



Knooppunt Oudenrij

Utrecht als middelpunt van infrastructuur

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

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

De macht van de natuur

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

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

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

In de schaduw van de Gouden Eeuw

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



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



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

Reuzenarbeid rond een oude stad

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

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



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

Spoorwegknooppunt

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

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

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

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

[PIETER OOSTERHUIS, NATIONAAL ARCHIEF](#)

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

✓ Bouw tweede sluis in het Merwedekanaal, 1904.

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

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

Maakbaar Utrecht

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



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

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

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





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

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

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

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

Noten

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

▲ Klaverblad Oudenrijn in gebruik gesteld, 1968.

RON KROON, NATIONAAL ARCHIEF

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

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



< Kindcentrum Rijnvliet met reconstructie Romeinse weg. ERFGOED GEMEENTE UTRECHT

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

▼ Opgraving bij Rijnvliet in 2018. ERFGOED GEMEENTE UTRECHT



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

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

Romeinse weg, Rijnvliet

Herre Wynia is archeoloog bij Erfgoed gemeente Utrecht.

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

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

