleine gebouwtje was het propvol; het

< Het houten huis aan de Schutstraat 89.

RICK COMPANJE, HET UTRECHTS ARCHIEF

↳ De directieket aan de Vondellaan omstreeks 1937, uit album van D.G. Ravenshorst. HET UTRECHTS ARCHIEF

▽ Verhoging van de spoorbaan over de Amsterdamsstraatweg, 1940. Gemarkeerd is de directieket. HET UTRECHTS ARCHIEF

is nu eenmaal niet berekend op een bezoek van ongeveer veertig mensen tegelijk.' Toen het werk vorderde in noordelijke richting, verhuisde de directieket mee. Eind 1938 meldde het *Utrechtsch Nieuwsblad* dat de directieket aan de Vondellaan zou gaan verdwijnen omdat het werk daar ten einde kwam. Op een luchtfoto uit april 1939 is de directieket nog op oude locatie te zien, maar in de zomer van dat jaar meldde de krant dat men bezig was met de verplaatsing naar de werkzaamheden aan de spoorlijn richting Amersfoort.

Lang heb ik moeten zoeken naar hard bewijs dat de directieket al in 1939 of 1940 geplaatst is op de plek waar die nu nog staat - en niet pas in 1944, zoals het bouwdoosje doet vermoeden. Waarschijnlijk vanwege de oorlog - en omdat Ravenshorst nog te druk was met zijn camera bij de Leidseveertunnel? - kon ik nauwelijks foto's of andere bewijsstukken vinden. Een krantenartikel over het ambtsjubileum van een technisch ambtenaar bij de NS, Steven Poppema (1890-1968), gaf wel een aanwijzing. Eind 1940 werd zijn jubileum gevierd in de directieket aan de Kerkweg. Dat moest haast wel in ons huis zijn, op de plek bij de oude spoorwegovergang waar de Kerkweg en de Schutstraat elkaar kruisten. Maar de twijfel bleef. Totdat ik nog eens diep inzoomde op een foto uit de zomer van 1940. Verscholen tussen de betonpalen en de houten bekistingen van de verhoogde spoorbaan, maar onmiskenbaar: de nok van ons huis!



Nachtegaalstraat als fietsstraat, 2023. TOM PHILIP JANSSEN

Ga toch fietsen!

De wording van Utrecht fietsstad

Utrecht laat zich er graag op voorstaan een fietsstad zonder weerga te zijn. We hebben de grootste openbare fietsenstalling ter wereld, een zich continu uitbreidend netwerk van fietsstraten en enkele bijzondere fietsbruggen. Utrecht strijdt al jaren met Amsterdam en Kopenhagen om de titel wereldfietsstad. Maar wanneer is deze dominantie van de fiets eigenlijk begonnen? Hoewel eind vorige eeuw de contouren van een ambitieus fietsbeleid al zichtbaar waren, volgde de echte doorbraak pas na 2010.

Bettina van Santen is adviseur architectuur en stedenbouw bij Erfgoed gemeente Utrecht en redacteur van dit tijdschrift.

Zoals bekend kreeg Utrecht in 1885 het eerste fietspad van Nederland aan de Maliebaan. De populariteit van het rijwiel zou vooral vanaf de jaren twintig van de 20e eeuw flink toenemen. In de jaren vijftig begaven velen zich nog op de fiets naar hun werk, maar daarna zou de auto het dominante vervoermiddel worden. In de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog kreeg die ruim baan, ook in de steden. Straten werden verbreed, in

Utrecht werd zelfs een deel van de singel gedempt en de auto kon op alle pleinen worden geparkeerd. Mensen bleven natuurlijk ook fietsen en daarom werden vooral in de steden steeds vaker gescheiden fietspaden aangelegd, vooral op plekken waar de doorstroming van het verkeer in het gedrang kwam. In Utrecht kwamen vanaf midden jaren vijftig aparte fietspaden in enkele drukke straten in en rondom het centrum. Hetzelfde gebeurde langs belangrijke wegen in de bestaande wijken, voor zover de straatbreedte dat tenminste toeliet. Bij het ontwerp van nieuwe wijken werden fietspaden meteen

meegenomen en zo kreeg Kanaleiland als eerste wijk aparte fietspaden langs alle hoofdwegen. Het denken over een fietsinfrastructuur was echter vooral een afgeleide van het autobeleid. Pas in de loop van de jaren zeventig veranderde de houding van zowel burgers als overheid tegenover de auto. Aanleiding waren groeiende zorgen over het grote aantal verkeersongevallen, over het dichtslippen van de wegen én over het milieu. Tekenend was in 1975 de oprichting in RASA in Utrecht van de Eerste Enige Echte Wielrijdersbond (ENWB), een bundeling van allerlei lokale initiatieven die bezorgd waren over verkeersveiligheid en het milieu. De naam moest onder druk van de ANWB veranderd worden in Echte Nederlandse Fietsersbond (ENFB), maar een actieve lobbyclub voor de fiets was geboren. Het fietsgebruik zat eind jaren zeventig ook in de lift.

Masterplan Fiets

De onwenselijkheid van onbelemmerde groei van de automobiliteit kreeg nu ook prioriteit bij de regering, aanvankelijk vooral omdat volgens berekeningen een onbeperkte uitbreiding van het wegennet onbetaalbaar zou worden. In 1980 kwam het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in het Structuurschema Verkeer en Vervoer met een minimaal aantal nieuwe wegen én een subsidieregeling voor stedelijke fietsvoorzieningen. In het Tweede Structuurschema van 1990 kreeg de fiets voor het eerst een eigen paragraaf, genaamd 'Spoor 15'. Een brede werkgroep werkte dit spoor uit tot het



Masterplan Fiets (1991). Daarin stond: 'Onze bevolking is sinds de jaren tachtig met de neus op de feiten gedrukt. Het toenemende autoverkeer heeft veel negatieve effecten: luchtverontreiniging, achteruitgang van het leefklimaat, files en de bereikbaarheid van de economische centra wordt bedreigd. Er is brede overeenstemming ontstaan over de noodzaak om de toenemende mobiliteit per auto te beperken.'

De grote vraag was natuurlijk hoe men de Nederlander uit de auto en op de fiets kon krijgen. Het Masterplan Fiets zette volop in op het kortereafstandsverkeer tot 5 à 7 km. Daar lagen de grootste kansen, mits het fietsen aantrekkelijker gemaakt kon worden. Daarvoor waren een aantal verbeteringen nodig. Ten eerste moest de verkeersveiligheid toenemen, bijvoorbeeld door de snelheidsbeperkingen of auto's van bepaalde straten te weren. Maar ook kortere routes en minder wachttijd bij kruisingen zouden helpen. Verder dienden



de fietspaden comfortabeler te worden: geen gehobbel over kinderkopjes en klinkers, maar fietsen over glad asfalt. Tenslotte moesten rijwielen veilig gestald kunnen worden, zonder kans op diefstal. Al deze aspecten zouden het fietsen voor de kortere afstanden een aantrekkelijk alternatief maken voor de auto. Voor het woon-werkverkeer over grotere afstanden diende de combinatie fiets en openbaar vervoer aantrekkelijker te worden, bijvoorbeeld door goede fietsstallingen bij stations én de mogelijkheid om bij OV-knooppunten een fiets te kunnen lenen. Alle deze maatregelen zouden in samenhang met elkaar én door het zoveel mogelijk weren van 'niet noodzakelijk autoverkeer' het gewenste effect hebben. De uitvoering was niet alleen iets van de rijksoverheid, juist de gemeenten moesten hierin een belangrijke rol gaan spelen, volgens het Masterplan Fiets. Het was het startschot voor veel steden om met een eigen fietsbeleid te komen.



Fietsnota Utrecht

In 1992 presenteerde Utrecht de allereerste fietsnota met daarin een voorstel voor een compleet fietsnetwerk. Er werd onderscheid gemaakt tussen een hoofd fietsnet en een zogeheten 'ontsluitend netwerk'. De doorgaande hoofd fietsroutes waren speciaal voor fietsers en goed herkenbaar door uitvoering met rood asfalt. De rode kleur had geen formele betekenis, het ging louter om opvallen. Het hoofd fietsnet zou aansluiten op het fietspadenplan uit hetzelfde jaar van de provincie Utrecht. Zo voerde een van de hoofd fietsroutes van de binnenstad naar de Uithof en verder richting Zeist. Daarnaast was er het 'ontsluitend' fietsnetwerk, bestaande uit allerlei verbindingen binnen de stad. Voor dit netwerk was het belangrijk om barrières zoveel mogelijk op te heffen, zoals water-, spoor- en autowegen, maar ook afgesloten industrieterreinen. Vanzelfsprekend sloten beide fietsnetwerken op elkaar aan. Een ander voornemen uit de eerste fietsnota was de realisatie van meer stallingen, vooral in de binnenstad. Op plaats één stond de uitbreiding op korte termijn van de capaciteit rond het centraal station, in afwachting van een structurele oplossing in het nieuwe Utrecht City Project (aanpak van het stationsgebied en Hoog Catharijne). Ook kwam er een haalbaarheidsonderzoek naar een grote stalling onder de Neude en heropening van de fietsstalling onder het stadhuis. Daarnaast zouden in de 19e-eeuwse wijken, waar weinig gelegenheid was om fietsen goed te parkeren, buurtstallingen moeten komen. Het eerste voorbeeldproject kwam in 1993 in de Vogelenbuurt, waar de gemeente samenwerkte met het Ministerie van VROM en de Fietsersbond. Op basis van een bewonersenquête kwam er drie varianten: grote buurtstallingen, fietstrommels en fietsklemmen.

Eerste fietsstraat mislukt

In een inspraakreactie op de fietsnota vroeg de Fietsersbond om een concrete uitwerking van de principiële keuze voor de fiets boven de auto. De gemeente gaf aan

< Affiche Utrecht op de Fiets door Wim Wiskerke, 1978.

INTERNATIONAAL INSTITUUT VOOR SOCIALE GESCHIEDENIS

< Affiche ENWB Utrecht, circa 1977. WWW.FIETSERSBOND.NL

↳ Minister Smit-Kroes komt met het Tweede Structuurplan Verkeer en Vervoer door een 'gordijn' van fietsbellen van de Fietsersbond, 1988. ROB C. CROES, NATIONAAL ARCHIEF

> Fietstrommel in de Kievitdwarstraat, 1995. HET UTRECHTS ARCHIEF

▽ Burgemeester Reigerstraat als eerste fietsstraat, 1997. HET UTRECHTS ARCHIEF

met een voorbeeldproject bezig te zijn en zo werd de Burgemeester Reigerstraat in 1996 de eerste fietsstraat in Nederland. De straat werd volledig ingericht voor fietsers en auto's moesten daarachter blijven rijden. Om te voorkomen dat automobilisten toch gingen inhalen, kwam er een verhoogde middenberm. De fietsstraat was vanaf het begin geen succes: fietsers voelden zich opgejaagd door de auto's en bussen achter hen en bij laden en lossen voor de winkels stakte al het verkeer. Achteraf gaf verkeerswethouder Hugo van den Steenhoven (GroenLinks) toe dat de inrichting het resultaat was van een compromis. Het was de bedoeling geweest om vrijliggende fietspaden aan te leggen,



maar daarvoor moesten alle parkeerplaatsen worden opgeheven en dat bleek onhaalbaar. Na drie jaar werd de eerste fietsstraat weer opgeheven. In de tweede fietsnota 'Verder met de fiets' uit 2002 constateerde de gemeente dat sinds 1992 de fietsvoorzieningen aanzienlijk waren verbeterd - maar ook dat het autobedrijf nog steeds groeide. Het was dus zaak om op de ingeslagen weg door te gaan. Nu ook Leidsche Rijn in aanbouw was, werd uitbreiding van het fietsnetwerk extra belangrijk. De nieuwe bewoners moesten immers van het begin af aan gestimuleerd worden om de fiets te nemen en daarvoor waren goede fietsverbindingen over het Amsterdam-Rijnkanaal van groot belang. Een brug bij Oog in Al over het Amsterdam-Rijnkanaal, die al in het Masterplan Leidsche Rijn (1995) was ingetekend, werd op de to-dolijst gezet. Het geld was er echter nog niet.

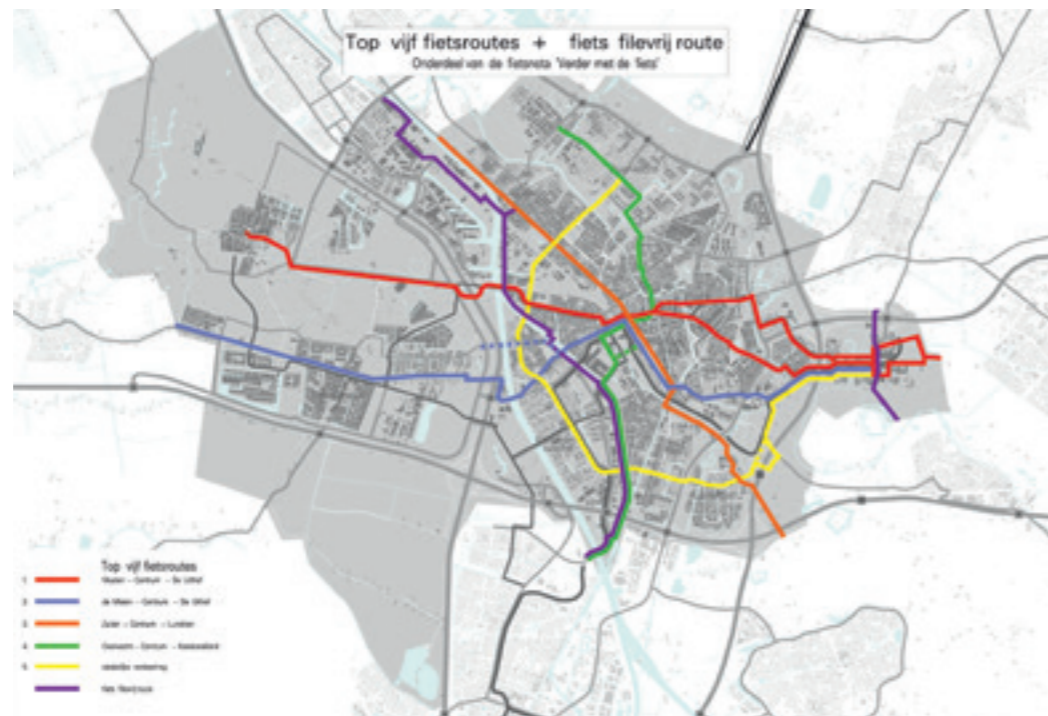
De tweede fietsnota was de laatste zelfstandige nota, want vanaf 2005 maakte het fietsbeleid onderdeel uit van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan. Daarin werd onder verkeerswethouder Yet van den Bergh (Leefbaar Utrecht) het bestaande fietsbeleid voortgezet. De meeste aandacht ging in deze periode toch nog uit naar de auto. Zo moesten transferia de automobilist opvangen aan de rand van de stad; geld om daar ook fietsvoorzieningen bij te maken was er echter niet. Meer omstreden waren de geplande parkeergarages onder het Lepelenburg en het Lucasbolwerk. De fietsersbond constateerde in haar jaarverslag van 2006 dat er weinig schot zat in het fietsbeleid. Blijkbaar waren de verhouding met de politiek wat bekoeld geraakt. De werkgroep Verkeer & Politiek van de Fietsersbond voerde daarop een flinke lobby rond de gemeenteraadsverkiezingen. Met succes, zo constateerde de bond, want het nieuwe college had een verkeerswethouder die 'weer open staat voor communicatie'.

Fiets ja, asfalt nee

De nieuwe verkeerswethouder Tymon de Weger (ChristenUnie) had een verkeerskundige achtergrond. Hij wenste een aansprekender fietsbeleid, heldere doelen en zichtbare verbeteringen. Zo kwam het accent te liggen op de 'top 5 drukste fietsroutes', op een kaart aangeduid met elk een eigen kleur. De rode route liep bijvoorbeeld van het centrum van Vleuten via de nieuwe wijk Leidsche Rijn door de binnenstad naar de Uithof. De groene route voerde van Overvecht-Noord via de Hopakker naar Kanaleneiland. De Weger wist maar liefst 67 miljoen te regelen voor het fietsbeleid, maar hij verslikte zich vervolgens in het Actieplan Luchtkwaliteit (ALU). Dat moest het autobedrijf terugdringen ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer, maar in het plan zat ook een nieuwe autoweg tussen de A2 en de Cartesiusweg. GroenLinks weigerde daarom het plan te steunen, wat leidde tot een break in het college. In 2010 trad een nieuw college aan met GroenLinks als grootste partij. Zij leverden ditmaal de wethouder voor verkeer, Frits Lintmeijer. Hij zette vol in op de aanleg van fietsstraten, niet gehinderd door het mislukken van de eerste fietsstraat een decennium eerder. In 2013 werd om te beginnen de Zandweg in De Meern geheel als fietsstraat ingericht. Het was op dat moment de langste fietsstraat van Nederland. De Merelstraat volgde en ook de Prins Hendriklaan. Bewoners daar maakten zich zorgen om de verkeersveiligheid en over de mogelijkheid om hun auto goed te parkeren. Ook bij de Leidseweg heerste onrust onder de bewoners, daar over de vervanging van de bestaande klinkerbestrating door asfalt. Onder het motto 'Fiets ja, Asfalt nee' voerden zij actie tegen wat zij zagen als aantasting van het historische karakter van de Leidseweg. Ze haalden 200 handtekeningen op en kregen enkele partijen in de gemeenteraad mee. Het ontwerp werd op enkele punten aangepast, maar het rode asfalt kwam er.

Op weg naar wereldfietsstad

Het college met Lintmeijer had de ambitie om van Utrecht dé fietsstad van Nederland te maken. Dat hoorde ook het fietsparkeren bij. De wethouder opende in 2014 de eerste bewaakte servicefietsstalling aan de Zadelstraat/Mariaplaats. Niet alleen kon men hier de fiets de eerste 24 uur gratis stallen, er waren ook allerlei diensten zoals leenbuggy's en een doe-het-zelf reparatiehoek. Tegelijk startte nog een proef: in plaats van een bonnetje kreeg de fietser een pasje annex sleutelhanger met een barcode. Die code werd ook op de fiets geplakt en zo kon men elke keer makkelijk in- en uitchecken. Een systeem van digitale verwijzingsborden, de P-route fiets, verwees naar de stallingen en de vrije plekken. Utrecht was in 2015 de eerste stad ter wereld die dit systeem introduceerde. Omdat er te weinig stalplekken waren, verschenen er nu ook 'pop-up' fietsstallingen op pleinen. Een volgend college met opnieuw een GroenLinks-wethouder voor verkeer en fietsbeleid, Lot van Hooijdonk, legde de lat nog hoger met de slogan 'Samen op weg naar wereldfietsstad'.



▲ 'Top 5 fietsroutes', kaartje uit circa 2006. GEMEENTE UTRECHT

▼ Fietsstalling Stationsplein, de grootste ter wereld.

TOM PHILIP JANSSEN

In 2017 opende de grootste fietsstalling ter wereld met 12.500 plekken verdeeld over drie verdiepingen onder het nieuwe stationsplein. De enorme groei van het fietsverkeer noopte tot nog meer en ook tot alternatieve fietsroutes. Dat gold zeker voor de drukste route van het station naar de Uithof, inmiddels Utrecht Science Park geheten. Niet elk alternatief had echter succes, zoals de Herenroute via Haverstraat, Hamburgerstraat, Herenstraat en Lepelburg die de fietsers moest verleiden de overvolle route via Vredenburg en Nachtegaalstraat te vermijden. En niet alleen het aantal fietsers bleef toenemen, ook de variatie in rijwielen heeft ondertussen ongekende vormen aangenomen. De e-bike met zijn hoge snelheid is tegenwoordig een groter veiligheidsrisico voor de medefietsers dan de automobilist. En welke beleidsmaker had ooit de fatbike kunnen voorzien?

Met dank aan Ronald Tamse en Ruud Diteweg.

Bronnen

- *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1999.
- *Masterplan Fiets*, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1991.
- *Fietsnota*, gemeente Utrecht, 1992.
- *Fietsnota Verder met de Fiets*, gemeente Utrecht, 2002.
- *Utilitair Fietspadenplan*, provincie Utrecht, 1992.
- *Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2005-2020*, gemeente Utrecht, 2005.
- *Op naar Utrecht fietsstad*, gemeente Utrecht, 2010.
- *Actieplan Utrecht Fietst! 2015-2020*, gemeente Utrecht, 2015.
- *De fietskracht van Utrecht*, Fietsersbond afdeling Utrecht, 2010.



Kunstwerk ElectroRail, 2e Daalsedijk



▲ Fontein-kunstwerk in volle glorie, circa 1977.

ARCHIEF FAMILIE GOENÉ

▼ ElectroRail-terrein in 1994, het kunstwerk gemarkeerd.

HET UTRECHTS ARCHIEF

▼ Tegenwoordige staat, 2024. ARJAN DEN BOER



Arjan den Boer is eindredacteur van dit tijdschrift.

In een dichtgegroeide vijver herinnert een verwaarloosd object van stalen balken en betonnen goten aan het elektrotechnische spoorwegbedrijf dat hier decennialang gevestigd was. Het kunstwerk, tevens fontein, is in 1977 gemaakt door de Utrechtse kunstenaar Rien Goené (1929-2013) in opdracht van ElectroRail NV.

Uit de afdeling Elektrificatie van het Spoorwegbouwbedrijf was in de jaren zestig ElectroRail ontstaan, een dochteronderneming van de NS. Het bedrijf hield zich bezig met elektrotechnische installaties rond het spoor, zoals bovenleiding, elektromotoren, seinen en wisselbediening. ElectroRail vestigde zich in de buurt van de Bovenbouwwerkplaats van de NS aan de 2e Daalsedijk. Het bedrijf nam de twee oude wagenmakerijen uit 1895 en 1908 in gebruik, waarvan de laatste werd 'ingepakt' met blauwe beplating. Op het aangrenzende terrein verrezen nieuwe opslagloodsen en een kantoorgebouw.

ElectroRail had ook een vestiging aan de Cartesiusweg voor de revisie van elektromotoren. Het hoofdkantoor was echter aan de 2e Daalsedijk 8 met aangrenzend de afdeling Plaat en Constructie (P&K), waar plaatwerk werd vervaardigd en seinen en bovenleidingsschakelaars werden gereviseerd. Later kwam hier de productie van wisselstellers bij.

In 1977 liet ElectroRail het terrein herinrichten met een groene afscheiding. Rien Goené kreeg opdracht om de aankleding te ontwerpen van een driehoekig stuk grond bij het kantoor. In een kleine vijver bedacht hij 'een van bedrijfseigen materialen gemaakt kunstwerk, dat tevens als fontein dienst doet. Deze plastiek, opgebouwd uit H-balken, betonnen kabelgoten, afspan-

gewichten enz., krijgt een hoogte van zes meter boven de waterspiegel', aldus het personeelsblad *De Scheepskrant* (24 december 1976).

De abstracte constructie van 'gevonden' materialen valt in eerste instantie op binnen het oeuvre van Rien Goené, die was opgeleid aan de Utrechtse kunstacademie Artibus. Hij is vooral bekend van bronzen beelden, zoals *Samen sterk* bij het Zorgcentrum Tuindorp Oost en *Vogels* aan de Arthur van Schendelstraat. Maar al in de jaren vijftig had hij geëxperimenteerd met plastieken van bijeengezocht schroot, zoals kachelpijpen en fietssturen.

Het kunstwerk kreeg de kleuren wit, rood en zwart. 's Avonds werd het verlicht en een pomp zorgde voor stromend water. Het was door kunstenaar en opdrachtgever bedoeld als een 'waterpartij met recreatieve functie' en daarom kwamen er ook zitjes bij die waren samengesteld uit kabelhaspels en seinpaal-onderdelen. 'De constructie is tot stand gekomen in overleg met de buurtbewoners, die de laatste jaren hun buurt toch al zo zagen veranderen', volgens een krantenbericht.

Vanwege privatisering werd ElectroRail rond de eeuwwisseling opgesplitst. Een deel ging naar Strukton, de telecommunicatie naar Volker Wessels Stevin. P&K Rail, de verzelfstandigde voortzetting van dat bedrijfs onderdeel, vertrok enkele jaren later naar Nieuwegein. De panden aan de 2e Daalsedijk werden gesloopt of in gebruik genomen door andere bedrijven. Als deelgebied 3 van de nieuwe wijk Wisselpoor zullen er binnenkort woningen verrijzen op het ElectroRail-terrein. Het is de bedoeling dat het kunstwerk behouden blijft en een hoognodige opknappbeurt krijgt.

Met dank aan Michèl Goené.





Hart voor Utrechts erfgoed

LISMAN + LISMAN
ONTWIKKELT EN BOUWT

www.lisman.eu

HERITAGE AUCTIONS EUROPE

Het grootste veilinghuis voor collectibles

Gratis taxatiedagen voor:

MUNTEN
BANKBILJETTEN
POSTZEGELS
MILITARIA
GOUD & ZILVER
SIERADEN
KUNST
ANTIJK



Meer informatie?
www.ha-europe.com

Energieweg 7 | 3401 MD | IJsselstein
030 6063944 | info@ha-europe.com



Nummers nabestellen
of andere publicaties
van Oud-Utrecht
bestellen?



oud-utrecht.nl/webwinkel

8 720892 454300