

## DE WEG TUSSEN DE DOORSLAG EN HET GEIN, door J.G.M. Boon.

Een keten van plaatselijke wegen en dijken tussen Utrecht en Schoonhoven vormde eeuwenlang één van de belangrijke verkeers- of heerwegen in het gewest Utrecht, waar-angs reizigers en kooplieden te voet of per wagen konden trekken. De heerweg Utrecht-Schoonhoven liep omstreeks 1540 langs Jutphaas, over de Geinbrug en vandaar naar de Lekdijk tot aan de Breesteeg (thans Radiolaan onder Lopikerkapel), vanwaar zowel Schoonhoven als IJsselstein bereikt kon worden via de Lopikervoordijk c.q. de daarachter gelegen Achterdijk.

Van welgebaande wegen was toentertijd geen sprake. Het wegdek werd in de regel met weinig meer dan grond en slijk onderhouden. Het onderhoud liet overigens nog al eens te wensen over, zodat in 1536 en later <sup>1)</sup> ordonnaties werden uitgevaardigd ter instandhouding van de Utrechtse heerwegen, dijken, bruggen enz.

Voor het weggedeelte onder Jutphaas was reeds in 1531 <sup>2)</sup> een bijzonder ingrijpen nodig geweest:

*" Alsoo overmits die onregeltheit ende quade toesicht, geweest zynde op den Rhyndyk, tusschen Tollesteegspoorte buyten Utrecht, ende den Rantdyk, die selve dyk byna geheel verdorven ende te niette gegaan is, soo dat in den laastleden winter, het water van den Rhyn overvloedelyk, ende tot verscheyde plaatsen over den dyk, in den polre van die Lange Vliet gelopen is, tot groote schade, niet alleen van de eygenaars der landen, daar inne gelegen, ofte haren pachters, maar ook van onsen allergenadigsten Heere, Keyserlyke Majesteyt, Erf-Heere 's Lands van Utrecht, en syne vasallen ende ondersaten .... "*

Toen werd bevolen dat de dijk verbreed moest worden tot tenminste twee roeden (6 à 7 meter), waarop een kade gelegd moest worden ter breedte van vijf voet (ca 1½ meter) en ter hoogte van één voet boven de hoogste waterstand in de vorige winter. Voor deze werkzaamheden moest slijk worden gebruikt, gebaggerd uit de naastgelegen (Vaartse) Rijn. De kosten van het gehele werk kwamen ten laste van de polder de Lange Vliet.

IJsselstein heeft altijd een wakend oog gericht gehouden op de verbinding met Utrecht. Tot aan 1511 geschiedde dit voornamelijk uit lijfsbehoud vanwege de allerminst vriendelijke relatie tussen beide steden in de middeleeuwen. Aan de "eeuwigdurende" vrede tussen de buurstedes was een dreiging van een herhaald bloedig treffen voorafgegaan, want omstreeks Pasen waren de Utrechtse burgers tussen 20 en 60 jaar in blinkende harnassen en goed gewapend naar de velden rond IJsselstein getogen - de weg was toen dagenlang zwart van de wagens met oorlogsmateriaal -, terwijl enige weken daarna 300 ruiters, 1600 voetknechten en 2000 Utrechtse burgers IJsselstein belegerden. De strijd werd echter voor altijd beslist aan de conferentietafel met als resultaat een vredesaccord op 26 augustus 1511. Meer economische belangen zouden voortaan de grondslag zijn van de critische blikken op de stad Utrecht.

Thans willen wij echter uitsluitend aandacht schenken aan een belangrijke schakel in de wegverbinding Utrecht-Schoonhoven, t.w. het weggedeelte tussen de Doorslag en het Gein (onder Jutphaas). Langs dit tracé is nauwelijks enige bebouwing tot stand gekomen en is wellicht daardoor buiten de directe zorgen van een gemeentebestuur gebleven, althans sedert de laatste eeuw.

Zoals elders lag ook hier eeuwenlang een kleiweg, die overigens als waterkering was aangelegd. Eerst in de 17e eeuw werd naast deze oude dijk een zandpad gelegd, zoals blijkt uit een ordonnantie van 1689 <sup>3)</sup>:

*" waar naar de Ed. Mog. Heeren Staten 's Lands van Utrecht sullen doen heffen ende ontfangen de Gabellen ofte Tol over het nieuw-gemaakte Sandpad, gelegen tusschen den Doorslag ende de Geynbrugge ....."*

Volgens de toltarieven was het zandpad ook toegankelijk voor wagens, maar menigeen bleef de oude kleiweg gebruiken om aan de betaling van de vrij hoge tolgelden te ontkomen.

Op 12 oktober 1694 richtte het IJsselsteinse stadsbestuur een klacht over de slechte en gevaarlijke toestand van de dijk tussen het Gein en de Doorslag aan het gewestelijk bestuur van Utrecht <sup>4)</sup>, zulks naar aanleiding van het voorval

*" dat seker huysman onlangs aldaar passerende met sijn wagen omgeslagen is, vallende sijn vrouw in de modder, dewelke bijna soude vermoord sijn, en mitsdien een groot ongeluk voor ogen stond ....."*

Driekwart eeuw later voelde IJsselstein zich wederom geroepen om op wegverbetering aan te dringen. In de vergadering van Gedeputeerde Staten op 30 oktober 1770 kwamen de door de IJsselsteiners herhaalde malen geuite klachten en verlangens ter sprake <sup>5)</sup>. De Gedeputeerden bleken eveneens overtuigd te zijn van de noodzaak het zandpad tussen de Doorslag en het Gein te verbeteren *"op het welke verscheide plaatsen worden gevonden, alwaar twee rijtuigen elkander niet zonder eenige zorgelijkheid passeren kunnen"*. In verbreding van het pad van 10 voet (+ 3 meter) tot 15 voet zagen de heren uiteindelijk weinig heil. Samenvoeging van dijk en zandpad, die door een greppel van elkaar waren gescheiden, achtte men de beste oplossing. Er zou dan een weg van 35 voeten (+ 12 meter) worden verkregen, waarop twee hooiwagens elkaar zonder gevaar zouden kunnen passeren. Men zal toen niet beseft hebben, dat deze "brede" visie nog na twee eeuwen als bruikbaar bestempeld zou worden! In 1774 werd het werk uitgevoerd binnen een tijdsbestek van drie maanden. De kosten bedroegen ongeveer 2250 gulden.

*"De huislieden, die zoveel doenlijk altoos den kleiweg gebruiken om den tol te ontwijken"*, dreigden door deze wegverbreding gedupeerd te raken. Omdat dijk en pad waren verenigd, was het niet langer mogelijk de tolboom te ontwijken. De plaatselijke bevolking ondervond begrip hiervoor en kreeg, naast een betere weg, vrije doorgang bij de tol gedurende de maanden maart - oktober, terwijl in de andere maanden een lager tarief werd toegepast. Ook deze maatregel was tot stand gekomen op aandrang van het baroniebestuur van IJsselstein.

De tot stand gekomen wegverbetering paste in het streven van het baroniebestuur om het land van IJsselstein (waartoe ook Benschop en Noord-Polsbroek behoorden) te voorzien van goede verbindingswegen met het "buitenland". Aan de westkant bewerkstelligde het de verbetering van de Slangenweg tussen Polsbroek en Haastrecht - zij het mede op eigen kosten -, waardoor een goede verbinding met Gouda tot stand was gekomen.

In 1832 kwam het weggedeelte tussen de Doorslag en het Gein alsmede andere werken in eigendom bij de gemeente IJsselstein. Het Domein had er met graagte afstand van gedaan, maar in 1874 nam het Rijk bedoelde weg in eigendom over met instemming van het stadsbestuur. Door deze transactie kwam een einde aan de tol bij de Doorslag.

Vanuit IJsselstein is kortgeleden aangedrongen op verbetering van deze weg, maar niet terwille van een traditie. Want steeds meer blijkt, dat ook het hedendaagse verkeer een wegbreedte nodig heeft van minstens 12 meter, min of meer de plaatselijke maatstaf van bijkans 200 jaar geleden.

- 1) Joh. v.d. Water, Groot Placaatboek van Utrecht, II, p. 300-302.
- 2) idem p. 238-239.
- 3) idem p. 352-355.
- 4) Oud-archief IJsselstein, inv. no. 256.
- 5) Rijksarchief Utrecht. Statenarchief, inv. no. 558.



De weg van de Doorslag naar het Gein omstreeks 1935, gezien vanuit Jutphaas.