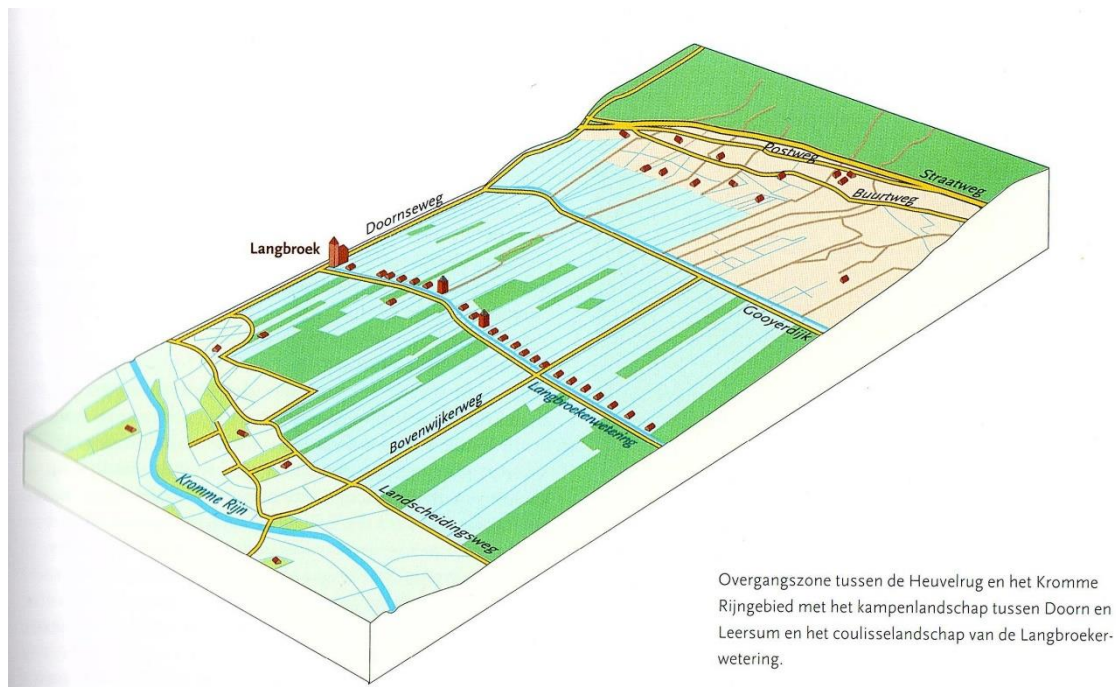


# Kromme Rijngebied en de Heuvelrug: een symbiose



Figuur 1: Overgangszone

## Een symbiose

De Kaapse Bossen zijn niet alleen een onderdeel van de Heuvelrug maar ook op allerlei manieren verbonden met het Kromme Rijn gebied. Een fraai voorbeeld hiervan is de schapenhouderij, overdag grazen in de Kaapse Bossen, 's avonds slapen in de potstal in het kampenlandschap richting Gooyerdijk. Van stuwwalzone naar het kampenlandschap tussen Doorn en Amerongen naar de copeontginning van Langbroek en naar de oeverwallen van de kromme Rijn. Door de hele geschiedenis heen is er een wisselwerking geweest tussen deze gebieden. De Rijn en de Heuvelrug hebben van oudsher elkaar beïnvloedt. De stuwwallen van de laatste ijstijden hebben de Rijn enerzijds grotendeels geblokkeerd en westwaarts gedwongen en anderzijds heeft de Rijn de stuwwallen weer aan gevreten. Smeltwater bracht zand in het Kromme Rijn gebied en kwelwater maakte de laagte tussen Heuvelrug en Kromme Rijn tot een moeras. Bijvoorbeeld door het 't Gadt van den Bergh', het grootste smeltwaterdal bij de Darthuizerpoort (Leersum) waar de dekzandrug bij Langbroek in de 13<sup>de</sup> eeuw de stevige ondergrond vormde voor Kasteel Sandenburg. De afbeelding hierboven geeft het gebied weer dat direct aansluit op de Kaapse Bossen ten zuiden van de huidige N225 (Straatweg) en hieronder nader toegelicht wordt.

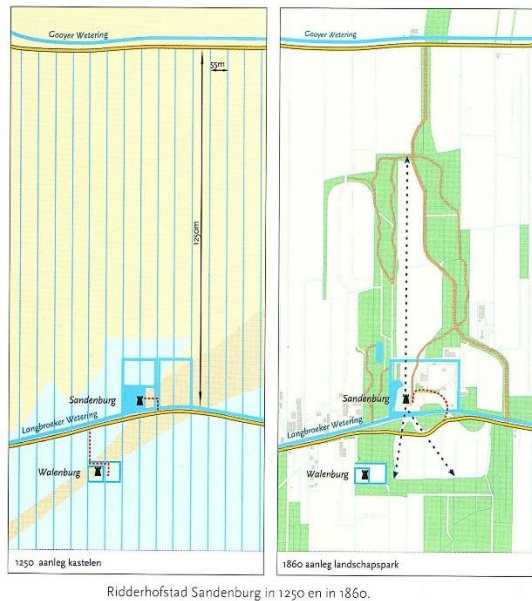
## Grondgebruik

In deze overgangszone bepaald de ondergrond het latere gebruik door de mens tot op de dag van vandaag. Het kampenlandschap (roze ingekleurd) met een zanderige ondergrond werd van oudsher gebruikt voor kleinschalige landbouw en schapenhouderij. Vanaf de achtste eeuw begon men rondom de dorpen op de hogere stroomruggen en op de zuidflank van de Heuvelrug blokvormig te

ontginnen. In het kampenlandschap op de overgang tussen de Utrechtse Heuvelrug en Langbroek lagen aan de noordrand vroegmiddeleeuwse bouwlanden, zogeheten engen, met aansluitend gemeenschappelijke hooi- en weidegronden, de meenten. Waaiervormige wegen ontsloten en verbonden de dorpen en engen, rechte schaapsdriften haaks op de gradiënt maakten de meentgronden toegankelijk. De Buurtweg (zie afbeelding) tussen Doorn en Leersum is een typisch voorbeeld van zo'n Engweg. Dit gebied toont nog goed het fijnmazig weefsel van de blokvormige engen met de in stroken overgaande meentlanden en de schapendriften. Vanouds dienden de haaks op de gradiënt lopende lanen tussen de Gooyerdijk en de Heuvelrug als veedriften, die vanaf de engen langs de Kampen naar de broekontginningen liepen. De dorpen onderlangs deze zuidrand van de Heuvelrug worden ook wel flankengdorp genoemd, waarvan de engen en daarachter de woeste gronden ten noorden, in de huidige Kaapse Bossen en de weiden ten zuiden van de kernen lagen met dwars op de gradiënt noord-zuid lopend de veedriften.

De Utrechtse bisschop Godebald liet in 1122 de Kromme Rijn in 1122 bij Wijk bij Duurstede afdammen. Het waterpeil ging daardoor omlaag en konden de komgronden rond Langbroek in cultuur gebracht worden onder de bezielende regie van de bisschop, zijn leenmannen en de machtige Utrechtse kapittels. De Langbroekerwetering werd de ontginningsbasis van waaruit aan beide kanten volgens het copesysteem (standaard cope = 1250 meter lang en 110 m breed maar hier 55 m breed i.v.m. de grondkwaliteit) ontgonnen werd. De Gooyerdijk werd de achter grens en keerkade. Nu nog zit er een aanmerkelijk verschil tussen de waterhoogte aan de zuidzijde – directe afwatering naar de wetering en de noordzijde waar het kwelwater van de Heuvelrug werd opgevangen en met stuwtjes een hogere waterstand in stand werd gehouden om ook hogerop nog landbouw te kunnen bedrijven. Rond Langbroek heeft het gemeente bedrijf altijd overheerst met het accent op veeteelt. Door vererving waren de oorspronkelijke percelen al omstreeks 1600 opgedeeld, versmald en bezet met kleine boerderijen. In de 19<sup>de</sup> eeuw is de begroeiing van de percelen met bos en essenhakhoutsterk toegenomen onder invloed van de buitenplaatsen. Zo is het huidige coulisselandschap ontstaan.

Door de toegenomen welvaart in de akkerbouw, politieke onrust en een sterker wordende macht van de ridderstand verrezen er vanaf midden 13<sup>de</sup> eeuw ridderhofsteden en versterkte boerderijen aan de zuidflank van de Heuvelrug en langs de Langbroekerwetering zoals Kasteel Sandenburg (zie foto en kaartjes). Dit landgoed is de enige ridderhofstad die in de 19<sup>de</sup> eeuw door een landschapsarchitect, S.A. van Lunteren grootschalig werd heringericht in een Engelse landschapsstijl met een gebogen lanenpatroon. Over dit grote landgoed kan men heden ten dage via klompen- en wandelpaden op een uitstekende manier van Wijk of Cothen naar de Kaapse Bossen wandelen.



Ridderhofstad Sandenburg in 1250 en in 1860.



Sandenburg in Willem II-gotiek uit 1864.

Figuur 2 : Kaartjes Landgoed Sandenburg

Figuur 3: aangezicht kasteel Sandenburg.

### Vee-/Schaapsdriften

Het transport van vee behoorde tot in de 20<sup>ste</sup> eeuw tot het dagelijkse straatbeeld. Over de reguliere wegen werd vee naar de markt geleid, waarbij aan alle soorten vee kan worden gedacht zoals paarden, koeien, schapen, varkens en ganzen. Een meer geroutineerd gebruik lag in de dagelijkse drijfingang tussen nachtverblijf en beweidingsgebied. Het nachtverblijf lag meestal op het erf, waar de mest werd opgepot in de potstal; om over de bouwlanden te verspreiden. De meeste schaapkooien lagen bij of op de bouwlanden, dicht bij de bestemming van de mest. Omstreeks 1900 stonden er nog tientallen schaapkooien in het kampengebied tussen Doorn en Leersum, nu nog slechts enkele. Als beweidingsgebied dienen de hoger gelegen woeste heidegronden op de Heuvelrug. Via vaste routes (bv de huidige Driftweg in Doorn) vanuit de dorpen werden de schapen naar het heidegebied geleid. Aanvankelijk trok de schaapsherder vanuit de brink, een centrale verzamelplaats in het dorp voor de schaapskudde. Deze brinken tekenen zich nog steeds af in de oude dorpen langs de Kromme Rijn en onderaan de flanken van de Heuvelrug. De specifiek als schaapsdrift bekende paden staan doorgaans haaks op de stuwwal. Tussen de bouwlanden waren de paden vastgelegd door beplante houtwallen of stroken hakhout waardoor deze paden een enigszins hol karakter kregen. Met de komst van bebossing en buitenplaatsen werden de eerste honderden meters vaak rechtgetrokken en vastgelegd als laan. Aan het eindpunt waaierde het wegenpatroon dan uit, zoals plaatselijk nog herkenbaar aan bochten in de wegenstructuur. Schaapsdriften zijn doorgaans relatief breed, afgestemd op de grootte van een gemiddelde kudde.



Schaapskudde op een schapendrift de Heuvelrug op.  
Ansichtkaart uit omstreeks 1900.

Figuur 4: Schapendrift met schapen

### **Kwelwater**

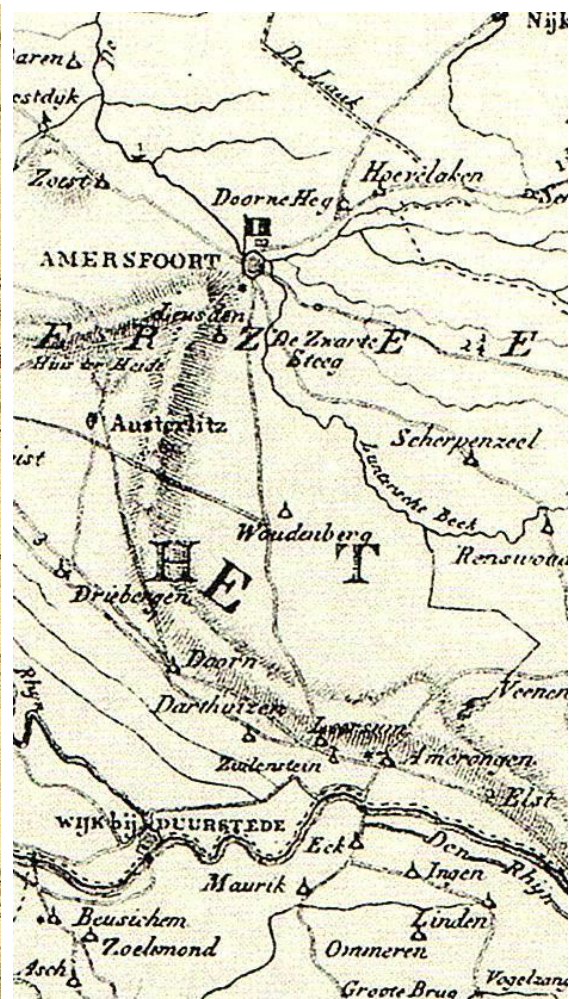
Ter afvoer van het kwelwater van de Heuvelrug zijn percelen direct ten noorden van de Langbroekerwetering opgedeeld in twee, soms drie enigszins bol staande delen met een greppel ertussen. In de 19<sup>de</sup> eeuw is de begroeiing van de percelen met bos- en essenhakhout sterk toegenomen, onder invloed van de buitenplaatsen.

### **Routes, wegen en paden**

Tot het verval van het Romeinse rijk in de 4<sup>de</sup> eeuw moet er sprake zijn geweest van handel met het gebied ten zuiden van de Rijn. Van lokale of regionale wegen uit deze periode is echter tot nu toe niets bekend.



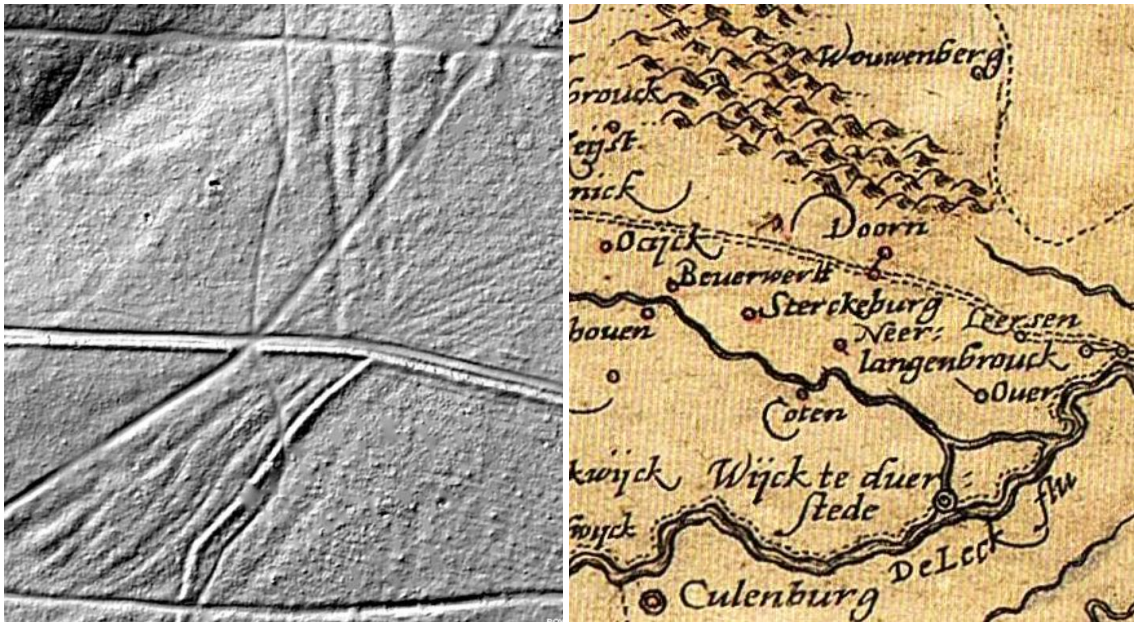
Figuur 5: Richtingbord De Wegh van Amersfoort naar Wijk bij Duurstede



Figuur 6: detail, Sporenbundel over de kale heide tussen Amersfoort en Doorn: kaart van J.H. van der Meer uit 1789-1794.

Figuur 7: detail, Algemene kaart van Holland met de postroutes van 1810.

De oudst bekende landverbindingen over de zandgronden op de Heuvelrug zijn geen smalle, vastgelegde paden, maar brede, vaagbegrensde zones. We spreken dan niet over wegen of gebaande paden maar over routes. Deze routes waren niet meer dan kronkelende karrensporen die hun weg zochten tussen obstakels en reliëf. Door de grote afhankelijkheid van het natuurlijke landschap en de seizoenen was de dynamiek van deze routes hoog. Over de gemeenschappelijke woeste gronden zijn in de loop der tijd breed uitwaaierende karrensporen ontstaan. Deze soms wel 1 kilometer brede sporenbundels zijn het gevolg van het steeds weer zoeken naar betere berijdbare grond zonder vast te komen zitten in andermans spoor. Dankzij nieuwe technieken (Lidar-radar) is er o.a. een ruim 300 meter brede sporenbundel tussen Amersfoort en Doorn opgespoord. Nog in 1830 bestond deze route uit een bundel van vier sporen, waarvan de middelste in 1853 door de provincie als grindweg werd verhard, de huidige N227 en nu de westgrens van de Kaapse Bossen. Ook bij Huize Maarn en in de Kaapse Bossen zelf zijn deze sporenbundels terug gevonden.



Figuur 8 : routes/karrensproren. Figuur 9: detail kaart 1580 met een verre voorganger van de N225 (dubbel gestippeld tracé)

Naast dit harde bewijs in de ondergrond geven ook andere bronnen aan dat er van oudsher verbindingen over de Heuvelrug vanuit het Kromme Rijn gebied waren. De weg van Wijk bij Duurstede naar Cothen is zeer oud en leidde via de Cotherweg/brug, al voor de ontginning van Langbroek in de twaalfde eeuw naar de Heuvelrug en Amersfoort en verder naar het noorden (nu N229 / N227). Wijk had ook belang bij een weg richting Overlangbroek en naar 'Het gat in de berg', de gemakkelijkste doorgang in de Heuvelrug bij Leersum. In 1367 werd er daarom grond aangekocht om de (boven)Wijkerweg door te trekken (de huidige sluiproute van Wijk naar de A12)

In 1450 spraken de stadsbestuurders van Wijk en Amersfoort af dat om redenen van 'nabuerschap ende vriendschap' hun burgers bij elkaar geen tol meer behoeften te betalen. Wijk stelde in 1683 ook vrachttarieven vast voor wagenten van Wijk naar o.a. Amersfoort. De kaart uit 1628 met daarop het tracé van Groote Wegh van Wijk naar Amersfoort (zie blz. ) is ook een mooi voorbeeld.

### Dubbelwegen

Voor doorgaande wegen tussen nederzettingen of handelsroutes op de flanken van de Heuvelrug werd afhankelijk van het seizoen voor de meest geschikte route gekozen. In de zomer waren de zandwegen droog en mul, terwijl in de winter de lager gelegen wegen te drassig konden zijn. Hierdoor ontstonden parallelle tracés met een boven- en een benedenweg, een zgn. 'dubbelweg'. De oude route van Utrecht en Keulen liep over de zuidelijke flank van de heuvelrug tussen de Bilt en Rhenen. Reeds in 1566 is er sprake van twee tracés: de bovenweg wordt omschreven als 'den Heerwech' en de benedenweg als 'die Kerkwech' (zie ook het hoofdstuk over de Via Regia).

In 1809 besloot Koning Lodewijk Napoleon een postkoetsennetwerk naar Frans model in te richten. De voormalige postweg (daarvoor de Dodeweg) bij Doorn (zie foto) was een onderdeel van Postroute Utrecht-Amerongen. Postroutes hadden in eerste instantie niets te maken met het bezorgen van brieven. De term 'post' was simpelweg een afstandsmaat: 1 post is 2 uren gaans per postwagen. In 1809 richtte Lodewijk Napoleon echter de Koninklijke Paardenposterij op, naar Frans voorbeeld bedoeld als snelverkeer in estafettevorm. Hierlangs ging o.a de post van het beroemde Frans-Bataafse legerkamp (1804-1808) van Generaal Marmont bij Austerlitz. In 1818 werd deze weg reeds bestraat, de 'grote weg der 1<sup>ste</sup> klasse nr. 6'.



Figuur 10 : de Postweg (voorheen Dodeweg) bij restaurant Sandenburg

### **Kerkpaden en doodwegen**

Kerkpaden en doodwegen verwijzen naar een specifiek gebruik en bestemming, namelijk de kerk en de route van de rouwstoet naar de laatste rustplaats van overledenen. Het gaat in dit geval om een route over langere afstand naar een kerk, kerkhof of begraafplaats, vanuit buurtschappen of nederzettingen waar deze niet aanwezig waren. Zo was de kerk van Doorn tot in de 14<sup>de</sup> eeuw de parochiekerk voor de omliggende dorpen. De Kerkweg bij Huis Doorn en de Dodeweg (de latere Postweg) wijzen hier nog naar.

### **Lanen op buitenplaatsen**

Laanbomen werden met name om functionele redenen aangebracht. Ten eerste zorgen boomwortels voor versteviging en drooglegging van het wegdek. Bomen leggen het tracé vast in relatie tot eigendom, gebruik en beheer. En vormen een wand voor geleiding van vee en verkeer. De Boomkruinen bieden de weggebruiker beschutting tegen wind, regen en zon (Napoleon plantte al bomen langs de N-wegen ter bescherming van zijn marcherende soldaten) maar ook houtopbrengst, en status verhogende representatieve oprijlanen. Buitenplaatsen als Huis Doorn hadden lanen naar de Kromme Rijn om daar over te stappen op de trekvaartroute over de Langbroekerwetering. Andersom bezaten de ridderhofsteden aan de Langbroekerwetering verbindingslanen naar de jachtgronden op de heuvelrug of de straatweg Utrecht-Arnhem, zoals Kasteel Sandenburg (het restaurant aan de N225 heet niet voor niks ook Sandenburg). Vooral het hoogteverschil op de heuvelrugflanken benutte men voor statige rechte lanen naar uitzichtpunten zoals de uitkijktoren in de Kaapse Bossen, de Kaap!

## Spoor- /Tramlijn



### Stoomtram

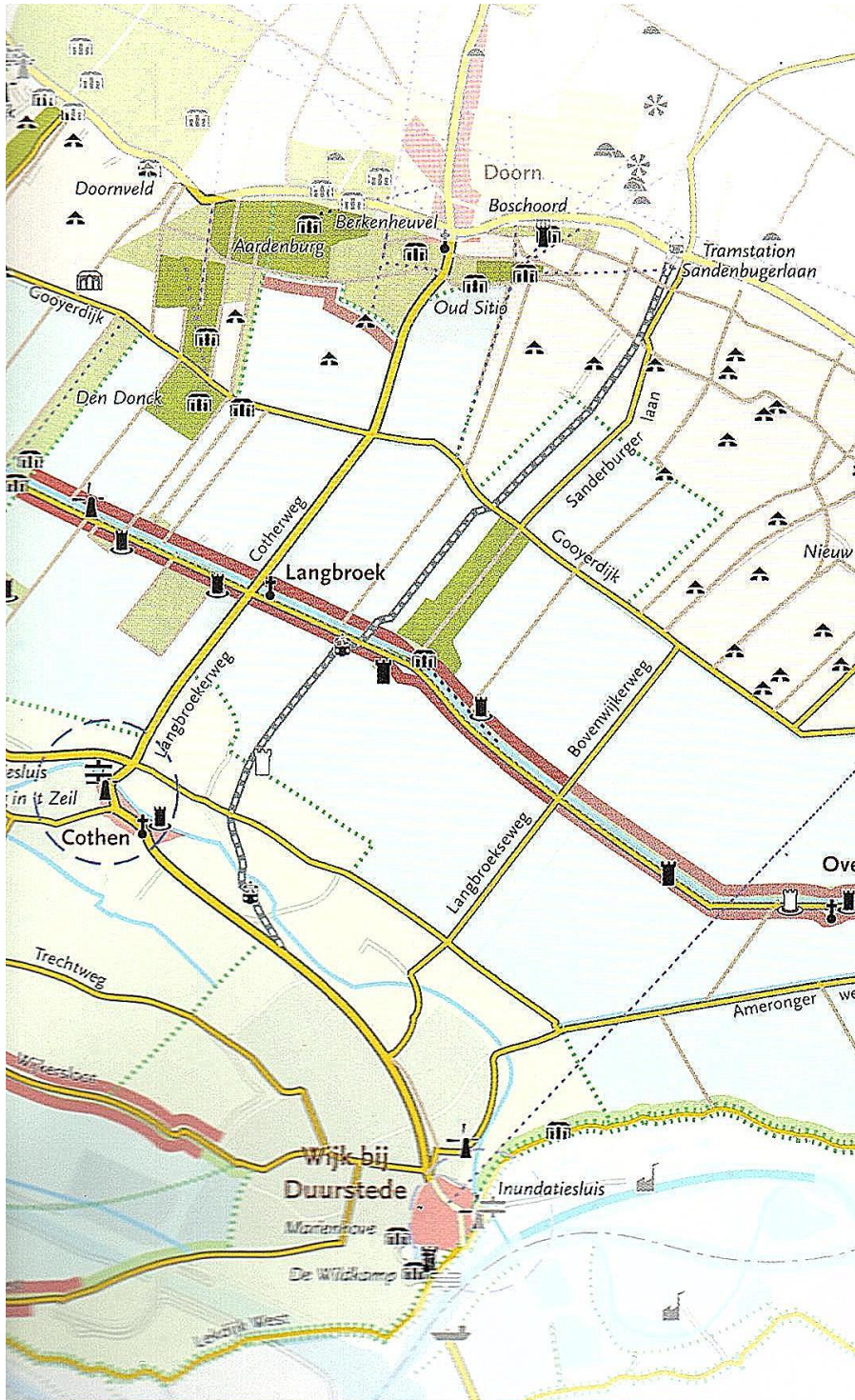
Van 1885 tot 1931 was hier in de Dijkstraat het kopstation van het Wijkse Lijntje, de stoomtramverbinding tussen Wijk en Doorn. Op deze plek keerde de machinist de locomotief. Dat heet driehoeken.

Bron: het boek 'Het buiten van Wijk' van Wim van Amerongen

Figuur 11: De tram in de Dijkstaart WbD

In 1880 kwam er vanuit Wijk een 'Spoorwegomnibusdienst' via Cothen en Langbroek naar het spoorwegstation Driebergen. Men wilde een treinverbinding maar het werd een tram. In 1885 reed de eerste tram van de Ooster-Stoomtram Maatschappij vanuit Wijk naar een aansluiting op de tramlijn Arnhem-Zeist vlakbij het nog bestaande restaurant Sandenburg (zie kaartje). Deze altijd verlieslijdende verbinding hield het nog tot 1931 vol en werd daarna vervangen door een busverbinding naar Amersfoort.





Figuur 12: Tracé voormalige tramlijn: Tramstation Sandenburg – Wijk bij Duurstede v.v.

### Achtergrond

Dit artikel is een aanvulling op “De archeologische en historische geheimen van de Kaapse Bossen” om het verband aan te geven tussen dit onderdeel van de Heuvelrug met een gedeelte van het Kromme Rijn gebied. Met dank aan Ad van Bommel voor de inspiratie en commentaar.

Frits van der Leije, Wijk bij Duurstede, 9 januari 2020, [fvanderleije@gmail.com](mailto:fvanderleije@gmail.com)

**Noten:**

1. Naar de markt. De stad en haar omgeving, A.A.B van Bommel uit Wijk bij Duurstede 700 jaar stad, Hilversum Verloren, 2000.
2. Kromme Rijn en Langbroek, Land van overgangen, R. Blijdensteijn uit Tastbare Tijd Cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht, Provincie Utrecht, 2005.
3. Deelgebieden 1 en 2: resp. Utrechtse Heuvelrug en Kromme Rijn & Langbroek, R. Blijdenstein uit Tastbare Tijd 2.0, Cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht, Provincie Utrecht, 2015
4. Landwegen voor 1800 en Via Regia, De Koningsweg van Utrecht naar Keulen, R. Blijdenstein en Kees Volkers, uit Over historische wegen, varen, rijden en sporen door de Provincie Utrecht, Provincie Utrecht, 2018
5. De stoomtrein, W. van Amerongen, uit Het buiten van Wijk, Historische Kring tussen Rijn en Lek, 2015
6. <http://www.utrechtsebuitenplaatsen.nl/buitenplaats/schoonoord-doorn>