

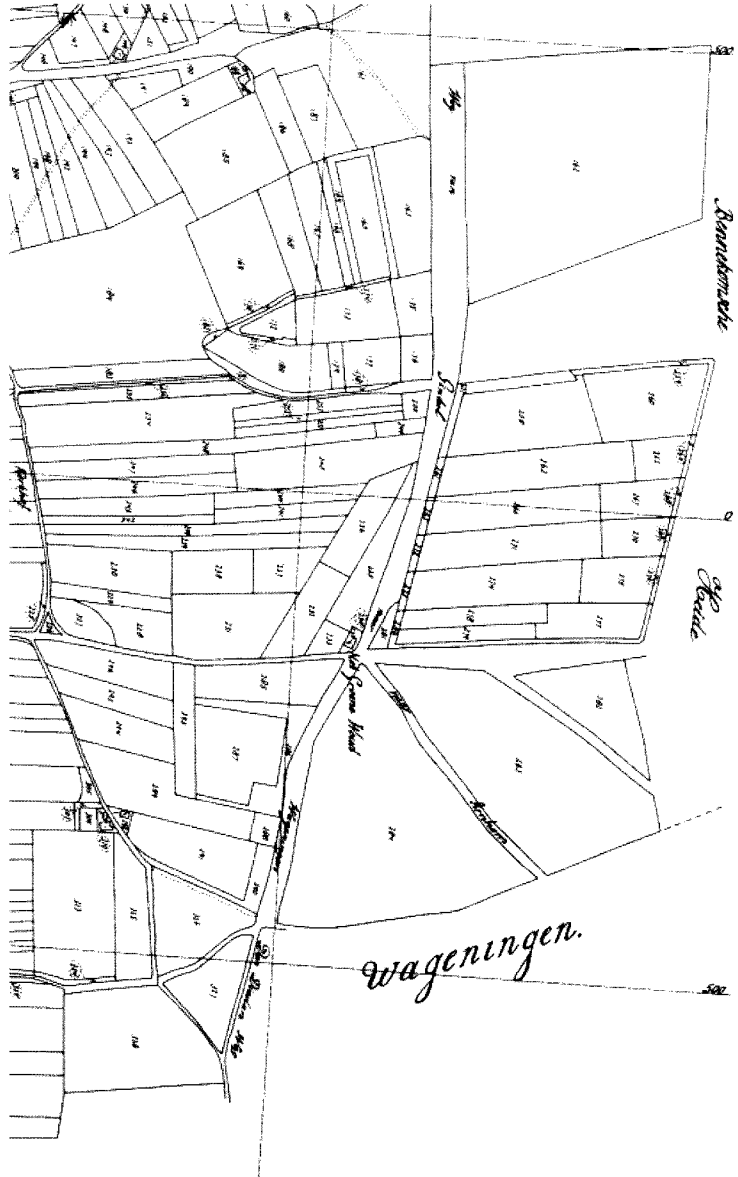
De Dienenweg in Wageningen en Bennekom

Jelle Vervloet

Liep er in de prehistorie en latere historische perioden een doorgaande verkeersweg aan de westflank van de stuwwal Wageningen/Lunteren? Enige voorlopige beschouwingen.

Inleiding

In Nederland is tot op de huidige dag maar mondjesmaat aandacht geschonken aan het verloop van doorgaande verkeerswegen uit de prehistorie en latere historische perioden. Dat komt waarschijnlijk omdat van dit soort wegen op het eerste oog zowel letterlijk als figuurlijk maar weinig sporen zijn overgebleven. Het probleem is dat ze vaak moeilijk zijn te lokaliseren. Hoe herkent men in het veld een pad dat eeuwenlang door velerlei lieden werd belopen maar in de middeleeuwen is opgegeven? Hoe vaak zal een oude weg ook niet zijn verstopt onder een recente verharding? Zeker geldt dit voor de onverharde aarde- of landwegen die in onze streek gedurende vele eeuwen het beeld bepaalden. Ook kunnen er wegen zijn ondergeploegd toen ze door vlijtige boeren bij een aanpalende akker werden gevoegd. De precieze topografische ligging kan door al deze beperkingen slechts incidenteel, vaak met meer geluk dan wijsheid, worden vastgesteld. Trouwens, wat zegt dat voor de ontwikkeling op de lange termijn? Er kunnen in de loop van de tijd immers wegverleggingen hebben plaats gevonden. Hoe



Kadasterkaart 1832.

kunnen we de stukjes weg die we vinden in dit soort dynamiek inpassen? De Diedenweg, de oude doorgaande weg op de westrand van de stuwwal Wageningen/Lunteren stelt ons in gelijke mate voor problemen. Toch zijn er wel enkele aanknopingspunten. In dit artikel willen we daar beknopt op in gaan.

Wegen in vroeger tijd

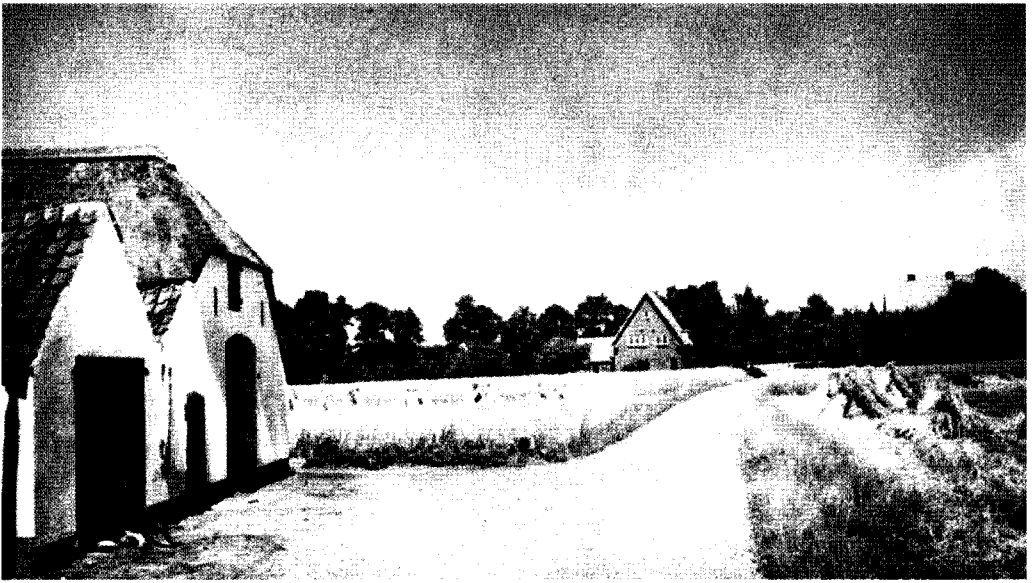
Bekijken we eerst hoe dit soort oude wegen er vroeger uitzag. We hebben al gezegd dat het voornamelijk aardewegen waren. Van enige verharding was geen sprake. Wel onderscheidt men in de gangbare literatuur over dit onderwerp drie typen: de paden, de veldwegen bestaande uit sporenbundels en de wegen bestaande uit één enkel karrenspoor.

Paden werden belopen. Het woord 'pad' is verwant met het Latijnse 'pedes', wat voetganger betekent. Paden laten in het landschap over het algemeen weinig of geen sporen na. Men veronderstelt wel dat het verloop van paden kan zijn beïnvloed door de paden die door het wild gebaad waren door de natuur. Veldwegen, ook wel aangeduid als natuurlijke wegen, kenmerken zich door het naast elkaar voorkomen van een groot aantal karrensporen. Ze bestaan uit sporenbundels die gezamenlijk een breedte van vele honderden meters kunnen bereiken. Deze bundels zijn ontstaan doordat de karvoerders in de loop der tijd telkens opnieuw sporen in gebruik namen, omdat de oudere vol water liepen, verstoven of op andere manieren niet goed meer voldeden.

Wegen bestaande uit één enkel karrenspoor kenmerken zich door een bepaalde vast gestelde spoorbreedte. Zij konden alleen bereden worden door wagens met een vaststaande asbreedte. Elk type wagen kenmerkte zich door een bepaalde aslengte. Mestkarren, hooiwagens en boerenwagen onderscheidden zich van elkaar door verschillende aslengten. Ook regionaal konden dan nog verschillen optreden. Karren of wagens beladen met handelswaar hadden vaak weer een andere aslengte dan reiskoetsen. Wegen met één enkel karrenspoor konden dus in princi-



Diedenweg Bennekom.



Oude Diedenweg in Wageningen.

pe slechts door één bepaald type kar of wagen worden gebruikt, tenzij de spoorbreedte van dat voertuig tijdens de reis kon worden aangepast. Dit probleem is vergelijkbaar met dat van de verschillende spoorbreedtes die voorheen voorkwamen in het Europese spoorwagennet.

Net als nu hebben wegen verschillende functies. De meest gewone functie komt tot uitdrukking in de lokale paden en wegen. Zij dienen voor de ontsluiting van de nederzettingen in het gebied. Dorpen en gehuchten staan via dit lokale vervoersnet in verbinding met hun agrarische gebruiksgronden: hun akkers, weilanden, hooilanden, heidevelden en bossen. Lokale wegen vertonen vaak een spinnenwebstructuur. De nederzettingen vormen het centrale punt waar zij op uitkomen of van waaruit zij uitwaaiëren. Lokale wegen dienden in beginsel niet om zich boven lokaal van nederzetting naar nederzetting te verplaatsen. Vaak liepen ze dood op de grenzen van naburige dorpsgebieden.

Slechts incidenteel werden wegen van dit type aan elkaar gekoppeld. Wanneer dat laatste toch het geval is zien we aan de grenzen van oude dorpsgebieden merkwaardige verspringingen of vreemde bochten in een wegtracé optreden. We noemen dit verschijnsel een bajonetaansluiting. Hieruit kunnen we opmaken dat de wegen oorspronkelijk niet bedoeld waren om op elkaar aan te sluiten. Een voorbeeld hiervan vormt de lichte slinger die nog altijd herkenbaar is waar de Grintweg over gaat in de Bovenweg op de grens van de gemeenten Wageningen en Ede.

Een uitzondering op deze regel vormen de kerkenpaden en de dood- of lijkwegen. Deze waren bedoeld voor de kerkgang en voor het vervoer van overledenen naar het kerkhof. Niet alle dorpen en gehuchten beschikten over een bedehuis of kerkhof. Parochies omvatten dikwijls meerdere dorpen en gehuchten. Dit maakte een bovenlokale voorziening voor het transport noodzakelijk. Een voorbeeld van een soort kerkenpad in Bennekom is het zogenaamde Papenpad dat van Bennekom naar kasteel Grunsfoort liep. Hierlangs trokken, volgens de overlevering, de Bennekommers die tijdens en na de hervorming de oude religie trouw bleven, om in de kapel van het kasteel hun religieuze plichten te vervullen. In Ede-Zuid kan de Kerkweg ook als een herinnering aan een dergelijk oud kerkenpad worden beschouwd. Hij sloot aan op de voormalige Kerkesteeeg (thans Veenderweg?) die van de voormalige Maanderbuurt naar de Oude Kerk van Ede voerde.

Doorgaande verkeerswegen in het onderzoeksgebied, met speciale aandacht voor het mogelijke verloop van de Diedenweg.

Doorgaande paden en wegen voor het lange afstandsvervoer hadden geen functie voor de lokale agrarische bedrijfsvoering of voor het vervullen van kerkelijke plichtplegingen. Ze dienden voor het vervoer van goederen over grotere afstanden. Ze trokken zich in beginsel weinig aan van de wegenstructuren die voor het basale vervoer van lokale agrarische producten van het veld naar de boerderij dienden.

Niet zelden doorsneden ze het lokale wegenpatroon. Ze meden de bewoonde wereld en liepen vaak om de nederzettingen heen. Wat dat betreft vertoonden ze een treffende gelijkenis met onze moderne snelwegen.

Voor de prehistorie en de middeleeuwen nemen we aan dat langs de westflank van de stuwwal Wageningen/ Lunteren een doorgaande verbinding aanwezig was. Deze doorgaande weg heette de Diedenweg. Deze naam betekent de weg van of voor het volk. Taalkundig zijn de lemmata Diede en Diets nauw met elkaar verwant. Momenteel is er in de gemeenten Wageningen en Ede nog een aantal wegen dat officieel als Diedenweg wordt aangemerkt: de 'Diedenweg' die van de Holleweg langs de Wageningse Eng in noordelijke richting doorloopt tot aan de kruising met de Hollandse weg en vandaar als 'Oude Diedenweg' doorloopt tot aan de grens met de gemeente Ede, waar de naam opnieuw verandert in 'Diedenweg'. Dit tracé eindigt bij de Heelsumseweg. Wanneer we de Heelsumseweg oversteken komen we op de Selterskampweg.

Eveneens wordt als 'Diedenweg' aangemerkt een stuk weg dat zich ter hoogte van kasteel Hoekelum afsplitst van de Edeseweg en vandaar een flink stuk in noordwestelijke richting doorloopt. In navolging van andere auteurs is het vermoeden gewettigd dat deze stukken bij elkaar horen. De vraag is alleen hoe.

In het verleden spitste de discussie, onder historici en geografen, zich toe op de vraag op welke manier de beide stukken Diedenweg op een geloofwaardige manier aan elkaar geplakt konden worden. In het verlengde van deze discussie kan ook de vraag worden opgeworpen of, en hoe, het tracé van de Diedenweg, dat bij kasteel Hoekelum aftakt van de Edeseweg, naar het noorden toe doorliep. Thans stopt dit tracé bij de Johannes Bosboomlaan. Het is toch merkwaardig dat een weg, waarvan men aanneemt dat deze een doorgaand karakter had, tamelijk roemloos in het voormalige Maanderzand eindigt.

In het boek 'Een Veluws Dorp' doet het echtpaar Edelman-Vlam een dappere poging om, althans binnen het dorpsgebied van Bennekom, het verdere verloop van de Diedenweg te reconstrueren. Zij trachten de 'Wageningse' Diedenweg op een aanvaardbare wijze te verbinden met de 'Hoekelumse' Diedenweg. Het door hen voorgestelde traject voert via de Alexanderweg, het Algemeer en de Schoolstraat naar de Edeseweg.

Een blik op oude kaarten en andere archivalia biedt helaas weinig aanknopingspunten voor dat idee. De kadasterkaarten van 1832 leren ons wel dat op dat ogenblik in Wageningen het onderscheid tussen de 'Diedenweg' en de 'Oude Diedenweg' nog niet bestond. Het gehele tracé stond bekend als de 'Diedenweg'. Het onderscheid tussen 'Diedenweg' en 'Oude Diedenweg' is kennelijk pas gemaakt nadat tussen het eind van de jaren vijftig en het begin van de jaren zestig de Mansholtlaan in de richting van de Diedenweg werd verlengd.

Op de kadasterkaart van 1832 eindigt de Diedenweg, net als nu, in het zuiden van Bennekom. De daarop aansluitende Selterskampweg wordt dan aangeduid als de weg van Ginkel naar Wageningen. Het tracé buigt af naar het noordoosten. Deze afbuiging was, gezien de strekking, een voorloper van de tegenwoordige 'Heinrich Witteweg'. Deze richting maakt een eventuele aansluiting op de 'Diedenweg' ter hoogte van kasteel Hoekelum, zoals door het echtpaar Edelman-Vlam werd bepleit, niet echt opportuun. Men zou wensen dat deze weg meer in de richting van het kasteel zou lopen.



Wageningen. Holleweg en Bergrand.

Holleweg.

De 'Diedenweg' bij kasteel Hoekelum blijkt evenmin rechtuit te lopen. Hij gaat niet richting Ede maar buigt af in de richting van de voormalige buurschap Maanen. Een kaart uit 1655 van Nicolaas van Geelkercken geeft eveneens een 'Dyden wegh' aan die in deze richting loopt. Volgen we de hoge zandrug die in het verlengde van dit stuk Diedenweg ligt dan stuit men uiteindelijk op Veenendaalse veen, voorheen een ontoegankelijk hoogveen gebied waar een doorgaande route niets heeft te zoeken. De Diedenweg lijkt hier jammerlijk in het moeras te verzinken. Als een veel aannemelijker doorgaande verbinding met het noorden komt de Bennekomse weg in Ede in aanmerking. Op de kadasterkaart loopt een weg met die naam eerst nog een stukje vrijwel evenwijdig met de Diedenweg, maar buigt dan in noordelijke richting af. Deze weg zien we als de voorloper van de huidige Bennekomseweg, Oude Bennekomseweg en de Stationsweg. Vergeleken met het huidige verloop, is het duidelijk dat het tracé van de weg uit 1832 echter niet hetzelfde is gebleven. Het tracé maakt de indruk iets naar het oosten te zijn verlegd en/of aanzienlijk te zijn recht getrokken. De huidige Baron van Wassenaarlaan lijkt qua ligging een overblijfsel van de Bennekomseweg uit 1832 te zijn. Waarschijnlijk vond de verlegging naar een nieuw tracé plaats in verband met de opening van de spoorweg in 1845. Zo beschouwd zien we de oude doorgaande weg in de kern van het dorp Ede uitkomen. Van daaruit ligt een verbinding via Doesburg naar Lunteren voor de hand. Dat is ook de manier waarop Heidinga in zijn proefschrift de weg laat doorlopen. Maar daarna komt hij in de problemen. Hij laat het vervolg van de veronderstelde doorgaande weg bij Meulunteren in oostelijke richting ombuigen om uiteindelijk in de buurt van Wekerom terecht te komen. Kennelijk was hij van mening dat het lage gebied ten westen van Lunteren onbegebaar was. Het was echter geen onoverkoombaar probleem om vanuit Lunteren over de weg naar het noorden of naar het westen te reizen. Niet ver van Lunteren vandaan liggen de boerderijen de Grote- en de Kleine Voorde. Deze markeren de plaats waar men zonder al te veel moeite een smalle moerassige laagte kon oversteken. Aan de andere kant van deze voorde ligt een zandrug die direct toegang biedt tot de Gelderse Vallei en uiteindelijk via een voorde in de Eem (Amersfoort) tot de Utrechtse Heuvelrug. Rond 1600 blijkt hier al sprake te zijn

van een doorgaande route, de latere Postweg. Deze postweg liep voorheen via Doesburg en Lunteren langs Walderveen in de richting van Amersfoort. Het belang van de doorgaande route over de westflank van de stuwwal van Wageningen/Lunteren komt op deze manier beter tot zijn recht. We zien de Diedenweg mogelijk al vanaf de prehistorie, functioneren als een onderdeel van een directe verbinding tussen het Midden-Nederlandse rivierengebied en het Gooi.

Slotbeschouwing

Het schetsen van het verloop van doorgaande wegen op de westflank van de stuwwal Wageningen/Lunteren blijkt geen eenvoudige materie. Hier en daar vindt men fragmenten die slechts met de grootste moeite aan elkaar kunnen worden gekoppeld. Het is opvallend dat bij de discussie hierover steeds voetstoots wordt uitgegaan van de veronderstelling dat we hier te maken hebben met wegen in de moderne zin des woords, namelijk wegen die zich kenmerken door een geringe breedte of door een enkel wagenspoor met een vaste breedte.

Recent heb ik het idee naar voren gebracht dat het veel plausibeler lijkt om de Diedenweg en andere mogelijk oude wegfragmenten te beschouwen als onderdelen van één enkele veldweg, een doorgaande route die oorspronkelijk bestond uit een breed uitwaaierende reeks van naast elkaar gelegen sporenbundels. Sommige wagensporen bleven tegelijkertijd in gebruik en werden vastgelegd, waarna ze na verloop van tijd evolueerden tot wegen in meer moderne zin. Andere sporen raakten in onbruik. Dit verklaart wellicht het grote aantal evenwijdig aan elkaar verlopende wegen op de westflank van de stuwwal. Zo beschouwd maakten zij vroeger misschien allemaal deel uit van één Diedenweg. Echter, alleen een paar stukjes hebben die naam kennelijk behouden. Omdat ze deel uitmaakten van verschillende sporen passen ze niet aan elkaar. Het is dan ook niet nodig om dat te blijven proberen.

De enige echt vaste punten die ons helpen het verloop van dit soort doorgaande wegen te reconstrueren, zijn de voordes. Zo markeert de Holleweg bij de Wageningse weg de plaats waar de sporenbundels van de Diedenweg bij elkaar kwamen op een plek met zandbanken waar de Rijn kon worden overgestoken. De voordes bij Lunteren en Amersfoort hebben we al in dit verband vermeld. Verderop op de Veluwe ontleent Voorthuizen zijn naam aan een plek waar een moerassige laagte kon worden overgestoken. Was Bruxvoort ook niet een plek waar heel vroeger het Wageningse Broek (thans Binnenveld) kon worden doorkruist? Misschien heeft hier ooit een planken voetpad gelegen zoals die op talrijke plekken in Europa in drassige gebieden zijn terug gevonden!

Nog een laatste opmerking over het verschijnsel dat op sommige plaatsen de Diedenweg in westelijke of in oostelijke richting afbuigt. Dit kan te maken hebben met de aansluiting op andere doorgaande wegenstelsels.