De Wagendijk te Kockengen in de 18de eeuw

Arie A. Manten
Oud Aa 37, 3621 LA Breukelen

Wie in Kockengen over de Kerkweg de T-splitsing met de Wagendijk nadert ziet links nog de oude waterloop de Bijleveld; naar rechts is die versmald en ten dele in duikers verdwenen.

Het grootwaterschap Bijleveld begon dat gelijknamige kanaal in 1413 te graven. Hoewel het door dat waterschap bedoeld was als afwateringskanaal, had het voor Kockengen eeuwenlang vooral betekenis als vaarwater, totdat in onze eeuw het transport over land de overhand kreeg. In 1958 werd de eindbeslissing genomen het gedeelte van de Bijleveld binnen de bebouwde kom van Kockengen te dempen.

Aan weerszijden van de Bijleveld lag van oudsher een dijk, behalve binnen het dorp Kockengen dat op een kleibank was gebouwd en daardoor hoger lag en minder van bodemklink te lijden had dan het omringende veenland. Een van die dijken langs de Bijleveld had een kruin die breed en hard genoeg was om er met wagens op te kunnen rijden.

Oorspronkelijk lag deze Wagenweg of Wagendijk te Kockengen aan de oostzijde van de Bijleveld, dus zo ongeveer waar nu de Voorstraat ligt. Maar in de 17de eeuw bleef men zwaar in gebreke om die dijk te onderhouden. Zodoende werd in 1702 vastgesteld dat de weg over de oostelijke dijk "vervallen en ten eenemaal onbruykbaar" geworden was. In plaats van hem in alle opzichten te herstellen werd een nieuwe wagenweg aangelegd op de dijk aan de westzijde van de Bijleveld. De sterk agrarisch gerichte bevolking in het buitengebied van Kockengen had meer belangen bij een stevige westelijke dijk, die een echte polderdijk was, dan bij de oostelijke dijk, die slechts aan de smalle strook land tussen Bijleveld en Heicop bescherming bood.

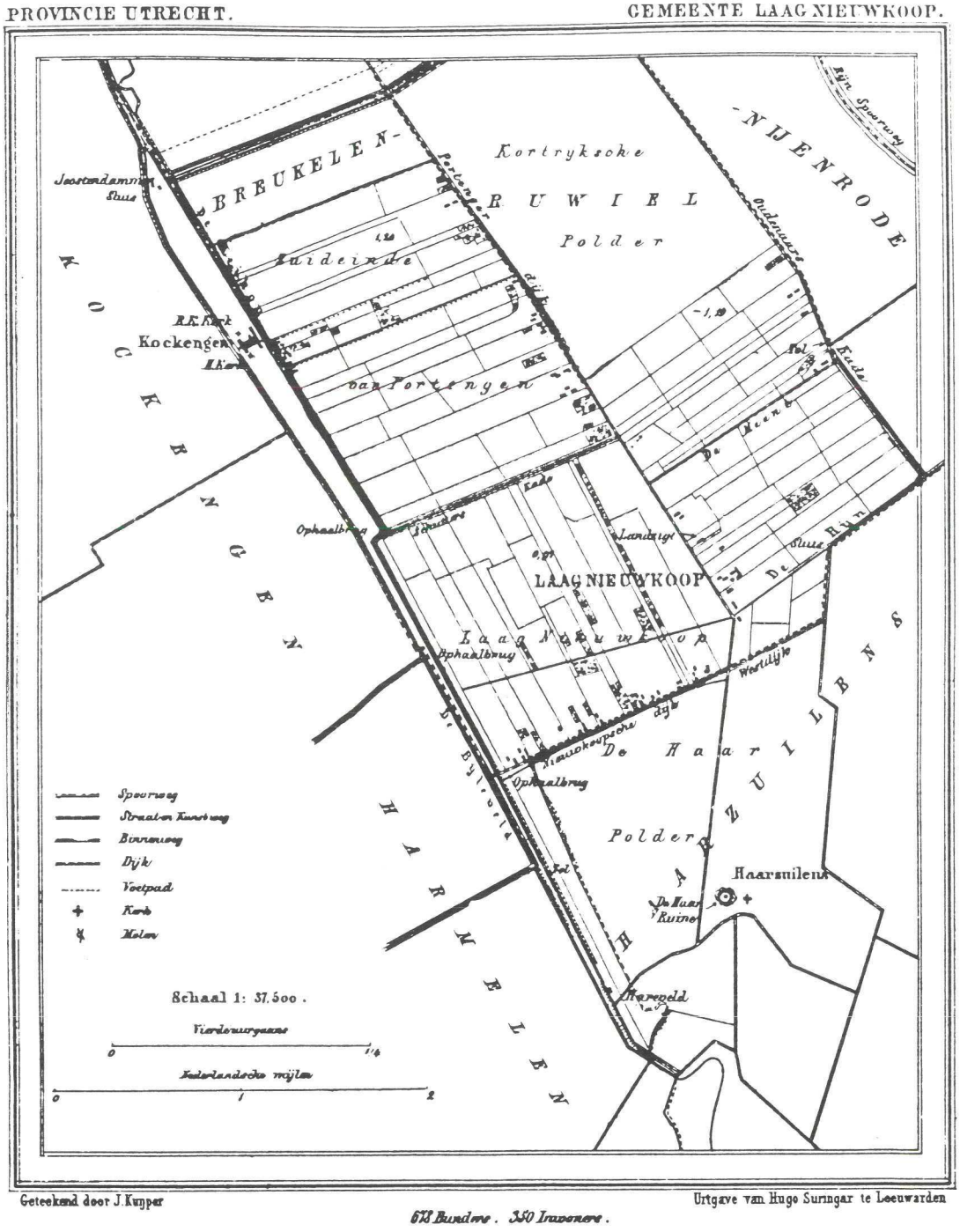
In 1712 gaf het grootwaterschap Bijleveld vergunning voor de aanleg van een houten brug over de Bijleveld bij het dorp Kockengen (ongeveer ter hoogte van de Koningstraat): de nieuwe Spengense Valbrug. Tevoren lag deze brug bij het begin van de Spengense Meent (in termen van nu iets ten zuiden van het punt waar de provinciale weg T-27 de Bijleveld kruist).

In het midden van het dorp, bij de dorpskerk, lag al eerder een brug (zie Afbeelding 1), de kerkbrug voor de polderbewoners.

Conflict met Laag-Nieuwkoop en Gieltjesdorp

Na het maken van de nieuwe Wagendijk besteedden het bestuur en de landeigenaren in Kockengen nog minder aandacht en geld aan de buiten het dorp gelegen delen van de oude Wagendijk. Dat viel verkeerd bij de inwoners van Laag-Nieuwkoop en Gieltjesdorp, ten oost-zuidoosten van Kockengen (zie Afbeelding 2). Zij maakten van de oude weg gebruik om in Kockengen naar de kerk te gaan, waarbij de weg in een zodanige staat moest ver-

Afb. 1. De ophaalbrug over de Bijleveld, tegenover de Nederlandse-Hervormde kerk van Kockengen, kort voor de afbraak in 1954 (foto-archief voormalige gemeente Kockengen).



Afb. 2. Kaart van de gemeente Laag-Nieuwkoop omstreeks 1865 (uit: J. Kuyper, 1868. Gemeente Atlas van de Provincie Utrecht. Uitgave Hugo Suringar, Leeuwarden). Links boven, tussen Heicop en Bijleveld de oude kern van het dorp Kockengen. Vóór de Franse tijd bestond de ambachtsheerlijkheid Laag-Nieuwkoop slechts uit het zuidelijke gebied, tussen Schutterskade, Portengense Dijk, Nieuwkoopse Dijk en Heicop. Ten oosten van Laag-Nieuwkoop liggen Gieltjesdorp (ten zuiden van De Meent) en Vijfhoeven. Een blik op deze kaart maakt duidelijk dat de inwoners van Laag-Nieuwkoop en Gieltjesdorp moeilijkheden kregen de kerk van Kockengen te bereiken toen de berijdbare Wagendijk werd verlegd van de oostelijke naar de westelijke oever van de Bijleveld. Ten zuiden van Kockengen lag Gerverscop (later opgenomen in de gemeente Harmelen).

Afb. 3. Ophaalbrug over de Bijleveld bij Gerverscop, 1957 (foto-archief voormalige gemeente Kockengen). Deze brug lag net ten noorden van de plek waar de oude weg van Kockengen richting Harmelen (Wagendijk, Rodendijk) de spoorlijn Breukelen-Woerden bereikt (helemaal rechts op de foto is daar nog iets van te zien). Dit gedeelte van de loop van de Bijleveld is enige tijd daarna gedempt, waarmee ook de brug overbodig werd. De afgebeelde huizen staan er nog.

keren dat ze ook ongehinderd hun doden naar Kockengen konden brengen.

In 1725 was de ergernis zover opgelopen dat de inwoners van Laag-Nieuwkoop en Gieltjesdorp samen met hun schout en hun ambachtsheer Willem van der Meulen, Heer van Laag-Nieuwkoop en Gieltjesdorp, eensgezind bij Kockengen protesteerden, onder het dreigement niet langer bij te dragen in de kosten van het kerspel Kockengen als de weg niet snel zou worden verbeterd. Het conflict liep hoog op, maar de schouten wisten gezamelijk te bewerkstelligen dat onderhandelingen werden aangeknoopt "tot bijlegginge" van het geschil "en voorkominge van verdere verwijderinge, onheilen en Proceskosten, die hieruyt souden konnen resulteeren". Er vonden verscheidene gesprekken plaats, die uiteindelijk tot een compromis leidden.

Nieuwe brug aan de zuidzijde van Kockengen

De bereikte overeenkomst hield in dat er een goede en sterke "valbrug" (ophaalbrug) over de Bijleveld zou worden gelegd aan het "eynde van de Cockengensche Buurt". Dat was waar ten zuiden van het dorp Kockengen de rij boerderijen langs de Bijleveld ophield (dit punt is nu nog in het landschap herkenbaar door de bocht in de weg nabij de boerderij Wagendijk 1, oudtijds de boerderij van Stam). Vanaf die nieuwe brug zuidwaarts tot aan de Gerverscopse Brug (zie Afbeelding 3) zou de oude Wagendijk worden verhoogd en verbreed, zodanig dat die goed bereden en begaan kon worden. Om die verbreding te kunnen uitvoeren moest een sloot naast de dijk 2 voet worden verlegd, waartoe de eigenaar van sloot en grond, Jan

Gijsbertse Verleer, toestemming gaf voor de prijs van een gouden ducaat en het recht op het gras dat op de dijk groeide. De kosten van aanleg van de brug en verbetering van de dijk, alsmede de verdere onderhoudskosten zouden gelijkelijk over Kockengen, Laag-Nieuwkoop en Gieltjesdorp worden omgeslagen, naar rato van hun landoppervlakte. De inwoners van de drie buurtschappen verkregen een vrij gebruik van brug en weg. De grondeigenaren, pachters en inwoners in Gerverscop en Indijk zouden eveneens om niet van de brug en weg gebruik mogen maken, onder de voorwaarde dat zij als tegenprestatie de mensen uit Kockengen, Laag-Nieuwkoop en Gieltjesdorp vrije passage door hun buurtschappen toestonden. Alle anderen "die dese Brug en Dijk met Rijtuygen passeeren, en tot het maken derselver niet hebben gecóntribueert" moesten tol gaan betalen.

Op 2 september 1728 werd de bereikte overeenkomst notarieel vastgelegd. Op 20 mei 1729 werd ze door Gedeputeerde Staten van Utrecht goedgekeurd. Partijen verklaarden dat daarmee "alle verschillen sullen komen te eyndigen en de lasten der Carspelen van Cockengen naar ouder gewoonten werden zullen voldaan en betaalt".

Nieuwe Wagendijk al snel in verval

In 1775 kwam het tot een openbare discussie over het feit dat er sinds de aanleg van de nieuwe Wagendijk in 1702 nooit behoorlijk toezicht was geweest op het onderhoud van die kade of waterkering, "waardoor te dugten was, dat deesen Dijk wederom, als voorheen zoude vervallen en ook door het verswaaren der wateren van tijd tot tijd niet alleen merkelijk verswakt, maar door doorbraken en continuele leckingen en overlopinge bereyds grote schadens aan de Ingesetenen en Polder heeft veroorsaakt". Gevreesd werd dat, tenzij er spoedig maatregelen werden genomen, de problemen snel erger zouden worden.

Het initiatief tot de discussie werd genomen door de schout (Schaardenburg geheten) en de molenmeesters. Vooral de laatsten voelden in de praktijk de gevolgen van slecht dijkonderhoud doordat er meer water uitgemalen moest worden. Zowel schout als molenmeesters zagen ook hoe de pachters van de boerderijen en landbouwgronden leden onder het te spaarzame financiële beleid van de landeigenaren. Schout en molenmeesters wilden daarom dat er een formeel geregelde onderhoudsplicht voor de Wagendijk kwam, met een goed toezicht daarop in de vorm van een tweemaal per jaar te houden schouw. Ze legden hun plan voor aan de ambachtsheer, de hoogste plaatselijke authoriteit, Antoine François Godin, Heer van Kockengen, Spengen en Lokhorst, die in de stad Utrecht woonde. Hij stemde er mee in.

Ook de "geërfden" van Kockengen zegden daarna hun medewerking toe. Dat waren de mensen en instellingen die door vererving grond binnen die ambachtsheerlijkheid in bezit hadden. Geen van hen was meer in Kockengen gevestigd; allen zaten in Utrecht. Hun binding met het oude bezit ten plattelande was, meer dan iets anders, een financiële. De instellingen die grond in Kockengen hadden kwamen alle uit de kerkelijke hoek: het Kapit-

tel van Oudmunster, het Kapittel van St. Jan en het Convent van Mariëndaal. Andere grondeigenaren waren de Heer van Karsbergen, Martinus de Bruin, Jan van Duuren, Mijndert de Ligt, Willem Vogel, Ermbout de Vromen, Cornelis Verlaan en Willem Blom.

Besloten werd dat de geërfden een schouwbrief zouden laten opstellen. Op 7 oktober 1775 werd de definitieve tekst daarvan in het kapittelhuis van het Kapittel van Oudmunster aan alle betrokkenen ter ondertekening voorgelegd. Op 31 oktober 1775 verwierf het document de officiële goedkeuring van Gedeputeerde Staten van Utrecht.

Voorschriften voor het onderhoud van de Wagendijk

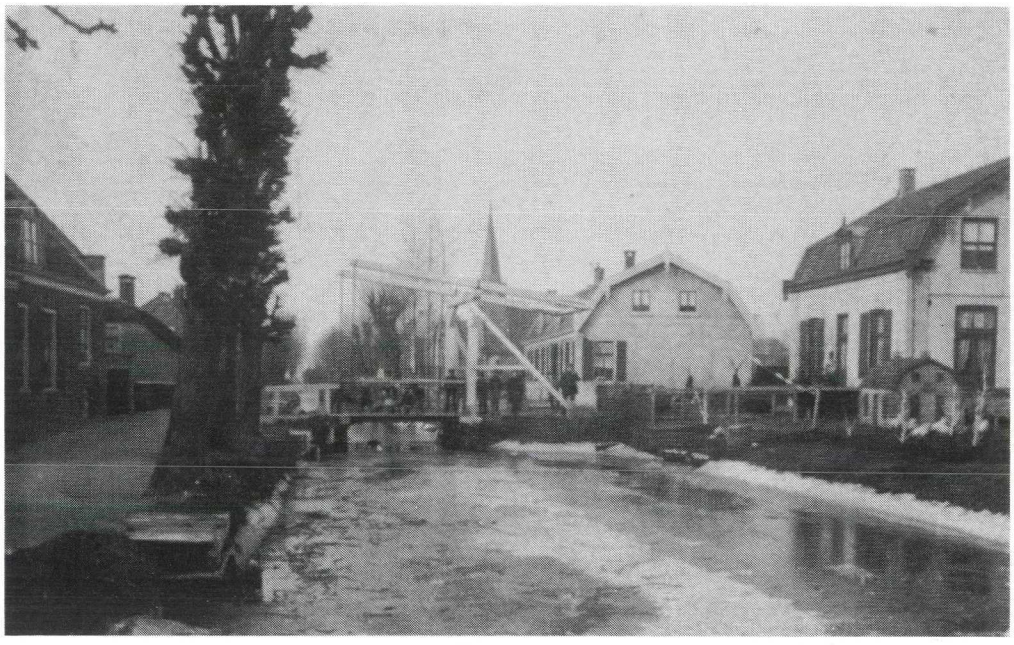
In de schouwbrief van 1775 werd bepaald dat de bovenzijde van de Wagendijk 12 voet breed moest zijn. Vanaf de kruin diende de dijk gelijkmatig naar de Bijleveld toe te hellen, zodanig dat een lat die op de helling werd gelegd overal kontakt maakte met de grond. Als door wegspoelen of verzakken de oever aangetast was geraakt mocht de helling niet door afschrapen weer worden geëgaliseerd, want daardoor trad een geleidelijke versmalling van de dijk op, maar moest de verdwenen grond worden aangevuld en met stevige zoden afgedekt. Daar waar de dijk al niet meer de vereiste breedte had diende deze te worden verbreed. Er waren echter uitzonderingen mogelijk. Tussen de Spengense Meent en de Spengense Valbrug bij het dorp Kockengen (zie Afbeelding 4) en tussen de Kockengense

Afb. 4. De Spengense Brug, een ophaalbrug ("valbrug") ter hoogte van de Kockengense Koningstraat omstreeks 1900 (oude prentbriefkaart uit het foto-archief van de voormalige gemeente Kockengen). Het schip dat achter de brug afgemeerd ligt toont aan dat de Bijleveld voor Kockengen betekenis had als scheepvaartverbinding. Rechts een van de openbare waterpompen.

Brug, gelegen bij de brouwerij (in begrippen van vandaag: nabij de Rabobank, Voorstraat 2; zie ook Afbeelding 5), en de wat zuidelijker gelegen Gemeenelandse Kade was het blijkbaar niet overal mogelijk om de vereiste breedte van 12 voet te realiseren. Daarom kregen schout, schepenen en geërfden toestemming om in goed overleg redelijk te achten afwijkingen toe te staan.

Het verhogen of verbreden van de dijk mocht niet met bagger worden gedaan, maar moest gebeuren met droge aarde, met daarop een laag afval van de steenovens, dan wel puin, van ruim een halve voet dikte. Het achterstallig onderhoud moest door de aangrenzende landeigenaren worden uitgevoerd, onder bedreiging met een boete van 6 stuivers, maar het toekomstige aanvullen met steenovenafval of puin zou door schout en schepenen worden geregeld, te financieren uit de opbrengsten van een tol, die met toestemming van Gedeputeerde Staten d.d. 2 juni 1775 werd opgericht. Waren de opbrengsten van de tol daarvoor onvoldoende, dan mochten de resterende kosten hoofdelijk worden omgeslagen over alle inwoners van Kockengen, te betalen bij de jaarlijkse inning van de plaatselijke belasting, de "dorpslasten" of "personele setting" geheten ("personeel" betekent hier "persoonlijk").

Het gewone onderhoud bleef wel een taak van de "aangelanden". Volgens een al eerder uitgevaardigde verordening van Gedeputeerde Staten van Utrecht diende het wegdek jaarlijks met zand te worden aangevuld. Blijkbaar werd daaraan in het verleden echter niet altijd de hand gehouden. Op in gebreke blijven werd in de schouwbrief van 1775 een boete van 10 stuivers gezet. Ook zou ieder van hen voortaan "voor zijn land alle maanden de gaten in de spooren en andere ongelijke plaatsen in den Dijk moeten gelijk maken en effenen op een boete van 6 stuyvers". Binnen het dorp, tussen de Spengense valbrug en de Kockengense brug, werd de plicht tot "verhoging, gelijkmaking, verbetering en sandingen" opgelegd aan "de bewoonders, voor wiens Huisinge, Erff of werff desen Dijk is leggende, op de boete van 10 stuyvers".



Afb. 5. De Kockengense Brug op een foto uit omstreeks 1900 (foto-archief voormalige gemeente Kockengen). Op de plek van het huis direct rechts van de brug is thans de Rabobank gevestigd. Ten oosten daarvan, dus wat meer richting Heicop, lag de brouwerij. Geheel rechts op de foto de woning van de burgemeester van Kockengen (die kippen hield). Links de Wagendijk.

Op de oever van de Bijleveld mochten geen hekken, doornhagen, bomen of andere obstakels staan. Aan de binnenkant van de dijk waren bomen wel toegestaan, maar deze dienden zo opgesnoeid te zijn dat ze niet lager dan 12 voet boven de dijk hingen, zodat wagens met hooi of andere lading er geen hinder van ondervonden. Kwamen de takken toch lager dan die 12 voet, vanaf het wegdek gerekend, dan kon een boete worden opgelegd van 4 stuivers per boom, tot een maximum van 12 stuivers.

Niemand mocht aarde, vuilnis, mest, hooi, stro, hennep of iets anders waardoor het rijverkeer kon worden gehinderd op de weg deponeren. Bij een overtreding van die bepaling volgde een boete van 20 stuivers en de plicht alles binnen 24 uur op te ruimen, indien men wilde voorkomen dat het op kosten van de overtreder vanwege de schout, molenmeesters of schepenen werd gedaan.

Twee maal per jaar inspectie van de Wagendijk

De schouwbrief schreef voor dat er jaarlijks twee maal schouw over de Wagendijk moest worden gehouden. De voorjaarsschouw zou plaats vinden in de maand mei of juni, gelijk met de schouw van de Kockengense polderweteringen, door schout, secretaris en molenmeesters. De najaarsschouw moest in oktober of november gebeuren, gelijk met de schouw van het Zandpad, door schout, secretaris en schepenen van Kockengen. Beide keren diende ook een vertegenwoordiger van de geërfden mee te gaan, zonder dat hij daarvoor een vergoeding zou ontvangen.

Ten tijde van de schouw moest de Wagendijk er bij liggen als in de schouwbrief voorgeschreven en moest de dijk ook vrij zijn van ruigt en lang gras. Overtreders kregen een boete opgelegd en een sommatie hun verzuim binnen 8 dagen te verhelpen, op straffe van een dubbele boete. De gerechtsbode van Kockengen moest hen daarvan aanzegging doen, waarvoor 3 stuivers aan kosten door de bode in rekening werden gebracht als de overtreder in Kockengen woonde en 6 stuivers als de bode daarvoor buiten Kockengen moest reizen. Werd 3 dagen na de gestelde termijn nog nalatigheid vastgesteld, dan konden schout en molenmeesters of schepenen die op kosten van de nalatige doen wegwerken.

Boetes die niet binnen 14 dagen waren betaald mochten door de gerechtsbode via beslaglegging en openbare verkoping worden geïnd, mits 8 dagen voor de executie daarvan schriftelijk bericht was gegeven. De opbrengst aan opgelegde boetes diende te worden gebruikt voor de aankoop van puin en steenoven-afval ten behoeve van de Wagendijk.

Bronnen

Schouwbrief van den Wagenweg onder Kokkengen, dd. 7 October 1775. In: C.W. Moorrees en P.J. Vermeulen, 1860. Mr. Johan van de Water's Groot Plakkaatboek 's Lands van Utrecht aangevuld en vervolgd tot het jaar 1810. Kemink en Zoon, Utrecht, 778 blz., in het bijzonder blz. 184 - 186.

Notariële overeenkomst der Geërfden onder Kokkengen met die van Laagniekoop en Gieltjensdorp, aangaande het leggen van eene Valbrug over de Bijleveld en het onderhouden van die brug met den Ouden- of Geerdijk, dd. 2 September 1728. In: C.W. Moorrees en P.J. Vermeulen, 1860, blz. 183 - 184.

J.C. Jongeneel, 1980. Grepen uit de Geschiedenis van de Gemeente Kockengen. N. Samsom, Alphen aan den Rijn, 3e druk, bewerkt door G.F.W. Herngreen, 135 blz., in het bijzonder blz. 11, 13, 43, 44, 111 - 112.

Gesprek met de heer Th.C. Romijn te Kockengen.