De Biltse Grift

Tijdschrift van Historische Kring D'Oude School opgericht maart 1992

22e jaargang nr. 2 juni 2013

De Bilt ontstaan als gevolg van een oorlogstrauma? - *Steven Hagers* 34

't Jodendom - een persoonlijke terugblik - *Gijs Vonk* 39

Toen en nu 42

Beschermd dorpsgezicht 'Villa Bandoeng en omgeving' - *Lies Haan-Beerends* .. 44

Honderdvijftig jaar Utrecht-Zwolle - *Fred en Loes Meijer* 51

De historie van de Jacob(s)steeg - *Hans Vos* 57

In gesprek met Anne Doedens: geschiedenis gaat om beeldvorming - *Petra Cremers* 61

Van de redactie

In het kader van negenhonderd jaar De Bilt speculeert Steven Hagers over de reden waarom de ridders indertijd de wapens neerlegden en zich uit het wereldse leven terugtrokken in *De Bilt ontstaan als gevolg van een oorlogstrauma?*. *'t Jodendom – een persoonlijk terugblik* is een persoonlijk terugblik van de heer Gijs Vonk naar aanleiding van het boek van Rienk Miedema en Ellen Drees. In *Toen en nu* werpen we een blik op de Oude Bunnikseweg. In het eerste deel van *Beschermd dorpsgezicht 'Villa Bandoeng en omgeving'* geeft Lies Haan-Beerends een beeld van beleidsmatige perikelen rond het benoemen tot beschermd dorpsgezicht van het gebied direct ten zuiden van station Bilthoven. Fred en Loes Meijer geven in *Honderdvijftig jaar Utrecht-Zwolle* een beschrijving van het ontstaan van station Bilthoven. Hans Vos geeft een beschrijving van de oorsprong van de naam van de Jacobsteeg in *De historie van de Jacob(s)steeg*. Ten slotte een interview door Petra Cremers in *In gesprek met Anne Doedens: geschiedenis gaat om beeldvorming*.
Wegens plaatsgebrek moest in dit nummer het oorlogsdagboek van mevrouw Van Bodegraven helaas overgeslagen worden.

Steven Hagers

De Bilt ontstaan als gevolg van een oorlogstrauma?

Dit jaar – het zal u niet ontgaan zijn – vieren we officieel het negenhonderdjarig bestaan van onze gemeente. Los van de controverses die er bestaan over de werkelijke stichtingsdatum en de soms verhitte discussies die daarover – ook in dit blad – gevoerd worden, is het een mooie gelegenheid om eens stil te staan bij de reden waarom het klooster gesticht werd.

Of het nu 1122 of 1113 was, of wellicht 1070 zoals Karel Beesemer beweert, op een bepaald moment in de hoge middeleeuwen besloten twee ridders hun wapens neer te leggen en om toestemming te vragen een klooster te stichten en om als pioniers een nieuw leven te beginnen.
Wat bezielde deze ridders om een zo rigoureuze wending aan hun leven te geven? In de gangbare geschiedschrijving wordt bij de drijfveren van deze ridders geheel niet stilgestaan. Begrijpelijk, want als geschiedschrijver begeef je je op glad ijs als je – zonder harde bewijzen – aan het speculeren slaat. Ik ben geen (officiële) historicus en ik voel me minder gebonden aan een dergelijke terughoudendheid.
Ik heb wel een idee waarom deze ridders zich terugtrokken. Het blijft speculatie, natuurlijk, en iedereen moet maar voor zichzelf bepalen hoe geloofwaardig hij mijn veronderstelling vindt.

De ontginning van het grondgebied rond Utrecht staat niet alleen in de geschie-

denis van de middeleeuwen.
In de tiende en elfde eeuw ontstonden er in heel Europa dergelijke ontginningsprojecten, vaak onder leiding van monniken. Een belangrijke oorzaak voor het ontstaan van de kloosters van waaruit ontginningen plaatsvonden, was de langzaam stijgende welvaart in die jaren. Invallen van buitenaf door Vikingen, Moren en Aziatische steppevolkeren – waaronder Europa lange tijd gebukt ging – waren een halt toegeroepen, en met de groei van de bevolking en de welvaart ontstond de behoefte aan nieuwe mogelijkheden.
De ontginningen gaven dus uiting aan een expansiedrift. Dat was één uiting daarvan. Een andere werd gevormd door de kruistochten die tussen 1096 en 1272 gehouden werden. Die twee vormen van expansiedrift stonden ogenschijnlijk geheel los van elkaar, maar de vraag is of dat inderdaad zo was. Ik denk van niet, althans, ik denk dat er in een aantal gevallen zeker sprake was van een verband tussen de twee.

Kaart van Station Island van Thomas Cave uit 1666. De "Caverna Purgatory" is de eigenlijke louteringsgrot.

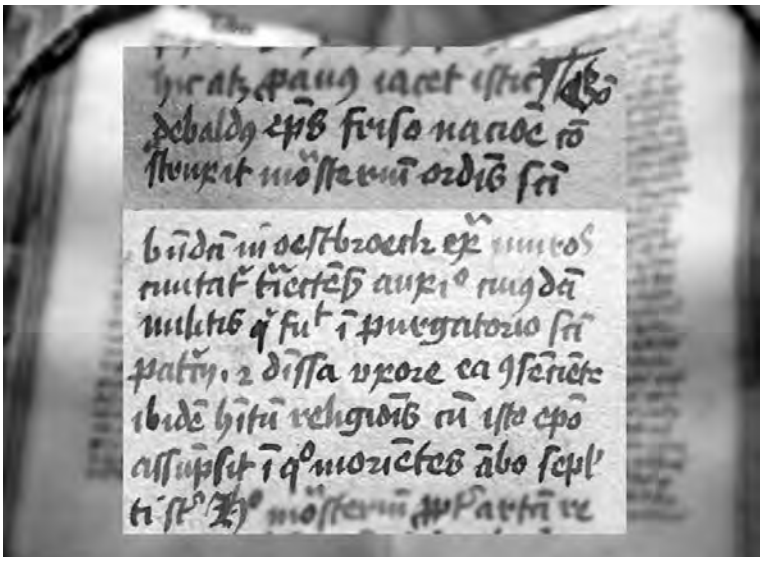
Van de twee ridders die het klooster Oostbroek stichtten, Herman en Diederik, wordt gezegd dat een van hen het vagevuur van Sint Patricius bezocht had. Dit vagevuur is naar alle waarschijnlijkheid de zogenoemde "Saint Patrick's Purgatory" op Station Island in het Rode Meer (Lough Derg), in het graafschap Donegal in het noorden aan de grens met Noord-Ierland. In de middeleeuwen was dit een belangrijk bedevaartsoord.

De kern van het pelgrimsoord werd gevormd door een grot waarin op verzoek – en enkel met toestemming van een bisschop – dappere mannen een aantal etmalen werden opgesloten. In de grot drong geen enkele prikkel van buiten door. De pelgrim zat er dus in het stikdonker en zonder enige geluid. Het is normaal dat men onder zulke omstandigheden dingen gaat horen en zien. Wat men zag werd uitgelegd als afkomstig van de duivels uit het vagevuur. Veel pelgrims werden gek of stierven tijdens hun beproeving. Het was dus niet verwonderlijk dat alleen dappere mannen werd toegestaan zich aan de beproeving te onderwerpen. De grot is in 1632 gesloten nadat er melding werd gemaakt door pelgrims van commercialisering van het oord. Hen was een vergoeding gevraagd, iets wat volstrekt ontoelaatbaar was. De grot is volgestort en nooit meer heropend, hoewel de plek een kleine eeuw later als pelgrimsoord is hersteld.

Waarom trokken die pelgrims naar Ierland om zich daar over te geven aan een dergelijke beproeving? Waarschijnlijk vooral omdat ze vonden dat ze gelouterd moesten worden. Van veel ridders zijn er geschreven getuigenissen overgeleverd van hun belevenissen in de grot. Een goed voorbeeld daarvan is de getuigenis van de Hongaarse ridder Krizsafán fia György ofwel George Grissaphan uit 1353. Hij had in opdracht van zijn koning gevochten in Zuid-Italië alwaar hij zich zeer gewelddadig had gedragen tegenover de bevolking. Hij had vele doden op zijn geweten en die drukten daar na afloop van de veldtocht daadwerkelijk op. Hij biechtte zijn wandaden op aan de paus en vroeg om een passende straf. De paus zond hem naar Santiago de Compostella in Noord-Spanje. Deze straf vond hij zelf echter te licht en hij besloot door te reizen naar Ierland en in de grot van Saint Patrick af te dalen. Waarschijnlijk droeg niet iedere ridder of edelman die naar Ierland vertrok, een slecht geweten met zich mee, maar zoiets was natuurlijk wel een goede motivatie.

De eerste ridder van wie bekend is dat hij in de afdaalde, is een zekere Owein rond het jaar 1146. Dat is altijd nog later dan de periode dat onze Biltse stichter daar geweest moet zijn, want dat was voor of rond het jaar 1113. De getuigenis dat de Biltse ridder in de louteringsgrot geweest is, stamt uit de kroniek van Hendrik van Gouda, monnik van klooster Thabor in Sneek, uit het jaar 1522. Hendrik heeft deze kennis opgedaan uit bronnen die hij blijkbaar in Utrechtse archieven had geraadpleegd. Hij schrijft:

> *Godebaldus episcopus Friso nacione construxit monasterium ordinis sancti Benedicti in Oestbroeck extra muros civitatis Traiectensis auxilio cuius-*



De passage over Oostbroek uit de kroniek van Hendrik van Gouda.

dam militis qui fuerat in purgatorio sancti Patricii. Et dimissa uxore ea consenciente ibidem habitum religionis cum isto episcopo assumpsit, in quo morientes ambo sepulti sunt.

"Bisschop Godebald, Fries van geboorte, heeft een klooster gebouwd van de orde van Sint Benedictus, in Oostbroek buiten de muren van de stad Utrecht, met de hulp van een zekere ridder, die in de louteringsgrot van Sint Patrick was geweest; en nadat hij zijn vrouw – met haar instemming – had heengezonden, heeft hij daar met deze bisschop het religieuze kleed aangetrokken, waarin beiden zijn gestorven en begraven."

Het is een late bron, maar Hendrik van Gouda gaat door voor een betrouwbare en consciëntieuze geschiedschrijver. Er is dus niet veel reden om te twijfelen aan zijn woorden. Er zou trouwens nog een andere bron zijn van een zekere David Scottus, een Ier, die in Würzburg een tekst *De Purgatorio Patricii* geschreven zou hebben rond het jaar 1120. Deze tekst is helaas zoek, maar als hij werkelijk bestaan heeft, dan zou hij dus een vroege getuigenis van de louteringsgrot zijn.

Intrigerend in de tekst van Hendrik van Gouda vind ik de passage dat de ridder zijn vrouw heengezonden had. Weliswaar met haar toestemming, maar dat wijst toch op een zekere vorm van boe-

tedoening lijkt mij. Waarom wilde deze ridder zo plotseling het wereldse leven vaarwel zeggen en zich volledig overgeven aan een religieus bestaan? Ik vind het antwoord dat dat soort dingen in de middeleeuwen nu eenmaal vaker gebeurden, te eenvoudig. Ik wil dan weten waarom ze nu eenmaal vaker gebeurden. De ridders waren – zoals uit andere bronnen blijkt – op kruistocht geweest. Dat kan alleen de eerste kruistocht zijn geweest die in 1096 naar het Heilige Land vertrok. Ik vermoed dat ze op die reis dingen hebben gezien en meegemaakt – en wellicht zelf verricht – die hen na terugkeer bleven achtervolgen. Nu zouden we misschien spreken van een oorlogstrauma, voor de middeleeuwen wordt die term niet gebruikt, maar hun ervaringen en belevingen worden er niet anders door.

Om hun geweten te sussen wilden ze misschien proberen iets goeds voor de mensheid te verrichten. Inderdaad speculatie, maar wellicht toch een aardig onderwerp voor een diepgaander onderzoek. In dit kader is het ook interessant om te vermelden dat de eerste abt van Oostbroek, Ludolf, afkomstig was van de abdij van Affligem in 1062 gesticht. “Dit klooster was gesticht door zes (roof)ridders die hun wereldse leven opgaven” in de woorden van Anne Doedens.

Bronnen:
Ik heb voor dit artikel dankbaar gebruikgemaakt van informatie die ik uit een gesprek met Gert Landman heb. Verder heb ik de volgende artikelen over de discussie van het ontstaan van De Bilt geraadpleegd. Deze artikelen zijn op de website van de Historische Kring te vinden:

Doedens, Dr. Anne. *Over de ‘oudste oorkonde’: De Bilts begin in 1113?* De Biltse Grift, juni 2008.

Drees, Ellen. *Het ontstaan van de Biltse kloosters*. De Biltse Grift, september 2008.

Beesemer, Karel. *Discussie over het beginjaar van de gemeente De Bilt*. De Biltse Grift, september 2008.

Tenslotte het boek:
Haren, Michael, and Yolande de Pontfarcy, eds. *The Medieval Pilgrimage to St Patrick’s Purgatory, Lough Derg and the European Tradition.* Enniskillen: Clogher Historical Society, 1988.

’t Jodendom - een persoonlijke terugblik

Ter gelegenheid van het verschijnen van het boek van Rienk Miedema en Ellen Drees ***’t Jodendom in Bilthoven*** *(2012) vroegen wij aan de heer Gijs Vonk, oud-bewoner van ’t Jodendom, om een korte bijdrage. De heer Vonk werd negentig jaar geleden geboren in deze volkswijk, broers van hem woonden er tot aan de afbraak in 1971.*

Hoe is de naam Jodendom ontstaan? In 1799 werd door de gemeente De Bilt een vergunning aan de Joodse Gemeenschap van Utrecht verleend, voor een Joodse Begraafplaats en wel op de Koekoeklaan. In 1806 vond hier de begrafenis plaats van een jong Joods meisje van anderhalf jaar dat op 18 januari 1806 overleden was. Het was meteen ook de laatste begrafenis, want de Joodse Gemeenschap kocht in Utrecht een stuk grond voor een begraafplaats.
Het Jodendom bestond uit de Koekoeklaan, Koekoekdwarslaan en de Lange Buurt. De kinderen gingen allemaal naar de Julianaschool dicht bij huis. Het was echt een arbeiderswijk. Deze lag achter de Vinkenlaan en de Julianalaan tegen de bosrand aan. Een keer per jaar en wel in augustus hadden zij een buurtfeest, bloemencorso en spelletjes: tonnensteken, zaklopen, koekhappen, biggetjes vangen (de ouders smeerden ze in met groene zeep voor de gladdigheid). Als er festiviteiten waren ter gelegenheid van het Oranjehuis, dan werd de hele Lange Buurt versierd met vlaggen en slingers van heide en goudsbloemen (oranje) en erebogen. Dan kwamen de mensen uit Bilthoven-Noord zelfs kijken. ’s Avonds kwam de Bilthovense Harmonie en liepen de kinderen met lampions door de Lange Buurt, dan was het feest. Eenmaal in de week kwam het paardenvolk, soldaten uit Utrecht, op de heide oefenen. Dan was het feest

voor de jeugd, dan mocht je op de kanonnen meerijden en op de paarden, de meisjes moesten afstand houden van de soldaten. Wij hadden op het Jodendom één snoepwinkel van Van der Heide op de Koekoeklaan, voor 1 cent kon je al een toffee kopen en voor 5 cent een reep chocolade. En dan hadden wij op de Lange Buurt de kruidenierswinkel van Arie Overeem. Die verkocht ook klompen, petroleum, harde en zachte turf en huishoudelijke artikelen.
Wij hadden in die tijd twee huisartsen, dokter Van Schaik voor de arbeidsman en dokter Van Dam voor de grote man. Dokter Van Schaik was huisarts en tandarts. Zijn behandeling was eigenlijk altijd trekken.

Optocht in het Jodendom. Beeldmateriaal Historische Kring D'Oude School.

Zondagmorgen als de gereformeerde kerk uitging, gingen wij van het Jodendom naar de zondagsschool, daar gaf meneer Van de Zee ons godsdienstles. Jongens en meisjes die Nederlands Hervormd waren gingen naar catechisatie in de Boskapel bij dominee De Geus. Kinderen van goed gesitueerden gingen naar Ds. Frank.

De huisjes waren klein en hadden één ingang. Als je ons huis binnenkwam was er eerst een halletje met de enigste kraan in huis waar een ladder stond om naar boven te gaan. Daar was een open zolder, waar de kinderen sliepen. Er was één dakraampje voor de hele zolder. Later hebben de bewoners zelf een dakkapel gemaakt. Mijn ouders en de twee jongste kinderen sliepen beneden in de woonkamer. Daar waren twee bedsteden waar een gordijntje voor hing. In het midden was een deur naar de kelder. Daar sloegen we voor de winter aardappelen op plus de zelf in zout ingemaakte zuurkool, andijvie en sperziebonen in Keulse potten. De kelder was zo koud dat er melk, vla en andere etenswaren konden worden opgeslagen. Een douche of een badkamer hadden

we niet. ’s Winters werd er in de keuken gewassen in de teil en in de zomer in de schuur.
De schuur stond tegenover de ingang van het huis, daarachter waren de tuinen wel 6 bij 30 meter lang. Die werden als groentetuinen gebruikt. Daar stonden ook schuren op, voor tuingereedschap, konijnen- en kippenhokken. Sommigen hielden er ook nog varkens op na, één om te slachten en één om te verkopen. Riolering was er niet, als het stortregende stond de hele straat blank, in de zomer was dat wel welkom bij de kinderen, dan konden zij pootje baden en was het feest. Aan de voorkant van de huizen waren bloementuinen, daarachter lag een zandpad. Daar speelden de kinderen en natuurlijk op de heide en in het bos, want speeltuinen waren er in die tijd niet. In de schuur was een houten plee. Er stond een emmer water bij om door te spoelen. De afvoer was een betonnen put die af en toe door de mensen zelf leeggemaakt moest worden. De huizen waren hoofdzakelijk van hout wat levensgevaarlijk was als er brand uitbrak omdat ze maar één uitgang hadden. Gelukkig is dat nooit gebeurd. Op zaterdagmiddag kwam de huisbaas, de heer Meijer uit De Bilt, altijd de huur van ƒ 1,75 ophalen.

Wasdag in het Jodendom. Beeldmateriaal Historische Kring D’Oude School.

Het Jodendom was een gezellige wijk. De saamhorigheid in de straat was fantastisch, iedereen hielp elkaar in nood en dood. De mensen stonden voor elkaar klaar als er wat was.

Tot slot nog een opmerking over het boek van de heer Rienk Miedema en mevrouw Ellen Drees. Voor mij was 1 december 2012 een fantastische dag, toen ze hun boek *’t Jodendom in Bilthoven* presenteerden. Ik ben ze er zeer dankbaar voor, vooral de foto’s deden mij goed.
Het leek wel een reünie die dag, mensen die ik jaren niet had gezien, zag ik die dag. Na de afbraak van het Jodendom in 1971 had ik nooit meer iets gehoord, toch was het een wijk van saamhorigheid.

Toen en nu

Oude Bunnikseweg. Werd in 1918 nog niet onderbroken door de rondweg..

Oude Bunnikseweg. In de jaren 50 kwam er een fietstunneltje onder de Utrechtseweg door.

Lies Haan-Berends

Beschermd dorpsgezicht ‘Villa Bandoeng en omgeving’

Deel 1

Villa Bandoeng is een van de eerst gebouwde villa’s van Bilthoven, gelegen aan de Soestdijkseweg-Zuid op nummer 268. De villa maakt deel uit van Villapark Vogelzang, waarover in het oktobernummer van *De Biltse Grift* uit 1994 een artikel van mijn hand is gepubliceerd. De gedigitaliseerde versie van dat artikel is op de website van de kring bij *De Biltse Grift* te vinden. *Villa Bandoeng* maakt deel uit van een beschermd dorpsgezicht, een gebied dat bijzondere aandacht verdient. Dit artikel handelt over het proces betreffende de toekenning van beschermd dorpsgezicht aan ‘Villa Bandoeng en omgeving’, een dorpsgezicht dat het behouden waard is.

Bilthoven dankt zijn ontstaan aan het feit dat er een halteplaats kwam toen de spoorlijn Utrecht – Amersfoort in 1863 werd aangelegd. De naam Bilthoven was toen echter nog niet in gebruik. Pas in 1917 werd die naam gegeven aan de zich na 1900 ontwikkelende woonkern die tot die tijd *De Bilt-Station* werd genoemd. Jonkheer Van den Bosch, die grond beschikbaar had gesteld waarop het stationnetje gerealiseerd kon worden, had als tegenprestatie bedongen dat de treinen, komende uit beide richtingen, er zowel ’s morgens als ’s avonds zouden stoppen. Aanvankelijk stopten er dus slechts vier treinen per dag. Dat is tot eind negentiende eeuw zo gebleven. Op 20 augustus 1863 werd het kleine stationsgebouw in gebruik genomen. In 1864 werd de lijn doorgetrokken tot Zwolle. Het stationsgebouwtje werd in 1876 vergroot. Rondom de halteplaats was nauwelijks bebouwing te vinden. Wel werd er in 1866 begonnen met de bouw van een stationskoffiehuis. Cornelis van Vulpen kocht een perceel grond van jhr. Van den Bosch dat gelegen was net ten zuiden van de spoorlijn. Het koffiehuis ontwikkelde zich tot een pension en stond later bekend als Hotel Dennenhoeve. Wij kennen het pand als het *Wijn- en Spijslokaal*, de laatste

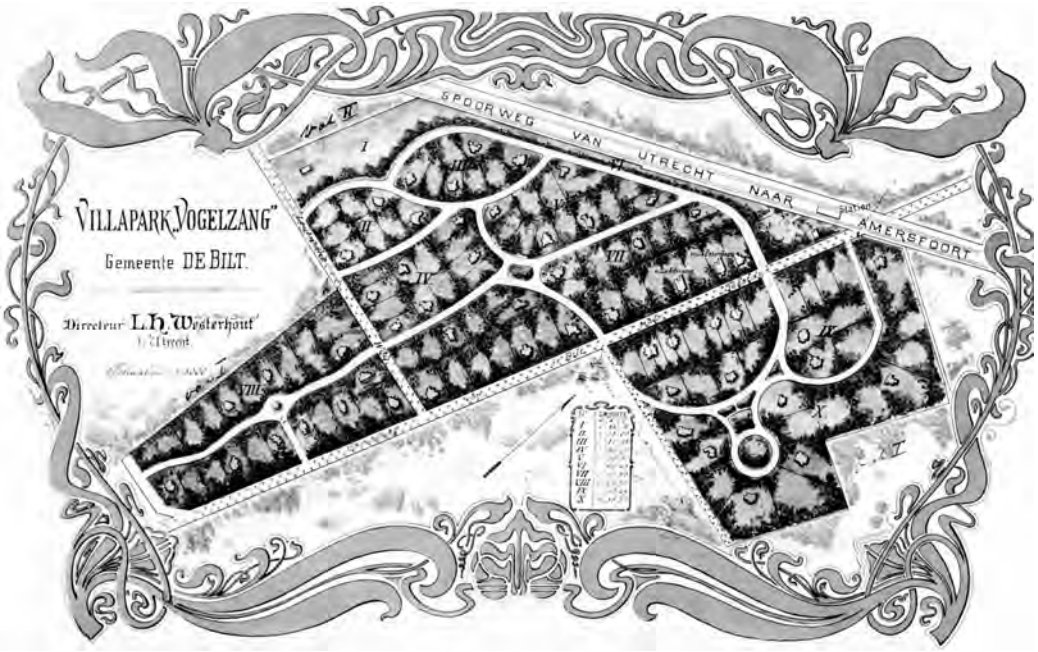
Villa Ensah. Ansichtkaart archief Fred Meijer.

naam die bedoelde horecagelegenheid gedragen heeft.
In 1892 werd de lijn Utrecht - Zwolle verdubbeld en op 27 juni 1898 werd de spoorlijn die via Den Dolder naar Baarn ging in gebruik genomen door de *Utrechtsche Lokaal Spoorwegmaatschappij*. De treinen liepen niet alleen langs De Bilt-Station maar stopten er ook. Dat feit heeft de aanleg van villaparken gestimuleerd.

Op 11 april 1899 vroeg mr. J.E. Ameshoff, de toenmalige secretaris van de *Nederlandsche Centrale Spoorwegmaatschappij*, vergunning aan bij de gemeente De Bilt voor de bouw van een villa die gebouwd zou worden aan de oostkant van de Soestdijkseweg, net ten noorden van de spoorlijn. De eerste villa van Bilthoven was op 8 mei 1900 voltooid en kreeg de naam *Villa Ensah*. Rondom *Villa Ensah* werd een groot park gerealiseerd. De heer Ameshoff was eigenlijk de eerste forens. Hij woonde gezond buiten en werkte in Utrecht. Dat was mogelijk omdat er steeds meer treinen gingen rijden, treinen die stopten bij De Bilt-Station. Ten noorden van het station werd ook de woning van de stationschef in 1900 gerealiseerd. Beide panden zijn helaas niet meer terug te vinden. *Villa Ensah* werd in 1944 gebombardeerd en daarna gesloopt en de woning van de stationschef werd, ondanks het feit dat het een gemeentelijk monument was, ten behoeve van de aanleg van spoortunnels in 2012 gesloopt. Wel heeft men de onderdelen van het betreffende pand bewaard. Er ontstond namelijk veel weerstand tegen de sloop van het markante gebouw. De kans is groot dat de woning op het terrein van het Spoorwegmuseum wordt herbouwd, waardoor de Bilthovense stationschefwoning toch bewaard blijft.

De *Maatschappij tot Exploitatie van bouwterreinen nabij Station De Bilt* werd rond 1898 opgericht. Directeur was Leendert Hubertus Westerhout, een Utrechtse aannemer en steenfabrikant. Die ontwikkelde plannen voor *Park Vogelzang*. In 1900 kocht de bouwmaatschappij grond die grotendeels in bezit geweest was van de eigenaar van Jagtlust. Plan was om op

grote kavels grote villa's te bouwen. Men moet daarbij bedenken dat de grond hier toen goedkoop was. Bovendien kwam het buiten wonen in de mode. Vooral het wonen op de zandgronden werd aantrekkelijk gevonden. Men wilde graag buiten wonen, maar men wilde ook de gemakken van een grote stad behouden. Dat was, gezien de vele treinen die er bij *De Bilt-Station* stopten, het geval.
De heer Westerhout vroeg vergunning aan voor de bouw van een villa, die op 8 januari 1900 werd verleend. Die villa kreeg de naam *Essenburg* en heeft als adres Soestdijkseweg-Zuid 265. De kenmerkende dubbelvilla's, die langs de Soestdijkseweg-Zuid te vinden zijn op de nummers 262 t/m 280, werden eveneens gebouwd begin twintigste eeuw. Een daarvan is *Villa Bandoeng*, gelegen op nummer 268. De bouwaanvrage van de nummers 266-268 en 274- 276 werd ook door de heer Westerhout gedaan. Op 16 november 1900 werd de bouwvergunning afgegeven en op 25 september 1901 waren bedoelde villa's voltooid. Voor de nummers 262-264 en 278-280 werd eveneens door de heer Westerhout een vergunning aangevraagd, die op 22 maart 1901



Villapark Vogelzang. Tekening uit de beeldbank van de Historische Kring D´Oude School.

afgegeven werd. De bouwaanvrage voor de nummers 270-272 werd gedaan door de heer H.C. van Benthem. Die bouwvergunning werd verleend op 27 september 1904. Deze dubbelvilla was op 13 april 1905 voltooid.
De bebouwing, vormende *Villapark Vogelzang*, vorderde gestaag. Ten oosten van de Soestdijkseweg-Zuid werden de Boslaan, Nachtegaallaan, Merellaan en de Vinkenlaan aangelegd, waarbij aangemerkt moet worden dat het stuk Julianalaan dat nu vanaf de Vinkenlaan richting Emmaplein loopt, toen ook Vinkenlaan werd genoemd. Ten westen van de Soestdijkseweg-Zuid ontstonden de Spoorlaan, Prins Hendriklaan, Middellaan, Kruislaan, Jachtlaan en Kortelaan. Al die wegen werden officieel benoemd in het eerste naamgevingbesluit van 24 juli 1903. Langs al die lanen ontstond in korte tijd bebouwing. In 1906 werd de *Maatschappij tot Exploitatie van Bouwterreinen nabij station De Bilt* opgeheven. Het gevolg was dat er na die tijd niet alleen grote kavels werden uitgegeven waarop grote villa's werden gerealiseerd met grote tuinen, maar ook kleinere percelen. Bouwers als W.S. van der Sterre en J. van As bouwden daarop kleinere villa's voor de middenklasse. Vooral in de Spoorlaan, Koppellaan en de Prins Hendriklaan was dat het geval.
In de Monumenteninventarisatie De Bilt uit 1983 van E.H. Dikland en J.A. van der Hoeve worden enkele panden vermeld, gelegen langs de Prins Hendriklaan. Het betreft de nummers 72, 74 en 77-83. Nummer 74, *Villa Devia*, werd later als gemeentelijk monument aangemerkt. In de inventarisatie staan betreffende de Nachtegaallaan de nummers 30 en 34 vermeld als zijnde landhuizen van twee verdiepingen met een dwarskap en serre. En voor wat betreft de Soestdijkseweg-Zuid, zijn de hiervoor genoemde villa's gelegen op de nummers 260 en 266-268 in de inventarisatie opgenomen. Tevens staan vermeld de oneven nummers 257 *(Carpe Diem)* en 267 *(Ekeliden)*.

In 1991 verscheen het Monumenten Inventarisatie Project betreffende De Bilt van drs. M. Laman in opdracht van de provincie Utrecht, dienst Ruimte en Groen. Betreffende de Prins Hendriklaan werden daarin opgenomen de nummers 72, 74 en 91. Voor wat betreft het gedeelte van de Soestdijkseweg-Zuid tussen de Boslaan en de Nachtegaallaan zijn de nummers 260, 262-264, 266-268, 270-272, 274-276, 278-280 opgenomen in het rapport, alsmede onder andere de oneven nummers 257 en 267. De nummers 9, 20, 24, 26, 28, 30, 34 en 36 van de Nachtegaallaan werden eveneens geïnventariseerd.
Op de gemeentelijke monumentenlijst, die op 7 juni 1991 was vastgesteld en

waarover tijdens de raadsvergadering van 29 augustus 1991 werd vergaderd, staat op de Nachtegaallaan alleen nummer 24 vermeld. Op de Prins Hendriklaan werd alleen nummer 74 als monument aangewezen. En van de aan de Soestdijkseweg-Zuid gelegen villa's worden de nummers 260, 262, 266-268, 270-272, 274-276 en 280 in bedoelde lijst vermeld. De nummers 264 en 278 ontbreken. Die hadden kennelijk de toets der kritiek niet doorstaan. Tijdens bedoelde raadsvergadering werd over de monumentenlijst gesproken waarna, na opmerkingen van mevrouw Visser (die gingen over panden gelegen aan de Dorpsstraat) en wethouder Van Eijken, de raad zonder hoofdelijke stemming de mededelingen voor kennisgeving aannam.

Jan van der Heijden pleitte in zijn notitie *Beschermd Dorpsgezicht in het Park Vogelzang* van januari 1993 om een groter aantal villa's als beschermd dorpsgezicht aan te merken. De toenmalige monumentencommissie had volgens Jan haar aandacht in het bijzonder gericht op de rij villa's gelegen langs de Soestdijkseweg tussen de Boslaan en de Nachtgegaallaan. Naast bedoelde villa's achtte hij het wenselijk om een gedeelte van de Boslaan en de Nachtegaallaan ook een beschermde status te verlenen. Hij zou de panden Nachtegaallaan 9, 20, 26, 28, 30, 34 en 36 aan de lijst willen toevoegen. Bedoelde rij villa's bevond zich volgens Jan nog grotendeels in de originele staat en ook de verkaveling was intact gebleven. Verder adviseerde Jan om voor de overige delen van *Park Vogelzang* een planologisch en stedenbouwkundig beleid te voeren dat gericht moest zijn op de handhaving van het patroon van wegen, lanen en groenvoorzieningen, het behoud en eventueel versterking van bestaande stedenbouwkundige kwaliteiten en het voorkomen van ingrijpende verstoringen. De hiervoor genoemde gemeentelijke monumenten, waarvan *Villa Bandoeng* er een is, staan in de notitie van Jan als zodanig aangemerkt. Hij had er begrip voor dat de nummers 264 en 278 niet een gemeentelijke monumentenstatus hadden gekregen. Het originele karakter van bedoelde villa's was door verbouwingen te veel verstoord. Hij hoopte echter dat meer villa's gelegen aan de Nachtegaallaan beschermd zouden worden en dus ook als gemeentelijk monument zouden worden aangemerkt.

In het boek *De Bilt geschiedenis en architectuur*, geschreven door Sabine Broekhoven en Sonja Barends (uitgegeven in 1995), worden de panden Soestdijkseweg-Zuid 262-264, 266-

268 *(Bandoeng)*, 270-272, 274-276, 278-280 als gemeentelijke monument aangemerkt. Op de adressenlijst van de geïnventariseerde objecten, die achterin het boek is opgenomen, wordt de belangrijkheid van de diverse objecten met sterren aangeduid. De meeste villa's die hiervoor genoemd zijn kregen drie sterren wat betekent dat de panden monumentaal en zeer waardevol zijn. Ook de iets later gebouwde villa *Horev,* gelegen op nummer 260 op de hoek van de Boslaan, is volgens de auteurs van dit boek een gemeentelijk monument en wordt met drie sterren 'beloond'. Nachtegaallaan 24 *(Le Chalet)* is eveneens een gemeentelijk monument dat drie sterren verdiende. Die villa wordt omschreven als een in 'originele staat verkerende vrijstaande villa van twee bouwlagen die in 1910 ontworpen is door H.P. van der Haar'. Enkele andere villa's, gelegen langs de Nachtegaallaan, te weten de nummers 9, 20, 26, 28, 30 en 34 *(De Nachtegaal*), hebben twee sterren toegewezen gekregen. Dat betekent dat deze villa's beeldbepalend zijn voor de wijk. Achter nummer 36 staat slechts een ster, wat beeldondersteunend betekent.

Een brief, gericht aan het gemeentebestuur van De Bilt, gedateerd 16 december 1997, heeft als onderwerp: *Ontwerp beschermd dorpsgezicht 'Villa Bandoeng en omgeving'*. Uit die brief blijkt dat bedoeld ontwerp aan de Provinciale Utrechtse Monumentencommissie ter advisering was voorgelegd. Die commissie had geen bezwaar tegen het voorstel. De laatste alinea van de brief luidde:
'Gezien de vele wijzigingen die dit relatief ruime gebied door de jaren heeft ondergaan, zeker het gedeelte ten westen van de Soestdijkseweg, geeft de commissie in overweging om het beschermd dorpsgezicht te beperken tot het gebied rondom de Nachtegaallaan.'
In het voorstel van burgemeester en wethouders van De Bilt van 17 maart 1998, betreffende *Beschermd dorpsgezicht 'Villa Bandoeng en omgeving'*, gericht aan de gemeenteraad, staat de volgende samenvatting:
'Artikel 19 van de gemeentelijke monumentenverordening biedt de gemeenteraad de mogelijkheid om beschermde dorpsgezichten aan te wijzen. Een van de gebieden die daarvoor in aanmerking komt is het gebied van Park Vogelzang. Aan Park Vogelzang kan de planologische opzet van een villawijk aan het begin van deze eeuw worden afgelezen. De oorspronkelijke parkachtige aanleg, die op sommige plaatsen nog aanwezig is, bepaalt de sfeer van het gebied, samen met de daarin gebouwde villa's.

Vandaar dat Park Vogelzang een gebied is waarvoor de status van beschermd dorpsgezicht werd onderzocht. In het gebied van Park Vogelzang zijn acht panden langs de noordoostzijde van de Soestdijkseweg op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst. Deze villa's grenzen aan elkaar en hebben een duidelijke onderlinge samenhang. In het deel ten zuiden [moet mijns inziens ten westen zijn (LH)] van de Soestdijkseweg is alleen het pand Prins Hendriklaan 74 op de gemeentelijke monumentenlijst geplaatst. In het gebied zijn geen rijksmonumenten aanwezig. Juridische voorwaarde voor een beschermd dorpsgezicht is de aanwezigheid van meerdere monumenten. Doel van een beschermd dorpsgezicht is de samenhang van de aanwezige monumenten te versterken.'
Voorgesteld werd:
'I Op basis van bijgaande toelichting, een gemeentelijk beschermd dorpsgezicht 'Villa Bandoeng en omgeving' aanwijzen, waarvan de omgrenzing is aangegeven op de bij dit voorstel behorende kaart;
II Een ontwerpbestemmingsplan, als bedoeld in artikel 10 van de Wet op de ruimtelijke ordening, doen vervaardigen, waarin het gebied van het beschermd dorpsgezicht 'Villa Bandoeng en omgeving' is opgenomen.'
Bovengenoemd voorstel werd door de raad vastgesteld op 26 maart 1998.

Bronnen:
- Dikland, E.H. en Hoeve, J.A. van der: Monumenteninventarisatie van de gemeente De Bilt i.s.m.
TH-Delft, afdeling der Bouwkunde, werkgroep Restauratie, uitgave: De Bilt, Delft, Rotterdam april-december 1983
- Laman, drs. M.: Monumenten Inventarisatie Project De Bilt, Provincie Utrecht Dienst Ruimte en Groen, 1991
- gemeentelijke monumentenlijsten De Bilt, 7 juni 1991 en 29 januari 2002
- artikel uit De Biltse Grift van oktober 1994: Haan-Beerends, Lies, Villapark Vogelzang.
- Broekhoven, Sabine en Barends, Sonja: De Bilt geschiedenis en architectuur, uitgeverij Kerckebosch BV – Zeist 1995
- Haan, Lies en Heijden, Jan van der: Inventarisatie van bouwaanvragen bij de gemeente De Bilt, 1895-1913, uitgave Historische Kring D'Oude School, De Bilt april 1995
- notitie 'Beschermd Dorpsgezicht Villa Bandoeng en omgeving'', 1998
- A-voorstel betreffende Dorpsgezicht van 17-3-1998
- A-voorstel betreffende Monumenten Selectie Project van 2 november 1998 alsmede de bijbehorende toelichting
- Verslag van de zitting Adviescomissie bezwaar- en beroepschriften van 25 februari 1999
- bestemmingsplan Bilthoven Zuid 2009, vastgesteld 28 januari 2010 (in te zien via www.debilt.nl via Wonen en leven – ruimtelijke plannen - bestemmingsplannen)
- diverse krantenartikelen uit het Utrechts Nieuwsblad en de Biltse en Bilthovense Courant

Fred en Loes Meijer

Honderdvijftig jaar Utrecht-Zwolle

Op 20 augustus 2013 is het honderdvijftig jaar geleden dat De Bilt een halte kreeg aan de spoorlijn Utrecht-Zwolle. Het gevolg van deze halte was het ontstaan van de geheel nieuwe kern, die later de naam Bilthoven zou krijgen. In dit artikel gaan Fred en Loes Meijer in op het ontstaan van de stationsbebouwing.

Besluit tot de aanleg van een spoorlijn
De *Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij* (N.C.S.) werd 2 februari 1860 opgericht. Het doel was het aanleggen en exploiteren van een spoorlijn vanuit Utrecht naar Zwolle. Voordat er begonnen kon worden moest er eerst onderhandeld worden met de diverse grondeigenaren.
De gemeente De Bilt benoemde voor haar grondgebied een commissie, bestaande uit de raadsleden Jhr. Hendrik van den Bosch en de heer S. Dorresteyn, *welke belast is met de belangens dier gemeente bij aanleg van de spoorbaan voor zo verre deze door het gebied lopen zal. Deze belangens raken voornamelijk de wegen en water-voorziening.*

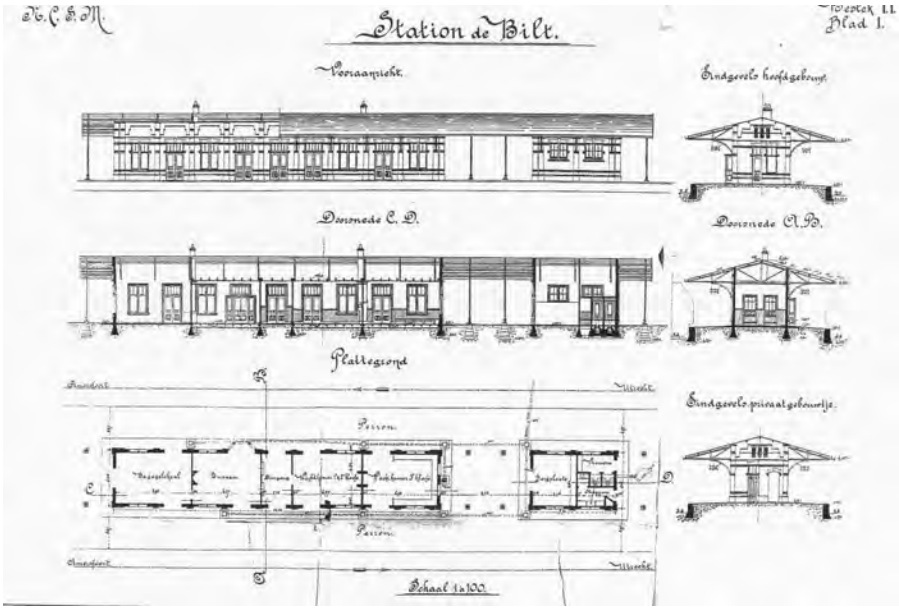
Jonkheer Hendrik van den Bosch

Jhr. Van den Bosch, wonend op Jagtlust en groot-grondbezitter, investeerde in aandelen N.C.S. Aanvankelijk was er geen halte gepland bij De Bilt. Omdat de eerste inleg van de aandelenemissie niet voldoende was, investeerde Jhr. Van den Bosch daarop ƒ 20.000 extra en schonk een stuk grond voor de bouw van een halte. Voorwaarde was dat er twee treinen per dag heen en terug bij deze halte zouden stoppen.
In 1861 verkreeg de N.C.S. de concessie en kon de aanleg beginnen.

Ontstaan van het station
Tijdens de aanleg van de spoorlijn werden er in De Bilt op het stuk grond van Jhr. Van den Bosch aan de zuidkant van de spoorlijn twee arbeiderswoningen gebouwd. In deze woningen woonden spoorwerkers van de N.C.S. en aan de noordkant van de lijn werd een plek gereserveerd voor de bouw van een haltegebouw. De N.C.S. had een standaardontwerp voor de gebouwen voor de kleine haltes, maar of er werkelijk zo'n standaardgebouwtje is gebouwd is twijfelachtig. De blauwdruk van het station uit 1901 laat op die plaats een afwijkende fundering zien.
Op 7 augustus 1863 verleende de gemeente De Bilt de N.C.S. *tijdelijke vrijdom van de grondbelasting voor gebouwen van den Centraal Spoorweg Maatschappij*.

Aanleg van de spoorlijn
De hoofdaannemer van de bouw van de spoorlijn was de Société Vitali, Picard et Cie. uit Parijs. Deze legde in eerste instantie een enkelsporige lijn aan.
Op het verzoek van de N.C.S. aan het gemeentebestuur om deel te nemen aan de festiviteiten bij de opening van de spoorlijn antwoordt het gemeentebestuur: *dat zij bezwaar aanvoeren tegen de denkbeelden tot de feestelijke viering van de inwijding van de Centraalspoorweg bij te dragen, gelegen in den verren afstand van de gemeente tot aan de lijn.*
Op 20 augustus 1863 vindt de feestelijke opening van de spoorlijn plaats. De lijn zal meer dan veertig jaar in dezelfde toestand blijven bestaan. In 1885 wordt de N.C.S. overgenomen door de *Nederlandsche Rhijnspoorweg Spoorwegmaatschappij* (N.R.S.), maar de N.C.S. blijft onder haar eigen naam de exploitatie voortzetten. In 1890 kwam de lijn in handen van de Staats Spoorwegen (S.S.) en ook deze keer bleef de exploitatie in handen van de N.C.S.
In 1892 vindt de verdubbeling van de spoorlijn Utrecht-Amersfoort plaats. Het station ligt dan nog niet tussen de twee lijnen. Dat gebeurt pas bij de vernieuwing van station in 1901.
Vijf jaar later, in 1897, werd ter bevordering van de veiligheid het blokstelsel ingevoerd. Bij een blokstelsel wordt de spoorlijn ingedeeld in blokken. Elk blok heeft een eigen blokpost. De blokwachter geeft de trein het sein dat het blok vrij is, zodat deze veilig het blok kan binnenrijden.

Bebouwing bij het station
Het station lag op een half uur lopen van het dorp De Bilt. In 1899 startte de Maatschappij tot Exploitatie van Bouwterreinen bij het station De Bilt met het project villapark Vogelenzang. Tegelijkertijd besluit mr. J.E. Ameshoff,



Bouwtekening van eilandstation. Archief Fred Meijer.

sinds 1891 secretaris bij de N.C.S., tot het bouwen van de villa Ensah aan de oostkant van wat nu de Soestdijkseweg Noord is. In 1900 werd hij de directeur van de *Nederlandsche Buurtspoorweg Maatschappij* (N.B.M.). De N.B.M. is een dochtermaatschappij van de N.C.S. In deze hoedanigheid heeft hij een grote invloed gehad op de bouw van het nieuwe eilandstationsgebouw en de stationschefwoning.

Eilandstation met breed perron

Het oost-west gerichte station is een typisch voorbeeld van een eilandstation. Voor het verwezenlijken van dit plan moest er een heel nieuw sporenontwerp gemaakt worden.

Spoor 1 Amersfoort-Utrecht aan de noordzijde van het perron moest wijder om het station gaan lopen. En er moesten nieuwe wissels gelegd worden.

Het perron van het eilandstation werd zo'n 15 meter breed en ongeveer 150 meter lang met een zadeldakoverkapping. De houten overkapping wordt ondersteund door een constructie van ijzeren kolommen, vakwerksporten en doorgaande liggers. Een gedeelte van de ondersteuningconstructie

is dichtgemetseld met schoon metselwerk, voorzien van speklagen en hanenkammen boven de ramen en vormt zo de opslag-, wacht-, loket- en toiletruimte. Het stationsgebouw werd op 30 januari 1901 voltooid.
Aan de oostkant van de overweg werd tussen de sporen een huisje geplaatst voor de wissel- en overwegwachter. Deze wachter moest steeds naar buiten om de wissels en slagbomen te bedienen.
In 1913 werd de perronoverkapping in westelijke richting uitgebreid.

Ter gelegenheid van de her-elektrificatie van het baanvak Utrecht-Amersfoort. Foto genomen bij station Bilthoven. Foto 1946. Archief Fred Meijer.

En in 1957 is onder de sporen door aan de westkant van de Soestdijkseweg een voetgangerstunnel aangelegd. Het station is in 1963 verbouwd. Het kreeg moderne ramen en het werd van een stuclaag voorzien. In 1997 volgde er nog een verbouwing. De kaartverkoop verdwijnt hierbij uit het station en er vestigt zich een gemakswinkel 'Wizzl' in het stationsgebouw.

Goederenemplacement
Bij de aanvraag voor het sporenplan (1900) werd ook een begin gemaakt met aanleggen van twee rangeersporen. Op het westelijke stuk van het rangeerspoor werd aan het einde standaard een rangeerlocomotief geplaatst. In de loop der jaren groeide dit uit met meerdere sporen. Vooral door de komst van de groothandel Jean Heybroek, de Coöperatieve Landbouwvereniging (Boerenbond), de vestiging van houthandel Van der Ham, Bilthovense Metaal Industrie (B.M.I.) , Van Westrhenen bouwmaterialen en kolenhandelaren. Het emplacement is in 1985 opgebroken. Op dit moment is men op deze plaats bezig met de aanleg van de tunnel onder het spoor.

De stationschefwoning
In 1899 werd in opdracht van de N.C.S. een woning voor de stationschef aan de noordzijde van het station gebouwd. In 2012 is deze woning gesloopt en opgeslagen, met de bedoeling hem te herbouwen in het Spoorwegmuseum te Utrecht. (Zie ook De Biltse Grift van maart 2013).

Spoorlijn De Bilt-Zeist
Mr J.E. Ameshoff diende in 1899 een concessieaanvraag in bij de Gedeputeerde Staten van Utrecht voor een spoorlijn van Zeist naar De Bilt, aansluitend op de lijn richting Utrecht-Zwolle. De concessie werd eerst geweigerd, maar op aandringen van de gemeente Zeist alsnog toegekend. De concessie werd verleend aan de N.B.M, en de dienst werd uitgevoerd met materieel van de N.C.S.
Op 29 augustus 1901 werd deze lijn geopend. Aanvankelijk eveneens aangelegd als enkelsporige lijn, werd hij in 1912 verdubbeld. Door toedoen van de Duitse bezetter werd de passagiersdienst in 1941 gestaakt en overgenomen door een busdienst. Na de bevrijding bleef er tot 1972 een goederentrein naar Zeist rijden. Na opheffing van de goederendienst is de spoorlijn afgebroken en is er een fietspad naar Huis ter Heide over het tracé aangelegd.

Hulppostkantoor De Bilt Station
Voor het afhandelen van het post- en telegraafverkeer werd in 1906 een hulppostkantoor gebouwd. De N.C.S. had de panden Soestdijkseweg (later Emmaplein) 95, 97 en 99 in eigendom. De nrs. 97 en 99 werden gesloopt en nummer 95 werd de woning van de brievengaarder. Aan de noordzijde werd het hulppostkantoor aangebouwd. Mr. Ameshoff had zelf ook belang bij het hulppostkantoor. Zijn post, met name de aangetekende stukken, zou hij nu eerder ontvangen. De Bildt-Station kreeg een eigen poststempel. Op 2 januari 1918 verdween de naam “De Bildt-Station” en werd veranderd in “Bilthoven”. In 1919 werd er een postkantoor gebouwd aan de Lijsterlaan (nu Julianalaan).

Seinhuis
Het seinhuis is in 1908 gebouwd op dezelfde plaats waar het gebouwtje van de wissel- en overwegwachter stond. Tevens werd erdoor de N.C.S. een verzoek ingediend om afsluitbomen te mogen plaatsen. Bij het nieuwe seinhuis stonden alle bedieningspanelen binnen. Het seinhuis was voorzien van een klok en een brandweerbel.
In 1919 werd de exploitatie van de spoorlijn overgenomen door de *Staats Spoorwegen* (S.S.). Ook al het personeel kwam daarmee in dienst van de S.S.
De *Nederlandse Spoorwegen* (N.S.) namen de exploitatie van alle lijnen in Nederland over in 1938.
In 1958 is het puntdak van het seinhuis verwijderd, hiervoor kwam een plat dak in de plaats. Ook werd het seinhuis naar achteren vergroot. Het seinhuis is in 1963 gesloopt, omdat er automatische overwegbomen en lichtseinen kwamen, die met railcontacten bediend werden en

Seinhuiswachters v.l.n.r. H. van Roosmalen (ass. stationschef), K. Suk, G.v.d.Pol, B.Abrahmsen en J. van 't Prinsenhof. Foto 1948 archief Fred Meijer.

de seinwachter overbodig maakten. De modernisering van het seinstelsel op het traject Utrecht-Amersfoort kreeg op 21 oktober 1962 haar beslag, het (C)entraal (V)erkeers (L)eiding-systeem werd ingevoerd. Dit stelsel houdt in dat de bediening van de langs deze spoorlijn staande daglichtseinen en de daarin gelegen wissels thans alle vanuit een centraal punt t.w. Amersfoort plaats vindt. Ook de invoering van automatische overwegbomen (AHOB) maakte de seinhuiswachter overbodig.

Personeelsbezetting

Waren het in het begin van de lijn maar enkele mensen die hun brood verdienden aan de spoorlijn, in de jaren vijftig van de vorige eeuw was dit wel anders. Er werkten toen: één stationschef, één stationschefassistent, zes seinhuiswachters, zeven kaartverkopers, drie rangeerders, twee controleurs, vier medewerkers stukgoed van *Van Gend en Loos*, één ingenieur 'weg en werken', twee arbeiders en één loopjongen.

Toekomst van het station

De komende jaren zal de omgeving van het station ingrijpend veranderen. Er komt een tunnel voor wegverkeer en een aparte tunnel voor fietsers en voetgangers. Veel gebouwen van rond 1900 zijn gesloopt waaronder de stationschefwoning.

Bronnen:
Russer, G.A., Tram & Trein, tussen Eem en Rijn deel 2 en 3, Canaletto / Repro-Holland, Alphen a/d Rijn, 1997.
100 Jaar Spoorwegen in Nederland – Uitgave ter gelegenheid van het eeuwfeest der Nederlandse Spoorwegen september 1939
Veenendaal, Guus, Spoorwegen in Nederland, Boom, Amsterdam, 2008.
G.A.B. De Bilt
Bosman, Ferry, De eeuw van de N.B.M. Centraal Nederland, 1993.
Goede, A.P. de en M.H. van Dort, Postkantoor in een Biltsche Herbergh, Het Postmerk, De Bilt, 1993.

Hans Vos

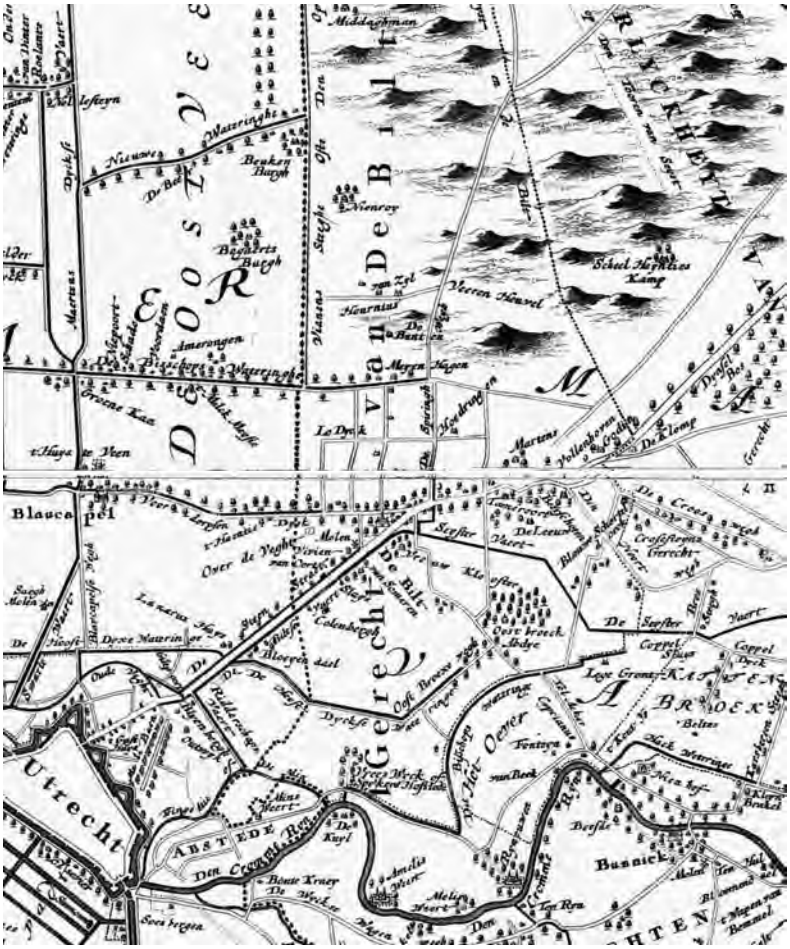
De historie van de Jacob(s)steeg (1)

Tussen de weilanden richting Bunnik ligt de weinig gebruikte en daardoor weinig gebruikte naam Jacobsteeg. Hans Vos vroeg zich al langere tijd af, waar die naam vandaan kwam. In het recent verschenen jubileumboek van de Historische Kring vond hij een aanwijzing voor de herkomst van de naam.

Het is wat puzzelen op de diverse kaarten van onze gemeente, maar ook na de amputaties om de Uithof tegen Utrecht aan te plakken ligt de Jacob(s)steeg, die bijna van nergens naar nergens loopt, nog altijd net op Bilts grondgebied. 'Van nergens tot nergens' bij wijze van spreken dan, want om precies te zijn: hij loopt dwars door de weilanden vanaf de ventweg langs de Utrechtseweg ter hoogte van Motel De Biltsche Hoek tot aan de noordelijke oprit van de fiets fly-over die de twee takken van de Bunnikseweg met elkaar over de A28 verbonden houdt. Men zal er dan ook weinig verkeer. Ondertussen is de weg een paar jaar geleden helemaal voor alle normale verkeer met hekken afgesloten en sindsdien voor alleen aanliggenden en wandelaars toegankelijk.

De weg loopt kaarsrecht tussen de weilanden door en maakt alleen een kleine knik waar hij om het tegenwoordige hoveniersbedrijf van Cees van Ginkel heen loopt. Af en toe schijnt daar dus inderdaad toch een wagen overheen te moeten op weg naar een van de weilanden, want in betrekkelijk recente tijden, rond 1990, is de brug die ongeveer halverwege de Biltse Grift overspant zowaar in stevig beton vernieuwd. Daarbij zou, in verband met de aanleg van de rondweg[3], de rond 1934 van het Kloosterpark naar hier verplaatste loswal gesloopt zijn.

Ik heb me altijd verbaasd over de naam Jacob(s)steeg. Dat deze steeg een onderdeel zou zijn van het



Afb. 1 Uitsnede van de "Nieuwe kaart van den lande van Utrecht" [2] van Bernard de Roij, uitgegeven in Amsterdam door Nicolaas Visscher in 1696.

pelgrimsnetwerk richting Santiago de Compostella leek me onwaarschijnlijk, al was het alleen maar omdat de tocht van De Bilt naar de pelgrimsplaats Utrecht (denk aan de Jacobikerk, maar vooral ook aan het 14e eeuwse Sint-Jacobsgasthuis op de hoek van de Oude Gracht en de Jacobsgasthuissteeg met aan de gevel de bekende sint-jacobsschelp) via de al eeuwen verharde Utrechtse steenweg korter en vooral aanzienlijk comfortabeler was. Maar enige historische informatie leek moeilijk te vinden totdat me die in de laatste week van 2012 in de schoot geworpen werd in de vorm van de jubileumuitgave van de Historische Kring *De Bilt in kaart gebracht* van de hand van Steven Hagers, tevens hoofdredacteur van dit blad. Want afbeelding 5 daarin toont ons een wat moeilijk te duiden kaart, gecatalogiseerd als *Oostbroek, geteekende kaart van eenige perceelen land*, in 1588 opgesteld op aanwijzingen van de kennelijk niet onvermogende aanwonende boer

Lambert **Jacobs**. Aangezien de hierop voorkomende tekst pas zeer recentelijk door medewerkers van de Utrechtse Universiteit is ontcijferd, was deze duiding van de naamgeving van de Jacobsteeg eerder ook nauwelijks mogelijk geweest. Het lijkt dus waarschijnlijk dat de weg langs (of over?) zijn "bauhooff" in de volksmond, zoals zo vaak naar de belangrijkste aanwonende werd vernoemd[4], en over de meer dan vier eeuwen sindsdien ook vernoemd zou blijven. Alleen wist niemand later natuurlijk meer waar die naam vandaan kwam: op sommige kaarten uit het einde van de negentiende eeuw staat hij zelfs aangeduid als *Sint-Jacobssteeg*, al dan niet met dubbele s. De recente Falk-kaart komt daar kennelijk, al of niet bedoeld, op terug en duidt onze steeg weer braaf aan als *Jacobsteeg* sec – ditmaal voor de afwisseling, maar ten onrechte als mijn verklaring juist is, met een enkele s. Gelukkig, de jaarlijkse gemeentegids vermeldt hem als *Jacobssteeg*.
Deze verklaring van de benaming sluit qua datering mooi aan bij de, overigens niet nader onderbouwde notitie van Meijer (p.119, afb. 68) dat de Jacobssteeg voor 1640 als Nieuweweg te boek zou hebben gestaan en pas daarna als Jacobssteeg. En hoe lang dan al voor 1640? Wie Meijers beschrijving (p.114, afb.4) van de verbindingen over land leest, kan zich moeilijk aan de indruk onttrekken dat de Jacobssteeg al voor de stichting van het klooster Oostbroek deel uitmaakte van een voetpad vanaf het hoge land bij het tegenwoordige Houdringe via de Jacobssteeg, de knuppelweg over het latere kloosterterrein en de huidige Tolakkerweg richting de Kromme Rijn bij Bunnik. Dat zou dan betekenen dat de Jacobssteeg zelfs ouder zou zijn dan onze goede gemeente.

Het is de moeite waard om, naast de uit 1596 daterende kaart van afbeelding 1, ook de 19e eeuwse militaire kaart te bestuderen van afbeelding 2, eveneens ontleend aan *De Bilt in kaart gebracht*. Die laat zien dat onze steeg mooi parallel loopt aan het middeleeuwse ontginningspatroon en daarom, na het graven van de – niet als zodanig op de kaart aangegeven – vermoedelijk nog twaalfde-eeuwse Boschwetering, wel met een knik moest afbuigen richting Bunnikseweg.
Dezelfde kaart toont ook aan de zuidzijde van de brug, een ongetwijfeld pas negentiende-eeuws militair bolwerkje, en het lijkt erop dat dit bolwerkje gebruikt is als basis voor de eerder aangeduide, ook op de zuidwal gelegen, maar inmiddels weer gesloopte loswal. Misschien is het wel aardig om tenslotte nog bij de kaart van afbeelding 1 op te merken dat het vroeger in zijn

Afb. 2 Militaire kaart van de stad Utrecht met gedeelten van Bunnik en de Bilt. Anoniem, ca. 1875, pentekening in kleur. De grote cirkels geven het schootsbereik vanaf de diverse waterlinieforten aan.

noordelijke stuk, voorbij De Biltsche Hoek, geen aparte naam had en pas na 1880, maar vermoedelijk pas na de omlegging van de Utrechtseweg in de jaren dertig van de vorige eeuw, moet zijn herdoopt tot Visserssteeg. Sindsdien immers lijken deze twee wegen niets meer met elkaar van doen te hebben door de doorsnijding met die druk bereden snelweg.

Bronnen:
[1] Met dank aan de heren C. van Ginkel en J. Hellenvoort voor aanvullend commentaar.
[2] Ontleend aan Steven Hagers, *De Bilt in kaart gebracht*, HaEs producties, De Bilt, 2012.
[3] Zie J.W.H.Meijer, *Kleine Historie van De Bilt en Bilthoven*, uitgeverij Reinders, Bunnik, 1995, Afb.4/p.113/p.114/p.119
[4] In Friesland, bijvoorbeeld, ken ik een “Arendsreedsje”, het pad langs het land van boer Arends.

Petra Cremers

In gesprek met Anne Doedens: geschiedenis gaat om beeldvorming

Afgelopen maart verscheen het boek 'Geschiedenis van Utrecht; de canon van het Utrechts verleden' (afgekort: de 'canon van Utrecht'). Tijdens een gesprek met auteur Anne Doedens (1945) kwam met name de Biltse historie aan bod. Het is interessant om te bekijken wat uit de plaatselijke geschiedenis het lokale belang ontstijgt, zeker als je het merk 'De Bilt' wilt promoten zoals Doedens suggereert. Hij ziet hier een mooie taak voor De Historische Kring, bijvoorbeeld door middel van een plaatselijke canon.

Doedens: 'Geschiedenis gaat om beeldvorming. Door plaatsen van herinnering maak je mensen historisch bewust. Met een mooi woord heet dat *lieux de mémoire.* Als ik denk aan het voormalige gemeentehuis van Maartensdijk zie ik de oude kastanje die er stond, de duiventil, schilderes Adri Pieck. (Foto 1.) Via haar kom ik bij de oude boerderij die er eerder te vinden was. Herinneringen haal je op door middel van de plek waar je bent. Lieux de mémoire kun je ook creëren, een mooie taak voor een historische vereniging. Jagtlust was ooit een kloosterboerderij en tijdelijk een gekkenhuis, dat is toch prachtig om te weten? Geschiedenis is vaak zo serieus, zo in detail. Je moet je er iets bij voor kunnen stellen. Mensen willen graag weten hoe hun omgeving er vroeger uitzag. Maar het is ook zaak de plaatselijke geschiedenis in een groter kader te zetten. Zo hebben het Van

Foto 1 . Het voormalige gemeentehuis van Maartensdijk, geschilderd door Adri Pieck.

Boetzelaerpark en De Biltse Duinen meer gemeen dan je in eerste instantie zou denken. Zowel het park als het natuurbad zijn ontstaan in het kader van werkloosheidsprojecten in de jaren dertig van de vorige eeuw. En laat dat nou vensters zijn die ook in de landelijke en de Utrechtse canon voorkomen.'

Sticht Utrecht

De 'canon van Utrecht' vertelt in vijftig vensters over het verleden van het Sticht Utrecht. In de middeleeuwen regeerden de bisschoppen van Utrecht als wereldlijke vorsten ook over het Oversticht (onder meer de provincies Overijssel en Drenthe), maar Doedens beperkt zich in zijn canon tot de geschiedenis van de huidige provincie Utrecht. Ten opzichte van de landelijke canon bestaat er een zekere onevenwichtigheid. De middeleeuwen waren in het Utrechtse veel belangrijker dan de huidige tijd, wat je terugziet in het relatief grote aantal vensters dat juist aan deze periode gewijd is in de Utrechtse canon.

Drie parelsnoeren

'Het Sticht Utrecht is een gewest bij uitstek van buitenplaatsen,' schrijft Doedens in zijn boek. Hij onderscheidt drie parelsnoeren, verdeeld over drie vensters. De eerste twee zijn al sinds lang een merk. 'De naam Zegepralende Vecht, voor de buitens langs de Vecht, is ontleend aan een boek uit 1719. Ook de Stichtse Lustwarande is een begrip: landgoederen en buitenplaatsen langs de zuidrug van de Utrechtse Heuvelrug. Een kwestie van public relations. In de beeldvorming tellen de buitenplaatsen in de huidige gemeente De Bilt niet echt mee. Dit derde parelsnoer heeft nooit een

eigen naam gekregen. Zogenaamde 'zandbuitens' langs de Utrechtseweg als Houdringe worden voor het gemak bij zuidoost-Utrecht gerekend. Maar ze horen veel meer bij andere buitens in de gemeente als Huize Voordaan en Beukenburg in Groenekan, Persijn en Eyckenstein in Maartensdijk, om er enkele te noemen. Dit parelsnoer loopt tot aan Soestdijk. Hoog tijd dat het een merk wordt en een plaatselijke canon is daar een geëigend middel toe.' (Foto 2)

Regelmatig wandelt Doedens met zijn vrouw op het zogenaamde Nonnenland, het gebied tussen Soest, Baarn en De Bilt dat in vroeger dagen toebehoorde aan het Biltse Vrouwenklooster. De adellijke nonnen hebben het gebied geëxploiteerd door de winning van turf. Dit tot ongenoegen van de heren van St. Jan uit Utrecht die ook meenden dat ze recht hadden op deze grond. Doedens: 'Je ziet hier dus twee grote instellingen uit de middeleeuwen die menige rechtszaak tegen elkaar hebben gevoerd, tot aan Hadrianus, de enige Nederlandse paus, aan toe. Een duidelijk voorbeeld van lokale geschiedenis die het plaatselijke niveau ontstijgt. ' (Foto 3)

De gemeente De Bilt heeft in zijn ogen nog meer te bieden. 'Het schitterende spoorwegnet dat hier in de negentiende eeuw ontstond. Eerst kwam er een station, toen werden er huizen in de omgeving gebouwd. En vervolgens zag je hoe het forensenverkeer en het toerisme tot bloei kwamen. Dat de middeleeuwse ontginningen belangrijk zijn, moge duidelijk zijn. Maar de gemeente De Bilt is ook nadrukkelijk een militair gebied. Het hele landschap is vergeven van de bunkers. Tot 1860 heette de Hollandse Waterlinie de Stelling van Utrecht. Die is ouder dan de Stelling van Amsterdam. Weliswaar ligt fort De Bilt in Utrecht, maar de naam verwijst wel naar onze gemeente. Fort

Foto 2 . het Petronellakapelletje in De Bilt, vernoemd naar een dertiende-eeuwse priorin van het Vrouwenklooster. Rechtsonder staat het jaartal 1620.

Ruigenhoek ligt in Groenekan, fort De Gagel behoorde vroeger tot de gemeente Maartensdijk en samen met fort Voordorp liggen ze allemaal op de grens van het Noorderpark.'

Foto 3. Luchtfoto fort Ruigenhoek.

Toekomst provincie Utrecht

Maar kan de 'canon van Utrecht' ook gebruikt worden ter promotie van de provincie Utrecht? Als minister Plasterk zijn zin krijgt, wordt Utrecht immers samengevoegd met Noord-Holland en Flevoland. Doedens: 'Ik hoop dat ze de canon gebruiken. De provincie Utrecht is een oude gemeenschap, wat aangetoond wordt in mijn boek. Er staan evidente zaken in die men zich in Den Haag zou moeten realiseren. Geen verstandig bestuurder moet ingaan tegen de algemeen erkende lieux de mémoire. Tegen de vanzelfsprekendheden die ook onze geschiedenis kent, in het bewustzijn van velen. Maar ik loop lang genoeg mee om te beseffen dat de politieke en maatschappelijke werkelijkheid wel eens ver uit elkaar lopen. En dat er een generatie politici is bij wie de historische kennis ontbreekt.'

INFORMATIEBLOKJE

Onder de vlag van het project De Bilt Schrijft is een audiotour gemaakt langs historische plekken in de gemeente De Bilt, onder meer een aantal landhuizen en kloosterboerderijen. De titel van deze tour is: Beleef De Bilt. Het gaat daarbij om verhalen die ter plekke beluisterd kunnen worden via MuseumApp, maar ook op www.beleefdebilt.nl onder audiotours. Op deze website vindt u ook informatie over de MuseumApp die u gratis kunt downloaden op een iPhone of Android telefoon. Verder zijn er inmiddels audiotours voor Hollandsche Rading, Groenekan en De Bilt (in en rond het historische Van Boetzelaerpark).