

C.A.Huygen:

Rijwielpaden en Romeinse wegen.

De Bronk 3(1956)1(sept.)



DE BEROEMDE KEIZERZAAL IN DE SINT SERVAASKERK
TE MAASTRICHT

Rijwielpaden en Romeinse wegen

De lezer zal wel denken: een vreemde combinatie, want een verband tussen rijwielpaden en Romeinse wegen bestaat ogenschijnlijk niet. Inderdaad, doch laat het hiernavolgende hem ervan overtuigen, dat het lang niet gek zou zijn er een verband tussen te gàn leggen . . .

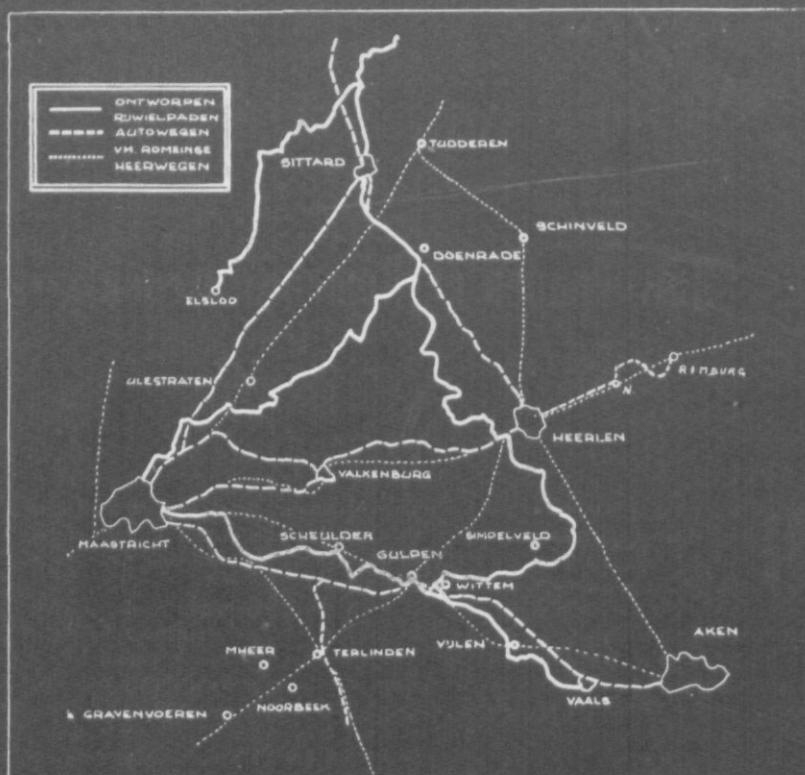
Indien de lezer wel eens zijn vakantie heeft doorgebracht in de provincies Utrecht of Gelderland met omgeving en zijn fiets op reis meenam, zal hij ongetwijfeld ruim gebruik hebben gemaakt van de gelegenheid om de natuur te doorkruisen zonder gebruik behoeven te maken van de saaie kaarsrechte autowegen en zonder last te hebben van voorbijsnorrend autoverkeer en giftige uitlaatgassen. Alleen zij, die zulke rijwielpadtochten maakten door bossen, over heide en langs bouwlanden beseffen pas goed, dat we met het autoverkeer — voor wat onze ontspanning betreft — op de verkeerde weg zijn. En dan spreek ik nog niet eens over de fatale gevolgen van gebrek aan lichaamsbeweging . . .

Onder deze omstandigheden is het een loffelijke daad, dat ook voor Limburg een rijwielpadennet is ontworpen. Het plan werd op 23 januari van dit jaar door Gedeputeerde Staten van Limburg vastgesteld (prov. blad nr 4) tesamen met nadere voorschriften tot uitvoering van de „Subsidieregeling Rijwielpaden Limburg”. Deze regeling had haar beslag gekregen op 2 aug. 1955 (prov. blad nr 59). Thans is het wachten op de daadwerkelijke aanleg . . .

Indien we het ontworpen net nader bekijken, dan valt het op, dat Zuid-Limburg, dat toch een bij uitstek *touristenland* is, slecht bedacht werd. Slechts een pad van Maastricht over Gulpen en Vijlen naar Vaals, een van Maastricht over Schimmert en Oirsbeek naar Sittard en een verbindingspad tussen beide van Wittem over Simpelveld en Welten naar Oirsbeek. Vanaf Daenrade (gemeente Oirsbeek) moet men bovendien de autoweg volgen.

Wij vragen ons af, of de heuvelachtigheid van het terrein hiertoe aanleiding heeft gegeven. Men loopt inderdaad in Zuid Limburg het risico, dat een fietstocht meer weg blijkt te hebben van een wandeltocht, omdat de hellingen vaak te stijf zijn en de afdalingen in een ommezien zijn afgelegd.

Het is deze omstandigheid, welke mij de vraag deed stellen of men in Zuid Limburg niet met succes terug zou kunnen grijpen op de Romeinse heerbanen. De Romeinse wegen waren nl. zo aangelegd, dat men zo lang mogelijk op de — vlakke — hoogvlakte bleef en de dalen recht kruiste. Men deed dit niet alleen om steeds een vrij uitzicht te hebben en niet bloot te staan aan onverhoedse aan-



vallen van opstandige onderworpen bevolkingsgroepen, doch ook omdat men slechts beschikte over voetvolk en paardentractie en mens en paard anders te snel vermoeid zouden raken. Dit laatste argument nu geldt ook voor wielrijders. Voor wat de kruisingen der dalen betreft, moge daarbij als overweging dienen, dat men beter met de fiets aan de hand een korte stijle helling kan opwandelen dan een lange minder stijle helling opfietsen (... of -wandelen ...).

De lezer zal zich afvragen hoe het komt, dat die Romeinse wegtrajecten totaal in onbruik zijn geraakt. Dit moet worden toegeschreven aan het feit, dat de dorpen vrijwel allen in de dalen werden gebouwd en het verkeer derhalve tot zich trok. Toch is nog menige Romeinse weg tot in de 19e eeuw in gebruik gebleven. Doch toen begon Koning Willem I in navolging van Napoleon met de aanleg van zo veel mogelijk bochtvrije wegen buiten de dorpskernen om (b.v. Maastricht-Vaals 1825). Dit proces vindt nog steeds voortgang. Het gevolg is, dat de Romeinse heerbanen nu over het algemeen nog slechts karrepaden zijn, welke loop soms nog slechts met behulp van plaatselijke benamingen als Heerstraat enz., grafvondsten, en het bekijken van de terreingesteldheid kan worden vastgesteld. Het zijn nu juist de tegenwoordige verlatenheid dier wegen en de wijde vergezichten, welke ze bieden, die het volgen ervan tot een ware verrukking maken. Ze voldoen bovendien meer dan enige der geprojecteerde rijwielpaden aan de voorwaarde, vastgesteld in art. 1 der Subsidievoorwaarden, n.l., dat zij voorzien in algemeen doorgaande verbindingen.

