

RECREATIEWEGEN IN NEDERLAND

EN DE BETROKKEN TUIN- EN LANDSCHAPSARCHITECTEN

KEES VAN DAM

Soms tref je stukjes van één en dezelfde puzzel aan in verschillende projecten, in dit geval historisch onderzoek naar Park 1813 op de Lemelerberg (Salland), de Loenermark in de gemeente Apeldoorn en de buitenplaats Spaarnberg in Santpoort-Zuid. Deze projecten leidden ertoe dat auteur op het spoor werd gezet van recreatiewegen in Nederland.¹ In dit artikel wordt getracht een overzicht te geven van de bevindingen tot nu toe.

Recreatiewegen

Op een gegeven moment zijn ze ontstaan: recreatiewegen. Daarmee wordt bedoeld op wegen die specifiek voor recreatief gebruik of recreatieve ontsluiting van een gebied zijn aangelegd. Niet puur als functionele verbinding tussen A en B, maar mede met het oog op een aantrekkelijke route, zodat de reis ook als prettig kon worden ervaren. Het betreffen wegen die voor vervoersmiddelen zijn bedoeld, vanaf begin twintigste eeuw hoofdzakelijk auto's, en dus niet uitsluitend voor wandelaars. Gezien voorgenoemde eigenschappen behoorden deze projecten tot de 'natuurlijke habitat' van de tuin- en landschapsarchitect, zodat die regelmatig bij de aanleg van deze wegen wordt aangetroffen.

Recreatiewegen zijn geworteld in een langere traditie, zoals een gecomponeerde route in de landschapsstijl. Te denken valt aan gebogen paden, die in de achttiende eeuw in de randen van bossen of landerijen werden aangelegd met oog op aanschouwing van het omliggende 'arcadische landschap'.² In de negentiende eeuw werd het concept door C.E.A. Petzold (1815-1891) op grote schaal als *Umfassungsweg* toegepast op Twickel (1885-1891), en als meerdere rondritten door Wassenaar over De Horsten (1854-1881).³ In beide gevallen was reeds sprake van rijwegen, niet bedoeld als wandelpaden. Een ander illustratief voorbeeld is de verbindingsweg die

omstreeks 1848 op particulier initiatief tussen kasteel Doorwerth en het nieuwe station bij Wolfheze werd aangelegd. Deze Italiaanseweg was niet alleen functioneel, maar was ook zo aangelegd en beplant dat het landschap op aangename wijze kon worden beleefd, en daarbij appelleerde aan Italiaanse sferen.⁴

Dit betreffen nog paden of wegen binnen een particulier terrein en zijn te beschouwen als onderdeel van een parkaanleg. In de negentiende eeuw kwam een ander type recreatieweg tot stand. Eerst in de vorm van een 'zeeweg', met name in het westen des lands, met oog op het ontsluiten van de chique badcultuur aan de Noordzee. Later zouden ook elders recreatiewegen worden gerealiseerd, die als 'parkweg' het landschap voor dagjesmensen ontsluiten.

I - Zeewegen

In de negentiende eeuw werd het verblijf aan zee steeds populairder. De zeelucht stond bekend als gezond, de kustplaatsen werden beter ontsloten via trein en tram, en er kwam in Europa een elite op die het zich kon veroorloven een 'strandvakantie' te nemen.

Een vroeg voorbeeld van een 'recreatieve' verbinding met de kustlijn, hoewel buiten dit tijdsbestek, is de kaarsrechte Zeestraat of Scheveningseweg tussen 's-Gravenhage en Scheveningen, die omstreeks 1653-1665 op instigatie en naar ontwerp van Constantijn Huyjgens (of Johan van Swieten) werd aangelegd.⁵ Het zou echter ruim twee eeuwen duren voordat dit concept navolging kreeg.

De Bosweg naar Wijk aan Zee (1887)

Voor zover nu bekend, zou de Bosweg tussen Wijk aan Zee en Velsen één van de vroegste voorbeelden van een recreatieweg zijn. Deze weg werd omstreeks 1887 speciaal voor strandgangers geopend op initiatief van Karl

Wüst (1849-1910) van het Badhotel in Wijk aan Zee.⁶ De weg slingerde door de duinen met halverwege een 'melkhuis' (afbeelding 1). Een krantenartikel vermeldde op 22 april 1887: 'Omstreeks half Juni zal de nieuwe straatweg van Velzen naar Wijk-aan-Zee, -tot den aanleg waarvan de Badexploitatie het initiatief nam, en waarin zij door vele grondbezitters en particulieren in Kennemerland werd gesteund, -voor het publiek geopend worden. De weg is vijf kwartier gaans, biedt fraaie en afwisselende gezichtspunten aan, en loopt van Velzen, even benoorden de Kanaalbrug, de Corverslaan ingaande naar het Velzerbosch, over de buitenplaats „Rooswijk” van Mr. A. A. Delcourt tot Krimpen; vandaar door de bosschen van Tussenwijk en voorts over de groene duinen van Jhr. Boreel en komt uit achter het „Paaschduin”, waarvan men een schilderachtig gezicht heeft op het dorp Wijk-aan-Zee en zijne omgeving. [...] Zoowel liefhebbers van wandelen als rijden hebben dus keus te over, en de verrassende effecten en groepeeringsen, die overal worden aangetroffen, verhoogen de aantrekkelijkheid van het traject. De architect L. J. Ritter, van Haarlem die den weg ontwierp en onder wiens leiding hij werd uitgevoerd, heeft alle eer van dit werk en daardoor zoo mogelijk zijne gunstige reputatie nog verhoogd'.⁷

De straatweg betrof een verbetering van twee bestaande wegen: het Wijk aan Zeeër Voetpad en van een tolweg die in 1842 over de landgoederen Tussenwijk en Rooswijk werd ingesteld. In 1887 werd deze specifiek opengesteld voor toerisme, zoals strandgangers die te voet vanaf de stoomtramhalte bij Wijkeroog naar zee gingen (afbeelding 2). Op de topografische kaart uitgegeven in 1894 is de Bosweg als nieuwe of verbeterde weg tussen Rooswijk en Wijk aan Zee weergegeven.⁸ Na 1937 werd het duingebied onderdeel van het terrein van de Hoogovens en verdween het tracé grotendeels. In het krantenartikel werd 'L.J. Ritter' genoemd als verantwoordelijk voor de vormgeving of tracering van de weg. Wie was hij?

Architect en landschapsarchitect L.J. Ritter

Van Ritter is vooralsnog relatief weinig bekend. Ludwig Johann Ritter (1845-1897) is een zoon van het Duitse echtpaar Martin Joseph Ritter en Wilhelmina Koppelaar. 'Hij werd ge-



boren te Anholt 27 maart 1845 en in het jaar 1870, in Pruisischen dienst in de eerste dagen van den Fransch-Duitschen oorlog gewond'.⁹ Kort na die oorlog zal hij zich in Nederland hebben gevestigd, waar hij in de omgeving van Haarlem zijn opdrachten verkreeg. Een vroege opdracht betrof de tuin van Sparrenheuvel te Bloemendaal, voor de eveneens uit Duitsland afkomstige Ewald Bispinck, die in 1868 de buitenplaats had gekocht.¹⁰ 'Hier ligt Sparrenheuvel, welk buiten, thans bewoond door den eigenaar den Heer E. Bispinck, in zijn aanleg een gansche transformatie heeft ondergaan. Den Heer "Landschapster" Ritter komt de eer toe van den smaakvollen aanleg, dien we hier voor ons zien'.¹¹

In 1881 adverteerde hij om zijn diensten wat betreft 'alles wat tot de Landschap-Architec-

Afb. 1. De Zeeweg tussen Beverwijk (Rooswijk) en Wijk aan Zee, op de topografische minuut van 1892-1902 (blad 310). Het 'melkhuis' halverwege is aangegeven op de kaart (NA 4.TOPO 10.310A_R).

Afb. 2. Prentbriefkaart 'Groet uit Wijk aan Zee' met dagjesmensen op de Bosweg, circa 1900-1902 (NHA 1337 KNA002003097).



tuur in verband staat' aan te bieden.¹² In 1882 maakte hij een ontwerp voor één van Nederlands eerste villaparken: het Bloemendaalsche Park.¹³ Omstreeks 1884-1889 was Ritter als architect benaderd door de nieuwe eigenaren van Spaarnberg te Santpoort-Zuid, de familie Wüste-Von Gotsch, om verbeteringen op de buitenplaats te realiseren. De betrokkenheid van Ritter op Spaarnberg betrof zowel de bebouwing als de parkaanleg. Hierbij zou hij verantwoordelijk zijn geweest voor in ieder geval de inrichting van de directe omgeving van het hoofdhuis (na verwijdering van de moestuin, kassen en andere bijgebouwen).¹⁴ In 1889 werd Ritter uitgenodigd tot het maken van een ontwerp voor de nieuwe Ooster Begraafplaats in Amsterdam, waarvoor ook L.A. Springer, H. Copijn en firma Zocher en Co waren gevraagd.¹⁵ In 1891 ontwierp hij villa Kennemerheuvcl in Bloemendaal.¹⁶

In 1897 woonde ‘architect L.J. Ritter’ op de Jansweg 15-rood in Haarlem.¹⁷ In dat jaar overleed hij op 52-jarige leeftijd.¹⁸ De overlijdensadvertentie meldde: ‘*Gisterenavond overleed in het Diaconessenhuis de heer Ludwig Johann Ritter, bekend tuinbouwkundige en architect hier ter stede. Voor eenige jaren na den verkoop van de buitenplaats de Rijp onder Bloemendaal, werd aan hem opgedragen het aanleggen van daarbij behorende gronden tot park van welke taak hij zich zeer verdienstelijk kweet, hetgeen blijken mag uit de schoone indeeling van het Bloemendaalsche park.*’¹⁹

Ritter had geen directe erfgenamen en liet een bedrag van circa vijftienduizend gulden na aan zijn vier broers en de zes kinderen van zijn zus, die allen in Duitsland of België woonden. Interessant bij de afhandeling van zijn nalatenschap is, dat Ritter vorderingen open had staan, namelijk mr. P. Peelen te Amster-

dam, baron von Goldstein te Londen, de heer Jhr. de Pestere te Zeist²⁰, de eerder genoemde heer Wüste van buitenplaats Spaarnberg te Santpoort en de heer J.T. Cremer te 's Gravenhage.²¹ Zeer waarschijnlijk zijn dit opdrachtgevers voor wie hij in 1897 aan het werk was.

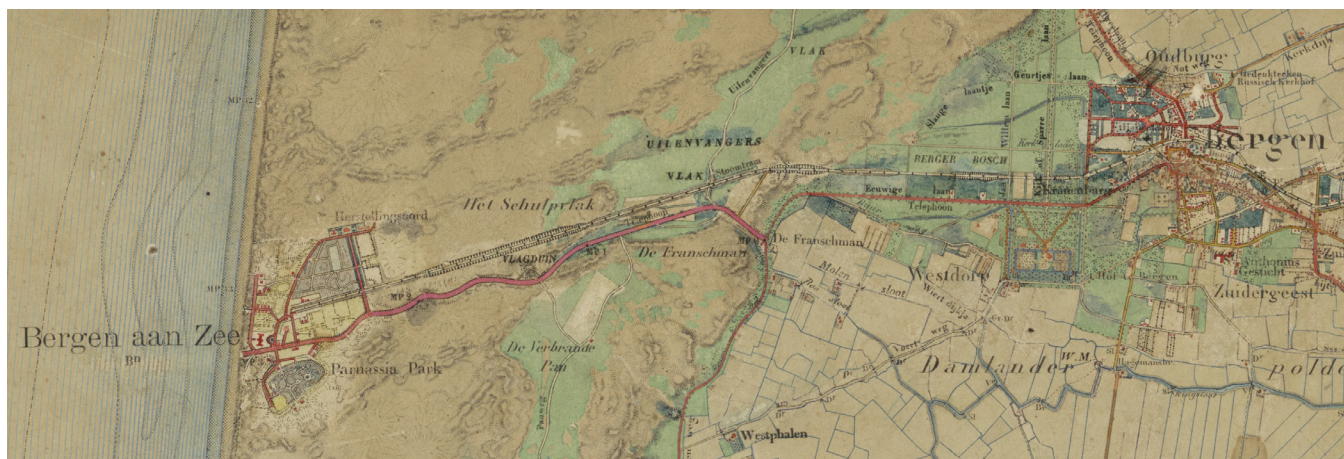
De Zeeweg van Duin en Kruidberg (vóór 1909)

De laatstgenoemde heer J.T. Cremer was waarschijnlijk Jacob Theodoor Cremer (1847-1923), lid van de Tweede Kamer, minister van Koloniën en sinds 1895 eigenaar van Duin- en Kruidberg te Santpoort.²² Cremer liet vóór 1909 over zijn gronden een 'Zeeweg' aanleggen naar het strand, die werd opengesteld voor publiek door middel van seizoenkaarten en voor leden van de in 1905 opgerichte Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten.²³ Met hertog Johan Albrecht van Mecklenburg, regent van Brunswijk, en Prins Hendrik, aanwezig vanuit de functie als voorzitter van het Internationaal Koloniaal Instituut, werd een autoriteit over de Zeeweg door de duinen gemaakt *'om een der aanplantingen en de dennenkweekerij te zien'*.²⁴ Het is (nog) niet duidelijk wanneer deze Zeeweg werd aangelegd, mogelijk pas (ver) na betrokkenheid van Ritter. In ieder geval was een andere bekende tuin- en landschapsarchitect in die tijd ook bij Duin- en Kruidberg betrokken: Leonard A. Springer.²⁵

De Zeeweg naar Bergen aan Zee (1905)

Leonard A. Springer was in deze periode met zekerheid betrokken bij een andere recrea-

Afb. 3. De Zeeweg tussen Bergen en Bergen aan Zee, op de topografische minuut van 1877-1916 (blad 261) (NA 4.TOPO 10.261A R).



tieweg, namelijk de Zeeweg van Bergen naar de zee (afbeelding 3). Hier werd in 1905 een landschappelijk slingerende verbindingsweg geopend op initiatief van Jacob J.H. van Reenen (1859-1951) en zijn echtgenote Marie A.D. Völter (1854-1925). Van Reenen was niet alleen eigenaar van de duingronden en van de heerlijkheid Bergen, maar vanaf 1885 ook burgemeester van de gemeente. Het echtpaar had plannen om in de duinen een vakantieoord of villawijk te stichten.²⁶ Volgens Moes had Van Reenen zelf het tracé van de weg uitgezet en werd Springer er alleen voor een beplantingsadvies bij betrokken.²⁷

De Zeeweg naar Zandvoort (1921)

Met de aanleg van de Zeeweg tussen Overveen en Zandvoort (N200, thans langs Bloemendaal aan Zee) werd een nieuwe stap gezet.²⁸ Voor het eerst zouden de verkeersstromen worden gescheiden, waarbij rekening werd gehouden met het opkomende autoverkeer door twee dubbele, vrij liggende rijstroken te creëren. Vanaf 1905 werd gesproken over de aanleg, waarbij Springer als adviseur reeds betrokken was. Gemeente Bloemendaal zag de exploitatie van aanliggende gronden als villaparken wel zitten, terwijl Zandvoort de oude glorie als mondaine badplaats graag weer verbeterd zag. In 1918 werd begonnen met het uitzetten van

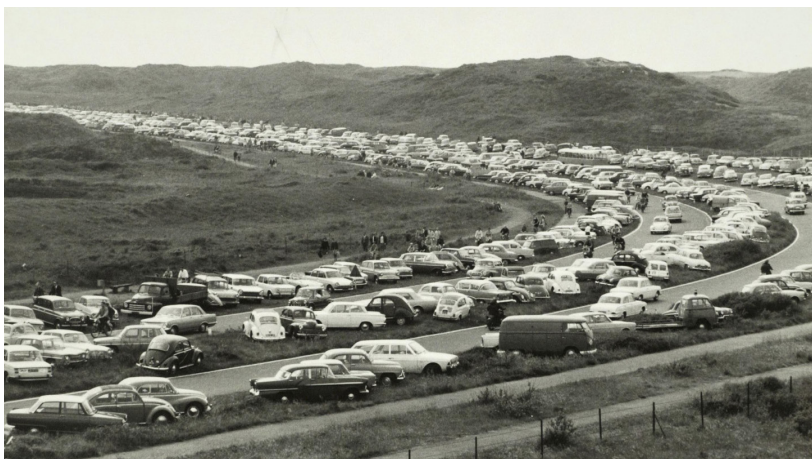
het tracé, waarbij Springer nadrukkelijk het landschapsschoon in ogenschouw had genomen. De aanleg vond mede plaats in het kader van werkverschaffing en in 1921 werd de weg feestelijk geopend (afbeelding 4 & 5).²⁹

Tuinarchitect L.A. Springer

Leonard A. Springer (1855-1940) was, zeker rond 1905, een vermaard landschapsarchitect, over wie inmiddels veel is geschreven.³⁰ Het is evenwel opvallend dat hij bij minstens twee recreatiewegen betrokken was, zodat het lijkt dat hem een zekere expertise op dat vlak werd toegedicht. Springer zal ook een voor de hand liggende keus zijn geweest, aangezien hij al bekendheid genoot, mede door het als succesvol beschouwde wegenplan uit 1897 voor villapark Duin en Daal, en in de omgeving gevestigd was (van 1891 tot 1897 en na 1900 woonde hij in Haarlem). Daarnaast speelde vermoedelijk een rol dat hij een artikel had gepubliceerd over wegen in tuinen en parken in het Tijdschrift voor Tuinbouw (1899), zijn botanische kennis van beplantingen en mogelijk zijn relatie met de toenmalige specialist in terreinontginningen: de Nederlandsche Hei-
demaatschappij.³¹



Afb. 4. De Zeeweg tussen Overveen en Zandvoort in 1925 (NHA 1096 545).



Afb. 5. Volgeladen bermen van de Zeeweg in Bloemendaal op Tweede Pinksterdag 1965 (NHA 1096 576, Nieuwe Haarlemse Courant).



Afb. 6. Bermtoerisme in 1933: Auto's op en bij de Rijksweg over de Laarderhei, door fotograaf Willem van de Poll (NA 2.24.14.02 189-0341).

II - Parkwegen

Aan het begin van de twintigste eeuw ontstond een nieuw type recreatieweg.³² Deze diende niet zozeer om op een aangename wijze een bestemming te bereiken (bijvoorbeeld de zee), maar vooral om op fraaie wijze een heel gebied voor recreanten te ontsluiten.³³ De route zelf werd een doel.

In het begin van de twintigste eeuw kwam in het algemeen de oproep om een weg niet alleen functioneel, maar ook als aangename route te beschouwen. Daarbij speelde de auto een steeds belangrijker rol (afbeelding 6).³⁴ Eén van de eerste pleitbezorgers van een esthetische vormgeving van wegen in Nederland was de Apeldoornse architect A.H. Wegerif (1888-1963). Op het eerste Nederlandse wegencongres in 1920 vroeg hij aandacht voor '*esthetische en ideële waarden*' van wegen.³⁵ Het wegencongres werd door onder andere de ANWB opgericht en georganiseerd, mede vanuit de behoefte aan een nationale visie op wegen.³⁶ Wegerif had in 1908-1909 bij een bureau in de Verenigde Staten gewerkt en daar kennis gemaakt met onder andere *parkways* (Bronx River Parkway, 1907) en de theorie van Frederick Law Olmsted (1822-1903).³⁷ Deze *parkways* werden vanaf derde kwart negentiende eeuw tot in het begin van de twintigste eeuw in de Verenigde Staten aangelegd. Zij waren specifiek gericht op het aangenaam, recreatief rijden voor automobilisten. De circa zeven kilometer lange Eastern Parkway in Brooklyn (New York) werd ontworpen door Frederick Law Olmsted en Calvert Vaux en aangelegd tussen 1870 en 1874.³⁸ In de jaren 20 en 30 was met name Robert Moses (1888-1981) ontwerper van *parkways* rondom New York City. Hierbij werden wegen niet alleen bewust door aantrekkelijke landschappen geleid, maar kreeg ook de weg een zorgvuldige vormgeving, met bochten die zich naar het landschap plooiden, ingepast door middel van bomen en beplantingsgroepen in de bermen. In Nederland werd het concept van de *parkway* onder meer bepleit door landschapsarchitect prof.ir. Jan T.P. Bijhouwer (1898-1974) en '*door stedeboekkundigen als Verhagen, Witteveen en Dudok*'.³⁹

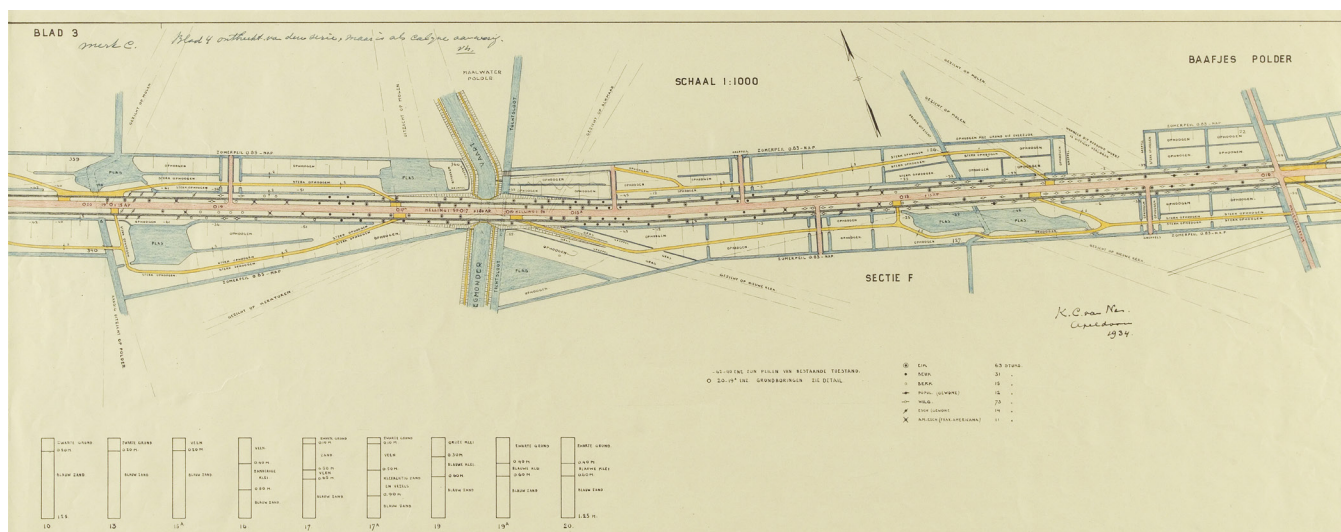
Hoewel het pleidooi van Wegerif erop wijst dat het meewegen van esthetische aspecten nog niet gangbaar was, had Staatsbosbeheer in 1916 al de taak gekregen te adviseren bij wegbeplanting, en daarvoor de afdeling 'Verkeerswegen' opgericht.⁴⁰ Ook andere organisaties gingen zich bekommeren om de aanleg en aankleding van wegen, met name vanuit de zorg om natuur- en cultuurbehoud, alsmede in relatie tot de behoefte aan meer en bredere wegen door toename van het verkeer. In 1933 werd door Bond Heemschut, tezamen met de BNT, een permanente, vrijblijvende commissie 'Weg in het Landschap' (de W.I.L.) ingesteld. De commissie kende verschillende prominente leden, waaronder mr. F.J. van Lanschot (voorzitter commissie, burgemeester 's-Hertogenbosch; 1875-1949), H. Cleyndert (secretaris commissie; 1880-1958), Edo J. Bergsma (voorzitter ANWB; 1862-1948), H.W.O. de Bruyn (directeur ANWB), J.R. Koning (hoofd stadsbeplantingen Amsterdam; 1890-1958), H. Roeters van Lennep (BNT; 1889-1971), J.P. van Lonkhuyzen (directeur Heidemij; 1876-1951), ir. G.A. Overdijkink (Staatsbosbeheer; 1897-1978), Jac. Smits (boomkweker te Naarden; 1864-1943), J.J. Talsma (burgemeester te Renkum vanaf 1934; 1884-1961), D.F. Tersteeg (voorzitter BNT; 1876-1942) en ir. P. Verhagen (architect; 1882-1950).⁴¹ De commissie W.I.L. bracht in 1935 een gelijknamige brochure uit, geschreven door ir. G.A. Overdijkink en mede opgesteld namens Het Nederlandse Wegencongres en de ANWB.⁴²

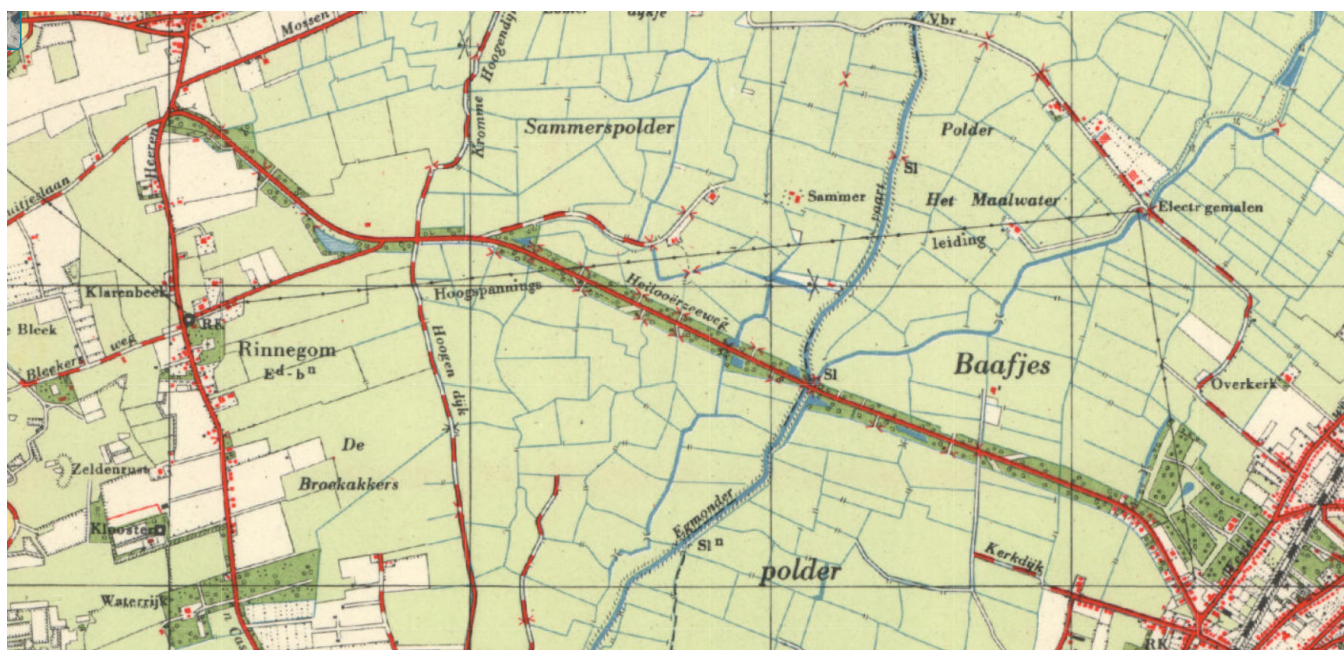
Heilooërzeeweg (1932-1935)

Eind 1933 wende de commissie W.I.L. zich tot het college van B&W van de gemeente Heiloo ‘om de wenselijkheid te bepleiten dat voor den aanleg en de beplanting van den nieuwen weg Heiloo – de Egmondten het advies zal worden ingeroepen van een landschapsarchitect’.⁴³ En aldus geschiedde: ‘Betreffende den ontworpen weg van Heiloo naar de beide Egmondten, waarover onze Commissie een adres had gericht tot B.&W. van Heiloo met verzoek voor dien weg het advies van een landschap-architect te vragen, op welk advies eerst afwijzend was beschikt, kan thans worden medegedeeld, dat later aan dat verzoek voldaan is geworden: de Heer K. C. van Nes, Apeldoorn, kreeg opdracht, een ontwerp voor de beplanting van dezen weg te maken’.⁴⁴ Er is echter iets vreemds aan de hand, aangezien Van Nes reeds in 1932 zijn eerste veldverkenning en schetsen voor deze weg maakte.⁴⁵

De uiteindelijke aanleg van de Heilooërzeeweg mag worden beschouwd als mooie koppeling tussen de eerdergenoemde verbindingswegen door de duinen naar de zee en een nieuw type recreatieweg. Deze omstreeks 1935 nieuw gecreëerde weg kwam niet in de duinen, maar vormde een verbinding door de polder tussen Heiloo (waar het treinstation lag) en Egmond aan Zee.⁴⁶ Deweg werd aan weerszijden voorzien van een vrijliggend fietspad en een circa 25 meter brede beplantingsstrook met daarin wandelpaden. Plaatselijk werden accenten aangebracht zoals vijvers en verbredingen van bestaande waterlopen. In de beplantingsstrook

Afb. 7. Beplantingsplan voor de Zeeweg tussen Westergeweg en Heerenweg te Heiloo (Heilooërzeeweg), door K.C. van Nes, 1936 (WUR SC 34.038.26).





Afb. 8. Topografische kaart met de Heilooërzeeweg, uitgave 1950 (www.topotijdreis.nl).

werden tientallen doorzichten opengehouden: op het polderlandschap, op de kerk van Heiloo, op de Nieuwe Kerk, op een molen of op Alkmaar (afbeelding 7). De weg werd met werkverschaffing uitgevoerd, in juli 1935 geopend en in 1936 verlengd door verbetering van de weg door de duinen naar Egmond aan Zee.⁴⁷ In feite zal dit geen weg voor uitsluitend recreatieverkeer zijn geweest, maar het is wel een typisch en bijzonder fraai voorbeeld waar een geheel nieuwe weg werd ingepast in het landschap door middel van een beplantingsplan (afbeelding 8).

Autoweg te Rhenen (1934)

Om de bossen van Rhenen te ontsluiten en ‘als *contraprestatie tegenover steunverleening*’ werd door de gemeente een recreatieweg aangelegd tussen Remmerden en de Nieuwe Veenendaalseweg, om daar via een nieuw wegtracé door te gaan tot aan de Lijnweg langs het spoor (afbeelding 9).⁴⁸ De aanleg vond plaats in het kader van de werkverschaffing, diende het landschapsschoon van de gemeente beter te ontsluiten en daarmee Rhenen als toeristische trekpleister beter op de kaart te zetten. In de zomer van 1935 werd de Autoweg geopend.⁴⁹ In 1925-1926 was overigens reeds in opdracht

Afb. 9. Topografische kaart met de Autoweg te Rhenen, uitgave 1958 (www.topotijdreis.nl).



van de gemeente een uitbreidingsplan gemaakt door K.C. van Nes waarin onder meer een rondweg was opgenomen om de doorgaande weg door het oude stadje te ontlasten.⁵⁰ Dit plan van Van Nes werd niet uitgevoerd, maar mogelijk heeft het een rol gespeeld bij de tracékeuze van de Autoweg en het denken vanuit de gemeente over het benutten van het eigen potentieel aan landschapsschoon.

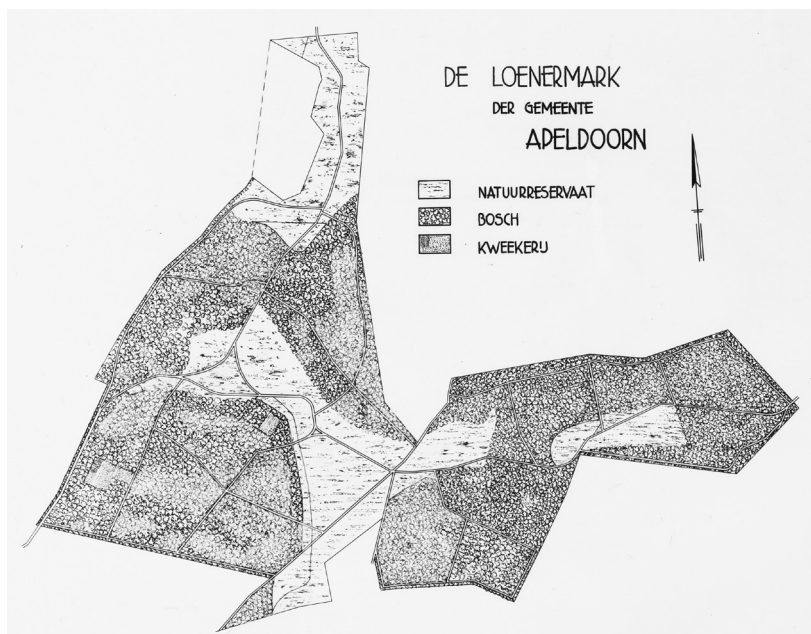
Tuin- en landschapsarchitect K.C. van Nes

Klaas C. van Nes (1876-1952) ontwikkelde zich nadrukkelijk richting de schaal van de landschapsarchitectuur en de stedenbouw. Hij hield een pleidooi voor een zich destijds profilerend vakgebied: de landschapsarchitectuur.⁵¹ Waarbij beplanting zich niet kunstmatig naar het ontworpen voegde, maar bij de streek paste.⁵²

In 1917 had hij opdracht gekregen van de gemeente Apeldoorn om een villapark te ontwerpen, dat later in het kader van werkverschaffing werd uitgevoerd als Park 'Berg en Bos'. Hij was bevriend met de eerder genoemde en eveneens in Apeldoorn woonachtige architect Wegerif. In 1939 zou Van Nes opdracht krijgen van Rijkswaterstaat om de landschappelijke inpassing van rijksweg 50 (Apeldoorn-Zwolle) te verzorgen.⁵³ Als vertegenwoordiger van de commissie 'De Weg in het Landschap' nam Van Nes deel aan de bij de Heidemij ondergebrachte commissie 'Wegbeplantingen'.⁵⁴

Loenermark (1932-1937)

Na de opheffing van de marke had de gemeente Apeldoorn eind negentiende eeuw een groot deel van de woeste heidegronden van Loenen en Zilven in handen gekregen. Het zou echter tot 1931 duren voordat de gemeente ermee aan de slag kon.⁵⁵ Er werd een plan opgesteld om het gebied te bebossen, waarbij behoud van het aanwezig landschapsschoon, vergroting van de toeristische aantrekkelijkheid van de gemeente, een adequate inzet van werklozen én economisch profijt van houtoogst een rol speelden. De uitvoering werd in handen gelegd van de Nederlandse Heidemaatschappij, waarbij het bosbouwkundig plan werd opgesteld door prof.dr. Gijsbertus Houtzagers



(1888-1957)⁵⁶ en het landschapsplan door Petrus Hermanus Watzes (1871-1953). Er werd een stelsel van nieuwe, 'natuurlijk' gebogen wegen aangelegd, met aansluiting op de Rijksweg Arnhem – Apeldoorn (de latere A50). De wegen waren specifiek bedoeld voor auto's, waarbij voor fietsers afzonderlijke 'rijwielpaden' werden aangelegd. Bij de aanleg van de wegen werd nadrukkelijk gekeken naar het effect op de beleving door de recreant, bepaald door de hoogteverschillen en de locaties van bosaanplant (afbeelding 10 & 11). De aanleg startte in 1932 en was in 1937 grotendeels gereed.⁵⁷

Afb. 10. Glasdia die globaal het plan van de Heidemij voor de inrichting van de Loenermark toont (NA 2.24.06.02 194-0854).

Afb. 11. Foto van de recreatieweg op de Loenermark, door Jos Pé, 25 juli 1961 (CODA GA025598).





Afb. 12. De Bergweg bij Nijverdal
(Foto-archief Gemeente Hellendoorn NIJV001353).

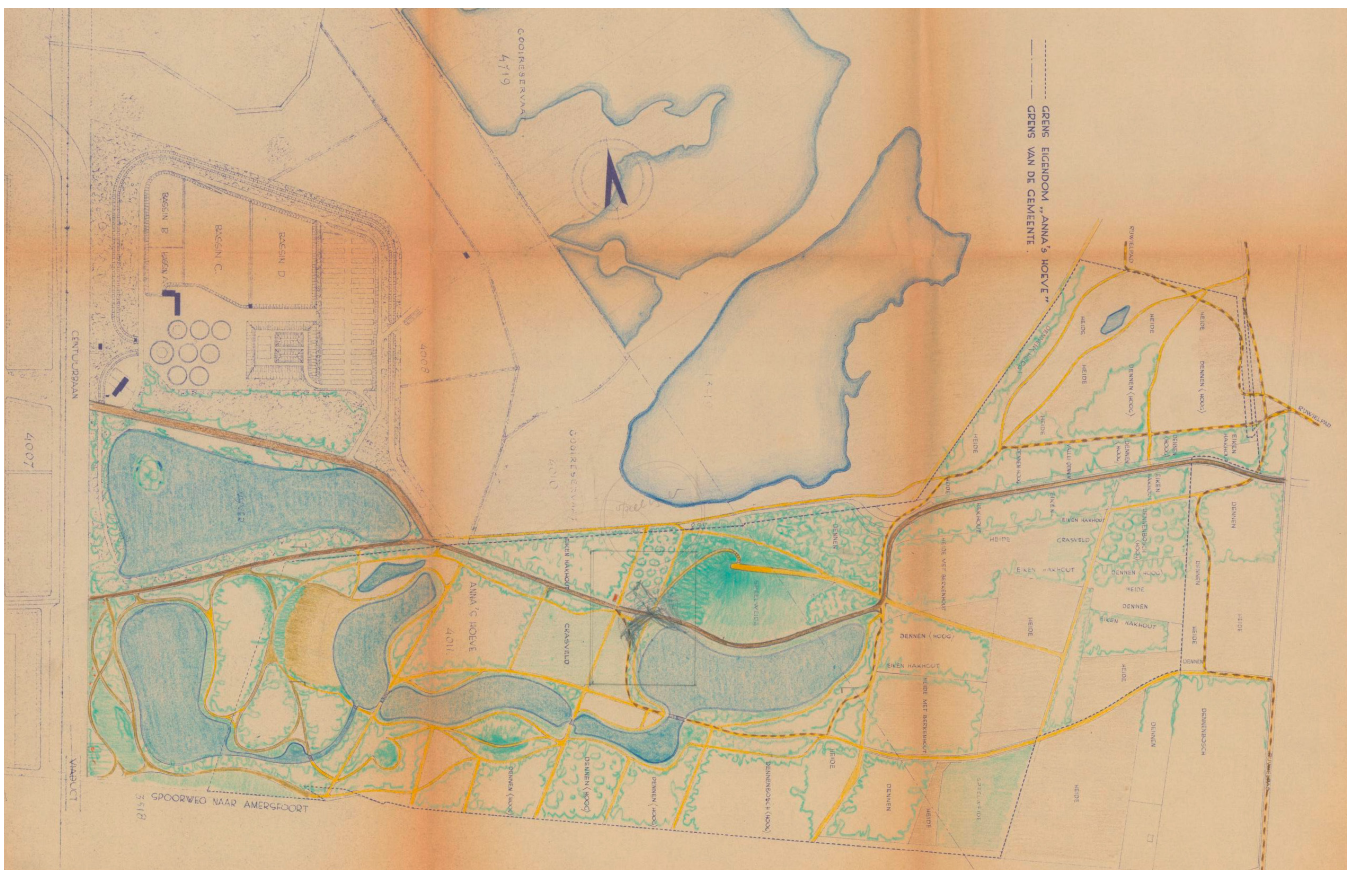
Afb. 13. Ontwerp voor het Hilversumse park Anna's Hoeve, door W.M. Dudok, zonder jaartal (circa 1931-1933) (NAi DUDO_t92B-1).

Andere voorbeelden

In de jaren 20 en 30 van de vorige eeuw werden op initiatief van diverse gemeenten landschappelijk ingepaste, gebogen 'recreatiewegen' aangelegd, die het bestaande landschap voor de toerist moesten ontsluiten. Veelal werden in deze crisisjaren de projecten ingezet als werkverschaffing. Zo werd in 1929 de Nijverdalse Bergweg over de Holterberg aangelegd, mede op initiatief van Hellendoornse gemeentearchitect Boontjes (afbeelding 12).⁵⁸

Deze weg werd in 1963 verhard en hernoemd tot 'Recreatieweg' en later 'Toeristenweg'.⁵⁹ Een ander voorbeeld is de Parkweg over de Leme-lerberg uit circa 1936-1937.⁶⁰ Deze parkweg diende als extra ontsluitingslus voor auto's in het terrein van Park 1813, dat vanaf 1918 naar ontwerp van P.H. Watzes was aangelegd en in eigendom was gekomen van de Heidemij. In de jaren 30 zou ook bij Groesbeek de 'Nieuwe Weg Muntberg' zijn aangelegd, in een toen net door Staatsbosbeheer verkregen terrein.⁶¹ Dit betrof een geheel nieuwe, licht gebogen weg door het bos, waarbij het niet geheel duidelijk is of deze weg bedoeld was voor recreatief autoverkeer. In ieder geval beijverde ook de gemeente Groesbeek zich als recreatieoord te promoten.⁶²

Bovenstaande voorbeelden betroffen nog wegen die landschappelijk werden ingepast in bestaand landschap. Bij de Loenermark lijkt voor het eerst sprake van aanleg van een parkweg door een nieuw aangelegd landschap. Enige maanden later werd bij Hilversum ook een nieuw gebied aangelegd, waarbij een parkweg onderdeel was van het ontwerp (afbeelding 13). Dit ontwerp was van de hand van de bekende architect W.M. Dudok



(1884-1974), waarbij een nieuw park met parkweg, vijvers en heuvels in samenhang werd gecreëerd. De gronden werden in 1931 door de gemeente verkregen, waarna tussen 1933 en 1941 in het kader van de werkverschaffing de 'Weg over Anna's Hoeve' werd aangelegd.⁶³ Waar de Loenermark meer de recreatieve beleving van het natuurlijke landschap beoogde, heeft Anna's Hoeve meer de kenmerken van een stadspark. Dat geeft toch andere associaties, zoals ook bij de wegen in het 'Rij- en Wandelpark' Vondelpark die waren opengesteld voor rijtuigen.⁶⁴

Zo was deze recreatieve ontsluiting van parken voor autoverkeer ook toegepast in diverse grote stadsparken uit de jaren 20 en 30. In het ontwerp voor het Kralingse Bos uit 1924-1927 door Bureau Granpré Molière, Verhagen en Klijnen was een centrale hoofdweg *'ontworpen langs de buitengrens van het park om de verschillende bezoekersstromen een route te bieden'* (de latere Prinses Beatrixlaan).⁶⁵ In het in 1932 ontworpen Goffertpark te Nijmegen waren nieuwe ontsluitingswegen opgenomen (Steinweglaan en Slotemaker de Bruineweg).⁶⁶ En in het 'Boschplan', dat tussen 1935 en 1937 voor het Amsterdamse Bos werd gemaakt, werden verbindingswegen voor auto's opgenomen.⁶⁷ Deze drie voorbeelden kwamen allen tot stand via door de Heidemij georganiseerde werkverschaffing, doch zijn als stadspark van een geheel ander karakter dan 'natuurparken' als bijvoorbeeld Park 1813 of de Loenermark.⁶⁸

Tuin- en landschapsarchitect P.H. Watzet

Het is vrij tekenend dat landschapsarchitect Watzet in het begin van de twintigste eeuw betrokken raakte bij het ontwerpen van deze 'natuurparken'. Waar destijds doorgaans een heideterrein zo profijtelijk mogelijk werd vol gezet met bos, kregen terreinen als Park 1813 en de Loenermark een afwisselend landschap. Onder invloed van een opkomende waardering voor natuurlandschap, alsmede de commerciële aantrekkelijkheid van een toeloop aan dagjesmensen naar de regio, kon een bijzonder samenspel tussen opdrachtgever en adviseur ontstaan. Watzet creëerde een zodanig ontworpen parklandschap dat natuurlijk en juist niet ontworpen oogde. Waar bij Park

1813 nog sprake is van een latere toevoeging van een autoweg, is bij de Loenermark de ontsluiting van het gebied voor auto's vanaf het begin onderdeel van het plan.

Op terreinen van Staatsbosbeheer

Na de Tweede Wereldoorlog was een belangrijke rol weggelegd voor Staatsbosbeheer, waarbij ook lering werd getrokken uit buitenlandse voorbeelden.⁶⁹ Hierbij zou W.G. van der Kloet een prominente rol hebben gespeeld, die in 1956 vanuit Staatsbosbeheer de brochure *'De zorg voor de recreatie in de vrije natuur als taak van de overheid'* opstelde.⁷⁰ Van der Kloet bezocht Amerikaanse *parkways* tijdens een studiereis in 1962. In meerdere terreinen van Staatsbosbeheer zouden hierna recreatiewegen worden aangelegd: slingerend door het bos, met uitsparingen in het bos voor picknicktafels en in verschillende gevallen parallel aan een hoofdweg. Deze wegen bedienden niet alleen de recreant, maar zorgden ook voor een zonering van menselijke activiteit in natuurgebieden.⁷¹

Zo werd omstreeks 1955-1960 in Vijlen over terrein van Staatsbosbeheer de Epenerbaan aangelegd (nabij toeristisch centrum Vaals).⁷² In 1964 werd de vier kilometer lange Van Petersom Ramringweg in het Zandenbos bij Nunspeet gerealiseerd, als toeristische route met picknicktafels, speelweides en opengekapte stopplaatsen (afbeelding 14).⁷³ En vóór 1973 kwam de 'Recreatieweg' in

Afb. 14. Opening van de recreatieweg, in: Nunspeets Nieuwsblad 1964 (<https://www.nunspeet.nu/veel-belangstelling-voor-toeristische-autoweg> [geraadpleegd januari 2022]).





Afb. 15. Bermtoerisme in 1967, door fotograaf Ary Groeneveld (SaR 4121 10218).

boswachterij Austerlitz, parallel aan de Woudenbergseweg-Zeisterweg, tot stand. Over de Van Petersom Ramringweg wordt bovenal het volgende treffend geschreven: *‘In tegenstelling tot de touristische wegen, zoals de weg over de Holterberg in de boswachterij “Haarle” (Salland-route van de ANWB), de houtvester van ‘t Hoffweg in de boswachterij “Kootwijk-Loobos” (Midden-Veluweroute van de ANWB) en de Epener Baan in “t Vijlner bos” in Zuid-Limburg, welke wegen middel zijn om het doel te bereiken, is de Petersom-Ramringweg doel op zichzelf. Het publiek dat er komt blijft er gedurende langere tijd, hetzij op één der picknickbanken, waarvan er een 25-tal zijn geplaatst, hetzij op de speelveldjes en dag-campings, die er zijn aangelegd en nog steeds worden uitgebreid. Een aantal voetsporen, die aan deze weg hun beginpunt hebben, lokken de wandelaar tot wandelen en natuurgeniëten’.* Deze recreatieweg werd door ir. H. Veenendaal ontworpen en onder zijn leiding aangelegd, met het doel *‘het publiek in het bos te brengen en het daar te houden’.*⁷⁴ De Houtvester van ‘t Hoffweg betrof een ongeveer gelijktijdig aangelegde weg tussen Harskamp en Kootwijk die hoofdzakelijk gebruik maakte van bestaande bospaden. De Toeristenweg

of Nieuwenhagenerweg tussen de N299 en de Brunssummerheide werd vóór 1979 aangelegd, maar zal met name voor recreatieve ontsluiting - en niet beleving - zijn aangelegd.

In feite kwam aan de recreatieweg ook weer een einde. In een navolgende periode werden recreatieve voorzieningen integraal onderdeel van het landschap, op natuurlijk ogende wijze toegevoegd tijdens een ruilverkaveling of land-inrichting. Als vroege en aardige voorbeelden mogen de recreatieve ‘hengelplekjes’ langs de Oude Meije in Zegveld (omstreeks 1957-1968) en het recreatieterrein Bosdijk in ruilverkaveling Oukoop-Kortrijk (omstreeks 1966) naar ontwerp van Hans Warnau (1922-1995) dienen.⁷⁵ Doch eerder voor wandelaars en fietsers en zelden nog om de automobilist een attractieve tourrit aan te bieden.

De recreatiewegen geven een mooie inkijk in de opkomst en houding ten opzichte van de auto. Aanvankelijk stond de auto voor de vrijheid van de individuele bewegingsmogelijkheden: de auto bracht het grote publiek op plekken waar daarvoor slechts een enkeling kwam (afbeelding 15). Na de Tweede Wereldoorlog kreeg dit geleidelijk een keerzijde, namelijk een verstoring van de rust en natuur door de auto. Bij de Autoweg in Park 1813 bleek de toename van publiek ook tot extra kosten in beheer en onderhoud te leiden, waardoor de Heidemij in 1950 besloot tot tolheffing en uiteindelijk tot afsluiting.⁷⁶ De recreatieweg over de Loenermark werd omstreeks 1988 afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.⁷⁷

Tot slot

Aan het eind van de negentiende en in de loop van de twintigste eeuw kreeg de weg in het landschap een bijkomend oogmerk: een esthetische. Een toename in vrije tijd, waardoor recreatieve bestemmingen belangrijk werden, en de opkomst van de auto speelden hierin een rol. Het was voor particulieren een middel om de kust te bereiken en voor gemeenten een middel om haar natuur- en landschapsschoon te ontsluiten en in de etalage te zetten. Daarbij was een belangrijke taak voor de tuin- en landschapsarchitect weggelegd, die hun opdrachtgevers adviseerden over een zo gunstig mogelijke ligging van het wegtracé en aanleg

van beplantingen, met oog op beleving van de weg én het landschap.

Mogelijk zijn nog niet alle aangehaalde voorbeelden van recreatiewegen voldoende doorgrond en zijn er meer van dergelijke wegen in Nederland gerealiseerd. Zowel voor een goede duiding van de tijd en omstandigheden waarin deze wegen werden aangelegd, als voor de omgang met de toekomstige inrichting van deze wegen, is het van belang om bekend te zijn met de historische achtergrond ervan.

Noten

- 1 Met dank aan de collega's bij SB4 voor hun bruikbare suggesties.
- 2 De *belt-walk*, naar verluid een inventie van de Britse achttiende-eeuwse tuinarchitect Lancelot (Capability) Brown (1716-1783). Zie: Jonathan Finch and Jan Woudstra. (Eds.), *Capability Brown, Royal Gardener: The business of place-making in Northern Europe*, York 2020, p. 5, 151.
- 3 Bonica Zijlstra, *Nederlandse Tuinarchitectuur II tussen 1850 en 1940*, Amsterdam 1987, p. 9; Carla Scheffer, De stedenbouwkundige ontwikkeling van een buitenplaatsenlandschap naar een bosrijk villadorp. De waardering voor en omgang met historische buitenplaatsen in Wassenaar na 1900, in: G.W. van Herwaarden (red.) et al, *Buitenplaatsen, Jaarboek Monumentenzorg 1998*, Zwolle/Zeist 1998, p. 31.
- 4 <https://www.glk.nl/landschappen-kastelen/locatie/landgoed-oorsprong> [geraadpleegd januari 2022].
- 5 <https://www.hofwijck.nl/nl/een-wonderwerck> [geraadpleegd januari 2022]. Zie ook de *Wegh der Weegen* tussen De Bilt en Amersfoort: Jaap Evert Abrahamse en Roland Blijdenstijn, *Wegh der Weegen. De ontwikkeling van de Amersfoortseweg 1647-2010*, Amsterdam 2010, p. 11-23.
- 6 Ook wel Carl Wust. Zie: Noord-Hollands Archief, Haarlem (NHA), toeg.nr. 3750 *Bevolkingsregister Wijk aan Zee en Duin, 1880-1890*, inv.nr. 7, 1880; NHA, NL-HlmNHA_O_ZAT_1910_0014. Vanaf 1880 gevestigd in Wijk aan Zee, vanaf 1900 uitbater van het Grand Hotel in Zandvoort.
- 7 *Het Nieuws van den Dag* (kleine courant), 22 april 1887.
- 8 Zie: kadastrale hulpkaart Kadastrale gemeente Wijk aan Zee en Duin, Sectie A, Archiefnr. 129, 1898; <http://www.awn-beverwijk-heemskerk.nl/pdf/straatpraat12A.pdf> [geraadpleegd januari 2022]; M.A.C. Polman, *Wijk aan Zee - Bouwstenen voor een gemeentelijk beschermd dorpsgezicht*, Haarlem 2015, p. 14; <https://www.museumbeverwijk.nl/cgi-bin/beeldbank.pl?ident=15191> [geraadpleegd januari 2022].
- 9 *Haarlem's Dagblad*, 4 november 1897.
- 10 <https://onh.nl/verhaal/sparrenheuvel> [geraadpleegd januari 2022]; Christian Bertram, *Noord-Hollands Arcadia. Ruim 400*

- Noord-Hollandse buitenplaatsen in tekeningen, prenten en kaarten uit de Provinciale Atlas Noord-Holland, Alphen aan den Rijn 2005, p. 305-306.
- 11 Francis Allan, *Geschiedenis en beschrijving van Haarlem, deel II*, Haarlem 1877, p. 118.
 - 12 *Oprechte Haarlemsche Courant*, 16 februari 1881.
 - 13 Zie: *Het Vaderland*, 16 april 1883; Jannes de Haan, *Villaparken in Nederland. Een onderzoek aan de hand van het villapark Duin en Daal te Bloemendaal 1897-1940*, Haarlem 1986, p. 18; <https://www.uvaerfgoed.nl/beeldbank/nl/bijzonderecollecties/xview/?identificatie=hdl:11245/3.3071> [geraadpleegd januari 2022].
 - 14 SB4, *Tuinhistorische analyse en waardestelling Spaarnberg te Santpoort-Zuid*, 2021, p. 21. Bij de modernisering moet worden gedacht aan het geometrisch ingedeelde perk ten westen van het huis (zoals afgebeeld op de tekening door P.A. Schipperus uit 1887), de toevoeging van het pauwenverblijf en mogelijk een omvorming van de toegangsweg tot een gebogen laan.
 - 15 Bonica Zijlstra, *Nederlandse tuinarchitectuur tussen 1850 en 1940*, Amsterdam 1986, p. 136; *De Tijd*, 6 maart 1889.
 - 16 *Nieuwe Haarlemsche Courant*, 18 maart 1891. De opzichter was Jacob van den Ban, zie: <https://ilibrarian.wordpress.com/2013/09/13/bouwwerken-van-architect-jacob-van-den-ban-in-bloemendaal-en-heemstede/> [geraadpleegd januari 2022].
 - 17 *Adresboek Haarlem*, 1 januari 1897 [NHA, krantenviewer].
 - 18 NHA, *BS Overlijden Haarlem / Haarlem*, 1897, aktenummer 912; <https://www.openarch.nl/nha:8d0d500e-5e6c-42a0-af4a-143d3ca6f702/nl> [geraadpleegd januari 2022].
 - 19 *Haarlem's Dagblad*, 4 november 1897.
 - 20 Familie De Pesters bezat o.a. Villa Nuova in Zeist, zodat vermoedelijk Jonkheer Charles Antoine de Pesters (1842-1915) zal zijn bedoeld, die in 1896 de buitenplaats erfde. Zie: Korneel Aschman Erfgoedadvies, *Het Pestersbosje, onderdeel van buitenplaats Villa Nuova te Zeist. Tuinhistorisch onderzoek en waardestelling*, 27 juli 2018, p. 13-15; <https://www.oudealgemenebegraafplaatszeist.nl/familiegraven-de-pesters/> [geraadpleegd januari 2022].
 - 21 NHA, toeg.nr. 178 *Memories van Successie (successiebelasting) in Noord-Holland*, inv. nr. 1694 *Memorie van Successie*, 1897, nr. 8/9452 (afb.nr. 120 t/m 128).
 - 22 NA, toeg.nr. 2.21.043, J.A.A. Bervoets, *Inventaris van het archief van het geslacht Cremer en aanverwante geslachten, 1618-1941*, Nationaal Archief, Den Haag 1971. Zie: Bertram, 2005, p. 87-89.
 - 23 <https://onh.nl/verhaal/duin-en-kruidberg> [geraadpleegd januari 2022]. Zie: *De avondpost*, 3 juni 1909: wanneer L.A. Springer betrokken is bij de tuin van Duin en Kruidberg is ook de 'bekenden en heerlijken zeeweg (door den eigenaar aangelegd)' te berijden met een auto.
 - 24 *De avondpost*, 3 juni 1909.
 - 25 Bertram, 2005, p. 88; Zijlstra, 1986, p. 147, 164.
 - 26 <http://www.dorpsraadbergenaanzeel.nl/bergen-aan-zee/geschiedenis> [geraadpleegd januari 2022]; Wouter de Haan, Een heerlijkheid als familiebedrijf: de familie van Reenen in Bergen 1851-1923, in: Rob van der Laarse en Yme Kuiper, *Beelden van de buitenplaats. Elitvorming en notabelencultuur in Nederland in de negentiende eeuw*, Hilversum 2005, p. 111-126. Ook bij Castriicum werd nog een 'Zeeweg' aangelegd, doch dit lijkt meer een functionele verbinding naar de zee dan een recreatieve route, zie: [https://www.wegenwiki.nl/N513_\(Nederland\)](https://www.wegenwiki.nl/N513_(Nederland)) [geraadpleegd januari 2022].
 - 27 Constance D.H. Moes, L.A. Springer 1855-1940, *Tuinarchitect, Dendroloog*, Rotterdam 2002, p. 82-83, 308. Aansluitend zou Springer gevraagd worden om een ontwerp voor een villapark in de duinen te maken doch de bouw hiervan vond geen doorgang.
 - 28 Zie: [http://www.wegenwiki.nl/N200_\(Nederland\)](http://www.wegenwiki.nl/N200_(Nederland)) [geraadpleegd januari 2022].
 - 29 Henri Spijkerman, Piet van der Ham, Martin Lor, Christine van Meer-Waller, Ed Prins en Frits van der Veldt, *Dwars door de duinen van Bloemendaal, 100 jaar Zeeweg, 1921-2021*, Bloemendaal 2021, p. 28-64.
 - 30 Zijlstra, 1986, p. 135-137; Moes, 2002.
 - 31 Moes, 2002, p. 65-66, 75, 82-83. Springer was in 1900 secretaris van de afdeling Haarlem van de Heidemij. L.A. Springer, *Wegen in tuinen en parken*, in: *Tijdschrift voor tuinbouw*, 4 (1899), p. 6-15.
 - 32 In navolging van de Amerikaanse *parkways* wordt in Nederland het begrip Parkwegen of Ontspanningswegen gebruikt. In de num-

- mers van het *Tijdschrift voor Volkshuisvesting* uit december 1921 en *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw* uit mei 1924 kwam de term 'parkwegen' voor in verband met parkaanleg in Düsseldorf (ir. P. Bakker Schut, p. 37) en bij 'Prae-adviezen voor het internationaal stedebouwcongres' (D. Hudig, p. 109). S.R. de Boer noemt 'Parkwegen' bij behandeling van 'Parken en speeltuinen in het Amerikaanse stadsplan, in *Tijdschrift voor Volkshuisvesting*, 15 februari 1923. Ook J.M. de Casseres noemt het woord 'Parkwegen' in een visie op uitbreiding van Amsterdam in *Het Bouwbedrijf, Maandblad voor bouwkunde, techniek en handel* uit november 1924. Voorgaande betreffen echter wegen in de stedelijke context: wegen door parkachtige stroken. H. Cleynert sprak over 'Ontspanningswegen' bij behandeling van Amerikaanse voorbeelden in New York, in *Tijdschrift voor Volkshuisvesting en Stedebouw*, juni 1930, p. 35. In het juninummer van 1932 van hetzelfde tijdschrift gaat Cleynert in op parkwegen in Westchester County Park. In februari 1934 schrijft Cleynert over *Het Nationale Natuurruimten-Plan* (p. 16-20) waarin hij nadrukkelijk de landschappelijke 'ontspanningsweg': 'Het einddoel moet zijn het verkrijgen door het gehele land van een netwerk van dergelijke ontspanningswegen (eensdeels voor het nog voor sterke uitbreiding vatbare automobiel-ontspanningsverkeer, andersdeels voor het rijwiel- en voetgangersverkeer), die zooveel mogelijk de verschillende in het Nationale Natuurruimten-Plan opgenomen natuurruimten tot één samenhangend Nationaal Natuurruimten geheel zullen moeten verbinden'.
- 33 Het ontsluiten van de zes geschakelde landgoederen in Wassenaar was precies wat Petzold beoogde met de rondgang uit circa 1855, maar dan voor de particuliere eigenaar (prins Frederik) en nog niet voor iedere recreant.
- 34 Cornelis Lely wees als kamerlid in het debat op 19 december 1906 al op het toenemende belang van de auto. Zie: <https://www.autosnelwegen.nl/index.php/geschiedenis/3-1890-1927-opkomst-auto> [geraadpleegd januari 2022].
- 35 A.H. Wegerif, *De schoonheid, in het bijzonder 't natuurschoon, in verband met beloop, beplanting en kunstwerken van en aan de weg*, 1920. Zie: W. van Winden, De ontwikkeling van esthetische paradigma's in het Nederlandse snelwegontwerp van 1915 tot heden, in: W. Nijenhuis en W. van Winden, *De diabolische snelweg*, Rotterdam 2007, p. 69.
- 36 Zie: Winden, 2007, p. 39; <https://www.anwb.nl/over-anwb/vereniging-en-bedrijf/geschiedenis/nederlands-wegencongres> [geraadpleegd januari 2022].
- 37 H. Thomas, *Het bezield modernisme van A.H. Wegerif. Architectuur als beschavingsideaal*, Rotterdam 2018, p. 66-67, 145-147; SB4, *Cultuurhistorische waardebeoordeling Park Berg en Bos te Apeldoorn*, 2006.
- 38 <https://www.nycgovparks.org/parks/B029/history> [geraadpleegd januari 2022].
- 39 Gerrie Andela, J.T.P. Bijhouwer. *Grensverleggend landschapsarchitect*, Rotterdam 2011, p. 72, 127, 166. Bijhouwer was begin negentiende eeuw bekend geraakt met de *parkways* in de Verenigde Staten en hij zou uiteindelijk in 1961 een pleidooi houden voor een recreatieve *parkway* tussen Amsterdam en Rotterdam, om tegemoet te komen aan het toenemende autogebruik en het bermtoeerisme.
- 40 Rik de Visser, *Een halve eeuw landschapsbouw. Het landschap van de landinrichting*, Wageningen 1997, p. 12; R.M.W.J. Nas, Gebruik van populier door de afdeling 'Verkeerswegen' van het Staatsbosbeheer, in: *Populier: Tijdschrift voor teelt en afzet van populier en wilg* 20 (1983) nr. 2, p. 27 - 29.
- 41 Heemschut, *Maandblad van den bond Heemschut* 10 (1933) nr. 1, p. 2-5; 10 (1933) nr. 5, p. 51-53. In 1935/1936 werd Verhagen opgevolgd door K.C. van Nes en Van Lonkhuyzen door T. van Maanen. In 1937/1938 voegde 'de heer Verdenius, tuin- en landschapsarchitect te Groningen' zich bij de commissie, in 1938 nog gevolgd door dr.ir. J.T.P. Bijhouwer, alsmede de terugkeer van P. Verhagen in 1939/1940. Zie: Marinke Steenhuis, *Stedebouw in het landschap; Pieter Verhagen (1882-1950)*, Rotterdam 2007, p. 20, 238-242, 256-257.
- 42 Zie: F. Koster, De weg in het landschap, in: *ANWB De Kampioen* 55 (19 februari 1938) nr. 4, p. 50-52. In 1929 was ir. G.A. Overdijkink bij Staatsbosbeheer op de afdeling 'Verkeerswegen' aangesteld als adjunct-houtvester. Hij zou in 1935 redacteur van de brochure *De Weg in het Landschap* en in 1941 auteur van *Langs onze Wegen* uit de

- Heemschutserie zijn. H. Harsema, R. van der Bijl, F. Mutsaers (red.), *Landschap van wegen en kanalen: 75 jaar adviezen van de afdeling Verkeerswegen van het ministerie van L, N en V aan Rijkswaterstaat*, Wageningen 1991, p. 12; In memoriam, in: *Nederlands bosbouw tijdschrift* 50-1 (1978), p. 326 - 329: R.J. Benthem beschrijft Overdijkink als deskundig 'dendroloog, landschapsarchitect en bosbouwer'.
- 43 *Heemschut. Maandblad van den bond Heemschut* 11 (1934) nr. 1, p. 7.
 - 44 *Heemschut. Maandblad van den bond Heemschut* 12 (1935) nr. 9, p. 67.
 - 45 Wageningen Universiteit en Research, Speciale Collecties, projectnummer 34.038 *Aanleg beplanting van Zeeweg tussen Westerweg en Heerenweg te Heiloo - Egmond Binnen*.
 - 46 De aanleg is geregistreerd op de kadastrale hulpkaarten Kadastrale Gemeente Egmond, Sectie B, Archiefnr. 158 en nr. 159, opge maakt in 1936.
 - 47 *Het volk*, 24-07-1935; *Algemeen Handelsblad*, 25-04-1936.
 - 48 *De Telegraaf* 23 april 1934.
 - 49 *Wijksche Courant*, 12 juni 1935, p. 139 [Regionaal Archief Zuid-Utrecht (RAZU)]. RAZU, toeg.nr. 244 *Gemeentebestuur Rhenen*, inv.nr. 1996 *Autoweg door de Rhenense Bossen*. *Nieuwe Haarlemsche Courant*, 8 juni 1935; H.P. Deys, De straten- en wegennamen van Rhenen A-B, in: *Oud Rhenen* 13 (1994) 3, p. 119-120.
 - 50 Ben van Laar, Het uitbreidingsplan van K.C. van Nes uit 1926, in: Jan Vredenberg (eindred.), *Geschiedenis van Rhenen*, Utrecht 2008, p. 390-399.
 - 51 Zie: WUR, Speciale Collecties, 34.082 Van Nes. Van Nes hield op het internationaal tuinbouwcongres te Amsterdam op 17-23 september 1923 een lezing getiteld 'De verzorging van natuurschoon en van het landschapsbeeld bij bebouwingsuitbreiding', hetgeen ook in een soort manifest werd uitgegeven. Op de 'vierde monumentendag' hield hij een lezing over 'Verkeer en landschapsschoon', aldus een uitgeschreven versie.
 - 52 Eric Blok, *Jongere Tuinkunst 1900-1940*, Amsterdam 1989, p. 51.
 - 53 Blok, 1989, p. 50.
 - 54 Andela, 2011, p. 72; *Tijdschrift der Nederlandsche Heidemaatschappij*, 49 (1937), p. 323; 51 (1939), p. 87-95. Deze Commissie Wegbeplantingen was in 1937 vanuit diverse organen opgericht, was bij de Heidemij ondergebracht en bracht in 1939 rapport uit. In de commissie namen deel: Heidemij (J.P. van Lonkhuyzen, vz.; G. Houtzagers, secr.), ANWB (H.W.O. de Bruyn), BNT (J.T.P. Bijhouwer), KNAC (T. Houtsma), Staatsbosbeheer (P.W. Malsch), Ministerie van Defensie (J.H. de Man), Commissie 'De weg in het landschap' (K.C. van Nes), Provinciale Waterstaat Noord-Holland (C.J.A. Reigersman) en Rijkswaterstaat (T.H. van Wisselingh).
 - 55 K. van Dam en E. Blok, De Loenermark, een markant plan, in: *Vakblad Groen* 70 (2014) nr. 4, p. 6-11.
 - 56 G. Houtzagers was tevens secretaris van de Commissie Wegbeplantingen bij de Heidemij.
 - 57 SB4, *Cultuurhistorisch onderzoek Parkland-schap Loenermark te Apeldoorn*, 2019.
 - 58 Telegraaf 30 juni 1934, artikel van R.H. Herwig: 'Laten we het maar direct bekennen: we vinden hier in de omgeving van Bennekom een stel auto-zandwegen, welke schoonheid moeilijk te overtreffen is. Laat Holten met recht trotsch zijn op zijn golvenden autoweg; laat Rijssen prat gaan op zijn nieuwen Bergweg met wijde vergezichten en Bloemendaal roemen op zijn unieke zeeweg, Bennekom behoeft daarvoor met zijn mooie zandwegen niet onder te doen. 't Is één genieting van 't begin tot 't eind!'
 - 59 <https://www.entoen.nu/nl/overijssel/salland/hellendoorn/toeristenweg>.
 - 60 SB4, *Cultuurhistorische waardstelling Park 1813 te Lemele*, 2018, p. 39. 'Lemelerberg toeristencentrum', in: *Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant*, 30-6-1934 en 28-06-1939.
 - 61 *Provinciale Geldersche en Nijmeegsche Courant* (PGNC), 7-8-1934; PGNC, 13-6-1936 [Regionaal Archief Nijmegen (RAN)]. Mogelijk sloot de weg tevens aan op de Van Haaftenlaan, die gelijktijdig werd verbeterd of (deels) aangelegd.
 - 62 'Groesbeek Vooruit, een ideaal vakantieoord', in: *De Gelderlander*, 12-4-1933.
 - 63 <http://www.almansweide.nl/historie.html>; <http://www.annashoeve.nl/> [geraadpleegd januari 2022].
 - 64 <https://www.inhetvondelpark.nl/geschiedenis.html#> [geraadpleegd januari 2022].
 - 65 Steenhuis, 2007, p. 160; Marinke Steenhuis e.a., *Kralingse Bos en Nieuw Kralingen, Cul-*

- tuurhistorische analyse voor een veranderend stadspark*, 2017, p. 29. E.J. Wesemann, *Het Kralingse Bos*, in: *Rotterdams Jaarboekje 9* (2001), p. 273-301.
- 66 Zie: <http://erfgoed-knhm-arcadis.nl/Werkvelden/Sport+en+Recreatie/project+goffertpark+nijmegen/default.aspx> [geraadpleegd januari 2022]; A. Kuhlmann, *Tuin en Landschap* 25 (1989).
- 67 J. van der Werf e.a., *Cultuurhistorische Verkenning Amsterdamse Bos*, Amsterdam 2016, p. 53-54.
- 68 In relatie tot de Heidemij is de weg in de duinen tussen Bergen en Schoorl nog interessant, aangezien deze omstreeks 1893-1895 door A.J. Blijdenstein werd aangelegd over zijn gronden, met oog op bebossing van de duinen (zie: Regionaal Archief Alkmaar, fotonr. RAA012007778; <https://hdl.handle.net/21.12106/da49854f-5035-42ff-a5bd-d45c98a7b3ac> [geraadpleegd januari 2022]). Later werd de weg richting het westen verlengd als 'Zeeweg' en kwam iets noordelijker de '2e Zeeweg' en werd de Munnikenweg verlengd tot Schoorlse Zeeweg. A.J. Blijdenstein was in 1888-1889 vice-voorzitter en in 1889-1896 voorzitter van de Heidemij.
- 69 Bij de aankleding van wegen en inpassing in het landschap werd gekeken naar voorbeelden in de Verenigde Staten en Duitsland. Dit werd aan het begin van de twintigste eeuw gedaan door onder andere Wegerif en Bijhouwer, na de Tweede Wereldoorlog ook door de landschapsadviseurs bij Staatsbosbeheer. Het driemanschap Overdijkink (tot 1966 adviseur bij SBB), H.B. Bakker (hoofd-ingenieur bij RWS) en K.E. Huizinga (vanaf 1951 assistent van Overdijkink bij SBB) bezocht vanaf 1952 regelmatig Duitsland ter lering over aanleg van snelwegen, waarbij zij onder andere Hans Lorenz en Alwin Seifert ontmoetten. Seifert verwees al in de jaren 1930 - in relatie tot een voorkeur voor gebogen wegen - naar het handboek voor aanleg van parken door Hermann Fürst von Pückler-Muskau, waarin deze aangaf dat een 'rechte weg de ruimte deelt en de waarnemer op die weg tussen twee ruimtes plaatst, terwijl de curve een telkens wisselend perspectief toont en de waarnemer het gevoel geeft zich in de ruimte te bewegen'. Om de Duitse Autobahn als middel in te zetten in het vormgeven van geheel Duitsland als landschapspark, werden aan weerszijden veertig meter brede stroken ingericht met bomen en struiken, 'Pücklerstreifen' genaamd. Zie: M. van Ool, *120 jaar Staatsbosbeheer*, Zwolle 2019, p. 68; W. van Winden, De ontwikkeling van esthetische paradigma's in het Nederlandse snelwegontwerp van 1915 tot heden, in: W. Nijenhuis en W. van Winden, *De diabolische snelweg*, Rotterdam 2007, p. 70-71.
- 70 M. van Ool, *Het verlangen naar buiten. De Nederlandse geschiedenis van het buitenleven*, Amsterdam 2008, p. 118-121.
- 71 Van Ool, 2019, p. 68., p. 186.
- 72 Dirk Snoodijk (eindred.), *Historische wegen. Gids Cultuurhistorie 20*, Amersfoort 2012, p. 4.
- 73 Ad Sulman en Peter Kwant, Leonard Eliza van Petersom Ramring, in: *De Mothoek* (2013) nr. 4 en (2014) nr. 1.
- 74 G. Sissingh, Bosbouw en recreatie in de boswachterij 'Nunspeet', in: *Nederlands bosbouw tijdschrift* 37 (1965) nr. 9, p. 297 - 301.
- 75 SB4, *Inventarisatie van Historische Landwegen in de provincie Utrecht*, 2018, p. 78, 81; J.T. van Es, Ruilverkaveling: het einde van Zegvelds isolement, in: *Heemtijdinghen*, 30 (1994) nr. 4, p. 93-110; Centrale Cultuurtechnische Commissie, *Rapport voor de ruilverkaveling Oukoop-Kortrijk*, 1967; Gerrie Andela en Anja Guinée, *Vanzelfsprekende schoonheid, Tuin- en landschapsarchitect Hans Warnau*, Wageningen 2006, p. 79-97, 174-177. Zie: Henk van Blerck, *Landschapsplan Nederland*, Rhenen 2022, p. 267, 273, 281, 307.
- 76 *Twentsch dagblad Tubantia*, 15-04-1950; <https://www.oudommen.nl/wetenswaardigheden-uit-het-archief-tol-op-de-autoweg-naar-de-lemelerberg/> [geraadpleegd februari 2022].
- 77 *Reformatisch Dagblad*, 24 augustus 1988, p. 15.