

Verslag lezing: Nederland in beweging

Door: Jan Leeuwenhoek

18 maart 2025

Voorzitter Ab Stikkelorum heet de aanwezigen welkom -de zaal zit vol- en ook de mensen die via de streaming de bijeenkomst bijwonen. De streaming blijft tot 1 mei 2025 beschikbaar. Ab verwelkomt de spreker Martin Berendse welkom. De heer Berendse was algemeen rijksarchivaris en directeur van het Nationaal Archief en hij heeft samen met de heer Paul Brood, die archivaris van Drenthe en Groningen was, enkele interessante historische atlassen over Nederland geschreven. Vandaag staat de atlas “Nederland in beweging” centraal.

Dhr. Berendse memoreert zijn nauwe samenwerking met dhr. Paul Brood in het archief. Ze vulden elkaar ook aan: de heer Brood heeft veel kennis over het noorden en oosten van het land en hij, afkomstig uit de Betuwe, van het westen en zuiden.

De aanleiding voor hun eerste atlas “Historische Atlas NL, hoe Nederland zichzelf bijeen heeft geraapt” had als aanleiding de keuze voor het Topstuk van Nederland; het Plakkaat van Verlatinghe. Nederland moet hierbij breed worden gezien; de toenmalige Nederlanden, dus inclusief het huidige België.

In het tweede deel staan de streken centraal. Dat zijn er zo’n 80, waaronder bij ons Rijnland en Kennemerland. Streken zijn vaak veel ouder dan namen van provincies en men voelt zich soms meer een streekgenoot dan een provinciebewoner. Hierna volgde een deel over de Steden in Nederland. Vanavond staan het vierde en vijfde deel centraal: de Wateratlas en de Wegenatlas.

Historisch is het onderscheid water en wegen niet zo groot als je het over verkeer en vervoer in ons land hebt, geeft Martin aan. Het gebied van het huidige Nederland bevatte bv. veel moerassen. Hij laat een historische kaart van de Peel zien. Dat was tot diep in de 19^e eeuw een heel groot moeras met een klein eilandje erin, Meijel. Veenwegen, gebruik makend van houten paaltjes, behoren tot de oudste wegen van ons land, soms wel 3000 jaar oud. Water heeft vanouds een belangrijke rol gespeeld in verkeer en vervoer: “een stad is pas een stad als die aan het water ligt”. Maar water kon ook een obstakel zijn. Martin komt uit de Betuwe en dat ligt ingesloten tussen grote rivieren. Historisch waren er weinig familierelaties over die rivieren. In wateren werd gezocht naar doorwaadbare plaatsen, zg. voordes. Denk aan Amersfoort, een doorwaadbare plaats in het water de Amer. Koe-voorde en Lichten-voorde zijn andere voorbeelden.



Schipbrug bij Arnhem. Jaren 30 vorige eeuw

Bij de kruising van water en wegen werd er op sommige plaatsen een zog. overtoom aangelegd. Dat is een plek waar een schip over land of dam werd getrokken en aan de andere kant weer te water werd gelaten, bv. bij de Zaan-dam. Bruggen zijn bijna allemaal van recente datum, de 20^e eeuw. Er zijn maar weinig uitzonderingen zoals de Romeinse Servaesbrug in Maastricht. Er was ook verzet tegen bruggen omdat de scheepvaart dan werd gehinderd. Hoge bruggen zijn we nu gewend, maar het is een recente ontwikkeling. Martin noemt ook de spoorwegen, die vanaf de 19^e eeuw een grote invloed hebben gehad op verkeer en vervoer.

Bij oude wegen kan je denken aan ossenwegen, zoals tussen het oosten van het land en Keulen voor de handel in vee. Ook zijn er Koningswegen, bv. op de Veluwe toen Het Loo werd aangelegd. Heerenwegen heb je ook op veel plaatsen. Dat waren vooral handelswegen, die ook wat breder waren. In de Republiek is een poging gedaan om de breedte van wegen te uniformeren. De breedtemaat die werd vastgesteld was 4 Rijnlandse voet en 1 duim.

Vooraf in Holland waren er veel trekvaarten met jaagpaden ernaast voor de paarden.

Zo zien we in ons land historisch verschillende oplossingen voor mobiliteit, afhankelijk van de plaatselijke situatie. Generiek verdient ook nog vermelding dat de mogelijkheid van het heffen van tol ook een stimulans gaf.

Berendse en Brood hebben een top-zeven gemaakt van Iconische Wegen:

1^e. De Hunebedhighway N34. Deze weg over de Hondsrug tussen Groningen en Coevorden is heel oud, wellicht de oudste van heel Nederland.

2^e. De N278 Aken-Maastricht-Tongeren. Dit is een Romeinse route o.a. over de Servaesbrug, die nog in gebruik is.

3^e. De Wegh der Wegen, Amersfoort-De Bilt-Utrecht. Dit was een particulier initiatief. Er werd grond beschikbaar gesteld voor particulieren die er een landhuis op mochten bouwen mits men een weg aanlegde op die route en die weg ook zou onderhouden. Op huidige kaarten zijn de stukjes weg met paden die er 90 graden op uitkomen nog herkenbaar.

4^e. De Steenweg, Den Bosch-Luik, nu een deel van de A2. Hier lagen al heel vroeg stenen.

5^e. De A5, de trekvaart en weg Amsterdam-Haarlem; idem de spoorlijn; e.e.a. verhoogd nu.

6^e. De route Napoleon NL. Het gaat om rijksweg 2 in het Franse keizerrijk. Rijksweg 1 was van Calais naar Parijs. Rijksweg 2 van Amsterdam naar Parijs. Soms waren er ook veren op deze route. Een bekende is het Keizersveer bij Geertruidenberg. Amsterdam was volgens Martin ná Parijs de grootste stad van het keizerrijk van Napoleon.

Terzijde laat Martin de Boulevard Périphérique om Parijs zien en de rondweg rond Amsterdam (A10). Ze zijn ongeveer even lang nl. 35 resp. 32 km.

Na de pauze -en voor de afsluiting met weg nr. 7- gaat Martin in op de zg. Waterstaatscartografie. De hoogteverschillen staan hierin centraal. Er zijn veel rivieren verlegd. Bv. in 1122 de afdamming van de Rijn bij Wijk van Duurstede. De -nu- Oude Rijn was de hoofdstroom en de Lek een klein stroompje. Dat werd andersom. De reden was dat het waterbeheer van de Oude Rijn moeilijk in de hand was te houden. De afdamming van de Rijn bij Zwammerdam is eveneens belangrijk. Hierdoor werd de afwatering naar het noorden verlegd (Haarlemmermeer en het IJ). Belangrijk was ook de afdamming van de Hollandse IJssel in 1285 bij het zg. Klaphek, waardoor het Hollandse veenland veel minder wateroverlast had. Een recentere wijziging van belang -17^e en 18^e eeuw- was de verdeling van het Rijnwater. De Rijnverdeling die men wilde realiseren is 6 parten van 9 water naar de Waal en 3 parten naar de Neder-Rijn, waarvan 1/3 naar de IJssel. Dit is nog steeds het beleid geeft Berendse aan. De zg. Pannerdense Kop, waar de Boven-Rijn zich splitst in de Waal en het Pannerdens kanaal, zorgt hiervoor. Een laatste voorbeeld is de afdamming van de Bergse Maas bij Heusden, waardoor het meeste water van de Maas niet meer naar het noorden, Rotterdam, gaat maar zuidelijker. En we blijven bezig met het verleggen van water: Martin noemt het programma Ruimte voor de Rivier van Rijkswaterstaat. We zijn nu aan het

hermeanderen, omdat dat het water beter vasthoudt. Nu er vaker droge tijden zijn is dat van belang.

En dan de 7^e iconische weg: dat is de Afsluitdijk, deel van de E22 tussen Wales en Rusland.....

Vragenronde:

Gevraagd wordt waar de uitdrukking “Zo oud als de weg naar Rome” vandaan komt. Dat weet Martin niet.

Wanneer was er sprake van landmeetkunde? Er zijn twee momenten nl. de 1^e midden 16^e eeuw. De namen Jacob van Deventer en Frans van Schooten zijn hierbij te noemen. De driehoeksmeting werd toegepast. Als tweede zijn de zeevaartkaarten te noemen met gebruikmaking van de sterren. Vanaf de Franse tijd kwamen er betrouwbaarder kaarten. Er kwam een heel stelsel nl. van rijkdriehoeksmeting, in Nederland uitgaande van de kerktoren van Amersfoort. Vanaf wanneer is er sprake van dat het noorden boven staat op een kaart? Daar is niet een moment in te noemen. Je kunt wel zeggen dat het vanaf de 17^e eeuw meer en meer in zwang kwam.

Ab Stikkelorum geeft aan dat er in deze lezing een wereld aan nieuwe informatie is opengegaan: hartelijk dank aan Martin Berendse!