



Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed  
Ministerie van Onderwijs, Cultuur en  
Wetenschap

# Historische wegen

De loop van veel Nederlandse wegen dateert van eeuwen geleden. De oudste routes zijn zelfs al in de steentijd ontstaan. Veel historische wegen hebben hun sporen in het landschap achtergelaten. Deze gids biedt een kort overzicht van onze historische infrastructuur, een collectief netwerk met een enorme tijdsdiepte.

GIDS CULTUURHISTORIE 20 | 2012





De prehistorische veenweg Valtherbrug met zijn ontdekker, de heer G.J. Landweer, in 1892



FOTO RIJKSMUSEUM VAN OUDHEIDEN, LEIDEN

## INLEIDING

Paden raken ingesleten waar mensen vaste routes volgen. Dat doen ze op sommige plaatsen al duizenden jaren. Paden en wegen verbinden mensen en plekken en faciliteren het transport van goederen en ideeën. Met het toenemen van de bevolking en de mobiliteit ontstond geleidelijk een steeds dichtere netwerk van paden en wegen. Niet alleen personen hebben netwerken, maar ook de samenleving als geheel. Wegen en paden zijn er in soorten en maten. Sommige hadden een specifieke functie, zoals kerkenpaden, trekwegen of doodwegen. De meeste wegen en paden waren van lokaal belang. Andere wegen reikten veel verder, sommige tot ver over de huidige landsgrenzen. Sommige wegen hebben een bijzondere cultuurhistorische en landschappelijke betekenis en bovendien grote toeristisch-recreatieve mogelijkheden. Her en der worden die kansen met succes benut.

### **Kroel'n in 't zand**

*Het Nationale Landschap De Graafschap kent nog veel onverharde wegen, zoals hessenwegen, veedriften, kerkenpaden en schoolpaden. Onder de naam Kroel'n in 't zand zijn alle openbare zandwegen in het Nationale Landschap onder de loep genomen. De oorspronkelijke functie, inrichting en staat van onderhoud zijn bepaald. Vervolgens is er gekeken waar actie nodig was om het beheer aan te passen aan het gebruik en hoe de zandwegen landschappelijk het best tot hun recht komen. Daarvoor zijn per weg streefbeeld en actieprogramma's met inrichtingsmaatregelen gemaakt. Kroel'n in 't zand is uitgevoerd door de gemeenten Bronckhorst, Berkelland, Lochem en Zutphen, samen met de provincie Gelderland, het Plattelandshuis Achterhoek-Liemers en het Rijk. De gebruiksmogelijkheden voor zandwegen zijn in beeld gebracht, en ook de kansen die dit wegennetwerk voor de streek biedt.*

## NATUURLIJKE EN GEBAADE WEGEN

De loop van oude wegen is vaak te verklaren uit het landschap waar ze doorheen liepen. Veel wegen ontstonden oorspronkelijk zonder al te veel planning. Ze vormden zich als verbinding tussen nederzettingen of andere plekken waar mensen naartoe moesten, al dan niet met hun vee. De kortste verbinding tussen twee plaatsen was niet altijd de gemakkelijkste. Natuurlijke hindernissen als moerassen en stuifzand werden vermeden. Ook gebouwen konden invloed hebben. Wegen richtten zich op kerktorens of moesten juist om een gebouw heen.

Vaste grond en doorwaadbare plaatsen in beken trokken het verkeer naar zich toe. In laag Nederland werden waterstaatswerken als zeekeringen, rivierdijken, polder- en boezemkades en jaagpaden langs trekvaarten als weg gebruikt, omdat het drassige veenweidelandschap daarbuiten nauwelijks begaanbaar was. Vooral dijkwegen hebben vaak een slingerend tracé, doordat ze een kustlijn of een oever volgen, maar ook door de aanwezigheid van braken en inlagen in dijken.

Aanvankelijk hadden wegen alle ruimte op de grotendeels onontgonnen en onverkavelde grond die de verspreide nederzettingen omringde. Het tracé van natuurlijke wegen kon zich zonder problemen aanpassen aan de omstandigheden. In zandgebieden lagen vele karrensporen naast elkaar. Daar was eerder sprake van routes dan van afgebakende wegen. Het kwam ook voor dat nieuwe nederzettingen een bestaande weg naar zich toe trokken en zo nog meer geslinger veroorzaakten. Latere, gebaande wegen lagen ingeklemd tussen vaste grenzen. Steeds meer particuliere bezittingen moesten worden omzeild.

### RECHTE EN SLINGERENDE WEGEN

In de Romeinse tijd werd een grootschalig stelsel van lijnrechte wegen aangelegd tussen belangrijke steden en legerplaatsen van het keizerrijk. Ook in het zuiden van Nederland, dat binnen de Romeinse rijksgrens of *limes* lag, kwamen Romeinse wegen voor. Sommige moderne wegen volgen

deels de oorspronkelijke route van belangrijke Romeinse wegen, waaronder de weg van Maastricht naar Nijmegen. Een paar authentieke stukjes van de weg Heerlen-Xanten zijn nog in het Limburgse landschap zichtbaar bij Swalmen en Posterholt.

De weg die ooit langs de rijksgrens liep, de limesweg, is in Leidsche Rijn bij Utrecht opgespoord en weer zichtbaar gemaakt in het landschap. Bij Valkenburg in Zuid-Holland is een profiel van de Romeinse weg in beton gereconstrueerd op de plek waar de limesweg de N206 kruist. Het verloop van de Romeinse weg wordt gemarkeerd door een kunstwerk van stenen cipressen. Niet ver over de grens in België is de zogenaamde Romeinse Steenweg in de buurt van Tongeren een fraai overblijfsel van de Via Belgica, de Romeinse weg van Boulogne naar Keulen.

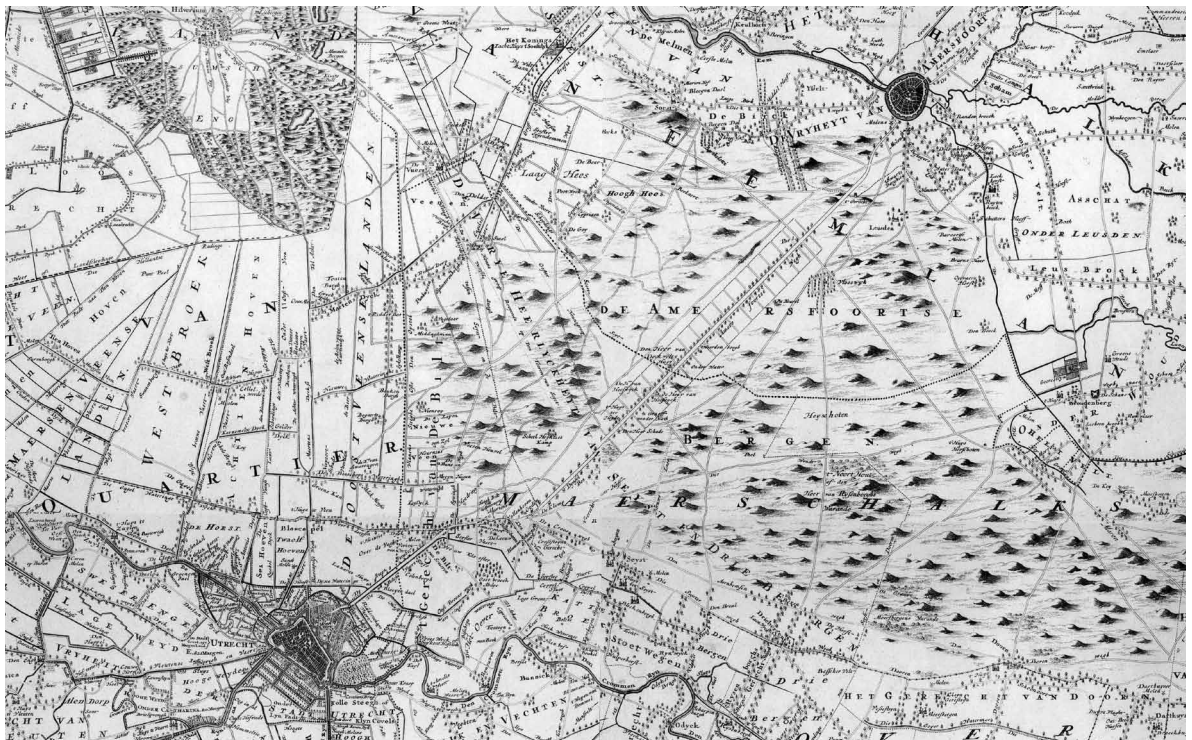
Na de Romeinse tijd was de aanleg van wegen een zeldzaam verschijnsel. In de middeleeuwen vormden de koningswegen of heerwegen de belangrijkste verbindingen. Vanaf de renaissance heeft het Romeinse wegenstelsel tot de verbeelding gesproken en als model gediend voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. De grootschalige en stelselmatige aanleg van wegen kwam op gang vanaf de Franse tijd. Aangelegde wegen zijn meestal recht, omdat ze het kortste tracé tussen twee plaatsen volgen. Natuurlijke hindernissen werden steeds vaker letterlijk uit de weg geruimd. Slingerende wegen zijn meestal oud, rechte wegen meestal jonger.

Met de introductie van de romantische Engelse landschapsstijl kwamen slingerende paden en wegen weer terug. Deze stijl was in de twintigste eeuw een inspiratiebron bij de aanleg van snelwegen en hun omgeving. In sommige natuurgebieden kregen autowegen een slingerend tracé. Dergelijke *parkways* zijn overgewaaid uit Amerika, waar ze vanaf

#### De 'Via Appia' tussen Utrecht en Amersfoort

*De meeste mensen die over de N237 van Amersfoort naar Utrecht rijden, weten niet dat deze weg in de zeventiende eeuw als 'grand projet' van de stad Amersfoort en de Staten van Utrecht werd aangelegd. Tegen het einde van de Tachtigjarige Oorlog lanceerde de vroedschap van Amersfoort een plan voor de aanleg van een nieuwe weg naar Utrecht. Deze liep van de Amersfoortse Berg door het droge, zandige heidelandschap naar het huidige landgoed Vollenhoven. De ontwerper van de weg was Jacob van Campen, de architect van onder meer het Amsterdamse stadhuis, het huidige Paleis op de Dam. Hij ontwierp de Amersfoortseweg naar model van de Romeinse wegen, zoals die in Italiaanse ontwerphandboeken werden beschreven. De Amersfoortseweg is uitgevoerd in 1652 en had een revolutionair ontwerp. Het was een lijnrechte weg van zo'n tien kilometer lang en meer dan zestig meter breed. Deze breedte zou pas door de moderne autosnelwegen voor het eerst worden geëvenaard. Aan beide zijden had de weg monumentale laanbeplanting. Langs de weg werden grote percelen uitgegeven waarop de eigenaren buitenhuizen en landgoederen konden aanleggen. Tussen de percelen lagen zijwegen, die eveneens werden voorzien van laanbeplanting. Met de aanleg werd niet alleen een verbetering van de infrastructuur beoogd, maar een totale herschepping van de in zeventiende-eeuwse ogen waardelose heide in een luxueus landgoederenlandschap. De weg zou de centrale as door dit landschap vormen en was ook het voorbeeld voor andere wegen uit dezelfde tijd. Door de Engelse Oorlogen en het Rampjaar 1672 is de bebouwing naast de weg nooit van de grond gekomen, maar de landschappelijke structuur van de weg en de percelen ligt er nog steeds. De provincie Utrecht maakt de grootschalige structuur beter leesbaar en laat die een rol spelen in het landschap.*

De Amersfoortseweg loopt sinds 1652 kaarsrecht over de heide tussen Amersfoort en Utrecht. Een uitsnede uit de provinciekaart Utrecht van 1696 door Bernard de Roij







### Nieuwe kansen voor Friese paden

*In Friesland zijn onder de naam Oude paden – Nieuwe wegen oude paden en wegen nieuwe functies gegeven, door ze in kaart te brengen en vervolgens op te nemen in wandelroutes. De kaart maakt duidelijk waar oude paden liggen en wat hun betekenis voor de omgeving kan zijn. Oude wegen en paden kunnen worden gebruikt voor het verbeteren van de bereikbaarheid, het aanleggen van dorps-ommetjes of het ontwikkelen van toeristische routes. Op de kaart staan bestaande en verdwenen paden en wegen, aangevuld met informatie over cultuurhistorische objecten, verhalen en anekdotes. De kaart verklaart hoe paden en wegen zijn ontstaan en soms weer zijn verdwenen. Aan het verzamelen van de gegevens hebben zo'n 250 bewoners en historici hun steentje bijgedragen. De kaart is online beschikbaar op [www.oudepadennieuwewegen.nl](http://www.oudepadennieuwewegen.nl).*

de negentiende eeuw zijn aangelegd door landschappelijk fraaie gebieden, waaronder nationale parken. In Nederland dateren de meeste uit de jaren vijftig en zestig van de twintigste eeuw. Mooie voorbeelden zijn de Beekhuizense Weg over de Posbank en de Epenerbaan bij Vijlen, beide met haarspeldbochten en fraaie uitzichten, en de met gescheiden rijbanen uitgevoerde Zeeweg door de duinen in Bloemendaal, uit 1921.

### ZANDWEGEN, STRAATWEGEN, SNELWEGEN

Tot aan de negentiende eeuw vormden natuurlijke wateren en vaarten de belangrijkste verkeersaders in het lage deel van ons land. Elders vormden grotendeels onverharde wegen de verbinding tussen de steden en dorpen. Bestrate wegen vond men tot de Franse tijd alleen in en direct buiten de steden. Uitzonderingen waren onder meer de laatmiddeleeuwse Biltse Steenstraat van Utrecht naar De Bilt en de zeventiende-eeuwse straatweg tussen Gouda en Rotterdam. Verbetering van wegen en de aanleg van bruggen vonden meestal plaats op initiatief van de steden. Deze projecten werden gefinan-

cierd uit tolopbrengsten. Onverharde wegen worden vaak 'zandwegen', soms 'aardwegen' of 'kleiwegen' genoemd. De meeste wegen op het platteland waren slecht begaanbaar, vooral na veel regen of langdurige droogte. Met het toenemen van het verkeer werd dat een steeds groter probleem. In de Franse tijd werd Nederland een eenheidsstaat met een centraal gezag. Hierdoor werd het mogelijk het wegenbestand te uniformeren, te verbeteren en centraal te bekostigen. Het wegenbestand werd vanaf die tijd als samenhangend stelsel benaderd. Wegen werden ingedeeld in drie klassen: rijkswegen, departementale wegen en lokale of 'buurtwegen'. Deze classificatie werd gehandhaafd onder koning Willem I. Rond 1850 waren de meeste rijkswegen verhard. In de tweede helft van de negentiende eeuw werden ook veel regionale en lokale wegen sterk verbeterd.

Rond 1900 was ongeveer 1200 kilometer rijksweg bestraat. Meestal met gebakken klinkers, maar waar veel zwaar verkeer was, gaf men de voorkeur aan behakte keien van Belgische hardsteen of Duits basalt – de zogenoemde 'kinderhoofdjes'. Wegen waar keien liggen, zijn schaars geworden. Voorbeelden zijn een traject bij Zevenbergschenhoek en een wegvak in de Noordstraat bij Biervliet in Zeeuws-Vlaanderen. Ook in Nieuwkuijk bij Den Bosch ligt nog een met behakte keien bestrate weg, een deel van de zogenoemde Langstraatweg. Resten van doorgaande klinkerwegen komen meer voor, bijvoorbeeld de Oude Rijksweg in Staphorst-Rouveen, maar klinkerwegen zijn ook veel gebruikt als ondergrond voor asfalt. Vanaf 1834 kwamen 'macadamwegen' voor. Deze waren verhard met een soort steenslag. Van mindere kwaliteit en duurzaamheid waren verhardingen met schelpgruis en puin. Hoewel de meeste later zijn verhard, komen er in het buitengebied nog veel klei- en zandwegen voor.

### OUDE EN NIEUWE WEGEN

Sommige wegen vertonen een grote continuïteit. De oudste nog bestaande wegen zijn al in de steentijd ontstaan, meer dan vijfduizend jaar geleden. Net als in Jutland en Noordwest-Duitsland lagen in Drenthe en op de Veluwe doorgaande wegen langs rijen prehistorische grafheuvels. Deze 'grafheuvelwegen' speelden een rol in contacten met veraf gelegen gebieden. Sommige routes bleven in gebruik en veranderden later in post- of hessenwegen. Zo was een stuk prehistorische weg bij Anloo onderdeel van de nog bestaande route van Coevorden naar Groningen. De rijksweg A1 is te beschouwen als opvolger van een prehistorische lange-afstandsroute vanuit het westen via Deventer naar Twente en Duitsland.

### HESSENWEGEN

Een bijzondere categorie zandwegen waren de hessenwegen uit de zeventiende en achttiende eeuw. Deze waren speciaal bestemd voor zwaar vrachtverkeer, de hessenkarren. De karren hadden een grotere asbreedte dan andere wagens en werden door vier of meer paarden getrokken. Hessenkarren dienden voor de handel op Duitsland, vandaar de naam, naar het Duitse gebied Hessen. Op sommige

plaatsen hadden wegen afzonderlijke rijstroken voor hessenkarren. Dat was nodig, want de zware karren brachten grote schade toe aan de wegen en de 'gemene gronden' buiten de dorpen, die voor de boeren belangrijk waren als weidegrond. Was een bestaand spoor onbegaanbaar geworden, dan werd een nieuw spoor getrokken aan de buitenzijde van de weg. Soms ontstonden zo bundels karrensporen met een breedte van honderden meters. Op luchtfoto's – en hier en daar ook in het terrein – zijn deze nog te zien.

Het intensieve verkeer op de hessenwegen heeft waarschijnlijk bijgedragen aan het ontstaan van zandverstuivingen op plaatsen waar droge zandgebieden werden doorkruist. Op oude kaarten is duidelijk te zien hoe de wegen begeleid worden door stroken stuifzand. Het verkeer had grote hinder van het stuivende zand en er moesten alternatieven worden gezocht als de weg geblokkeerd raakte door zandduinen. Dat bevorderde weer de verdere uitbreiding van het stuifzand. Op de Veluwe was in het begin van de negentiende eeuw maar liefst elfduizend hectare stuifzand. Ook elders werden landbouwgrond en nederzettingen bedreigd door oprukkend stuifzand. De lokale bevolking maakte daar uiteraard bezwaar tegen. Daarom werd het hessenverkeer vanaf de achttiende eeuw meer en meer over gebaande wegen geleid.

#### Ommetjes over hessenwegen

*Landschapsbeheer Gelderland en Landschap Overijssel hebben een hessenwegenroute opgezet, op de grens van Gelderland en Overijssel. Hier lopen diverse historische routes door landschappelijk aantrekkelijke gebieden. Deze routes zijn met elkaar verbonden tot een hessenwegroute en daaraan zijn weer vijf 'ommetjes' gekoppeld, wandelroutes. Deze ommetjes zijn te vinden rond onder andere Haarlo, Gelselaar, Diepenheim en Markelo. Er is ook een gps-route gemaakt. De routes zijn tot stand gekomen in samenwerking met diverse grondeigenaren en vrijwilligers. Zie ook [www.landschapoverijssel.nl](http://www.landschapoverijssel.nl) en [www.landschapsbeheergelderland.nl](http://www.landschapsbeheergelderland.nl).*

#### 'NAPOLEONSWEGEN'

Rond 1800 kende ons land zo'n 150 kilometer straatweg. Keizer Napoleon Bonaparte bezocht in 1811 het bij Frankrijk ingelijfde Nederland en gaf opdracht tot de aanleg van een wegenstelsel naar Frans voorbeeld. Als uitgangspunt dienden bestaande verbindingen. Indien wenselijk werden tracés verkort. Er zou een netwerk van verharde wegen tot stand worden gebracht op basis van een indeling in drie

*Een bundel karrensporen op het Balloërveld tussen Gasteren en Rolde, een onderdeel van de oude verbinding tussen Groningen en Coevorden*





Het tolhuis aan de Rijkstraatweg in Ubbergen, Gelderland



klassen en een doorlopende nummering. Parijs lag als een spin in dit web. De 28 rijkswegen van de hoogste klasse liepen naar de hoofdstad van het keizerrijk.

In de praktijk is er weinig van het stelsel tot uitvoering gekomen. Wel zijn er deeltrajecten aangelegd en bestaande wegen verbeterd. Een voorbeeld is de verbinding tussen Gorinchem en Vianen, met een nieuw, lijnrecht tracé tussen Lexmond en Helsdingen, waarmee een geringe verkorting van de route werd bereikt. De breedte van de weg bedroeg tien meter: een rijweg van vier meter met aan weerszijden een beplante berm van drie meter. Onder Napoleon werden ook de wegen van Sluis naar Breskens en het traject Steenberg-Willemstad in de rijksweg van Antwerpen naar Haarlem aangelegd. De Napoleonsbaan van Venlo naar Ittervoort, de huidige N273, is in 1811 ontworpen. Direct daarna is een begin gemaakt met de uitvoering als grindweg. De voltooiing als straatweg liet op zich wachten tot na het midden van de negentiende eeuw. Ons land telde aan het eind van de Franse tijd zo'n 450 kilometer straatweg – een verdrievoudiging in ongeveer vijftien jaar.

Het negentiende-eeuwse rijkswegennet in ons land is de basis van onze huidige verkeersinfrastructuur. Inmiddels zijn de meeste wegen gedeclasseerd tot provinciale of lokale wegen. Een ander deel is verbreed tot moderne autowegen. Veel trajecten zijn nog herkenbaar, maar het profiel en de bestrating zijn sterk gewijzigd. Een goed bewaard relict van een weg uit de Franse tijd ligt in het beschermde dorpsgezicht Oegstgeest Wilhelminapark en Endegeest: een met klinkers bestraat en hoog beplante deel van de route van Den Haag naar Haarlem. In Den Haag is een deel van deze beklinkerde weg bewaard gebleven nabij Huis ten Bosch.

#### 'WILLEMSWEGEN'

Door het Rijk aangelegde wegen uit de regeringsjaren van de koningen Willem I, II en III, van 1813 tot en met 1890, worden Willemswegen genoemd. Willem I zette in op sterke verbetering van de infrastructuur. Onder zijn bewind zijn honderden kilometers kanalen, verharde wegen en de eerste spoorweg tot stand gekomen. Hij borduurde voort op de systematiek uit de Franse tijd. Het was de bedoeling Amsterdam, Den Haag, Brussel, Oostende en de zeehavens te verbinden met de provinciale hoofdsteden en met de grenzen van het rijk: de Duitse en – tot 1830 – de Franse. Er werden ook weer tollengesteld op deze 'Grote Wegen des Rijks'. Tientallen tolhuizen uit deze tijd bestaan nog steeds en geven karakter aan zulke wegen. Veel Willemswegen zijn recht, net als Napoleonswegen. Doorgaande beplanting met bomen werd gebruikelijk. Niet alleen verschaften bomen beschutting tegen zon, regen en wind, maar ook vormden ze bakens als het landschap besneeuwd was. Een voorbeeld van zo'n kaarsrechte Willemsweg is de oude weg vanaf het vroegere veer Moerdijk-Willemsdorp naar Dordrecht, die ten dele nog steeds aan twee zijden is beplant met bomen.

#### Hoe vind ik oude wegen?

Iedereen kan zelf op zoek naar oude wegen of paden in zijn of haar omgeving. Een mooi uitgangspunt hiervoor zijn oude kaarten. De Topographische en militaire kaart van 1850-1864 is in atlasvorm uitgegeven en biedt inzicht in het Nederland van voor de grote negentiende-eeuwse ontginningen en verstedelijking ([www.kadaster.nl](http://www.kadaster.nl)). Ook diverse provinciale en landelijke cultuurhistorische waardenkaarten bevatten informatie over oude wegen (zie bijvoorbeeld [www.kich.nl](http://www.kich.nl)). De site [www.watwaswaar.nl](http://www.watwaswaar.nl) biedt een uitgebreide selectie kaarten en luchtfoto's. Op [www.edugis.nl/nederland](http://www.edugis.nl/nederland) zijn onder meer het Actueel Hoogtebestand Nederland en zeventiende-eeuwse atlanten van Blaeu te raadplegen. En het Utrechts Archief heeft een goede 'wegwijzer' uitgebracht, die uitgebreide informatie geeft over de zoektocht naar historische infrastructuur (Koen en Renes, 2003; zie ook [www.hetutrechtsarchief.nl/webwinkel/onderzoeksgidsen/wegwijzer](http://www.hetutrechtsarchief.nl/webwinkel/onderzoeksgidsen/wegwijzer)).

### De snelweg in het landschap

*Nederland is wereldkampioen in het aanleggen van afslagen van de snelwegen.*

*In geen ander land zijn de afstanden tussen afslagen zo klein. Daardoor hebben de snelwegen de rol van verstedelijkingsas overgenomen die de oude uitvalswegen rond steden en dorpen eeuwenlang hadden. De verstedelijking van het landschap, die zich vroeger in de vorm van lintbebouwing voordeed, speelt zich nu op grotere schaal af langs de snelwegen. De landschappelijke impact van begeleidende verschijnselen als bedrijventerreinen, woonwijken, geluidsschermen en kassen is vaak groter dan die van de weg zelf. Deze draagt in belangrijke mate bij aan wat wel de 'verrommeling' van het landschap wordt genoemd. Daarom werden in 1958 de 'Rijksbufferzones' ingesteld. Ook de 'snelwegpanorama's' in de Nationale Landschappen dienen de verrommeling tegen te gaan, en zo de samenhang tussen snelweg en landschap beleefbaar te houden. Het Rijk heeft zich teruggetrokken, en de bescherming van open landschappen langs de snelwegen is nu aan de andere overheden.*

### KLEINE ELEMENTEN

Als een weg wordt verlegd blijven er soms merkwaardige relictten achter. Soms zijn ter hoogte van bochtafsnijdingen resten van de oude verharding aanwezig. Ook deze kleine sporen van het verleden verdienen onze aandacht, omdat ze een verhaal kunnen vertellen. Een voorbeeld hiervan bevindt zich bij Wassenaar-Den Deijl in de weg richting Voorschoten, waar een vreemde klinkerbocht zich van de kaarsrechte hoofdroute afscheidt. Grote wateren werden nog tot in de twintigste eeuw gekruist met veren of schipbruggen, maar de kleinere werden overbrugd door talloze kleine gemetselde of ijzeren bruggen. Zij vormen een vrijwel onopgemerkt onderdeel van de verkeersinfrastructuur, net als relictten van bewegwijzering uit de late negentiende en vroege twintigste eeuw.

### AUTOSNELWEGEN

In de twintigste eeuw kwam het autoverkeer op. In 1927 en 1938 – en vervolgens elke tien jaar – werden rijkswegenplannen opgesteld. Hiermee werd het bestaande netwerk aangepast aan de verwachte toename van de automobieliteit. Anders dan bij eerdere generaties grote wegen vormden de centra van de steden en hoofdstraten van de dorpen na 1938 niet meer de hoofdlijnen waarlangs het verkeer werd afgewikkeld. Er werden tangenten en ringwegen rond steden en dorpen aangelegd. Net als de meeste spoorwegen scheerden de nieuwe rijkswegen – soms uitgevoerd met drie rijstroken – langs de kernen. De kernen sloten er via bestaande of nieuw aangelegde wegen op aan. Het traject Amsterdam-Oegstgeest, de huidige A44, kwam nog voor de Tweede Wereldoorlog gereed. Delen ervan zijn nog herkenbaar als oude rijksweg. In Amsterdam bij de Nieuwe Meer ligt nog een stuk Oude Haagseweg uit 1938 – ooit onderdeel van deze snelweg.

Aankankelijk werd nog gebruikgemaakt van gelijkvloerse kruisingen en haakse aansluitingen. Later koos men voor het bekende beeld van de moderne autosnelweg, met door middenbermen gescheiden rijbanen, ongelijkvloerse kruisingen, klaverbladen en invoegstroken. Het snelwegontwerp was geïnspireerd op de Amerikaanse *highways* en de Duitse *Reichsautobahnen*. Het effect van de snelweg op zijn omgeving werd verzacht door een weloverwogen inpassing, waarbij door middel van beplantingen en middenbermen werd gestreefd naar een harmonische verhouding tussen de weg en het landschap. Wegverharding met betonplaten werd verlaten ten gunste van asfalt.

'Fly-overs' op het Prins Clausplein bij Den Haag





Hier en daar in Nederland staan nog wegwijzers van het type dat rond 1930 is geïntroduceerd

Als uitloei van het rijkswegenplan van 1938 werd een serie grote verkeersbruggen, knooppunten en tunnels gebouwd. Verschillende elementen van die bouwproductie vertellen ons het verhaal van de vooroorlogse modernisering en de wederopbouwperiode. Voorbeelden zijn de bruggen over de Nieuwe Maas bij Dordrecht (1938) en over de Noord bij Alblasterdam (1939), de Maastunnel in Rotterdam (1942), de Velsertunnel (1957) en het Ringvaart-aquaduct (1958). Later volgden de *fly-overs* bij Rotterdam Overschie (Kleinpolderplein, 1981) en Den Haag Ypenburg (Prins Clausplein, 1985), die nog steeds tot de verbeelding spreken. Vele trajecten zijn inmiddels verruimd of verlegd, maar delen van het net zijn nog herkenbaar als vooroorlogse snelwegen, zoals de nooit voltooide Provincialeweg bij Katwijk-Binnen en de Vaanweg van Rotterdam-Lombardijen naar het knooppunt De Vaan. Ten noorden van Apeldoorn is bij het dorp Wiesel het tracé van de nooit aangelegde snelweg naar Zwolle zichtbaar in het landschap. Op allerlei plaatsen zijn oude tankstations, wegstaurants of andere elementen aanwezig in het landschap. Zulke bouwwerken zijn tekenen van hun tijd en vormen de herinnering aan oude wegen.



## INFORMATIE EN ADVIES

Wilt u meer weten of advies over dit onderwerp, neem dan contact op met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: Jaap Evert Abrahamse, 033 – 421 7 653, j.abrahamse@cultureelerfgoed.nl, Henk Baas, 033 – 421 7 670, h.baas@cultureelerfgoed.nl, Bert Groenewoudt, 033 – 421 7 558, b.groenewoudt@cultureelerfgoed.nl of Frits Niemeijer, 033 – 421 7 325, f.niemeijer@cultureelerfgoed.nl.

## ANDERE GIDSEN

Deze en andere gidsen van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed kunt u vinden op [www.cultureelerfgoed.nl](http://www.cultureelerfgoed.nl).

- *Infrastructuur*
- *De Afsluitdijk*
- *De Nieuwe Hollandse Waterlinie*
- *Ruilverkeveling*
- *Ontginningen uit de twintigste eeuw*
- *Archeologie en ruimtelijke ordening*

## LITERATUUR

- Jaap Evert Abrahamse en Roland Blijdenstijn, *Weg der weegen: Ontwikkeling van de Amersfoortseweg 1647-2010*, Amsterdam 2010.
- J.A. Bakker, 'On the Possibility of Reconstructing Roads from the TRB period', *Berichten van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek* 26 (1976), pp. 63-91.
- W. Barentsen, 'De weg in Nederland', artikelenreeks in OTAR: *Tijdschrift voor wegen en waterbouw* 1971-1980.
- H. Buijter en K. Volkers, *Oudenrijn: Geschiedenis van een verkeersknooppunt*, Utrecht 1996.
- David Hamers en Kersten Nabielek, *Bloeiende bermen: Verstedelijking langs de snelweg*, Rotterdam/ Den Haag 2006.

- H.J. Helmer en R.P. Proos, *Langs Romeinse en middeleeuwse wegen: Archeologische routes in Nederland en België*, Utrecht 1990.

- Frits H. Horsten, *Doorgaande wegen in Nederland, 16e tot 19e eeuw: Een historische wegenatlas*, Amsterdam 2005.
- Wim Nijenhuis en Wilfried van Winden, *De diabolische snelweg: Over de traditie van de mooie weg in het landschap en het verlangen naar de schitterende snelweg in de stad*, Rotterdam 2007.
- D.T. Koen en J. Renes, *Wegwijzer: Gids voor historisch onderzoek naar verkeer en vervoer in de provincie Utrecht*, Utrecht, 2003.
- Marcel Kuiper, *Atlas van topografische militaire kaarten*, Landsmeer 2008.
- Henri Spijkerman, 'De Zeeweg, Europa's oudste autostrada: Een ontwerp van de Haarlemse landschapsarchitect L.A. Springer', *Haarlem Jaarboek* 2003.
- Auke van der Woud, *Een nieuwe wereld: Het ontstaan van het moderne Nederland*, Amsterdam 2006.

**Gids Cultuurhistorie 20** gewijzigde 2e uitgave mei 2012 (1e uitgave februari 2012)

**Eindredactie** Dirk Snoodijk

**Redactieraad** Taco Hermans, Mariël Kok, Cor van Kooten en Danielle Takens

**Tekst** Jaap Evert Abrahamse, Henk Baas, Bert Groenewoudt en Frits Niemeijer

**Afbeeldingen** Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, tenzij anders vermeld

**Vormgeving** ontwerperjanhaandrikman, Doornenburg

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

ISSN 2210-4674

**Gratis abonnement** op het Tijdschrift van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed: [info@cultureelerfgoed.nl](mailto:info@cultureelerfgoed.nl) of 033 – 421 7 456. De InfoDesk is er ook voor adreswijzigingen, bestellingen van meerdere exemplaren en al uw vakinhoudelijke vragen.

## Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Smallepad 5 | 3811 MG Amersfoort  
Postbus 1600 | 3800 BP Amersfoort  
033 – 421 7 421 | fax 033 – 421 7 799  
[info@cultureelerfgoed.nl](mailto:info@cultureelerfgoed.nl)  
[www.cultureelerfgoed.nl](http://www.cultureelerfgoed.nl) (met routebeschrijving)

## Archief, bibliotheek en collecties

Open ma t/m vr 9-17 uur  
[bibliotheek@cultureelerfgoed.nl](mailto:bibliotheek@cultureelerfgoed.nl)

## Vestiging Lelystad

Oostvaardersdijk 01-04 | 8244 PA Lelystad  
0320 – 269 700

## Vestiging Amsterdam

Hobbemastraat 22 | 1071 ZC Amsterdam  
033 – 421 7 421

## Vestiging Rijswijk

Visseringlaan 3 | 2288 ER Rijswijk  
070 – 307 3 800

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed staat voor de bescherming van het roerende en onroerende erfgoed van nationaal belang. Met specialistische kennis stimuleert de dienst een goede zorg voor archeologie, monumenten, cultuurlandschap, beeldende kunst en kunstnijverheid.