

# ‘Wegh der weegen’: ontwerp en aanleg van de

## Amersfoortseweg

Een zeventiende-eeuws  
landinrichtingsproject door  
Jacob van Campen



Vorig jaar verscheen de Cultuurhistorische Atlas van de provincie Utrecht. Deze beschrijft de ruimtelijke ontwikkeling van steden en landschappelijke structuren door de tijd. Bij het onderzoek bleek dat over één van de meest opvallende elementen op de zeventiende-eeuwse kaart van Utrecht, de Amersfoortseweg, vrijwel niets bekend was. Hierop besloten Gedeputeerde Staten tot een aanvullende studie, waarvan in dit artikel de eerste resultaten worden gepresenteerd. Mede op basis van dit onderzoek zullen maatregelen worden geformuleerd die de ruimtelijke structuur van de weg beter zichtbaar zullen maken.

De weg werd rond het midden van de Gouden Eeuw aangelegd op de uitgestrekte heide tussen Amersfoort en Utrecht. Jacob van Campen, de architect van onder meer het Amsterdamse stadhuis, was de bedenker van de weg. Initiatiefnemers waren het stadsbestuur van Amersfoort en de Staten van Utrecht. Men beoogde niet alleen een kortere en betere verbinding tussen de beide steden aan te leggen. Het project was er ook op gericht om een groot stuk woeste grond tot ontwikkeling te brengen, naar analogie van grote droogmakerijen als de Beemster en de Purmer. De verfraaiing van het landschap zou hand in hand gaan met de economische ontwikkeling van de Utrechtse Heuvelrug.

De Amersfoortseweg doorsneed een uitgebreid heidegebied, dat door grootschalige boskap was ontstaan.<sup>1</sup> Het meest opvallende element in dit

landschap was de Amersfoortse Berg. Het was een open, grotendeels boomloos landschap, nauwelijks vergelijkbaar met dat van tegenwoordig.

<sup>1</sup> Tot in de middeleeuwen was de Utrechtse Heuvelrug geheel bebost. In de late middeleeuwen werden bossen steeds zeldzamer. De boskap ging in verhoogd tempo

door in de zestiende, zeventiende en achttiende eeuw. Zie over de ontwikkeling van het landschap van de Heuvelrug Blijdenstijn 2005, p. 81-115; De Bont 1991, p. 21 e.v.

De zandige bodem en de hoge ligging maakten het gebied ongeschikt voor akkerbouw. De belangrijkste functies waren de kap van brandhout, schapen- en bijenhouderij en de jacht op konijnen en herten. Een ander gebruik dat grote invloed heeft gehad op het landschap tussen Amersfoort en Utrecht, was het steken van heideplaggen. Deze werden als ondergrond in potstallen voor schapen gebruikt. Het gebied was hierdoor deels vervallen tot zandverstuivingen. (Afb. i)

### De stadsontwikkeling van Utrecht: oude glorie, papieren plannen

Aan het einde van de zestiende eeuw werd de oorlog tegen Spanje verplaatst van Holland naar de landprovincies. Dit was het resultaat van een bewuste politiek, gericht op het veiligstellen van de 'Hollandse tuin', het economische kerngebied van de jonge Republiek. Zo kon de Republiek middelen genereren om de oorlog te bekostigen. De gewesten Gelderland en Utrecht waren hiervan het slachtoffer.<sup>2</sup>

De stad Utrecht, ooit veruit de grootste stad in de Nederlanden, werd eerst ingehaald door Amsterdam, vervolgens door Den Haag, Rotterdam, Haarlem en Leiden. Het was in de zeventiende eeuw niet langer het bestuurlijk en cultureel centrum van Nederland, maar maakte deel uit van de periferie.<sup>3</sup> De achterstand, die in korte tijd zo groot was geworden, was in Utrecht pijnlijk voelbaar. Het stagnerende Utrecht keek met de nodige afgunst naar de enorme economische en demografische groei van de Hollandse steden. In de stad bestond de wil om Amsterdam weer in te halen en opnieuw op de voorgrond te staan.<sup>4</sup> Een

groot aantal plannen werd gelanceerd om Utrecht op te stoten in de vaart der volkeren. Deze reeks begon met de plannen van Paulus en Hendrick Moreelse voor een enorme stadsuitbreiding. Hiervan kwam niets terecht. Een ander probleem van Utrecht was de bereikbaarheid. In de middeleeuwen werd Utrecht gerekend tot de zeehavens, omdat toen de grootste zeeschepen de stad konden bereiken.<sup>5</sup> Ook op dit punt werd gestreefd naar herstel van de oude, betere toestand. De stad lanceerde in de periode 1640-1720 een aantal plannen om zichzelf door middel van een verbetering van de infrastructuur een meer centrale plek te geven.<sup>6</sup> Een kanaal zou de stad verbinden met de rivier de Eem en de Zuiderzee. Dit plan werd onder meer gefrustreerd door grondaankopen door Amsterdamse regenten.

Everard Meyster combineerde in 1670 het havenplan en de stadsuitbreiding in één megalomane visie. Op de plattegrond zou de stad Utrecht als een zuivere ellips zichtbaar zijn, met een grachten-gordel die die van Amsterdam voorgoed zou doen vergeten en aan de noordzijde een ronde havenkom en een kanaal naar de Eem. Toen kwamen het Rampjaar 1672 en de daaropvolgende Franse bezetting. De Rooms-katholieke Meyster werd lid van het stadsbestuur, maar de financiële slagkracht van de stad was te klein om grote werken uit te voeren. Ook Meysters plan belandde in het rijke archief van nooit uitgevoerde Utrechtse plannen. (Afb. ii)

### De ontwikkeling van Amersfoort

Amersfoort was veel kleiner dan Utrecht en torste niet de last van een groots verleden. De stad had in de jaren rond 1640 behoorlijk wat geld te verteren.

<sup>2</sup> Tracy 2004. <sup>3</sup> Zie voor een overzicht van de demografische en economische ontwikkeling van Utrecht: Bok 1994, p. 131-163. <sup>4</sup> Het (gedeeltelijk uitgevoerde) Amsterdamse plan om een toren aan de Nieuwe Kerk te bouwen die hoger was dan de Domtoren, was ook een resultaat

van deze concurrentiestrijd tussen de steden. De toren was ontworpen door Jacob van Campen. <sup>5</sup> Sigmond 1989, p. 13. <sup>6</sup> Zie over de Utrechtse havenplannen Koen 1991.

Dit was voor een deel te verklaren uit de groei van de bombazijnweverij en de zijderederij.<sup>7</sup> Maar vooral de teelt en verwerking van tabak gaf de stedelijke economie een flinke impuls.<sup>8</sup>

De economische opleving had zijn weerslag op de stadsfinanciën en daarmee op de publieke werken. Waar Utrecht het zocht in grootse plannen, was Amersfoort op basis van een meer realistische benadering bezig met de bouw van vestingwerken en de inrichting van stad en buitengebied.<sup>9</sup> De stadsverdediging werd gemoderiseerd; een voorbeeld is de bouw van de nieuwe voorpoort en brug buiten de Koppelpoort.<sup>10</sup> Jacob van Campen adviseerde het stadsbestuur bij de bouw, mogelijk ook bij het ontwerp.<sup>11</sup> Het stadsbestuur liet in de jaren veertig en vijftig op grote schaal houten kades in de stad vervangen door stenen kademuren.<sup>12</sup> Dit was een kostbare operatie, die op termijn grote voordelen had. Stenen kades vergden veel minder onderhoud, functioneerden beter en werden veel mooier gevonden.<sup>13</sup>

Inrichting en beheer van wat wij 'openbare ruimte' noemen was in de zeventiende eeuw vaak geen overheidstaak. In veel gevallen hadden de aangeërfden de verantwoordelijkheid over het

deel van de weg of kade dat voor of over hun grond liep. Verplicht onderhoud door particulieren had als voordeel dat geen beroep op de beperkte financiële middelen van de overheid hoefde te worden gedaan, maar als nadeel dat onduidelijkheden of conflicten konden ontstaan over wie nu eigenlijk wat moest doen en wie daarvoor moest betalen.

### Wegen rond Amersfoort

Amersfoort was in de jurisdictie, het gebied rondom de stad dat onder publiekrechtelijk gezag van de het stadsbestuur viel, bezig met de verfraaiing van het landschap. Het fatsoeneren en beplanten van wegen speelde daarin een belangrijke rol. Bij de verkoop van grond werd vaak als voorwaarde gesteld dat langs de wegen 'sierlijke' beplanting moest worden aangebracht.<sup>14</sup> In toenemende mate was sprake van een gecoördineerde inspanning: in 1649 kregen vier leden van het bestuur opdracht om te kijken welke wegen nog beplant konden worden.<sup>15</sup> In 1650 werd een commissie ingesteld die alle wegbeplanting moest schouwen, defecten moest repareren en rapport moest uitbrengen aan de vroedschap.<sup>16</sup>

7 Zie voor een beknopt overzicht van de economische geschiedenis van Amersfoort Herks 1967, hoofdstuk II; Halbertsma 1974, p. 52-81. De bombazijnweverij was zeer snel gegroeid en nam voor de betrekkelijk kleine stad die Amersfoort was rond het midden van de zeventiende eeuw grote vormen aan. De Vries en Van der Woude 2005, p. 344-345. 8 Zie over de Amersfoortse tabaksteelt Roessingh 1976, p. 186-194. Ouderf wordt geciteerd in een beschrijving van Amersfoort uit 1648, uitgegeven in 1693, geschreven door Theodorus Verhoeven. Roessingh wist niet wie Ouderf was, en wil mede daarom geen conclusies trekken over de betrouwbaarheid van deze mededeling. Hendrik Ouderf was een prominent bestuurder van de stad: hij was meerdere jaren 'cameraer', en voerde uit hoofde van die functie het beheer over de stadsfinanciën. We mogen er zonder meer van uitgaan dat hij wist waar hij over praatte, omdat hij direct betrokken was bij de verpachting van imposten, ook die op tabak. 9 De stad Amersfoort had daarvoor slechts een kleine organisatie tot zijn beschikking: alle stadswerken met een aanneem-

som van meer dan vijftig gulden werden openbaar aanbesteed. AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 54v0 (17 juli 1648). 10 Zie bijvoorbeeld AE 1-25 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 649v0 (3 mei 1647). 11 Hovens 2004, p. 33-36. 12 AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 115-116 (17 mei 1649). 13 Abrahamse 2004. 14 Zie bijvoorbeeld AE 1-25 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 630v0-631 (6 maart 1647). 15 AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 101v0 (15 mei 1649). 16 AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 226v0 (14 oktober 1650). Ook het buiten de stad gelegen kolfveld werd beplant met bomen. AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 79 (22 januari 1649). Het ging toen om een deel van het veld. Het jaar daarna werd onderzocht of de rest met "knoot-eijcken" kon worden beplant. AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 228v0 (21 oktober 1650). Dat bleek mogelijk en de opdracht ertoe volgde een week later. AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 229v0 (28 oktober 1650).

In de loop van de tijd heeft dit beleid tot resultaat geleid. Everard Meyster omschreef de omgeving van Amersfoort als een gebied dat sterk en ten goede in verandering was. De beplanting speelde daarin een belangrijke rol: "Hoe goet en soet vertoont haer dese oort:/ Met Bergh en Dal, zo verr' als 't oogh kan reycken,/ Met beuck, met doorn, met yp, met els' en eycken/ Doorgaens, ronsom, en over al beplant...".<sup>17</sup> Van Bommel beschreef de omgeving van Amersfoort als een "zeer lustigen en vermaakelyken oord". De wegen rondom de stad waren "volgens ordre en sierlyk met veelerhande soorten van Boomen beplant".<sup>18</sup> Het feit dat de bezitters van de landgoederen die Amersfoort aan bijna alle kanten omgaven, zitting hadden in het stadsbestuur, heeft ongetwijfeld bijgedragen aan de wil om het landschap vorm te geven volgens de ordeningsprincipes die ook in de landgoederen zelf werden toegepast.

Bestrating vond men alleen in de steden en op de direct erbuiten gelegen delen van de uitvalswegen.<sup>19</sup> Veel wegen waren buiten het zomerseizoen onbegaanbaar. De Steenstraat van Utrecht naar De Bilt was een zeldzame uitzondering.

Tussen Utrecht en Amersfoort lagen meerdere routes. Een ervan liep ten noorden van de latere Amersfoortseweg.<sup>20</sup> Een meer zuidelijk gelegen route liep over Leusden en Zeist. Er moet over de heide tussen de steden ook nog een min of meer rechtstreekse route hebben gelopen.<sup>21</sup> Deze wegen waren niet ontworpen, maar ingesleten in het landschap. Wegen door de heide lagen meestal

op de laagste punten in het terrein.<sup>22</sup> Ze hadden vaak geen vastliggend tracé. Als de weg ergens verzakte of verstoof nam de weg een andere loop. In archiefstukken wordt de weg tussen Utrecht en Amersfoort omschreven als 'zomerweg'.<sup>23</sup> Kennelijk was de weg buiten het seizoen niet of nauwelijks bruikbaar.

### Besluitvorming en aanleg van de Amersfoortseweg

De aanleg van de nieuwe weg was een Amersfoorts initiatief. De oudste vermelding van de weg is te vinden in de notulen van de Amersfoortse vroedschap. Die gaf op 5 juli 1647 opdracht om een bijeenkomst te organiseren om te overleggen "hoe men op het cierlickste sall mogen beplanten ende in goeder postuijre reguleren de wegh op den Bergh naer Utrecht". De Republiek onderhandelde in 1647 met Spanje over vrede. Men voorzag met reden een periode van stabiliteit en economische groei.

Het ging niet alleen om een kortere en goed berijdbare route tussen de beide steden, maar nadrukkelijk ook om een mooie weg. Een commissie kreeg de opdracht om een voorlopig ontwerp ("provisioneel concept") op te stellen.<sup>24</sup> Het ontwerp werd ingemeten en uitgetekend door een landmeter, Cock genaamd.<sup>25</sup>

In de zomer en het najaar startten de voorbereidende werkzaamheden. Men liet een aantal mogelijke wegtracés in het terrein uitzetten. Deze werkzaamheden werden uitgevoerd tot in de

17 Met "doorgaens" wordt in zeventiende-eeuws Nederlands "ononderbroken" bedoeld. Meyster 1655, p. 60, 68. 18 Van Bommel 1760, p. 1-3. 19 Van Bommel 1760, p. 44. Pas in de achttiende eeuw begon men op enige schaal wegen te bestraten. In 1800 was de totale lengte aan straatwegen nog slechts 165 kilometer. Van der Woud 1998, p. 142. Zie ook Van der Meer en Van Schuppen 1987. 20 De route van Utrecht naar Amersfoort werd ook 'Heezerspoor' genoemd. Blijdenstijn 2005, p. 94, 97-99. Ook Van Bommel meldt dat de oude weg van Utrecht naar Amersfoort over Hees liep. Van Bommel 1760, p. 835.

21 Zie Top 1990, p. 9 ff. In de resoluties van de Amersfoortse vroedschap wordt gesproken over het "reguleren en in goede postuijre brengen" van de weg. Dit wijst erop dat er in enige vorm een voorloper van de weg in de buurt of op het latere tracé heeft bestaan. 22 Harten 1974. 23 UA 233-351-2 (Register van Akten en Commissies), fol. 84 en 89. 24 AE 1-25 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 659 (5 juli 1647). De commissie bestond uit de beide burgemeesters, de 'cameraer', ofwel thesaurier, vijf schepenen en vijf leden van de vroedschap.

week voorafgaand aan de volgende bespreking van het project in de vroedschap. Deze vond plaats op 25 oktober 1647. De commissie kwam met een advies naar de vroedschap.<sup>26</sup> De heren waren meerdere malen *in loco op den berch* geweest en hadden daar de situatie in ogen-schouw genomen. Dit blijkt ook uit een aantal rekeningen die de stad heeft betaald aan "wagenvrachten op de berg". Een wagenvracht was het zeventiende-eeuwse equivalent van een taxirit: de kosten van voertuig en chauffeur.<sup>27</sup> Een deel van het geld was opgegaan aan wijn en andere proviand, hetgeen wijst op rondleidingen van de Amersfoortse bestuurders.<sup>28</sup>

De indrukken die op deze inspecties werden opgedaan werden in de vergadering van de vroedschap naast het "provisieel concept" gelegd. Hieruit werd geconcludeerd dat de aanleg van de weg van de Galgenberg naar de Hoge Bilt wenselijk en technisch mogelijk was. In de vergadering van de vroedschap werd ieders mening gevraagd over het vervolg van het project, "bijzonder haere resolutie ende inclinatie tot het maecken van de voorsz. wegh voor soo veel het dese stadt aengaet". Hiermee kwam een heikle kwestie aan de orde: Amersfoort kon plannen maken zoveel het wilde, maar had buiten de eigen jurisdictie geen enkel recht van spreken. Slechts een klein deel van de weg zou binnen het gerecht Amersfoort komen te liggen: de Galgenberg lag ongeveer op de grens

van de jurisdictie. Het stadsbestuur was bij de aanleg van de weg afhankelijk van andere overheden. Nog afgezien daarvan stelde de vroedschap terecht dat het beter was om de weg "op een fatsoen ende uijt eener hant te doen maecken": de uniformiteit die men nastreefde in de vormgeving, moest ook worden gerealiseerd door de uitvoering in één hand te houden. Men moest naar de Staten van Utrecht gaan met het ontwerp van de weg. Men zou de 'Edelmogenden' vragen of de gehele weg mocht worden aangelegd en of de commissie uit het Amersfoortse bestuur opdracht van de Staten kon krijgen om de weg in het terrein uit te zetten, zodat de Staten tot een weloverwogen besluit konden komen. De stad Amersfoort trachtte hiermee op een diplomatieke manier de verdere planning en uitvoering in eigen hand te houden.

Twee dagen na de bespreking in de vroedschap van Amersfoort werd het plan besproken in de Statenvergadering. De Amersfoortse burgemeester Van Wijnbergen had de door Gerrit Cock getekende kaart bij zich en vertoonde die aan de heren. Er werd niet zonder meer beslist dat Amersfoort kon verdergaan met het uitzetten van het wegtracé in het terrein. De Staten stelden zelf een commissie in, die moest adviseren over het Amersfoortse plan.<sup>29</sup> Deze commissie bestond uit drie mannen, vanzelfsprekend allen lid van de Staten van Utrecht: de heer van Drakesteijn, sche-

<sup>25</sup> AE 1-25 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 686-686vo (25 oktober 1647). We mogen ervan uitgaan dat het hier gaat om de in Amersfoort wonende landmeter Gerrit (of Gerard) Cock, die in 1642 door de Staten werd toegelaten tot het ambt. UA 349-23 (Register van akten, commissiën en instructiën), fol. 200vo-201 (21 januari 1642). Van deze landmeter zijn in de literatuur en online inventarissen geen kaarten terug te vinden. Zie ook Muller en Zandvliet 1987, p. 105. Hier wordt de admissie gesteld op 28 oktober 1642. Dit heeft waarschijnlijk te maken met een admissie door de Staten op voordracht van het Hof. <sup>26</sup> AE 1-25 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 686-686vo (25 oktober 1647). <sup>27</sup> Het meeste geld werd betaald

aan burgemeester Johan van Wijnbergen, die later in de Staten als woordvoerder van het stadsbestuur zou optreden bij besprekingen over de weg. Hij ontving negenentwintig gulden "ter saecke van de wagenvrachten gedaen op de Amersfoorder Berch [...] in 't visiteren, besichtigen ende affbaecken van den selve voorgenomen wech". Voor dit bedrag zal een aantal bezoeken zijn afgelegd, want een dagtocht in een wagen kostte inclusief paard en koetsier niet meer dan drie à vier gulden. <sup>28</sup> AE 1-959 (Bijlagen bij de rekeningen 1647), ongenummerd (29 januari 1647). <sup>29</sup> UA 233-232-22 (Resolutiën Staten van Utrecht), 27 oktober 1647.



De Amersfoortseweg op een uitsnede van de provinciekaart van Bernard de Roij uit 1696. De weg is hierop in zijn 'ideale' vorm weer gegeven. Langs beide zijden zijn vakken van honderd bij honderd roeden getekend. Een aantal huizen en de namen van hun eigenaren zijn eveneens vermeld. De vakverdeling is niet weergegeven in de eigendommen van Antonie Carel Parmentier en David Godin, de beide grootgrondbezitters aan het westelijk uiteinde.





pen Werckhoven van de stad Utrecht en Anthonie Carel Parmentier, heer van Heeswijk en grootgrondbezitter in het gebied waar de weg zou worden aangelegd.<sup>30</sup>

Het Amersfoortse project behelsde op dat moment uitsluitend een weg. Er was nog geen sprake van de uitgifte van grond langs de weg, zoals die later zou plaatsvinden.

Op 5 mei 1648 besloten de Staten op basis van het advies van de drie heren dat de voorbereidingen voor de aanleg zouden worden voortgezet. Een vierde lid werd toegevoegd aan de commissie: Johannes Heurenus, rentmeester van de domeinen van de Staten van Utrecht. Men besloot het project te agenderen voor de volgende Statenvergadering.<sup>31</sup>

Maar daar kwam niets van terecht. Op 17 mei 1649, meer dan een jaar later, was er nog niets gebeurd. Het geduld van de Amersfoortse vroedschap raakte op. Men nam contact op met de Staten en bood hulp aan bij het vervolg van het project. Desnoods zou Amersfoort de weg alvast op eigen kosten met greppels ("kielspitting") laten markeren.<sup>32</sup>

Op 25 juni 1649 kwam het bericht van de commissie van de Staten. De Statencommissie had een nieuw element toegevoegd aan het project. Hierin ligt waarschijnlijk de verklaring voor de lange onderzoeksperiode. Het ging niet langer uitsluitend om een weg over de hei. Men wilde de grond aan beide zijden van de weg uitgeven aan particulieren. Hiermee deed het idee van de 'vakken' zijn intrede. De gronduitgifte was ongetwijfeld ingegeven door de wil om het project goed-

koop, of zelfs voor niets, te kunnen uitvoeren. Met de aanleg van de vakken kreeg het project echter ook een bredere doelstelling: het ging niet alleen om infrastructuur, maar ook om landinrichting en economische ontwikkeling van de woeste grond. Men poogde in te spelen op de economische dynamiek van de buitenplaatsen. De Amersfoortse weg werd hiermee een project dat in zijn doelstellingen vergelijkbaar is met de grote droogmakerijen.

De vakken zouden 25 roeden diep zijn, maar wie een huis bouwde op zijn grond zou nog 50 roeden daarachter in eigendom krijgen.<sup>33</sup> Een aantal vakken zou toevallen aan de stad Amersfoort, die hiervoor op zoek moest naar investeerders. De Amersfoortse vroedschap keurde het idee goed en gaf de commissieleden uit haar midden *carte blanche* om de zaak verder af te handelen, 'tot finale resolutie ende voltreckinge toe'. Ondertussen zou men in Amersfoort op zoek gaan naar investeerders in het project, dat er – althans op papier – zeer gunstig uitzag: men kon gratis een grote kavel grond krijgen, waarbij men als tegenprestatie het deel van de weg dat voor die kavel lag, moest beplanten en onderhouden. Wie er een huis op zette en dat zelf zou gaan bewonen, kreeg een driemaal zo grote kavel. De eerdere ambitie om uitvoering in één hand te houden werd hiermee verlaten. Van een overheidsproject was de Amersfoortseweg een publiek-private samenwerking geworden, waarbij moet worden opgemerkt dat de scheiding tussen publiek en particulier belang niet altijd even scherp was, zoals we vooral in het geval van Parmentier zullen zien.

30 Zie over het grondbezit van Parmentier: Damsté 1978, p. 27-30; Gewin 1916, p. 67-68. 31 UA 233-232-23 (Resolutiën Staten van Utrecht), 5 mei 1648. 32 AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 104 (17 mei 1649). 33 AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 109v0-110 (25 juni 1649). J.M. Verhoeff geeft de volgende maten: een (stads)voet is tien duim ofwel 0,268 meter, een roede is 14 voet ofwel 3,76 meter. Als landmaat

werd de roede decimaal verdeeld en bedroeg een voet dus 0,376 meter. In Amersfoort werd voor dijkwerk met Rijnlandse maten, voor het overige met Amsterdamse maten gewerkt. Verhoeff 1982, p. 3, 80-81. We moeten ervan uitgaan dat de Staten het project zelf hebben laten uittekenen en uitzetten en dat met de recenter ingevoerde land (meters)voet hebben gewerkt. Dat komt neer op een roede van 3,76 meter, bestaand uit 10 voet.

Het wachten was nu op de besluitvorming. Die verliep traag. Pas op 23 oktober 1650, tweeën-half jaar na de opdracht, kwamen de commissarissen van de Staten met hun advies. Dit rapport of 'project', waarschijnlijk een geschreven stuk dat veel lijkt op het uiteindelijk goedgekeurde stuk, werd niet besproken, maar uitgedeeld aan de Statenleden, zodat die de inhoud konden bestuderen.<sup>34</sup> Meer dan een jaar later werd de bestuurlijke impasse doorbroken. De Staten van Utrecht gaven de Gedeputeerde Staten een volmacht om het project uit te voeren en kenden het een subsidie toe van 2500 gulden.<sup>35</sup> Dit was een zeer laag bedrag voor een megaproject als de Amersfoortseweg. Met deze volmacht verliet het plan het stadium van eindeloze discussies.<sup>36</sup> Vanaf toen kon men beslissingen nemen zonder ruggespraak met de alle steden en de Ridderschap. Op 12 augustus 1652 besloten de Gedeputeerden tot aanleg van de weg.<sup>37</sup>

De reactie van de stad Utrecht op het plan getuigt van weinig interesse. De vroedschap wijdde er niet meer dan één regel aan: de Staten mochten hun gang gaan, de stad zag het belang er kennelijk niet van in en wenste zich er verder niet mee bezig te houden.<sup>38</sup>

## De weg naar de Galgenberg

Ondertussen zat men in Amersfoort niet stil. Men was, in afwachting van de gewestelijke besluitvorming, aan de slag gegaan met het rechte trekken en beplanten van de weg die van de Utrechtsepoort naar de galgenheuvel liep.<sup>39</sup> Het bestaande deel van de route naar Utrecht zou de aansluiting vormen van de stad Amersfoort op de nieuwe weg. Dit wegvak viel onder de stedelijke jurisdictie, maar was in beheer bij de aangelanden. De aangelanden kregen de verplichting opgelegd om de weg te beplanten met eikenloten, "tot cierende ende affbaeckinge" van de weg. Sommige grondeigenaren weigerden om 'hun' gedeelte van de weg te beplanten. Op 26 februari 1649 werd een ultimatum gesteld: binnen veertien dagen moest de beplanting in orde zijn. Wie dat niet deed, riskeerde aanleg van stadswege op zijn kosten met daarbovenop een boete.<sup>40</sup> Maar ook dit dreigement maakte geen indruk op sommige eigenaren. Zij werden op het stadhuis ontboden.<sup>41</sup> Langzamerhand kreeg men de eigenaren in het gareel en werd de weg beplant. Onder en buiten de Utrechtsepoort werd de weg in 1653 schoongemaakt en opnieuw bestraat.<sup>42</sup> Ook dit wegvak werd beplant.<sup>43</sup> Het resultaat van deze inspanning is te zien op de kaart van De Roij.

34 Het rapport is niet opgenomen in de stukken. Voor zover bekend is er geen exemplaar bewaard gebleven. UA 233-232-24 (Resolutiën Staten van Utrecht), 23 oktober 1650. 35 UA 233-232-25 (Resolutiën Staten van Utrecht), 31 december 1651. 36 De Gedeputeerde Staten vormden het dagelijks bestuur van het gewest. De Gedeputeerden hadden veel macht. Het algemene beeld is dat de Gedeputeerden gemachtigd waren om uitsluitend zelfstandig beslissingen te nemen over zaken van minder belang, maar dat in de praktijk alle besluiten die de Staten namen, werden voorgekookt door de gedeputeerden. 37 UA 233-264-57 (Resoluties Gedeputeerde Staten), 12 augustus 1652; een kopie bevindt zich in SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houtringe) 647-11-04, ongenummerd (12 augustus 1652). 38 UA 121-24 (Resoluties vroedschap Utrecht), fol. 82 (31 december 1651, 5 januari 1652). 39 In december 1647 kreeg een zekere "Reijer, die-

naer van Arien Henricksz.", vier gulden van de stad Amersfoort voor het afbakenen van de weg op de berg. AE 1-959 (Bijlagen bij de rekeningen 1647), ongenummerd (20 december 1647); AE 1-614 (Kleine rekeningen Amersfoort), 1648, ongenummerd, ongedateerd. 40 AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 86vo (26 februari 1649). 41 AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 88-88vo (5 maart 1649). 42 In de rekeningen worden de daghuren van stratenmakers en sjouwers en de kosten voor bezems en gereedschap vermeld. AE 1-619 (Kleine rekeningen Amersfoort), ongenummerd (31 september-24 december 1653). 43 Dat blijkt uit de betaling van arbeidsloon voor het rooien en planten van bomen. Deze waren afkomstig van het landgoed van burgemeester Van Dam en werden buiten de Utrechtsepoort geplant. AE 1-619 (Kleine rekeningen Amersfoort), ongenummerd (31 december 1653).

## Het project op papier

Het project, zoals dat op 12 augustus 1652 werd goedgekeurd door Gedeputeerde Staten, telde zestien punten of 'artikelen'. Samengevat werden in dit stuk de volgende zaken geregeld. Allereerst werd het bestek van de weg vastgesteld; alle maten werden gespecificeerd, zodat de eigenaren precies zouden weten wat ze moesten aanleggen. De weg zou maar liefst zestien roeden (60,16 meter) breed zijn. Van bestrating was geen sprake; de Amersfoortseweg is tot het begin van de negentiende eeuw een zandweg geweest.<sup>44</sup> Aan beide zijden werd een wal van drie roeden (11,28 meter) breed aangelegd, die uit zoden werd opgezet. De wal moest aan de wegkant vier voet hoog zijn, aan de buitenkant drie voet. De weg lag dus een voet verdiept.<sup>45</sup> Op de wal moesten twaalf rijen "goed, gaeff ende wasbaer eijken heghout" worden aangeplant. Net als de weg zelf zou deze aanplant "op een egale en rechte linie" komen te liggen. Op de weg zouden aan wederzijden drie rijen eikenloten worden geplant. Als een boom doodging, moest die in het eerstvolgende plantseizoen worden vervangen. In de as van de weg moesten drie rijen abelen worden geplant. De beplanting en de wallen dienden om overstuiving van de weg te voorkomen. Het was op de heide

gebruikelijk om landgoederen en wegen te omgeven met hegwallen, omdat anders iedere grondverbetering en aanplant door het stuifzand teniet gedaan werd.<sup>46</sup>

Om de honderd roeden, langs de randen van de vakken, moest een zijweg ("sortie") worden aangelegd met een breedte van drie roeden. Deze sorties zouden net als de weg zelf worden bewald en beplant, maar dan met een enkele rij eiken. Deze doorgangen op regelmatige afstanden dienden om de gemeenschappelijk gebruikte heide aan weerszijden van de weg bereikbaar te houden, ondanks de doorsnijding van het gebied door de weg en de vakken.

Al snel na de vaststelling van het project werden de vakken (en de subsidie van 2500 gulden) verdeeld. Ook werd het project op een aantal punten gewijzigd.<sup>47</sup> De aanplant van abelen midden op de weg werd vooralsnog uitgesteld.<sup>48</sup> De sorties moesten niet drie, maar vijf roeden (18,8 meter) breed worden.<sup>49</sup> De schaal van het project werd hiermee nog groter dan eerder gepland. (Afb. III)

## Grondbezit en rechtsgrenzen

Met de aanleg van de weg werd inbreuk gemaakt op de eigendoms- en gebruiksrechten van de grond. De grond die werd vergraven ten behoeve

44 Er is wel verondersteld dat al in de zeventiende eeuw een straatweg werd aangelegd. Dit is onjuist. Zie bijvoorbeeld Van Groningen 2003, p. 16-17; Blijdenstijn 2005, p. 98-99. 45 Dit gebeurde waarschijnlijk om de hagen beter te laten groeien. 46 Dat blijkt uit een rekest van Guillelmo Bartolotti uit 1654, waarin hij de Staten vraagt om een stuk grond bij Heuvel en Dael te mogen overnemen. Een transcriptie is te vinden in Hepp 1992. 47 Het rapport van de commissie daaromtrent werd door Gedeputeerde Staten besproken en vastgesteld op 17 december 1652. UA 233-264-57 (Resoluties Gedeputeerde Staten), 17 december 1652. De samenstelling van de commissie was in november gewijzigd. Burgemeester Wijk van Utrecht nam de plaats in van burgemeester Leeuwen. UA 233-232-26 (Resolutiën Staten van Utrecht), 2 november 1652. De rijen eikenloten die aan weerszijden op de

weg werden geplant, kwamen niet op tien, maar op twaalf voet van elkaar te liggen. Hieruit blijkt dat men de bomen wilde laten uitgroeien en ze niet als hakhout of haag wilde laten functioneren. Buis 1985, p. 636-647. 48 Parmentier had op zijn gedeelte van de weg al abelen geplant. Hij was waarschijnlijk de enige. Het lijkt erop dat de bomen in 1662 weer zijn verdwenen. HAV, acte 8 (2 juni 1662). 49 Verder werd bepaald dat de eerste sortie op 70 roeden boven het gerecht van Zeist zou komen te liggen, de tweede aan de zuidzijde zou beneden 'den Dijstel' komen te liggen. Dit kon niet anders, omdat het land in particuliere handen was. De derde sortie zou boven het erf van de Dijstel zijn. UA 1055-II (Losse stukken, behorende tot het archief van de Staten, 1646-1653), no. 293, 20-20C, 2-14-1, tussen 12 augustus en 17 december 1652 [datering JEA].

van de weg viel onder drie gerechten. Aan het oosteinde lag Amersfoort; aan het andere uiteinde lag Zeist. Daartussen in lag het dorpsgerecht Soest. De aanleg was in het gerecht Amersfoort geen probleem: het stadsbestuur was initiatiefnemer van het project en had zelf de zeggenschap over de gemene grond onder zijn jurisdictie. Onder Zeist was de grond in eigendom bij twee grootgrondbezitters: aan de zuidzijde van de weg lag het bezit van Anthonie Carel Parmentier, heer van Heeswijk en lid van de Staten van Utrecht.<sup>50</sup> Hij was er eigenaar van (onder veel meer) de hofstede 'De Gulden Hoeve', alias 'De Klomp'. Parmentier had als bestuurder een belangrijke stem in aanleg en onderhoud van de infrastructuur; hij zat in de Statencommissie die de besluitvorming had voorbereid.<sup>51</sup>

Aan de noordzijde was de grond in particulier bezit van David Godin. Hij was geen lid van de Staten, maar wel drost van Maartensdijk en dus voorzien van een goed netwerk in het landsbestuur.<sup>52</sup> Hij was in een vroeg stadium op de hoogte van de aanleg van de weg. Hij had in 1649 een groot stuk grond gekocht, dat behoorde tot het geseculariseerde bezit van de abdij van Oostbroek. De Staten verkochten hem de grond onder voorwaarde dat bij aanleg van de weg de daarvoor benodigde grond kon worden teruggekocht voor dezelfde prijs. Met dit anti-speculatiebeding werd

voorkomen dat Godin meer kon vragen voor de pas aangekochte grond.<sup>53</sup> Hij kon geen winst maken op de grond zelf, maar wel rekenen op de waardevermeerdering van de grond langs de weg. Met de beide heren werden afspraken gemaakt over de aanleg van de weg. Maar bij de verdeling van de subsidie van 2500 gulden kwamen zij er ook niet slecht af. Het overgrote deel van het geld ging naar de vakken die waren toegekend aan Parmentier en Godin. De beide heren kregen allebei 1020 gulden.<sup>54</sup> De nieuwe eigenaren van de overige vakken kregen allemaal 20 gulden.<sup>55</sup> We moeten de subsidie die aan Parmentier en Godin werd toegekend zien als relatiegeschenk van de Staten. Parmentier heeft vaker laten zien zijn Statenlidmaatschap en zijn status van grootgrondbezitter goed te kunnen combineren zonder daar zelf slechter van te worden. In het geval van Godin bestond de mogelijkheid dat hij zou gaan dwarsliggen. Waarschijnlijk moet het bedrag dat hij ontving worden gezien als een (geslaagde) poging om dat te voorkomen.

Bleef nog één belanghebbende over: het dorp Soest en zijn inwoners. Deze waren stelselmatig genegeerd. Op 11 januari 1654, dus lang nadat het project door de Staten was vastgesteld, stuurden de buurmeesters, schepenen en ingezetenen van Soest een brief naar de Gedeputeerde Staten.<sup>56</sup> Men meldde dat het dorp grote schade zou

50 UA 233-231-26 (Resolutiën Staten van Utrecht), fol. 214. 51 Parmentier zette zijn lidmaatschap van de Staten op regelmatige basis in ter behartiging van persoonlijke belangen. Zo was hij ook betrokken bij aanleg van de Zeister Vaart, die aansloot op de Biltse Grift. Het doel van zijn bemoeienis was een betere afwatering van zijn grondbezit. 52 Dat blijkt uit het feit dat zijn zoon Johan Louis Godin (1639-1688) wel Statenlid werd. Zijn andere zoon Carel was getrouwd met Elisabeth Parmentier, dochter van Anthonie Carel Parmentier. 53 UA 49-1592, fol. 142 e.v. (2 juni 1653), Transportacte Oostbroek. De rentmeester van Oostbroek heeft op 19 februari 1649 een hofstede met 32 morgen en 245 roeden land aan David

Godin verkocht. Drie morgen en 290 roeden zijn op het moment van transport al vergraven ten behoeve van de Amersfoortseweg. Zie ook Zie ook UA 49-1592 (Dorpsgerechten; De Bilt (11 juni 1653)). 54 Ten oosten van de vakken van Parmentier en Godin lagen 23 vakken. Die kregen ieder 20 gulden. Bleef over 2500-460=2040 gulden, die verdeeld moet zijn tussen de beide heren. 55 UA 1055-11 (Losse stukken, behorende tot het archief van de Staten, 1646-1653), no. 293, 20-20C, 2-14-1, tussen 12 augustus en 17 december 1652. 56 UA 233-232-27 (Resolutiën Staten van Utrecht), 14 februari 1654. Dit zal niet de eerste keer zijn dat deze kwestie door de inwoners van Soest bij de Staten werd aangekaart.

komen te lijden door de aanleg van de vakken op de heide die al sinds mensenheugenis tot de gemene gronden van het dorp hoorde.<sup>57</sup>

Maar de belangen van Soest wogen niet op tegen die van de Staten en de eigenaren van de vakken. Het project was al door de Staten vastgesteld. In de jaren erna heeft Soest, blijkens de rekeningen van de buurmeesters, nog een aantal malen gepleit voor behoud van de "gemeente".<sup>58</sup> Het dorp had een advocaat in de arm genomen.<sup>59</sup> Maar het project was niet meer te keren. Soest leverde een achterhoedegevecht. (Afb. IV en V)

### De uitvoering en beplanting van de weg

Na de vaststelling van het project door de Staten in december 1652 kon men beginnen met de werkzaamheden. Het egaliseren ("applaneren") van het wegdek en de vakken in het heuvelachtige gebied en de aanleg van de wallen zal veel grondverzet hebben geleverd. (Afb. VI)

De stad Amersfoort moest nu ook buiten de

eigen jurisdictie aan de slag: men was er niet in geslaagd alle vakken over te doen aan particuliere investeerders. De vakken die men niet had kunnen uitgeven, bleven aan de stad, die daarmee verantwoordelijk was voor aanleg en beplanting van een flink deel van de weg. In april 1653 werden bedragen betaald voor het rooien en planten van eikenloten en voor het graven van plantgaten.

De bomen op de Amersfoortseweg groeiden niet vanzelf. De beplanting van wegen met bomen op de schrale heidegrond vereiste enige dendrologische kennis. De bomen moesten in plantgaten worden gezet, waarin vruchtbare grond was aangebracht. In tijden van droogte was irrigatie vereist. De nieuwe aanplant op de heide werd omwonden met doorns, om vraat door konijnen en herten te voorkomen.<sup>60</sup> De keuze van de boomsoorten, in eerste instantie eiken en abelen, later alleen eiken, was weloverwogen. Deze soorten groeien in principe goed op zandgrond. De meeste bewoners van de weg zullen als bezitters van landgoederen wel enige kennis in huis hebben

<sup>57</sup> De indieners hadden al "irreprochabel bewijs" van hun rechten op de betreffende heide aan de Staten voorgelegd. <sup>58</sup> GS 111-II (Oud-archief Soest, register van rekeningen van de buurmeesters, 1632-1654), ongenummerd (12 maart 1656). Het is niet uitgesloten dat de volgende vergoedingen voor reis- en verblijfkosten ook wijzen op de bemoeienis van de schepenen: GS 111-II (Oud-archief Soest, register van rekeningen van de buurmeesters, 1632-1654), ongenummerd (8 december 1654); GS 111-II (Oud-archief Soest, register van rekeningen van de buurmeesters, 1632-1654), ongenummerd (19 februari 1655); GS 111-II (Oud-archief Soest, register van rekeningen van de buurmeesters, 1632-1654), ongenummerd (11 maart 1655). <sup>59</sup> GS 111-II (Oud-archief Soest, register van rekeningen van de buurmeesters, 1632-1654), ongenummerd (26 april 1656). Het is niet duidelijk hoe de Staten verder hebben gereageerd en of er bijvoorbeeld schadevergoeding is betaald. Hiervoor is aanvullend onderzoek nodig in de archieven van de Staten en de Gedeputeerde Staten. <sup>60</sup> AE 1-619 (Kleine rekeningen Amersfoort), ongenummerd (7 april 1653). In het archief zijn betalingen voor de aankoop van bossen doorns te vinden. AE 1-619 (Kleine rekeningen Amersfoort), ongenummerd (19 april 1653).

Hetzelfde geldt voor het arbeidsloon van het grondverzet op de berg. AE 1-619 (Kleine rekeningen Amersfoort), ongenummerd (26 juni 1653). Om vraat te voorkomen, mochten de pachters op de Amersfoortse Berg geen konijnenbergen of -holen hebben binnen 100 roeden van aangrenzende particulier gebruikte landen. AE 1-314 (Request van de heer van Sijpesteijn), ongedateerd. <sup>61</sup> UA 233-232-26 (Resolutiën Staten van Utrecht), 30 maart 1653. <sup>62</sup> Gegevens over de weg zijn dan ook niet alleen te vinden in de archieven van de betrokken overheden, maar ook in een aantal huisarchieven en familiearchieven van eigenaren van vakken. Stukken afkomstig uit Amersfoort zijn in het huisarchief van Houdringe terechtgekomen; de eigenaar van Houdringe was ten tijde van de aanleg van de weg Marc Mamuchet, schout van Amersfoort. Dit laatste blijkt uit De Jong 1983, p. 20; Gewin 1916, p. 68. Het is mogelijk dat Mamuchet als vertegenwoordiger van de stad Amersfoort, die eigenaar was van een aantal vakken, is opgetreden. Verder is voor deze studie gebruikgemaakt van afschriften van stukken uit het huisarchief van Vollenhoven. De eigenaar van Vollenhoven, J. Wtenboogaert, staat vanaf 1655 vermeld als participant.

gehad over de aanplant van bomen. Parmentier was in 1653 klaar met het beplanten van zijn deel van de Amersfoortseweg.<sup>61</sup>

### Vergaderingen in Huis ter Heide

De Amersfoortseweg was een publiek-privaat project. De eigenaren van de vakken waren verplicht de weg aan te leggen en te onderhouden.<sup>62</sup> De weg werd in onderdelen uitgevoerd door de verschillende eigenaren; nergens blijkt dat zij een aannemer het werk voor gezamenlijke rekening lieten doen. Na de uitgifte van de grond trad de gewestelijke overheid alleen nog op als voorwaarden die waren verbonden aan de gronduitgifte niet werden nageleefd. De eigenaren van de grond kwamen op gezette tijden bijeen in de herberg Huis ter Heide. Tijdens een maaltijd werd gesproken over aanleg en onderhoud van de weg. De eigenaren besloten in 1653 op eigen houtje om een wagenspoor aan te leggen.<sup>63</sup>

In maart 1655 kwamen de deelnemers bijeen. Men had vastgesteld dat de weg in de winter en bij regenachtig weer niet berijdbaar was. Daarom werd aan de zuidzijde een sleuf gegraven. Het zand dat daaruit kwam, werd op het wegdek aangebracht, waarmee een "winterwech" zou ont-

staan. Deze zou drie roeden breed zijn en één voet hoger komen te liggen.<sup>64</sup> Op sommige plekken was de weg zelfs in de zomer niet bruikbaar. De eigenaren van "defectueuse" vakken werd opgedragen om in die orde te brengen. In augustus van hetzelfde jaar kwamen de participanten opnieuw bijeen om vast te stellen of de eigenaren zich hielden aan de gemaakte afspraken. Dat bleek niet het geval. De weg was langs de meeste vakken niet volgens afspraak aangelegd. Veel eigenaren kwamen niet opdagen. Zelfs de vakken van initiatiefnemer Amersfoort waren niet in orde. Men sprak af dat de weg vóór 1 oktober zou worden opgeleverd conform de eerdere afspraken. De beplanting, de aanmaak en afbakening van de vakken en de wallen moesten op 1 mei 1656 klaar zijn. Deze keer werden de nalatige eigenaren harder aangepakt: afgevaardigden van de eigenaren zouden de Staten verzoeken om het werk aan te besteden en te laten uitvoeren op kosten van de nalatigen. Daarboven zou als boete nog een derde deel van de aanneemsom in rekening worden gebracht.<sup>65</sup> Zo'n vaart zou het niet lopen. De nalatigen kregen alsnog de kans om hun belofte in te lossen.<sup>66</sup> In maart 1656 werd een bode naar de nalatige eigenaren gestuurd om het ultimatum kracht bij te zetten.<sup>67</sup> Veel heeft het niet gehol-

63 SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-07, onpagineerd (4 augustus 1653). De eigenaren spraken af dat zij het spoor binnen zes weken zouden aanleggen. Er werd tijdens de vergadering voor 116 gulden gegeven en gedronken; dit blijkt uit een aantekening onderaan het stuk. Kennelijk heeft een van de deelnemers zich opgeworpen als secretaris van het gezelschap. 64 Deze zou drie voet diep en een roede breed worden. SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-08-1, onpagineerd (24 maart 1655); HAV, acte 5 (24 maart 1655). Het archief bevat ook twee niet ondertekende kopieën van dezelfde datum. SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-08-2, onpagineerd (24 maart 1655); SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-08-3, onpagineerd (24 maart 1655). Deze waren kennelijk overgebleven nadat alle eigenaren een exemplaar

hadden ontvangen. 65 SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-09-1, onpagineerd (20 augustus 1655); HAV, acte 4 (20 augustus 1655). Er ontbrak van alles aan de vakken van de volgende eigenaren: Parmentier, Godin, Van Sandenburch, Schade, Van Linschoten, Constant, Nijenrode, Van Hoorn, Cock, Van Ommeren, Heuff en de stad Amersfoort. Het archief bevat een ongesigneerde kopie: SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-09-2, onpagineerd (20 augustus 1655). 66 SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-11, onpagineerd (29 november 1655); HAV, acte 6 (29 november 1655). De westelijke helft kreeg een voetpad aan de noordzijde, de oostelijke helft ("van de halve galg tot Amersfoort") aan de zuidzijde. 67 SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-12, onpagineerd (29 november 1655/22 maart 1656).

pen: vier jaar later waren nog steeds delen van de weg onbeplant.<sup>68</sup>

De datum waarop individuele eigenaren hun gedeelte klaar moesten hebben, schoof steeds op. De weg was nooit af: het verval trad in op het moment van oplevering van een deel van de weg. Op de droge heidegrond was het verval een snel voortgaand proces. Keer op keer moesten de Staten de eigenaren van de vakken eraan herinneren dat de weg volgens het 'project' van 1652 beplant moest worden en blijven. Meermalen werd gedreigd met het afnemen van vakken. Dit gebeurde in 1674, 1684, 1700, 1708 en 1733.<sup>69</sup> Blijkens een inventarisatie van wegen was de Amersfoortseweg in 1736 ook in de winter bruikbaar.<sup>70</sup> In 1773 was de weg opnieuw ernstig in verval geraakt.

Ook het gedrag van de voerlieden op de Amersfoortse weg was een bedreiging voor de beplanting. Het wagenveer van Utrecht naar Amersfoort reed minimaal eenmaal per dag, afhankelijk van de hoeveelheid vracht en het aantal reizigers.<sup>71</sup> Sommige koetsiers reden niet over de weg, maar door de aangeplante bomen. Die waren steviger dan de weg zelf, daarom was het aantrekkelijk om tussen de bomen te rijden.<sup>72</sup> De kennelijk nog jonge bomen waren daar in ieder geval niet tegen bestand. Daarom werd in 1686 door de Staten een verbod uitgevaardigd op het rijden door de aanplant, over de wallen of door de vakken. Ook op vraat door schapen, ossen of koei-

en werd een boete gesteld. Twee beheerders werden aangesteld om dit verbod te handhaven.<sup>73</sup>

### 'Wegh der weegen': het ontwerp van de Amersfoortseweg

De Amersfoortseweg was een revolutionair project. De weg leek in niets op enige bestaande weg in de provincie Utrecht of in de Republiek. De Amersfoortseweg was in de eerste plaats onvoorstelbaar breed, vele malen breder dan welke weg dan ook. De breedte van de weg werd door Constantijn Huygens benadrukt in een beschrijving op rijm van een tocht van Amersfoort naar Utrecht. Hij sprak van "d'allerbreedste Straet van d'allerbreedste Straten".<sup>74</sup>

Tot de komst van autosnelwegen in de twintigste eeuw zijn in Nederland geen wegen van deze breedte aangelegd. De breedte bedroeg zestien roeden, meer dan zestig meter. De breedste wegen in het gewest Utrecht waren in de zeventiende eeuw de heerwegen. Die hoefden volgens het reglement niet breder te zijn dan nodig was om twee wagens elkaar te laten passeren. Ook verder werden aan wegen niet meer dan primaire praktische eisen gesteld.<sup>75</sup>

Het ontwerp van de Amersfoortseweg kwam voort uit het klassieke ideaal van een weg.<sup>76</sup> In de Renaissance trachtte men de essentie van de klassieke architectuur, stadsaanleg en landinrichting te doen herleven door de studie van aanvankelijk

68 HAV, acte 7 (7 oktober 1660). 69 UA 233-232-41 (Resolutiën Staten van Utrecht), 28 augustus 1684. Blijkens dit stuk was tien jaar eerder was ook een verordening uitgevaardigd over het beplanten van de weg. Zie ook SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houtringe) 647-11-14, ongepagineerd (4 september 1684). UA 233-232-49 (Resolutiën Staten van Utrecht), fol. 207, 2 oktober 1700. SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houtringe) 647-11-15, ongepagineerd (19 januari 1708); UA 233-232-79 (Resolutiën Staten van Utrecht), fol. 397-398v0, 25 november 1733. 70 Horsten 2005, p. 44. 71 AE 1-2214 (Stukken betreffende de wagensdiensten Amersfoort-Utrecht), no. 768 (19 januari 1653). 72 Het gedrag van de koetsiers was

overigens ook vaak slecht. Niets sprak vanzelf; alles moest in voorschriften worden vastgelegd. De koetsiers op het wagenveer werden gelast om hun wagens niet met waterverf, maar met olieverf te schilderen, maar we mogen aannemen omdat de passagiers na afloop van de rit soms een andere kleur hadden. AE 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 221v0 (16 september 1650). 73 Dit waren Teunis Willemsz. en Dirck Jansz. UA 233-232-42 (Resolutiën Staten van Utrecht), fol. 100v0-101, 5 mei 1686. 74 Deze reis begon bij Nimmerdor en Doolomburg, de beide landgoederen van Everard Meyster ten zuidoosten van Amersfoort en ging via De Bilt naar Utrecht. Worp 1897, pp. 289-291.

vooral literaire en later ook archeologische bronnen. Dit ideaal werd in tekst en beeld weergegeven in Italiaanse tractaten, was vervolgens omgewerkt naar de Nederlandse situatie, aangepast aan eigentijdse eisen en via allerlei boeken en boekjes doorgedrongen tot de haarvaten van het intellectuele leven.<sup>77</sup> Er bestond een grote kring van bestuurders, rijke opdrachtgevers en ontwerpers, waarvan de leden elkaar op de hoogte brachten van de inhoud van de tractaten.

Over de verhouding tussen de architectuurtheorie en het ontwerp van wegen bestaat geen literatuur. Maar wie de weg vergelijkt met de eisen die in de tractaten zijn gegeven, kan niet anders dan concluderen dat de ontwerper van de weg zeer goed op de hoogte was van de contemporaine architectuurtheorie.

De aanbevelingen uit de tractaten, die hieronder worden uiteengezet, lijken vanuit onze optiek voor de hand te liggen. In de zeventiende eeuw was dat zeker niet het geval, gezien de staat van de meeste wegen in de provincie. Wegtracés lagen in het veen op de middeleeuwse dijkensystemen; in hoger gelegen, geaccidenteerde delen van het land volgden ze de hoogtelijnen. Een rechte weg was vrijwel nergens te vinden. De Amersfoortseweg leek in niets op al zijn voorgangers.

### Het klassieke ideaal: wegenaanleg volgens Alberti, Palladio en Scamozzi

De tractaten bevatten niet alleen aanbevelingen over gebouwen, maar ook over de aanleg van

wegen. Hiervoor hadden nog bestaande onderdelen van het Romeinse wegennet model gestaan. Naarmate de tijd vorderde, werden in tractaten meer eisen gesteld aan het ontwerp van wegen. Leon Battista Alberti wijdde er in 1450 in *De re aedificatoria* slechts een kleine passage aan. Wegen, vooral militaire wegen, moesten volgens Alberti breed zijn en recht. Als er bochten in zaten moest dat worden opgevangen door de weg nog breder te maken. Verder moest een weg ruim en open zijn, zodat goed zicht in alle richtingen mogelijk was. Deze eis van overzichtelijkheid werd gesteld om overvallers geen kans te geven.<sup>78</sup> Dit was op de Heuvelrug zeker een punt van zorg: het gebied was notoir onveilig voor reizigers.

Latere tractaten van Andrea Palladio uit 1550 en Vincenzo Scamozzi uit 1615 waren veel uitgebreider. Een weg moest volgens Palladio's *Quattro Libri dell'Architettura* voldoen aan de volgende vijf kwalificaties: kort, comfortabel, veilig, gemakkelijk en mooi. Aan de eerste twee eisen werd voldaan door een weg egaal en in een rechte lijn aan te leggen en door een zekere breedte, zodat wagens en vee elkaar zonder hinder konden passeren. Bochtige wegen moesten (nog) breder zijn dan rechte, om ze enigszins bruikbaar te maken. Veilig werd een weg door overzicht te bieden over de omgeving, zodat overvallers de reizigers niet ongemerkt konden benaderen. Aan de twee laatste eisen werd volgens Palladio automatisch voldaan als de weg kort, comfortabel en veilig was volgens het genoemde recept: schoonheid kwam voort uit functionaliteit en gebruiksgemak.

75 Zo mocht niemand in of langs de wegen graven, maaien of plaggen afsteken, bomen moesten zodanig gesnoeid worden dat beladen wagens er zonder problemen langs konden. Mesthopen, omgehakte bomen en kadavers mochten niet op de weg worden gelegd, etc. UA 233-354-8 (Plakkaatboek van de Staten van Utrecht), fol. 132-137 (7 mei 1662), *Ordonnantie op het schouwen van de heerwegen, dijcken, straten in den Gestichte ende Lande van Utrecht*. De breedte van ongeveer twee roeden (ca. 7,5

meter) was in de meeste delen van de Republiek gebruikelijk. Andere wegen waren smaller. Horsten 2005, p. 37. 76 Zie voor een inleidend essay en een overzicht van tractaten Biermann et al. 2003. In de meeste tractaten komen ook vesting- en waterbouwkundige onderwerpen aan de orde. 77 Er bestond een levendige traditie van Nederlandstalige tractaten, maar ook de Italiaanse en Latijnse tractaten vonden hun weg in de Republiek. Boersma 1995, p. 31-32. 78 Alberti 1988, p. 105-107.



Volgens *L'idea della Architettura Universale* van Vincenzo Scamozzi dienden wegen niet alleen ter ontsluiting, maar ook ter verfraaiing van het landschap. "Pracht en gemak" waren zijn belangrijkste uitgangspunten voor de aanleg van wegen.<sup>79</sup> Hierom moesten wegen recht, breed, vlak, goed begaanbaar, en goed onderhouden zijn. Boombeplanting was een belangrijke voorwaarde. Het liefst moeten dubbele of vierdubbele bomenrijen aan beide zijden van de weg worden ingeplant. De ligging van een weg moest zodanig zijn, dat een weids, ononderbroken zicht naar alle kanten ontstond. Wegen moesten dan ook liefst hoger liggen dan het omringende land. Een extra mogelijkheid was de aanleg van aparte banen voor koetsen, paarden en voetgangers, die door bomenrijen worden gescheiden. In dit licht mag het idee worden gezien om de Amersfoortseweg in het midden te beplanten met drie rijen abelen. Boombeplanting zorgde in Scamozzi's visie niet alleen voor een aangename en schaduwrijke omgeving, maar kon ook flinke inkomsten uit hout genereren. Bij de beplanting van wegen werd in Amersfoort geprobeerd om deze opbrengsten in te zetten als middel om particulieren te bewegen om wegen op eigen kosten te beplanten.<sup>80</sup>

In de tractaten kwam ook de relatie tussen landgoedontwikkeling en infrastructuur aan de orde. Deze was zeer relevant voor de Republiek, waar de economische groei leidde tot de bouw van veel buitenhuizen. Naast de riskante buitenlandse handel was het bezit van huizen en land waaruit een agrarische productie voortkwam een veilige manier om geld te beleggen. De sterk toenemende drukte en de stank waren goede redenen om de steden te verlaten, vooral in de zomer. Vanaf de vroege zeventiende eeuw lieten stedelin-

gen buitenplaatsen aanleggen in het Sticht. Deze ontwikkeling begon langs de Vecht en verplaatste zich geleidelijk verder oostwaarts in de richting van Eemland en de Utrechtse Heuvelrug.<sup>81</sup>

Palladio ging uitgebreid in op het verschijnsel van de villa of buitenplaats als een in essentie stedelijk fenomeen. Het bezit van een buitenplaats gaf de stedeling de gelegenheid zich bezig te houden met de landbouw, met wandelen en paardrijden, met contemplatie en de studie van de letteren. Dit was niet alleen zo in Palladio's eigen tijd, ook de "antient sages", de wijzen uit de oudheid, zochten het platteland op om de drukte van de stad te ontvluchten.<sup>82</sup> De ontwikkeling van villa's was al in de Romeinse Oudheid in hoge mate gebonden aan de steden en de aanwezige infrastructuur. Bereikbaarheid was een vereiste, in de eerste plaats omdat landgoederen een woonfunctie hadden voor rijke stedelingen, maar ook omdat een villa de kern vormde van een (groot) agrarisch bedrijf, dat producten leverde waarvan de afzetmarkt in de steden lag.<sup>83</sup>

Palladio noemt een goede verbinding met de stad dan ook als doorslaggevend argument bij de keuze van een locatie. De beste verbinding werd gevormd door een rivier. Dit gold evenzeer voor de Republiek, waar de omstandigheden voor wegeaanleg en -onderhoud moeilijk waren; we kunnen zonder meer stellen dat de villa-ontwikkelingen langs de Vecht, de Oude Rijn of in 's Graveland om die reden eerder ontwikkeld zijn en ook op de lange termijn veel succesvoller zijn geweest dan de Amersfoortseweg.

### Het tracé van de Amersfoortseweg

Ook bij de tracékeuze van de weg werden de tractaten gevolgd. Een belangrijk aspect was de lig-

79 Scamozzi 2003, p. 210-215. Dit tractaat, oorspronkelijk uitgegeven in 1615 in Venetië, werd via de graveur en prentverkoper Justus Sadeler, die de gehele oplage na Scamozzi's dood opkocht, op grote schaal verspreid in de

Republiek. 80 AE 1-25 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 688 (25 oktober 1647). 81 Kolman 1996, p. 15 ff. Zeilmaker 2004. 82 Palladio 1965, tweede boek p. 46-47. 83 Laurence 1999, p. 103 e.v.

ging van de weg ten opzichte van de hoogten in het terrein. Boven op de Amersfoortse Berg bevond zich een kunstmatige, afgeplatte heuvel, waar de Amersfoortse galg stond. Een galg bevond zich altijd op een punt in het landschap waar hij van veraf te zien was. Zo'n locatie werd gekozen om opvoedkundige redenen, namelijk om duidelijk te maken hoe schout en schepenen van (in dit geval) Amersfoort omgingen met zware criminelen.<sup>84</sup> Die werden, na hun terechtstelling in de stad, achter een paard of wagen naar de galg gesleept en daar opgehangen en aan de ratten en kraaien gevoerd. Ze dienden als voorbeeld, "ten spiegel, en ten thoon der boose snoodigheen".<sup>85</sup>

Amersfoort beschikte, net als andere wat grotere steden, over een stenen galg van een vast type: een ronde of driehoekige stenen kuip met drie stenen zuilen, die door ijzeren stangen met elkaar waren verbonden. Het planten van bomen op galgenheuvels was over het algemeen verboden om de zichtbaarheid te garanderen en de afschrikwekkende werking niet te hinderen.<sup>86</sup>

De Amersfoortseweg liep vanaf de Berg eerst vrij steil, dan geleidelijk naar beneden, waarbij tussengelegen hoogten werden vermeden. Op de hoogtekaart is te zien dat de weg vanaf de Amersfoortse Berg precies tussen twee stuwwallen door naar lager gelegen gebied loopt. Het laagste punt lag in het gebied rond Vollenhoven. Vanaf de Berg had men overzicht over een groot deel van de weg. Dit overzicht en het ontbreken van reliëf in de weg waren eisen die gesteld werden door de tractaten. Everard Meyster, die als amateur-ontwerper, opdrachtgever van diverse bouwprojecten en 'buurman' van Van Campen goed op de hoogte was van de architectuurtheorie, noemde de afwezigheid van hoogteverschillen in de weg als een van de kwaliteiten: "Hoe heere-lijck verschiet/ Geen Heuvel in dees' Laen/ Soo verr'als 't ooghe ziet".<sup>87</sup> Het feit dat Meyster dit als kwaliteit van de weg noemt, wijst erop dat Van

Campen dit een belangrijk aspect vond.

De weg is (letterlijk) ontworpen vanuit een Amersfoorts standpunt. Dat ligt voor de hand: de weg was een Amersfoorts project en dat is goed terug te zien in het tracé. De tracékeuze heeft ertoe geleid dat de weg niet aansloot op de Biltse Steenstraat. Dit had vanuit infrastructureel oogpunt voor de hand gelegen.

Een tweede verklaring voor het ontbreken van een directe verbinding met de Steenstraat zou kunnen liggen in ook de aanwezigheid van de hofsteden 'De Klomp' en 'Den Eyck' eigendom van Parmentier en Godin, de twee meest invloedrijke grondbezitters in het gebied, aan het einde van de weg.

### **Paradijs uit wildernis: de betrokkenheid van Jacob van Campen**

Wie de Amersfoortseweg vergelijkt met de ideeën zoals die in de tractaten zijn weergegeven, en vervolgens op zoek gaat naar degene die deze tractaten goed kende én als adviseur op het gebied van architectuur en publieke werken voor de stad Amersfoort actief was, komt uit bij Jacob van Campen. Het verband tussen zijn architectonische ontwerpen en de tractaten is onomstreden. Het ligt voor de hand om aan te nemen dat Van Campen zijn kennis uit de tractaten ook op het gebied van de wegenbouw heeft toegepast, net als in de architectuur in een vorm toegesneden op de Nederlandse situatie.

Van Campen was als geen ander bekend met de problematiek van grote bouwprojecten en openbare werken. Hij was in Amersfoort adviseur bij de bestrating en het onderhoud van twee steegen in de stad, de bouw van een brug over het Spui en de herbouw van de toren van de Onze-

<sup>84</sup> Hovy 1975, p. 56-57. <sup>85</sup> Meyster 1655, p. 62. <sup>86</sup> Zie over de rol van de galgenheuvel in de Nederlandse rechtspraak Jelgersma 1978. <sup>87</sup> Meyster 1655, p. 11.

Lieve-Vrouwekerk.<sup>88</sup> Zijn hand wordt wel herkend in het ontwerp van de voorpoort van de Koppelpoort.<sup>89</sup> Van Campen heeft ongetwijfeld de hand gehad in de aanpak van de wegenstructuur rond Amersfoort. Op zijn landgoed Randenbroek liet hij een tweetal brede, lijnrechte, beplante lanen aanleggen. (Afb. VII en VIII)

De betrokkenheid van Van Campen bij de aanleg van de Amersfoortseweg wordt onmiskenbaar aangetoond in een toneelstuk van Everard Meyster, bijna-buurman, vriend, geloofsgenoot en bewonderaar van Van Campen.<sup>90</sup> Zijn *Goden Land-Spel*, dat hij schreef naar aanleiding van de bouw van het Amsterdamse stadhuis en de daarop volgende conflicten bevat de volgende passage over Van Campen: "Sijn kunst moet eeuwigh flick'ren/ Waer sijn Palleysen blick'ren./ Dat noyt sijnn' naem vergaet/ Soo lang als Rambroeck staet;/ Rambroek! uyt hem gebooren,/ Wat was het doch te vooren?/ Hoe weynigh en hoe niet,/ By dat men 't nu wel siet./ En wat den wegh der weeghen?/ Hier door dees' hey geleegen?"<sup>91</sup>

Jacob van Campen wordt in het toneelstuk nadrukkelijk niet alleen als architect opgevoerd, maar als de initiator en ontwerper van grote landinrichtingsprojecten rond Amersfoort: "Nu maelt

men de gedaent', en weezen van dien Heer;/ Die zulk een Paradijs, schier soeter, en veel meer,/ Als oyt de Werelt zagh, door zijnn' vernuftigheden,/ Uyt wildernis, vermogt te vinden en te smeden". De omgeving van Amersfoort, met de Berg, de landgoederen, maar vooral de weg, nemen een prominente plek in. Het landschap is eerder thema dan decor in Meysters toneelstuk. In Meysters visie was de Amersfoortseweg het landschappelijk equivalent van het Amsterdamse stadhuis.

### Wegenaanleg als uiting van wijs bestuur: de Utrechtse Via Appia

Meyster vergeleek de Amersfoortseweg met de bekendste Romeinse weg, de Via Appia: "Wat wil dit worden voor een steeg! Een steeg der steegen/ Een wegh van *Appius*, jae meer, een wegh der weeghen".<sup>92</sup> Die vergelijking lijkt een gemeenplaats, maar is geenszins toevallig gekozen: met de aanleg van de Amersfoortseweg trachtte men het landschap niet alleen te ontsluiten, maar ook een nieuw aanzien te geven naar klassiek voorbeeld. Wegenbouw werd al in de Oudheid gezien als meer dan een de aanleg van een verbinding tussen twee plekken. Het was onderdeel van een politiek

88 A E 1-26 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 230 (4 november 1650). Bok 1995, p. 50-51; Van Hoorn 1991, p. 28-39. 89 Hovens 2004, p. 33-36, 118. 90 Hamer 1987. 91 Meyster 1655, p. 15. Het landgoed Randenbroek ("Rambroeck") was door vererving in handen van Van Campen gekomen. In 1629 leed het grote schade door de oorlogshandelingen. Van Campen herstelde de schade, bouwde een nieuw huis, vergrootte het landgoed door grond aan te kopen en legde verschillende wegen aan. In het eerste bedrijf wordt de Amersfoortseweg al aangeduid als de "wegh der weeghen". Deze passage staat niet in de hoofdttekst, maar in de reizang tussen het eerste en het tweede bedrijf. Van Campen is door Marten Jan Bok eerder met enige aarzeling aangewezen als 'auctor intellectualis' van de Amersfoortseweg op basis van het feit dat de weg een prominente plek inneemt in het stuk. De genoemde passage zit echter niet in de hoofdttekst, maar in de eerste "rey" (reizang). Van Campens naam komt niet voor in rekeningen van de stad die met de weg te

maken hebben; in de literatuur wordt nergens gewag gemaakt van betalingen. Waarschijnlijk moeten we de bemoeienissen van de steenrijke Van Campen zien als uiting van betrokkenheid bij de stad en zijn omgeving, waarbij hij als grootgrondbezitter vanzelfsprekend goede relaties met het lokale bestuur onderhield. Van Campen heeft het concept van de weg bedacht; het tekenwerk en het uitzetten in het terrein is door Gerrit Cock gedaan, zoals een ontwerper tegenwoordig ook tekenaars en *visualizers* in dienst heeft. 92 Meyster 1655, p. 11. Meyster noemt ook de "Elyseeesche velden". Die konden in zijn ogen niet tippen aan de Amersfoortseweg. Hij kan hiermee niet de Parijse Champs-Elysées hebben bedoeld. Die worden in de literatuur gedateerd in 1668, als ontwerp van Le Nôtre. De nieuwe avenue lag op dat moment nog buiten de stad, in het verlengde van de middenas van de Tuileries en doorsneed de Faubourg St.-Honoré. Zie: Nagle 1989; Sutcliffe 1996, p. 29-30.

die gericht was op beheersing van een territoir. De aanleg van een weg was daarmee een politieke daad. In de Romeinse tijd was wegaanleg onderdeel van een beleid om een territorium af te bakenen, zoals Augustus uitging van "tota Italia" en Trajanus van "Italia restituta", het herstelde Italië. De aanleg van wegen duidde op leiderschap. De initiatiefnemer was niet alleen de patroon van degenen die het werk uitvoerden, maar ook van de reizigers en van de gemeenschappen die aan de nieuwe weg kwamen te liggen.<sup>93</sup> Ook Constantijn Huygens legde een verband tussen leiderschap, goed bestuur en wegenbouw.<sup>94</sup>

De Amersfoortseweg werd door Everard Meyster in dergelijke termen opgevat. Everard Meyster beschreef niet alleen de weg, maar wijdt daarna nog bladzijdenlang uit over de initiatiefnemers, "die drongen/ Ten oirbaer van 't gemeen, (als Mannen, daer een staet/ Op rusten magh,) dees' wegh meest door, die soo recht gaet/ Tot twee beroemde steen".<sup>95</sup> De Staten van Utrecht en het stadsbestuur van Amersfoort werden omstandig geprezen als opdrachtgevers van de weg. De mannen die de vakken in bezit kregen, vormden samen het bestuur van de steden Utrecht en Amersfoort en van het gewest Utrecht. Maar ze waren niet alleen collega's. Vrijwel alle betrokkenen waren door huwelijken familie van elkaar. De Amersfoortseweg was een gezamenlijke onderneming van een aantal grondbezitters, die ook de bestuurlijke elite vormden. Zij deelden eenzelfde esthetiek; Jacob van Campen was als een van de weinigen in de Republiek in staat om die om te zetten in ontwerpen. Een aantal aspecten kwam samen in het project, waarmee dat in Meysters ogen een icoon van goed bestuur werd. De verfraaiing van het landschap

ging hand in hand met de economische ontwikkeling van het gebied en de verbetering van de verbinding tussen Utrecht en Amersfoort.

### **"Heeren Participanten": eigendom en bebouwing van de Amersfoortseweg**

Langs de weg werden kavels uitgegeven met een breedte van honderd en een diepte van vijftig voet (376 × 188 meter). Een 'vak' besloeg twee van dergelijke tegenover elkaar gelegen kavels. De diepte was hiermee verdubbeld ten opzichte van het eerste conceptplan. De grond zou in volle en vrije eigendom overgaan; de eigenaar had de verplichting zijn vak langs de sorties te bewallen en beplanten. Indien iemand een huis op zijn vak zou bouwen en dat zou gaan bewonen, mocht hij aan de achterzijde vijftig roeden toevoegen, zodat een vierkante kavel van honderd bij honderd roeden zou ontstaan. Hierbij werd als voorwaarde gesteld dat de sorties ook over een lengte van honderd roeden moesten worden beplant.

De eigendomssituatie op de heide was kennelijk nogal onoverzichtelijk voor de Gedeputeerden; daarom werd een clause opgenomen dat grond die al in particulier eigendom was, geen deel zou uitmaken van de vakken. Een aantal eigenaren kreeg verdubbeling van de vakken. De eerste die kavels van honderd roeden diep in bezit had was Anthonie Parmentier, heer van Heeswijk.<sup>96</sup> Volgens de kaart van De Roij had hij een huis gebouwd op zijn vak. In 1655 vroegen de eigenaren van de vijf vakken, gerekend vanaf Huis ter Heide in oostelijke richting, of zij verdubbeling van de vakken konden krijgen, ook al hadden ze geen huis op hun vak gebouwd. Als reden werd aangevoerd dat het cultiveren van de grond strek-

<sup>93</sup> Laurence 1999, p. 39 e.v. <sup>94</sup> Huygens 2004. Huygens was zelf initiatiefnemer van de aanleg van de 'Zee-Straat' tussen Den Haag en Scheveningen. Deze werd in navolging van de Amersfoortseweg geconcipeerd in 1653.

<sup>95</sup> Meyster 1655, p. 11. <sup>96</sup> Dat blijkt uit UA 233-264-58 (Resoluties Gedeputeerde Staten), 10 augustus 1653; HAV, acte 3 (10 augustus 1653).

te tot groot voordeel van de provincie. De Staten gingen mee in deze redenering en gunden de eigenaren nog vijftig roeden extra, op voorwaarde dat die te zijner tijd net als de rest van de vakken werden bewald.<sup>97</sup>

De eerste twaalf vakken vanaf Amersfoort werden verdeeld onder de burgers van die stad, of meer specifiek gezegd: onder het stadsbestuur en daaraan gelieerde figuren. De vakverdeling van Amersfoort werd vastgesteld op 20 december 1652, drie dagen nadat Gedeputeerde Staten de vakverdeling voor het Utrechtse deel hadden vastgesteld. De eigenaren legden zich vast op het egaliseren en beplanten van de weg voor hun vak. Van de twaalf Amersfoortse vakken bleven er uiteindelijk vijf in eigendom van de stad: ook de initiatiefnemer zelf was niet in staat om voldoende investeerders te vinden.<sup>98</sup> De overige vakken werden verdeeld door het Utrechtse stadsbestuur.<sup>99</sup>

De eigendomssituatie uit de zeventiende eeuw zag er als volgt uit. Vanaf Amersfoort waren de vakken verdeeld zoals oorspronkelijk vastgesteld: een vak bestond uit twee percelen van honderd roeden breed en vijftig roeden diep, aan weerszijden van de weg. De vakken werden van elkaar gescheiden door sorties. De vakken zijn vanaf Amersfoort nog altijd goed zichtbaar in het landschap en op de hoogtekaart. Vanaf vak 19 lagen de vakken niet aan weerszijden van de weg, maar hadden vier eigenaren elk twee percelen aan een zijde. Deze percelen waren dus 200 roeden breed langs één kant van de weg. De rest van de vakken was in het bezit van Godin aan de noordkant en Parmentier aan de zuidkant. Deze twee grootgrondbezitters hadden geen belang bij de aanleg van erfscheidingen aan de zij- en achterzij-

den van hun grond. Op hun grond begint de structuur te vervagen. De vakkenstructuur zoals die nog te zien is op de hoogtekaart, weerspiegelt de zeventiende-eeuwse eigendomsverhoudingen.

### Belastingparadijs Amersfoortseweg

Investerings in infrastructuur of in het cultiveren of droogleggen van land kostten de initiatiefnemers veel geld. Als het bestuur dat werkzaam achtte werd het investeringsklimaat aangepast. Vrijstelling van belastingen was hierin een belangrijk middel. Ook bij droogmakerijen werden investeerders met gunstige voorwaarden over de streep getrokken. De aanleg van de Amersfoortseweg is hiermee vergelijkbaar: ook deze transformatie van het landschap was een risicodragende investering voor de deelnemers. Vrijstelling van lasten moet worden gezien als investeringspremie: wie geld wilde steken in technisch en commercieel risicovolle projecten werd daarvoor beloond, als daarmee ook het algemeen belang werd gediend.

Dat gold ook voor de nieuwe eigenaren van de vakken langs de Amersfoortseweg. In het onherbergzame gebied kon het land alleen door grote investeringen productief worden gemaakt. Om mensen naar het gebied te trekken, werd een zeer gunstig belastingklimaat geschapen. De eigenaren van de vakken werden vrijgesteld van alle lasten op grond, huizen en bewoners. Over de grond werden geen tienden geheven. Deze bepalingen golden voor de eerste vijftig jaar.<sup>100</sup>

Maar al dertien jaar later, in 1666, verzochten de bewoners van de Amersfoortseweg om verlening van de belastingvrijdom. Als reden werd aangevoerd dat meer dan de helft van de belastingvrije periode inmiddels verstreken was. De mees-

97 SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-10, onpagineerd (9 november 1655). Het rekest werd opgesteld door Jasper Schade, blijkens een aantekening op de achterzijde. 98 AE 1-27 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 213vo-214 (20 december 1652). 99 In de

oudst bekende versie van de vakverdeling worden alle vakken behalve dat van Splinter toegewezen aan "burgemeester Wijck cum suis". Zie AE 1-27 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 217-224vo (27 december 1652).

te vakken waren nog leeg; de huizen die er stonden waren pas gebouwd. Het viel de bewoners niet mee om hun verplichtingen na te komen, en daarom vroegen ze een verlenging van de belastingvrijdom met nog 28 of 29 jaar. Dit verzoek werd ingewilligd.<sup>101</sup> In 1686 werd opnieuw voor 25 jaar vrijstelling verleend. Toen die termijn in 1707 bijna afliep, volgde opnieuw een verzoek om verlenging, ditmaal tot 1750. De Staten kwamen hierin tegemoet, omdat de grond langs de weg niet veel waard was.<sup>102</sup> De kosten van het onderhoud van de weg en de beplanting waren zo hoog, dat een kavel op de vrije markt nauwelijks verkoopbaar zou zijn.<sup>103</sup> Als voorwaarde werd gesteld dat de bomenrijen moesten worden hersteld.<sup>104</sup> Er verscheen een plakkaat van de Staten, waarin hiertoe werd opgeroepen, opnieuw op straffe van inlevering van de grond.<sup>105</sup> Deze gang van zaken herhaalde zich opnieuw na 25 jaar, met dit verschil dat nu extra argumenten werden aangevoerd: een aantal arbeiders verdiende een inkomen met het werk aan de weg en grote delen

van de grond waren nog steeds niet in cultuur gebracht. Als er belasting moest worden betaald, zou dit waarschijnlijk ook niet gebeuren. Ter ondersteuning van de aanvraag werd een rampenscenario voor het gebied geschetst: als er geen voortzetting van vrijstelling kwam zou "dat district van menschen verlaeten, ende weeder tot sijn natuurlijke staet in heijde [...] gebragt worden". Werd het verzoek ingewilligd, dan waren de eigenaren bereid tot verdere investeringen in het gebied, "tot cieraed van de Provincie".<sup>106</sup> Ook nu werd vrijstelling verleend op voorwaarde dat "onbeplante ende defectueuse vakken" tijdens het eerste plantseizoen werden hersteld.<sup>107</sup> Het steeds opnieuw verlengen van de vrijstelling is een indicatie voor de mislukking van het project. Er viel niets te verdienen op de hei, waarmee ook de verfraaiing van het landschap in het water viel.

### Het Huis ter Heide

De enige die flink aan het project moet hebben verdiend was Jacob Splinter (1593-1678). Hij kreeg

<sup>100</sup> Hiermee werden de volgende provinciale belastingen bedoeld. Het *morgengeld* was een belasting op de grond die in de provincie Utrecht uiteenviel in de *reële lasten* voor de eigenaar en de *personële lasten* voor de gebruiker. Per morgen bedroeg de belasting een gulden en vijftien stuivers. Verder werd *huiscgeld* geïnd, dat varieerde al naar gelang de grootte en het type huis. De *tienden* vormden een belasting op de jaarlijkse opbrengst, die aanvankelijk tien procent bedroeg en na 1628 2/7 van de opbrengst. Verder werd nog *oudschildgeld* geïnd; de grondslag voor deze belasting was al in de zeventiende eeuw duister. Sickenga 1864, p. 337-339. In 1653 besloten Gedeputeerde Staten dat volledige vrijstelling van de bewoners van de Amersfoortseweg gezien de beperkte gewestelijke middelen niet verantwoord was. Daarom werd wel impost op brandewijn en andere sterke drank geheven. UA 233-264-58 (Resoluties Gedeputeerde Staten), 11 januari 1653. Het ging om een nadere interpretatie van het vastgestelde 'project'. Zie ook SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdering) 647-11-05, ongepagineerd (11 januari 1653). De tiendvrijheid werd op 26 juli 1664 voor eeuwig verlengd. UA 233-264-57 (Resoluties Gedeputeerde Staten), 12 augustus 1652. De beslissing van de Staten tot verle-

ning van eeuwige vrijheid van tienden staat in een ander handschrift op het stuk geschreven. Zie ook SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdering) 647-11-13, ongepagineerd (26 juli 1663). In 1661 werd door de bewoners opnieuw gevraagd om verlenging van de belastingvrijstelling. UA 1055-12 (Losse stukken, behorende tot het archief van de Staten, 1654-1675), ongenummerd, in of na 1661. <sup>101</sup> UA 233-232-32, (Resolutiën Staten van Utrecht), 4 juli 1666. <sup>102</sup> UA 233-232-55 (Resolutiën Staten van Utrecht), fol. 311-311vo, 31 december 1707. <sup>103</sup> De vakken waren overigens zeker niet waardeloos; in 1662 verkocht de Heer van Linschoten zijn vak aan Anthonie de Goijer. Het bracht 550 gulden op. UA 84-528 (Archief Huis Linschoten), koopcontract d.d. 1663. <sup>104</sup> UA 233-232-56 (Resolutiën Staten van Utrecht), fol. 20-21, 19 januari 1708. <sup>105</sup> Het gedrukte stuk bevindt zich in de Staten-resoluties. UA 233-232-56 (Resolutiën Staten van Utrecht), *Insertio ii*, ingebonden tussen fol. 20 en 21, 19 januari 1708. <sup>106</sup> UA 233-232-79 (Resolutiën Staten van Utrecht), fol. 397-398vo, 25 november 1733. <sup>107</sup> UA 233-232-80 (Resolutiën Staten van Utrecht), fol. 38vo-40, 13 januari 1734.

het exclusieve recht om te tappen langs de weg.<sup>108</sup> Splinter was bouwheer en uitbater van de herberg "Huys ter Heyde".<sup>109</sup>

Jacob Splinter was herbergier, maar evenmin als de andere deelnemers aan het project was hij kleine zelfstandige. Hij maakte deel uit van een oud Utrechts geslacht dat al sinds de zestiende eeuw een rol speelde in het stadsbestuur. Zelf was hij sinds 1627 lid van de vroedschap en gedurende vele jaren schepen en kameraar. Hij was daarnaast bezitter van een brouwerij in Utrecht en een herberg, gelegen onder Lage Weide. Zijn vrouw Emmerentia van Helsdingen was dochter van een brouwer. Haar zus was getrouwd met Johannes Heurnius, die als rentmeester van de domeinen namens de Staten betrokken was bij de aanleg van de weg.<sup>110</sup> Met deze familierelatie en het lidmaatschap van de vroedschap is waarschijnlijk de verklaring gegeven voor zijn deelname op zeer gunstige voorwaarden. Splinter zal de nieuw te bouwen herberg hebben gezien als onderdeel van zijn bedrijfsstrategie. Hij heeft als ondernemer zijn

kans gezien en zich als eerste een plek te verwerken aan de Amersfoortseweg. De voorwaarden die in het 'project' werden opgenomen maakten de herberg op voorhand tot een commercieel succes.

### De bebouwing van de Amersfoortseweg

Jaspar Schade, geëligeerde Raad van de stad Utrecht, gaf het goede voorbeeld door als eerste een huis te bouwen aan de Amersfoortseweg.<sup>111</sup> Dit huis, Zandbergen, is toegeschreven aan Jacob van Campen. Wanneer het precies gebouwd is, wordt nergens vermeld.<sup>112</sup> Niet veel deelnemers zouden hem volgen: tegen het einde van de zeventiende eeuw stonden langs de weg zeven huizen, als we de kaart van De Roij mogen geloven.<sup>113</sup> Al deze huizen bevonden zich rond het midden van de weg, de meeste onder het gerecht Soest.

Maar de neergang was eigenlijk al begonnen voordat enig huis was gebouwd. Al in 1653 trok de belangrijkste 'externe' investeerder, Guillelmo Bartolotti, zich terug uit het project.<sup>114</sup> Hij was al

**108** Het bestaande Panhuis hield zijn vergunning. Het Panhuis op de hoek van de Panweg was de enige bestaande herberg in de wijde omtrek. Gewin 1916, p. 67-68. Jacob Splinter was de eerst genoemde eigenaar van een van de Utrechtse vakken; hij wordt als enige met name genoemd in de eerste versie van de vakverdeling. **109** Hij zou aanvankelijk eigenaar worden van vak 13. **AE** 1-27 (Resoluties vroedschap Amersfoort), fol. 217-224<sup>vo</sup> (27 december 1652). In een tweede versie van de lijst van eigenaren staat zijn naam bij vak 15, in wat later Soesterberg is gaan heten, later bij de vakken 20 en 21 aan de noordzijde. **SAVV** (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-06, onpagineerd (20 maart/7 mei 1653). In alle literatuur staat dat Splinter zijn perceel in 1653 heeft geruild met Bartolotti tegen de vakken 20 en 21, aan de zuidkant van de weg onder de jurisdictie van Zeist. Dit is niet juist; Bartolotti trok zich terug. Vak 15 ging in een later stadium over in handen van Everard van Weede van Dijkveld, maar het recht een tapperij te exploiteren bleef in handen van Splinter. **SAVV** (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-06, onpagineerd (20 maart/7 mei 1653). Zie over de geschiedenis van de herberg ook: Galis 1971. **110** Malherbe 1996, kol. 60-62. **III** UA 233-231-26 (Resolutiën Staten van Utrecht), fol. 107<sup>vo</sup>-108.

**112** Damsté geeft geen datering. Damsté 1985, p. 31-34. Van Groningen dateert het huis "omstreeks 1653". Van Groningen 1999, p. 101. **113** Op de kaart worden de volgende huizen genoemd: "Den Heer Schade", "Graeff van der Nath", "de Heer van Heeswijck", "Den Heer van Dijkvelts Huys", "Onder Water" en "Weerdenborgh". Het is niet gezegd dat het hier gaat om fraaie buitens. Rondom de huizen van Parmentier en Van Weede van Dijkveld staat een boomsingel of tuinaanleg aangegeven. De overige huizen zijn kleiner weergegeven. **114** **SAVV** (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-06, onpagineerd (20 maart/7 mei 1653); **HAV**, acte 1c (20 maart 1653). **115** Leonhardt 1979, p. 50. Guillelmo Bartolotti I en Balthasar Coijmans deelden in 1631 met een vermogen van 400.000 gulden de tweede plaats op de kohieren van de vermogensbelasting. Bartolotti's zoon liet 1,2 miljoen gulden na. Er hebben contacten bestaan tussen Bartolotti en Van Campen, onder meer via Huygens. Balthasar Coijmans was de achterbuurman van de Bartolotti's. Coijmans was de eerste opdrachtgever van zijn "seer gemeensame vriendt" Van Campen: het huis aan de Keizersgracht is van zijn hand. De families Bartolotti en Coijmans waren door huwelijken verbonden. Leonhardt 1979, p. 53 e.v.

in 1631 de op een na rijkste man van Amsterdam.<sup>115</sup> Bartolotti zou vier vakken in bezit nemen. De familie had kennelijk plannen om een buitenverblijf aan de Amersfoortseweg te bouwen, maar heeft daar op het laatste moment van afgezien. Bartolotti kocht datzelfde jaar een groot stuk grond aan de Birkstraat in Soest. Hier werd in 1654 de buitenplaats met hofstede "Heuvel en Dael" aangelegd.<sup>116</sup>

De vier vakken die Bartolotti 'achterliet' zouden overgaan op de overige participanten. Als zich onder de deelnemers geen gegadigden zouden melden voor de vier vakken, zouden de participanten samen de lasten dragen van de wegaanleg ter hoogte van deze vakken. Deze actie maakt duidelijk dat het project niet zonder risico was.<sup>117</sup>

Er is een aantal redenen te bedenken waarom het project niet liep zoals gepland. Het klimaat zat niet mee: in de winter was het op de hei, en zeker op de Berg, koud en winderig, in de zomer was het er heet en stoffig. Ook de aanwezigheid van de galg zal een negatief effect hebben gehad op de bereidheid om landgoederen te bouwen, niet alleen vanwege het onsmakelijke uitzicht, maar ook vanwege de lijkenlucht. Er is minstens één geval bekend van een regent die halverwege de zeventiende eeuw klaagde dat hij vanuit zijn buitenhuis uitkeek op een galgenveld. Voor het gewone volk had dit uitzicht een educatieve functie, maar een burgemeester van Amsterdam hoefde niet voortdurend naar lijken in ontbinding te kijken.<sup>118</sup> Ook een aantal eigenaar-bewoners van zaagmolens en steen- en pannbakkerijen aan de Vaartse Rijn vroeg in 1674, toen de galg vlakbij hun woningen door een storm zwaar was gehavend, om verplaatsing, om verschoond te blijven van het "gesicht ende reuck van de doode, half jae

heel verrotte misdadigers, die men aldaer pleeght aen te hangen ofte tentoon te stellen".<sup>119</sup> Uiteindelijk was het uitzicht vanaf de Amersfoortseweg op de galg de reden om deze te slopen en op een andere plek, uit het zicht van de voorbijgangers, in hout te herbouwen. De Amersfoortse vroedschap was het eerste college in Nederland dat om deze reden een galg liet verplaatsen.<sup>120</sup>

Andere, mogelijk zwaarder wegende oorzaken voor de terughoudendheid om landgoederen aan te leggen en huizen te bouwen lagen in de bodemgesteldheid en de bereikbaarheid. Het kostte veel geld, moeite en tijd om de zandgrond in cultuur te brengen. Landgoederen leverden hun agrarische productie aan de steden; hiervoor was een verbinding over water het meest geschikt. Dat werd in de zeventiende eeuw niet alleen in de praktijk, maar ook in een handboek over aanleg van landgoederen onderkend.<sup>121</sup> Er waren in de omgeving andere plaatsen die zich veel beter leenden voor de aanleg van landgoederen.

Maar de voornaamste reden dat de bouw langs de Amersfoortse weg niet op gang kwam staat los van de weg zelf. Deze moet hebben gelegen in de economische neergang. Nog tijdens de aanleg van de weg brak de Eerste Engelse Oorlog (1652-1654) uit. Deze werd in 1665-1667 gevolgd door de Tweede Engelse Oorlog. De beide oorlogen trokken een zware wissel op de economische ontwikkeling van de Republiek, niet in het minst omdat honderden koopvaardijschepen verloren gingen. Maar de doodklap kwam met het Rampjaar 1672 en de daarop volgende Franse bezetting van Utrecht. Dit leidde tot grote economische schade, zowel in Utrecht zelf als op het platteland. Veel regenten ontvluchtten het gewest Utrecht.<sup>122</sup> Dit had kwalijke gevolgen voor de Amersfoortse-

<sup>116</sup> Leonhardt 1979, p. 80-81. <sup>117</sup> SAVV (Gemeente De Bilt; archief Houdringe) 647-11-06, onpagineerd (20 maart/7 mei 1653). <sup>118</sup> Jelgersma 1978, p. 19. Reinier Pauw, burgemeester van Amsterdam, was rond 1650 eige-

naar-bewoner van het Huis te Heemstede, van waaruit hij (van grote afstand) op het Haarlemse galgenveld uitkeek. <sup>119</sup> Jelgersma 1978, p. 20. <sup>120</sup> Jelgersma 1978, p. 22. <sup>121</sup> Van der Groen 1988. <sup>122</sup> Rutgers 1975, p. 141.



weg, omdat de gewenste bouwinitiatieven van hun kant moesten komen. (Afb. IX)

### Besluit

Met de aanleg van de Amersfoortseweg trachtte men met beperkte middelen en een grote rol voor particulieren om het landschap geheel te herscheppen door middel van een grootschalige doorsnijding. Verfraaiing van het landschap zou hand in hand gaan met economische ontwikkeling en betere ontsluiting. Een economisch en landschappelijk nagenoeg waardeeloos gebied werd met één groot gebaar veranderd in een woongebied waarvan de vormgeving ruimschoots voldeed aan alle eisen van de tijd en waarbij op de koop toe een belangrijke verbetering werd aangebracht in de infrastructuur van de provincie Utrecht.

Hiermee werd ingespeeld op het verwachte einde van de Tachtigjarige Oorlog. Vooral op het platteland zou de veiligheid verbeteren en de economie een opleving doormaken. De Staten van Utrecht zullen hebben gedacht dat deze factoren zouden leiden tot een hernieuwde toename van het aantal buitenplaatsen, ook op plaatsen die tot

dan toe minder aantrekkelijk waren. Met de Amersfoortseweg deed de moderniteit zijn intrede in de regionale infrastructuur: deze weg was in tegenstelling tot alle andere landwegen, niet alleen bruikbaar voor de lokale bevolking, die langzaam hobbelen zijn weg kon vinden over de hei en wist waar die verzakt of versperd was. Met de aanleg werd het gebied voor iedereen opengelegd.

Net als bij droogmakerijen hoopte men productieland te winnen. De weg zou de gehele omgeving voorzien van een nieuwe structuur, een nieuw landschapsbeeld en nieuwe functies. Het project was zeer ruim opgezet; op een hectare grond meer of minder hoefde men niet te kijken.

Een groot gebied veranderde in één keer van eigenaar. Het ging over in particuliere handen, waardoor veel investeringen te verwachten waren. Deze ingreep heeft door allerlei onvoorziene tegenslagen niet het gewenste effect gehad op landschap en bewoning, maar de nieuwe structuur is bepalend geweest voor de verdere ontwikkeling van de verre omgeving.

— *Met dank aan Boudewijn Bakker, Roland Blijdenstijn, Marten Jan Bok, Max Cramer en Erik Schmitz.*

### GERAADPLEEGDE ARCHIEVEN

- AE: Archief Eemland, Amersfoort  
 GAA: Gemeentearchief Amsterdam  
 GS: Gemeentearchief Soest  
 HAV: Huisarchief Vollenhoven  
 SAVV: Streekarchief Vecht en Venen, De Bilt  
 UA: Het Utrechts Archief

### LITERATUUR

#### Jaap Evert Abrahamse,

'Stadsontwerp en verkeer in Amsterdam: Gebruik en inrichting van de buitenruimte in de zeventiende eeuw', *Historisch-geografisch tijdschrift* 22 (2004), pp. 86-97.

Leon Battista Alberti, *On the Art of Building in Ten Books*, Cambridge MA/Londen 1988.

Abraham van Bommel, *Beschrijving der stad Amersfoort*, Utrecht 1760.

Veronica Biermann et al., *Architectural Theory from the Renaissance to the Present: 89 essays on 117 treatises*, Keulen 2003

Roland Blijdenstijn, *Tastbare Tijd: Cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht*, Utrecht/Amsterdam 2005.

Marten Jan Bok, *Vraag en aanbod op de Nederlandse kunstmarkt, 1580-1700*, diss. Utrecht 1994.

Marten Jan Bok, 'Familie, vrienden en opdrachtgevers', Jacobine Huiskens, Koen Ottenheym, Gary

Schwartz (red.), *Jacob van Campen: Het klassieke ideaal in de Gouden Eeuw*, Amsterdam 1995, pp. 27-53.

Chris de Bont, *Het historisch-geografische gezicht van het Nedersticht*, (Staring Centrum, rapport 133) Wageningen 1991.

Tjeerd Boersma (red.), *Nederland als kunstwerk: vijf eeuwen bouwen door ingenieurs*, Rotterdam 1995.

P.J. van den Breemer en J. Hepp, "'Heuvel en dael'", later "'Vossveld'", *Van Zoys tot Soest* 12 (1992), no. 4, p. 10-12, 13 (1992), no. 1, p. 14-15, no. 2, p. 13-14, no. 3, p. 4-10.

J. Buis, *Historia forestis: Nederlandse bosgeschiedenis*, Wageningen/Utrecht 1985.

- P.H. Damsté**, *Oostbroek en De Bilt c.s.: De geschiedenis van een ambachtsheerlijkheid*, Zutphen 1978.
- P.H. Damsté**, 'De geschiedenis van het portret van Jaspas Schade door Frans Hals', *Oud-Holland* 99 (1985), pp. 30-43.
- K.W. Galis**, 'De herberg "Het huis ter Heide"', *Seijst* 1 (1971), pp. 72-80.
- Everard Gewin**, *De Bilt: een Utrechtsch dorp in vroeger eeuw*, Utrecht 1916.
- Jan van der Groen**, *Den Nederlandsen Hovenier*, Utrecht 1988 (fotomechanische herdruk van de uitgaven uit 1687 en 1721).
- Catharina L. van Groningen**, *De Utrechtse Heuvelrug/De Stichtse Lustwarande: Buitens in het groen*, Zwolle/Zeist 1999.
- Catharina L. van Groningen**, *De wooncultuur op de Stichtse Lustwarande van de zeventiende tot de twintigste eeuw*, diss. Utrecht 2003.
- H. Halbertsma**, *Zeven eeuwen Amersfoort*, Amersfoort 1959, tweede druk Schiedam 1974.
- Dianne Hamer en Wim Meulenkamp**, *De dolle Jonker: leven en werken van Everard Meyster*, Amersfoort 1987.
- J.D.H. Harten**, 'Het kaartbeeld van de provincie Utrecht in historisch geografisch perspectief', Marijke Donkersloot-De Vrij en C. Kochman, *Kaartenmakers van 't Sticht: Een overzicht van de historische kartografie van de provincie Utrecht, 1500-1870*, Alphen aan den Rijn 1974, pp. 3-6.
- W.J. van Hoorn**, *Een hofstede genaamd Randenbroek: Van leengood tot stadspark*, Amersfoort 1991.
- Frits H. Horsten**, *Doorgaande wegen in Nederland, 16<sup>e</sup> tot 19<sup>e</sup> eeuw: Een historische wegenatlas*, Amsterdam 2005.
- Sandra Hovens en Max Cramer** (red.), *De Koppelpoort: Hart van de Amersfoortse stadsverdediging*, Amersfoort/Bussum 2004.
- J. Hovy**, *Amersfoort in prent*, Zaltbommel 1975.
- Jacobine Huiskens**, Koen Ottenheim, Gary Schwartz (red.), *Jacob van Campen: Het klassieke ideaal in de Gouden Eeuw*, Amsterdam 1995.
- Constantijn Huygens**, *De Zeestraat van 's Gravenhage naar Scheveningen: in hedendaagse spelling overgebracht, geannoteerd en van een inleiding voorzien door Ad Leerintveld*, Den Haag 2004.
- H.G. Jelgersma**, *Galgebergen en galgevelden*, Zutphen 1978.
- R. de Jong, U.M. Mehrrens et al.** (red.), *Buitenplaatsen bij De Bilt: Vollenhoven, Houderinge en Beerschoten*, Zeist 1983.
- D.T. Koen**, *Utrecht havenstad? Zeventiende- en achttiende-eeuwse plannen tot aanleg van een scheepvaartverbinding met de Zuiderzee*, Jaarboek Oud-Utrecht 1991, pp. 121-143.
- Chris Kolman, Ben Olde Meierink et al.**, *Monumenten in Nederland: Utrecht*, Zeist/Zwolle 1996.
- Tom van der Meer en Steven van Schuppen**, *Op weg: 4000 jaar Nederlandse wegen*, Den Haag 1987.
- Ray Laurence**, *The Roads of Roman Italy: Mobility and Cultural Change*, London/New York 1999.
- Gustav Leonhardt**, *Het huis Bartolotti en zijn bewoners*, Amsterdam 1979.
- L.J. Malherbe**, 'Splinter en Segerman, leden van het Utrechtse stadsbestuur in de 16<sup>e</sup> en 17<sup>e</sup> eeuw', *De Nederlandsche Leeuw, maandblad van het Koninklijk Nederlandsch Genootschap voor Geslacht- en Wapenkunde* 113 (1996), kol. 38-71.
- R. Meischke**, 'Buitenverblijven van Amsterdammers voor 1625', *Jaarboek Amstelodamum* 70 (1978), pp. 82-106.
- E.M.** [Everard Meyster], *Het eerste deel der Goden land-spel om Amersfoort, van 't nieuw stad-huys binnen Amersfoort: Gespeelt, en vertoont aldaer. Anno 1655. Wel eer door jor. E.M. gerijmt. Met uytleggingh verlicht en verciert door D.v.W.*, Amsterdam 1655.
- J. Nagle**, 'La ville de l'absolutisme triomphant: De François I<sup>er</sup> à Louis XV', Louis Bergeron (red.), *Paris: Genèse d'un paysage*, Paris 1989, pp. 93-145.
- Andrea Palladio**, *The Four Books of Architecture*, New York 1965.
- Jean-Luc Pinol** (red.), *Histoire de l'Europe urbaine* (vol. I: De l'antiquité au XVIII<sup>e</sup> siècle), Paris 2003.
- H.K. Roessingh**, *Inlandse tabak: Expansie en contractie van een handelsgewas in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw in Nederland*, Wageningen 1976.
- C.A. Rutgers et al.**, *Van standen tot staten: 600 jaar Staten van Utrecht 1375-1975*, (Stichtse Historische Reeks 1) Utrecht 1975.
- Vincenzo Scamozzi**, *De grondgedachte van de universele bouwkunst: villa's en landgoederen*, Amsterdam 2003.
- F.N. Sickenga**, *Bijdrage tot de geschiedenis der belastingen in Nederland*, diss. Leiden 1864.
- J.P. Sigmond**, *Nederlandse zeehavens tussen 1500 en 1800*, Amsterdam 1989.
- Anthony Sutcliffe**, *Paris: An Architectural History*, New Haven/London 1996, p. 29-30.
- Wim Top**, *Soesterberg van toen tot nu*, Alphen aan den Rijn 1990.
- James D. Tracy**, *For Holland's Garden. The war aims of the States of Holland, 1572-1588*, Amsterdam 2004.
- J.M. Verhoeff**, *De oude Nederlandse maten en gewichten*, (Publicaties van het P.J. Meertens Instituut, deel 3), Amsterdam 1982.
- Jan de Vries en Ad van der Woude**, *Nederland 1500-1815: De eerste ronde van moderne economische groei*, Amsterdam 2005.
- J.A. Worp** (red.), *De gedichten van Constantijn Huygens naar zijn handschrift uitgegeven: zevende deel 1661-1671*, Groningen 1897.
- Auke van der Woud**, *Het lege land: De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, Amsterdam/Antwerpen 1998.
- Michel Zeilmaker**, *Buitenplaatsen in Utrecht*, Utrecht 2004.