



REKENING RIJDEN. DE OUDE LANDSTRAAT DOOR HOUTHEM 250 JAAR, 1775-2025. Eduard Dormans

De reconstructie van de doorgaande weg in Houthem staat voor 2025 op de agenda. Niet voor de eerste keer dat de schop erin gaat. De “*provinciale weg*” vanuit Meerssen door Houthem naar Valkenburg en Heerlen heeft een lange geschiedenis. Het spoor van de Romeinse heirbaan naar Keulen raakte verloren onder metersdikke aardverschuivingen. De middeleeuwse landstraat die hetzelfde tracé volgde was een nauwelijks begaanbaar slingerend karrespoor tussen de huizen en velden door. Dit duurde tot ongeveer 1775. In dat jaar werd gestart het verharden van de doorgaande wegen in het Land van Valkenburg. De vreugde hierover was echter van korte duur toen bleek dat de rekening bij de inwoners van Houthem en de andere deelnemende dorpen werd gelegd. Meer hierover in onderstaande bijdrage.

Het oude wegennet

De middeleeuwse landstraat kunnen we ons het beste voorstellen als een open corridor begrensd door huizen, stallen, schuren, doorsneden door waterlopen en greppels, met heggen en bomen rond tuinen en hoven. De reiziger moest laveren tussen drinkpoelen voor het vee, zoals in Strabeek aan het einde van de Beekstraat, en de mesthopen van de aangrenzende boerderijen. Vooral in de winter was er door de ‘*pratsch*’ bijna geen doorkomen aan. Vooral de “*holle*” wegen waren voor rijtuigen meestal onneembaar.

Ouderen onder de lezers die nog de oude veldwegen van vóór de ruilverkaveling hebben gekend weten wat ik bedoel.



Pratsj ¹

¹ Bron: <https://www.visitzuidlimburg.nl/blogs/blogs-over-wandelen/over-pratsj/>

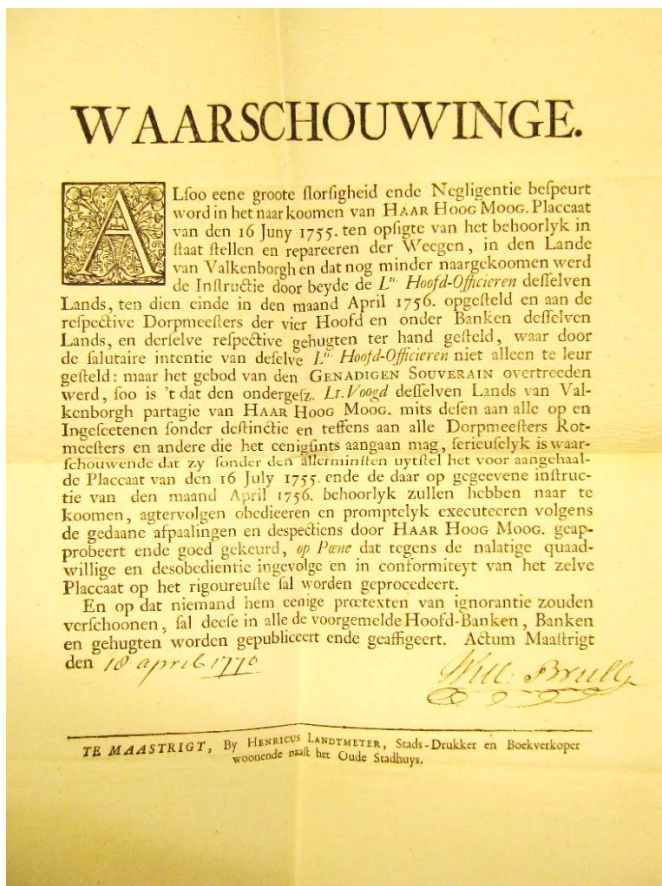
Het onderhoud van een weg was een verplichting voor de gebruikers van de aanliggende percelen. Maar dat gebeurde natuurlijk niet. Schout en schepenen hielden wel regelmatig een “*beleidenis*” of rondgang langs de wegen, beken en grenzen van het dorp. Waar er onregelmatigheden waren zoals diepe karresporen of zelfs omgeploegde wegen en paden, overhangende takken, ongeschoren hagen en verstopte beken moest er binnen een bepaalde termijn orde op zaken worden gesteld anders volgde er straf. Maar voor het plaatselijke gebruik was het al gauw goed genoeg. Veel animo om boeren te dwingen met de schop de karresporen voor reizigers in orde te houden was er niet.

Niet verwonderlijk dus dat in 1752 de Staten van Valkenburg zich erover beklaagden dat de wegen er heel slecht en bedorven bijlagen en nauwelijks of niet zonder gevaar te gebruiken waren door rijtuigen met disselboom, getrokken door een gespan van twee, vier of zes paarden. De slechte staat van de landwegen werd geweten aan de zware karren van de “*landluijden*” die de paarden achter elkaar inspanden zodanig dat de hoeven en wielen diepe voren in weg trokken. De dubbel bespannen luxe rijtuigen uit de stad liepen erin vast. De nog niet zo heel lang uit het straatbeeld verdwenen “*sjlaagkarren*” werden als schuldige aangewezen.



Sjlaagkar op de overkiezelde landstraat voorbij hoeve Strabeek. (Uit particuliere collectie)

De oplossing kwam per kerende post uit Den Haag: in navolging van het Prinsbisdome Luik werd het gebruik van zulke boerenkarren op de openbare weg verboden. Maar zo werkte het natuurlijk niet. Evenals de bevelen om de wegen te verbreden en op te vullen ten behoeve van de heren in hun lichte rijtuigen, lieten de dorpsbewoners er zich weinig aan gelegen liggen. Dus gebeurde er niets, het bleef bij jaarlijkse aanmaningen van de hoogste gezagsdrager, de luitenant-voogd, op voorgedrukte affiches die aan de kerk werden opgehangen.



De jaarlijkse aanmaning door luitenant-voogd Willem Brull voor de inwoners van Staats-Valkenburg om de wegen behoorlijk te onderhouden, 1770.²

² Bron: Historisch Centrum Limburg, Schepenbank Heerlen inv. nr. 258

De ‘in Staatstellinge der groote wegen of heirbanen’

Voor grote comfortabele wegen was Frankrijk in die tijd het voorbeeld. Ook in de Zuidelijke Nederlanden groeide het wegennet tussen de belangrijkste plaatsen vanaf 1750 spectaculair. Maastricht zag het vervoer per schip over de Maas elk jaar verder teruglopen en vreesde een isolement als het geen aansluiting kreeg op de nieuwe wegen rondom Luik. Toen A.L. Pelerin in 1775 luitenant-voogd van Staats-Valkenburg werd had hij als pensionaris van de stad Maastricht vanaf 1770 al vergeefs geprobeerd een tolweg op de westelijke Maasoever naar Visé en Luik te realiseren. Bij zijn kennismaking met de plaatselijke besturen in Valkenburg zal hem snel duidelijk zijn geworden dat de tijd van onbetaalde dwangarbeid aan de wegen voorbij was. Misschien was hij wel de aanstichter van een rekest dat inwoners van Heerlen in 1776 aan de Raad van State in Den Haag schreven. Deze gemeente werd door tenminste drie hoofdverkeersaders doorsneden. Ze verzochten toestemming om tol of weggeld te mogen heffen op passerende reizigers. Met de opbrengst ervan zouden deze wegen verbeterd en onderhouden kunnen worden. Anders was er voor de plaatselijke bevolking geen beginnen aan. Het voorstel vond een enthousiast onthaal in Den Haag. Op deze manier konden de doorgaande wegen in heel Staats-Valkenburg op de schop. Van Maastricht over Geulle naar Beek tot op de Graetheide. Van Maastricht over Berg naar Valkenburg; van Maastricht naar Meerssen over Houthem naar Sint Pieter en de Heek en dan verder via Klimmen naar Heerlen. En in Heerlen oostwaarts naar Nieuwenhagen en in het zuiden naar Aken.

Landstraat door Houthem

Op 7 april 1778 werden de schepenen, burgemeesters en de meest notabele ingezetenen van Houthem bijeengeroepen op het Statenhuys in Valkenburg. Meer dan een of twee keer per jaar kwam men niet bijeen, meestal om de belastingheffing of de dorpsrekening te bespreken. Nu was het een buitengewone dorpsvergadering over de verbetering van de landstraat door Houthem. Overtuigd van de economische zegeningen van dit grote project waren de aanwezigen eenszins. Maar voogd Pelerin was overtuigend. Het werk kon worden uitgevoerd door een aannemer; de aanlegkosten geleend en uit de opbrengst van het weggeld betaalde men de lening af. Zo hadden de inwoners er geen last van. Ook moest bedacht worden dat de onbetaalde hand- en spandiensten tot onderhoud van de weg vervielen. Cijfers werden niet genoemd.

Proost Silmen van het klooster Sint Gerlach, verwachtte er wel veel van. Wellicht een grotere stroom pelgrims naar zijn klooster? In ieder geval verzekerde hij de bestuurders op vrijwillige basis in de kosten te zullen bijdragen mocht dat nodig zijn. De vergadering ging akkoord op voorwaarde dat het zonder bezwaar voor de gemeentekas kon gebeuren. Twee commissarissen namens het dorp zouden de aanleg in goede banen moeten leiden. Anton Wilmar uit Meerssen, landmeter en gemeenteontvanger in Houthem kon de “*wegpercelen*” gaan afpalen.

Al op 12 juni was de aanbesteding, waarschijnlijk in het etablissement van Ubachs in Valkenburg. Het eerste wegvak liep vanaf de grens met Meerssen (nu net voorbij de oprit naar de A79) tot het huis van de heer Van der Vreecken, (toen de Wijnantshof nu huize Gurtsenich); het volgende stuk liep van daaruit tot aan

het huis van Hendricus Jacobs wonende te St. Gerlach (nu hoeve Quicx); daarna verder tot aan de poort van de Strabeker hof waarbij ter hoogte van de Beekstraat de beek langs de weg moest worden omgelegd; en het laatste stuk tot aan de brug over de Kattebeek van huis Geneinde, op de grens met Valkenburg. Uiteindelijk was de aannemer Abr. Lies met 7400 gulden ³ de laagste inschrijver voor het gehele parcours. Verder moest ook nog het Houthemse aandeel in de “*heirstraat*” van Berg voor 431 guldens worden meegenomen. Die weg vormde de grens en liep ter hoogte van Vilt af naar wat toen de Valkenburger berg heette (nu Cauberg). Daar kwam nog bij: het metselen van een “*kanaal*” onder het Broekhemmerstraatje van 32 voet lengte voor 97,5 gulden.

Volgens het algemene bestek moest de weg een breedte krijgen van 32 voet (iets meer dan 9 meter) met aan weerszijden sloten van 4 voet breed waarmee het water kon worden afgevoerd. Binnen de bebouwde kom werd rekening gehouden met de bestaande bebouwing qua breedte en greppels.

De vereiste breedte was belangrijk en gold ook voor de holle wegen, wat veel graafwerk betekende. Een stukje holle weg lag vermoedelijk op de grens van Meerssen en Houthem nu Houthemmerweg. Veel aandacht kreeg de waterafvoer. Het bestek schreef het graven van geulen ter afwatering en de aanleg van goede passages over natte plaatsen en beken voor. De aanplant van bomen langs de weg, met name aan de zuidzijde was verboden. Zon en wind moesten vrij spel hebben zodat de weg kon opdrogen. Het verloop van de weg (het peil) moest zo egaal mogelijk gemaakt worden; was deze ‘*aplaneringe*’ klaar dan volgde er een inspectie en kon daarna het midden van de weg (16 voet, 4,5 meter) met het steengruis ‘*overvaren*’ worden. Dan volgde de eindinspectie. Omdat de weg geen fundament kreeg, van bijvoorbeeld zware maaskeien waaroverheen het fijnere steengruis of kiezel kon worden verdeeld, was de constructie erg kwetsbaar, zoals later zou blijken.

De aanleg schijnt voorspoedig te zijn verlopen. De aannemers kwamen, voor zover valt na te gaan, uit de regio. Zij huurden ter plaatse dagloners en karren om voor het aangenomen bedrag het werk tot een einde te brengen. Einde 1779 was het Houthemse stuk klaar en de collecteur van de gemeente begon met het innen van de tol bij passanten. De ‘*barrière*’ met de tol stond bij de brug over de Kattebeek in de Hallerweide. Binnen de eigen woonplaats en voor de wagens en karren van en naar de velden buiten de gemeentegrens waren ingezetenen vrijgesteld.

³ Plaatselijke guldens, of guldens licht (maastrichtse koers). Ter vergelijking: een dagloner verdiende tussen de 0,75 en 1 gulden (15 tot 20 stuiver per dag). Eén lichte gulden was 0,625 gulden Hollands.

Tarieven weggeld in guldens maas. cours (licht geld)	
Paard, os, koe, rund, kalf, ezel	1 oort *)
Schape, varkens, geiten	½ oort of bij meer dan één, 1 oort
Kar met 1, resp. 2, 3, 4, 5, 6 paarden	1 resp 1½, 2, 3, 4, 5 stuiver
Wagens of rijtuigen met disselboom bespannen met 2 resp. 4, 6 paarden	1 resp 1½, 2, 3 stuiver
Functionarissen van het land van Valkenburg, militaire en regeringstransporten	vrijgesteld
Karren en wagens van ingezetenen binnen hun woonplaats, en van/naar landerijen die ze bewerken buiten hun woonplaats	vrijgesteld
Transporten van graan naar de markt in Maastricht	Tarief alleen voor of heen- of terugweg

*) 1 gulden licht= 20 stuivers; 1 stuiver = 4 oort

Een financiële tegenvaller

Voor de aanleg van de wegen had Houthem in 1779 7200 gulden geleend, maar dat bleek niet genoeg. In 1783 waren er nog onbetaalde rekeningen van 1500 gulden open en ook dat bedrag leende men. De jaarlijkse rente (3 procent of 261 gulden) kwam uit de tolheffing; of dan nog genoeg over was om de collecteur en de reparaties te betalen is maar zeer de vraag.

Waren de financiën overal een probleem? We weten het niet zeker maar in ieder geval lieten de Haagse bestuurders begin 1783 weten dat gemeenten de nieuw aangelegde wegen moesten overdragen aan een 'centrale kassa'. De tolheffing werd centraal verpacht ten bate van de kassa en de gemeenten bleven zitten met de gemaakte kosten. Voor rente en aflossing daarvan werd een nieuwe belasting in Staats-Valkenburg opgelegd: een heffing op huizen, elke woning groot of armzalig zou per jaar worden aangeslagen voor 2,40 gulden. Voor een dagloner was dat 3 dagen werk.

De kwade genius achter deze opzet was waarschijnlijk de Staatse rentmeester der domeinen Van Panhuijs. Hij had reeds in 1776 een vooronderzoek laten verrichten naar een dergelijke belasting. Voor Houthem werden er onder andere 122 huizen geteld en daarnaast de bakovens, schuren, vee, paarden en molens geïnventariseerd. De nieuwe belasting zou huisbezitters, ook de allerarmsten, treffen en 292,80 gulden voor de hele gemeente moeten opbrengen. Eerder hadden de voogd en drossaard geprobeerd deze Van Panhuijs buiten het project van de wegen te houden, maar daar was de Raad van State niet mee akkoord gegaan. Dit onzalige voorstel veroorzaakte overal in het land van Valkenburg onrust en vrees. De dorpen stopten de rentebetaling en weigerden mee te werken aan de centrale kassa. De voogd wist wel te bereiken dat de gewraakte belastingplannen van tafel gingen waarvoor andere middelen plaatselijk bijeen gebracht zouden worden. Maar voor de rest was Den Haag onverbiddelijk. Zelfs voor het afmaken van onvoltooide of slechte weggedelen draaiden de gemeentes nog op. Daarna

nam de centrale kassa ze na inspectie pas over. De tol bij Houthem bracht aan pacht vanaf november 1783 320 guldens per jaar op. Maar ook onder centraal beheer bleven de kosten hoger dan het inkomen. In 1785 werd bijvoorbeeld nog aan de bouw van een tolhuis op de Hallerweide bijna 1200 gulden uitgegeven, en tussen 1787 en 1789 nog eens 1380 gulden aan het onderhoud. Een bodemloze put vanwege de gebrekkige constructie van de wegen. Van de reparatiekosten voor de wegen in Staats-Valkenburg konden omgerend circa 45 ongeschoolde arbeiders full time te werk worden gesteld, of 1 kantonnier per kilometer weg. Dat was ook naar 18^{de} eeuwse maatstaven weinig efficiënt. De Staten van Valkenburg moesten met subsidies bijspringen en in 1791 volgde een verhoging van het weggeld met 25%.

In Houthem bleef men zitten met de rente over de geleende aanneemsom van 8700 gulden. Ook kwamen er nog steeds kosten bij, zoals de grondaankopen voor de weg waarover men eerder geen akkoord kon krijgen met bepaalde eigenaars. Declaraties van de betrokken commissarissen waren ook blijven liggen. Bij de eindafrekening in 1790 bleek dat het budget fors overschreden was. De weg had de gemeente uiteindelijk meer dan 10.000 gulden gekost. De overschrijding van 2000 gulden kwam ten laste van de gemeentekas. Om de overige schulden weg te werken waren vijftien jaarlijkse betalingen van 936 gulden nodig.

De dorpsuitgaven, voorheen hooguit 2400 gulden per jaar, stegen naar 3200 gulden. De (enige) plaatselijke belasting, de grondschat, ging hierdoor van 5 gulden naar 6,5 gulden per bunder (1 bunder is 0,8 ha). Het was voor de aanwezigen op de jaarlijkse banksvergadering een bittere pil. Op Proost Silmen van St. Gerlach hoefde men niet meer te rekenen. Wat hem het verwijt opleverde dat hij de arme en noodlijdende dorpsgenoten ondanks zijn belofte in de kou had laten staan. Naar de gevraagde vergoeding voor de door het klooster afgestane grond kon hij fluiten.

Binnenwegen en Franse tijd

Tot overmaat van ramp wilde rentmeester Van Panhuijs na oplevering van de landstraat de dorpen in Valkenburg dwingen om ook de binnenwegen te verbeteren. Wat hadden de landstraten voor zin als de inwoners ze niet konden bereiken door het ontbreken van een goede aansluiting op de hoofdweg? Pelerin had zijn les inmiddels geleerd, hij adviseerde in 1791 de Raad van State in een reactie op deze plannen hiermee te stoppen. Het had geen zin wegen aan te leggen voor dubbel bESPannen rytuigen met twee of meer paarden naast elkaar aan de disselboom, want deze koetsen werden in het heuvelachtige landschap door de ingezetenen helemaal niet gebruikt! Ze waren voor de boeren te duur doordat er steeds twee of meer paarden nodig waren. Maar ook onpraktisch en te gevaarlijk bij de afdalingen. Hij wees de heren erop dat ze in 1755 al eens bakzeil hadden gehaald met een dergelijke onuitvoerbare maatregel. Verder waarschuwde hij dat het Staats gezag nog maar weinig prestige had en hij bij ordeverstoringen er niet zeker van was daarbij op de sterke arm van de wet (de schutterijen) te kunnen vertrouwen. Het waren namelijk roerige tijden. Na de Luikse revolutie van 18 augustus 1789 was de regio overspoeld door duizenden vluchtelingen.

Het plan de weg van Klimmen over Schimmert naar Beek te verbeteren werd door de betrokken dorpen van de hand gewezen.

In 1794 trokken de sansculotten binnen. De Fransen sloopten de barrières, het weggeld werd afgeschaft en niemand keek meer naar de wegen om. Het restant van de centrale kassa (970 guldens) werd geconfisqueerd. In 1797 werd de tolheffing in het Franse rijk echter opnieuw ingevoerd. De opbrengst was bedoeld voor de noodzakelijke reparaties aan de compleet geruïneerde wegen. Daardoor lijkt het erop dat in 1807/8 de "*chaussee*" door Houthem opnieuw opgeknapt is (verbreed en verhard). Waarschijnlijk kreeg hij toen het aanzien van de latere provinciale weg.

Na 250 jaar heeft de A79 de functie van doorgaande weg en heirstraat overgenomen. Het traject door Houthem kan voor 5,8 miljoen euro anno 2025 weer de rustige slingerende dorpsstraat worden die het lang geleden was.⁴



Vroenhof
Charles Eijck 1973, olieverf 80 x 90

⁴ Geïnteresseerd? Lees het hele verhaal onder de titel: 'De weg kwijt' in: Nederland in last. Vijfhonderd jaar overheidsfinanciën in de Lage Landen, 1500-2000, redactie Victor Enthoven (Leiden 2021) blz. 111-129
Of digitaal: <https://shclimburg.academia.edu/EduardDormans>