

# Oude en nieuwe wegen in de ruilverkaveling Vleuten

door

*Ir J.A. Storm van Leeuwen*

deel I

Veel lezers van dit tijdschrift zullen zich zeker nog de werkzaamheden herinneren, die in de jaren 1953 - 1963 in het raam van de ruilverkaveling Vleuten werden verricht. Men zal toen meestal ook wel hebben begrepen waarom de landelijke rust in deze streek moest worden verstoord. Trouwens, de grote meerderheid van de toenmalige belanghebbenden had zelf besloten tot het doen uitvoeren van de werken die zij toen noodzakelijk achtte.

Inmiddels heeft zich een groot aantal nieuwe bewoners in de gemeente Vleuten-De Meern gevestigd. Deze hebben de oude toestand niet gekend zodat veel van wat toen gedaan is voor hen niet altijd duidelijk is. Dat geldt in het bijzonder het wegennet omdat men daar in de regel dagelijks gebruik van maakt<sup>1)</sup>.

Zo is mij eens gevraagd hoe toch bij de kruising van de Alendorperweg met de Alendorperwetering zo'n merkwaardige situatie van hoofdweg en kort stuk parallelweg met een eigen brug is ontstaan. Er zijn meer van die voorbeelden. Het kan daarom zinvol zijn na al die jaren iets te vertellen van de achtergronden van enkele beslissingen die indertijd zijn genomen ten aanzien van de verbetering en de uitbreiding van het wegennet in het landelijke gebied waarbinnen de ruilverkaveling zich afspeelde.

Het is niet de bedoeling een volledig overzicht te geven van alle veranderingen die de wegen tijdens de ruilverkaveling ondergingen. Daarvoor wil ik de lezer graag verwijzen naar de twee schetskaartjes van het wegennet vóór en na de ruilverkaveling. Het tweede kaartje is intussen op sommige plaatsen alweer achterhaald als gevolg van latere dorpsuitbreidingen en door de aanleg van nieuwe wegen door de verschillende gemeenten.

In dit artikel zal ik enkele gevallen van aanleg of verbetering van wegen in ruilverkavelingsverband bespreken, die in verschillende opzichten belangwekkend zijn geweest. Daarbij zal ook uitvoerig worden ingegaan op de voorgeschiedenis van sommige oude wegen. Maar alvorens daartoe over te gaan dien ik tot goed begrip van hetgeen volgt eerst iets te zeggen over de ruilverkaveling Vleuten in het algemeen.

## 1. De ruilverkaveling Vleuten

Ruilverkaveling is een van de middelen om de werkomstandigheden en de inkomensposities in de land- en tuinbouw te verbeteren. Die maatregelen komen echter ook ten goede aan de woon- en leefomstandigheden in het gehele landelijke gebied van zo'n ruilverkaveling. Men tracht dit doel zoveel mogelijk te bereiken door het verbeteren of aanleggen van wegen en watergangen en het ruilen van de eigendom en/of pacht van gronden, terwijl deze werken worden begeleid door een landschapsplan. Omdat de niet-agrarische belangen tegenwoordig een veel groter aandeel hebben in het plan van voorzieningen dan vroeger spreekt men nu van landinrichting. In dit verhaal heb ik het evenwel over de oudere vorm van ruilverkaveling.

Tussen veel van de werken in een ruilverkaveling bestaat een zekere samenhang. Om bijvoorbeeld bedrijven te verkrijgen met zo min mogelijk verspreid gelegen kavels<sup>2)</sup> die bovendien een gunstige vorm en grootte bezitten moeten gronden van ongeveer dezelfde hoedanigheid worden geruild. Daarvoor is het weer nodig sloten te graven of te dempen, dammen te maken of op te ruimen, particuliere bruggen te bouwen of af te breken en soms boerderijen te verplaatsen. Verder dienen bestaande wegen te worden verbeterd en

nieuwe te worden aangelegd, terwijl een goede regeling van de waterhuishouding eveneens vereist is. De drie laatstgenoemde maatregelen behoeven echter niet uitsluitend voort te vloeien uit de ruilingen van gronden, zij worden ook onafhankelijk daarvan genomen. Aan de andere kant moeten bij de aanleg van nieuwe wegen en hoofdwatergangen meestal aanpassingswerken met betrekking tot de kavels plaats vinden, dat wil zeggen, dat de kavelgrenzen (in de lagere streken meestal sloten) dienen te worden verlegd. Op een buitenstaander zal dit alles een ingewikkelde en onoverzichtelijke indruk maken.

In de provincie Utrecht (en ook elders) volgt men de richtlijn dat ruilingen van gronden zoveel mogelijk moeten plaats vinden met handhaving van het bestaande stelsel van in de lengterichting lopende kavel- en perceelsloten. Veranderingen in de toestand van eigendom en/of pacht zijn daardoor later in het terrein nauwelijks zichtbaar.

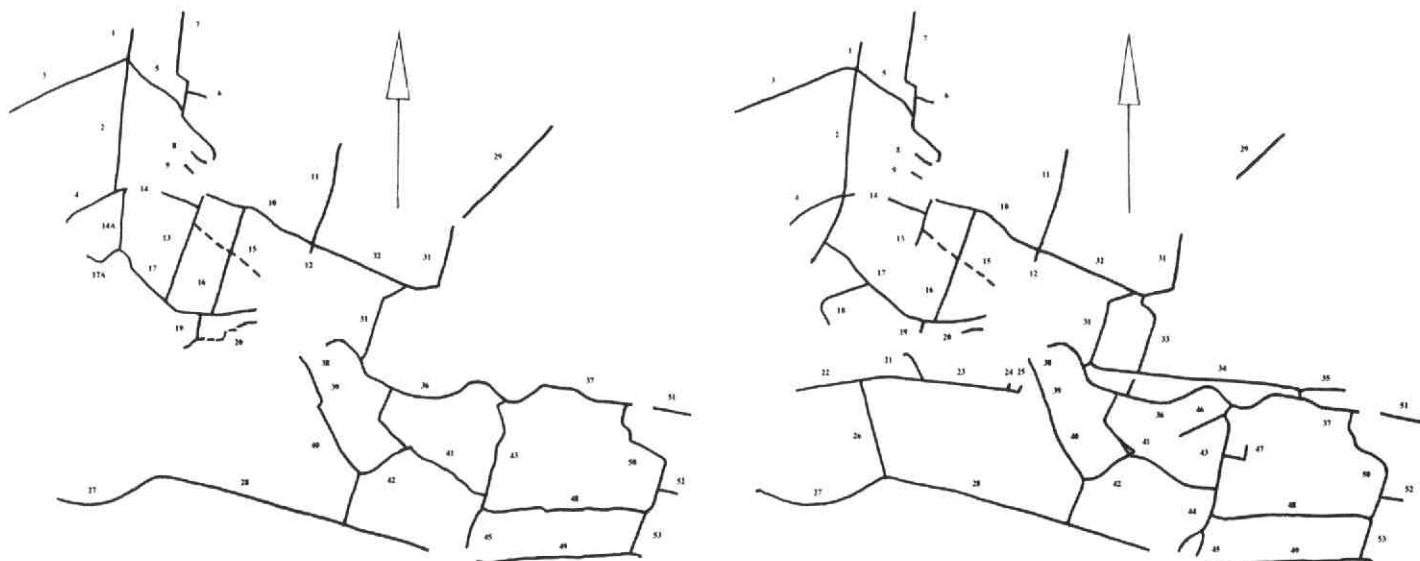
De kosten van een ruilverkaveling worden voor een groot gedeelte gedragen door het Rijk, de provincies en de gemeenten, soms ook door de waterschappen<sup>3)</sup>. Het overblijvende deel wordt naar verhouding van het te verwachten profijt betaald door de grondeigenaren.

De hierboven genoemde doelstellingen werden ook nagestreefd voor de ruilverkaveling Vleuten. Deze was ruim 2500

1) Voor de veranderingen in het stelsel van hoofdwatergangen, kunstwerken en gemalen verwijs ik naar de speciale uitgave Nr. 2 van de Historische Vereniging, getiteld „Van Oude Rijn tot Leidse Rijn“ (1985).

Van de wijzigingen in de verkavelingstoestand zullen enige voorbeelden ter sprake komen bij de behandeling van de aanleg van parallelwegen langs de spoorweg Rotterdam-Utrecht in paragraaf 3

2) Onder een kavel wordt hier verstaan: een stuk land dat is omringd door gronden van een of meer andere grondeigenaren of grondgebruikers. Een perceel vormt een onderdeel van zo'n kavel, zoals bijvoorbeeld een kamp weiland.



Het wegennet in de ruilverkaveling Vleuten. Links: vóór de ruilverkaveling, rechts: ná de ruilverkaveling. Alleen openbare wegen en paden buiten de toenmalige bebouwde kommen van Haarzuilens, Vleuten en De Meern (voor zover gelegen ten noorden van de Leidse Rijn) werden in het ruilverkavelingsplan opgenomen. Voor de nummering van de wegen is die van het definitieve plan van wegen en waterlopen van deze ruilverkaveling aangehouden. Een exemplaar daarvan bevindt zich o.a. in het archief van de gemeente Vleuten-De Meern. Het rechter kaartje komt daarmee overeen. Wegen welke alleen op het linker en niet op het rechter kaartje voorkomen zijn met een A-nummer aangeduid. Het zijn de in ruilverkavelingsverband als openbare wegen opgeheven Haarlaan (14A) en Kantonnaleweg (17A). De niet-gebruikte nummers op het linker kaartje zijn 18, 21 t/m 25, 26, 33 t/m 35, 44, 46 en 47. Dit zijn nieuwe, in ruilverkavelingsverband aangelegde wegen. De korte stukjes rijksweg (nr. 30) zijn op geen van beide kaartjes aangegeven.

De bij de nummers behorende namen van de wegen zijn:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Schenkeldijk                                | 28. Zandweg (ten westen van nr. 40)             |
| 2. Rijndijk                                    | 29. Kantonnaleweg (noordoostelijke gedeelte)    |
| 3. Laagnieuwkoopse Buurtweg (nu Laagnieuwkoop) | 30. -   |
| 4. Lagehaarsedijk                              | 31. Kantonnaleweg (zuidwestelijke gedeelte)     |
| 5. Polderweg                                   | 32. Thematerweg (oostelijke gedeelte)           |
| 6. Ockhuizerweg                                | 33. Enghlaan                                    |
| 7. Thematerkade                                | 34. Hof ter Weydeweg                            |
| 8. Wethouder de Greeflaan                      | 35. Hoeweweg                                    |
| 9. Eikstraat                                   | 36. Utrechtseweg                                |
| 10. Thematerweg (westelijke gedeelte)          | 37. Vleutenseweg (nu Verlengde Vleutenseweg)    |
| 11. Maarssenseweg                              | 38. Julianaplein                                |
| 12. Schoolstraat                               | 39. Wilhelminalaan                              |
| 13. Eikslaan                                   | 40. Krochtdijk (nu Europaweg)                   |
| 14. Bochtdijk                                  | 41. Alendorperweg                               |
| 15. Haarpad                                    | 42. Esdoornlaan                                 |
| 16. Joostenlaan                                | 43. 't Zand                                     |
| 17. Parkweg                                    | 44. Castellumlaan (incl. gedeelte ex-Woerdlaan) |
| 18. Bijleveldweg (nu Bijleveldseweg)           | 45. Woerdlaan                                   |
| 19. Hamlaan                                    | 46. Westlandsetuin                              |
| 20. Hamweg                                     | 47. Johanniterweg                               |
| 21. 't Hoog                                    | 48. Groenedijk                                  |
| 22. Dorpeldijk                                 | 49. Zandweg (ten oosten van nr. 40)             |
| 23. Vleuterweideweg                            | 50. Hogeweidsdijk (nu Hogeweide)                |
| 24. Prins Hendrikweg                           | 51. Oude Vleutenseweg                           |
| 25. Julianalaan                                | 52. Everard Meysterlaan (nu Hogeweide)          |
| 26. Heldamweg                                  | 53. Burgemeester Verderlaan                     |
| 27. Harmelerwaard                              |   |

3) Waterschappen zijn overheidslichamen: zij voeren een overheidstaak uit, net als provincies en gemeenten. De taken van de waterschappen bepalen zich echter uitsluitend tot de waterstaat binnen het eigen grondgebied. Dit kan zich over meer gemeenten of zelfs provincies uitstrekken. De taken van een waterschap zijn: de bescherming tegen het water van de zee en van de rivieren, de zorg voor de waterhuishouding, het beheer en het onderhoud van verschillende land- en vaarwegen en tenslotte de zorg voor de hoedanigheid van het oppervlaktewater. Zie o.a. „Waterschappen in Nederland”, een populaire uitgave van de Unie van Waterschappen.

hectaren groot en omvatte behalve de voormalige gemeenten Vleuten en Haarzuilens ook gedeelten van Harmelen, Kockengen, Maarssen, Utrecht en Zuilen<sup>4</sup>).

Het betreffende gebied — blok genoemd — lag besloten tussen de rijksweg 2 (Amsterdam - Utrecht, nu A2), de vroegere Proostwetering, een ca. 500 m lang stuk van de Vleutensewetering ten zuidoosten van Den Engh, verschillende perceelstroken in het tussen de Huppeldijk en de (thans gedeeltelijk gedempte) Vleutensewetering gelegen deel van het voormalige waterschap De Lage Weide, wederom de rijksweg, de Leidse Rijn tot aan het dorp Harmelen, van daar in noordelijke richting de Bijleveld, vervolgens de Laagnieuwkoopse Buurtweg (nu Laagnieuwkoop geheten), de Rijnwetering en tenslotte de Haarrijn tot aan het beginpunt van deze globale grensbeschrijving aan de rijksweg. Tevens waren het beoosten de rijksweg gelegen deel van de Proostwetering met de daarlangs lopende Kantonnaleweg<sup>5</sup>) en dat van de Vleutensewetering met de daarlangs lopende Vleutenseweg (nu Oude Vleutenseweg) tot aan het Amsterdam - Rijnkanaal in het blok opgenomen. Deze begrenzing van het gebied was hoofdzakelijk aldus bepaald om waterstaatkundige redenen die bij deze ruilverkaveling een grote rol hebben gespeeld<sup>6</sup>). Zij is op het bij dit artikel behorende topografische kaartje globaal aangegeven. De bebouwde kommen van de dorpen en het kasteel De Haar met de omringende parken waren buiten de ruilverkaveling gehouden.

De „spelregels” van een ruilverkaveling (landinrichting) zijn wettelijk vastgelegd, vroeger in de Ruilverkavelingswet, nu (sedert 1985) in de Landinrichtingswet. De ruilverkaveling Vleuten werd nog uitgevoerd volgens de oude wet. Zij ressorteerde onder het toenmalige Ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening. Dit ministerie schoot alle ten laste van de grondeigenaren komende uitgaven voor en verleende bovendien een subsidie van 75% in de kosten van de in het plan opgenomen algemene voorzieningen. Deze betroffen de openbare wegen, de hoofdwatgangen, de kunstwerken (bruggen, duikers, stuwten, gemalen) en het maken van de nieuwe kavels. De kosten van het landschapsplan (hoofdzakelijk weg- en erfbepalingen alsmede het vormen van enige kleine natuurrezervaten) werden volledig door het Rijk betaald. Voor particuliere werken en boerderijverplaatsingen golden bijzondere regelingen.

De uitvoering berustte bij een plaatselijke commissie die de grondeigenaren en de pachters in het blok vertegenwoordigde. Zij was benoemd door het College van Gedeputeerde Staten van Utrecht en werd bijgestaan door ambtelijke en niet-ambtelijke deskundigen. De technische uitvoering was opgedragen aan een uitvoerend lichaam dat tevens de directie voerde over de aanbestede werken<sup>7</sup>).

Het spreekt vanzelf dat een tamelijk omvangrijk project als de ruilverkaveling Vleuten niet alleen enige jaren van voorbereiding vereiste, maar ook een betrekkelijk lange tijd van uitvoering vergde<sup>8</sup>). Het oorspronkelijke plan moest dan ook tijdens de verwezelijking ervan enige malen worden bijgesteld om dit te kunnen aanpassen aan nieuwe inzichten en ontwikkelingen. Deze waren zowel van planologische als van andere aard en volgden elkaar zo kort na de oorlog vrij snel op. Alle planwijzigingen werden opgenomen in het definitieve plan van wegen en waterlopen dat door Gedeputeerde Staten van Utrecht in 1960 goedgekeurd en door de Plaatselijke Commissie werd uitgevoerd.

De vrijwel volledige verbetering van de infrastructuur voor wat betreft het wegennet, de waterhuishouding en de verkavelingstoestand, maar vooral ook de in het vooruitzicht gestelde rijksbijdrage waren voldoende redenen voor de Provincie, de gemeenten en in een later stadium ook voor de N.V. Nederlandse Spoorwegen om hun medewerking aan de totstandkoming van de ruilverkavelingsplannen te verlenen. Dit resulteerde in financiële bijdragen of in de gelijktijdige uitvoering van enkele niet in het ruilverkavelingsplan opgenomen onderdelen met betrekking tot de wegen en bruggen. Deze toegevoegde werken waren voor de gehele streek van groot belang.

## 2. Veranderingen van het wegensysteem

Toen de ruilverkaveling Vleuten in 1950 bij het College van Gedeputeerde Staten van Utrecht werd aangevraagd voldeden de meeste wegen in het gebied al lang niet meer aan de eisen die daaraan door het verkeer werden gesteld. Zij waren te smal en bovendien nauwelijks voorzien van bermten. De verharding bestond veelal uit een puinlaag met grind, waarover slechts bij enkele wegen of weggedeelten een laagje teer of asfalt was aangebracht, voornamelijk om ze stofvrij te maken. Door het toenemende en zwaarder wordende verkeer ontstonden er gaten en kuilen in, terwijl de bermten — voor zover die aanwezig waren — bij het elkaar passeren van voertuigen werden stuk gereden<sup>9</sup>).

Een en ander veroorzaakte veel last en schade voor de agrarische bedrijven. Vooral de zich sterk ontwikkelende en uitbreidende tuinbouw en fruitteelt<sup>10</sup>), waarvan de producten naar de veiling te Utrecht moesten worden gebracht, zouden veel baat hebben bij betere wegen. Dat gold overigens voor alle bewoners en bezoekers van de streek.

De moeilijkheid was dat het onderhoud en het beheer van deze wegen merendeels berustte bij de waterschappen, dus bij de gezamenlijke ingelanden. Deze regeling vond haar oorsprong in de middeleeuwen, toen alle wegen, watgangen en waterkeringen op het platteland waren verhoefslaagd. Dat wilde zeggen, dat de eigenaren ieder voor zich

4) Na de gemeentegrenswijzigingen van 1954 lag het ruilverkavelingsblok in de tegenwoordige gemeenten Harmelen, Kockengen, Maarssen, Utrecht en Vleuten-De Meern. Zie hiervoor: D. W. Gravendeel, „De geschiedenis van onze gemeentegrens” in dit tijdschrift, Jrg. 3, Nr. 3 (februari 1938), blz. 84 e.v..

5) Ten tijde van de ruilverkaveling bestonden vier niet-aaneengesloten delen van de Kantonnaleweg, die oorspronkelijk één geheel hadden gevormd. Deze hoofdweg — een zandweg — liep in de vorige eeuw van Zuilen door het dorp Vleuten en vervolgens over de tegwoordige Parkweg en voormalige Kantonnaleweg via de Breudijk naar de straatweg bij de Putkop bewesten Harmelen. Daarvan was het gedeelte tussen de Thematerweg en de tegenwoordige Hindersteinlaan pas in het begin van de negentiende eeuw aangelegd.

6) Zie „Van Oude Rijn tot Leidse Rijn”.

7) Voor nadere bijzonderheden omtrent de samenstelling van de Plaatselijke Commissie en andere zaken betreffende de ruilverkaveling Vleuten leze men de serie korte artikelen van de hand van J.J.Th. Sprong, ambtenaar ter secretarie van de gemeente Vleuten - De Meern, in „Onze Gemeente”, Jrgg. 6 en 7 (juli juli 1970 t/m juli 1971).

8) Om een idee te kunnen krijgen van de omvang van dit project zij medegedeeld dat de totale kosten rond f 6, 7 miljoen hebben bedragen. Daarvan was de helft nodig voor het onderdeel wegen.

9) Van de 44 km lengte aan openbare wegen en paden die in de gehele ruilverkaveling (dus niet alleen in de gemeente Vleuten-De Meern) lagen verkeerde 72% in onvoldoende of slechte staat. Daarvan bestonden verreweg de meeste (73%) uit grindwegen, enkele weggedeelten waren onverhard.

moesten zorgen voor de instandhouding van een aangewezen deel of „hoefslag” van die werken. Deze werden daartoe „geslagen” over een zeker aantal hoeven, waarbij „slaan” verdelen betekende. Later namen de waterschappen deze onderhoudsplicht over en sloegen de kosten ervan hectaarsgewijs om over de grondeigenaren. Enkele — meest doorgaande — wegen waren in de loop van de tijd door de gemeenten overgenomen. Dit ging in de regel gepaard met een financiële regeling of met de betaling van een afkoopsom door het desbetreffende waterschap voor het toekomstige onderhoud.

Aan deze oneigenlijke taak van de tegenwoordige waterschappen kon in het kader van een ruilverkaveling met behulp van een eenvoudige procedure een einde worden gemaakt indien de Provincie, de gemeenten en de waterschappen zulks wensten. Met uitzondering van enkele wegen of weggedeelten die een duidelijk waterschapsbelang dienden zouden de openbare wegen en paden na zonedig te zijn verbeterd zonder meer in eigendom, beheer en onderhoud aan de gemeenten kunnen worden overgedragen. Dit gold niet alleen de in ruilverkavelingsverband te verbeteren en aan te leggen wegen, maar ook die welke in de bestaande toestand zouden worden gehandhaafd.

De verbetering van het wegennet binnen de ruilverkaveling Vleuten omvatte de reconstructie van de meeste bestaande en de aanleg van enige nieuwe wegen. Enkele weggedeelten konden daarbij vervallen. Van de 44 km lengte aan openbare wegen en paden die oorspronkelijk in het ruilverkavelingsblok lagen werd bijna 29 km door de Plaatselijke Commissie<sup>11)</sup> verbeterd en 3 km opgeheven; ongewijzigd bleef 12 km, aan nieuwe wegen werd ruim 10 km aangelegd. Van de niet door de door deze commissie verbeterde wegen zijn verschillende nog tijdens de uitvoering van de ruilverkaveling door de gemeente Utrecht en de gemeente Vleuten-De Meern onder handen genomen<sup>12)</sup>.

De verhardingsbreedte werd in het algemeen op 3 of 5 meter gehandhaafd dan wel gebracht; dit hing af van de aard en de te verwachten intensiteit van het verkeer. Uitzonderingen vormden enige doodlopende of minder belangrijke wegen. Waar zulks mogelijk en nodig was werden de bestaande bermen verbreed om een steviger weglichaam te verkrijgen en tevens ruimte te scheppen voor nutsleidingen (water, gas, electriciteit, telefoon) en voor wegbeplantingen. Een weg die te smal bleef om twee voertuigen elkaar te laten passeren kreeg volgens de oude beproefde methode in het veengebied enige uitwijkplaatsen.

Ik wil er op deze plaats graag op wijzen, dat in de jaren vijftig met geen mogelijkheid kon worden voorzien dat het gemotoriseerde verkeer in korte tijd zo sterk zou toenemen als thans het geval is. Hetzelfde gold voor de grote uitbreidingen van de dorpskernen Vleuten en De Meern, waar veel forensen zijn gaan wonen. Men dacht toen nog hoofdzakelijk aan het plattelandsverkeer tussen de dorpen onderling en aan een goede bereikbaarheid van de agrarische bedrijven. Sommige wegen lijken daarom gemeten met de tegenwoordige maatstaven, te smal. Ver-



**De Thematerweg-oost in Vleuten-De Meern, gezien vanuit het noordwesten in de richting van de Kantonnaleweg. Een kaarsrechte weg, zoals die als ontginningsbasis van Themaat in de middeleeuwen werd aangelegd en sindsdien mogelijk alleen iets smaller is geworden. In ruilverkavelingsverband werd de verharding vernieuwd, het weglichaam is in de bestaande toestand gehandhaafd. Wel zijn enige uitwijkplaatsen gemaakt. Foto van de schrijver, februari 1962.**

schillende daarvan zijn inmiddels alweer verbreed — overigens niet altijd in het belang van de aanwonenden.

Afgezien van de straks te behandelen spoorwegkwesitie was de behoefte aan nieuwe ontsluitingswegen uit een strikt agrarisch oogpunt beschouwd in deze ruilverkaveling niet groot. Slechts in enkele delen van het gebied was de bereikbaarheid van bedrijven of van landerijen onvoldoende, zodat daar nieuwe landbouwwegen nodig waren. Hiervoor gebruikte de Plaatselijke Commissie bij voorkeur bestaande particuliere wegen of paden en polderkaden. Dit was geheel of nagenoeg geheel het geval met de Enghlaan, de Westlandsetuin en de Dorpeldijk. Deze laatste weg is aangelegd op de gelijknamige polderkade, zij het, dat het zwak slingerende tracé ervan werd rechtgetrokken. De Bijleveldseweg kwam gedeeltelijk op een particulier pad te liggen. De Heldamweg in de Harmelerwaard is daarentegen aangelegd op een daartoe gedempte brede vletsloot uit de tijd van de grootscheepse afkleiingen; deze nieuwe weg is genoemd naar de vroegere Heldam, waarvan de brug door de Provincie in westelijke richting werd verplaatst (de tegenwoordige Molenbrug bij Harmelen). De nieuwe Johanniterweg bij 't Zand werd gedeeltelijk aangelegd op landbouwgrond; om de benodigde oppervlakte te kunnen compenseren en tevens de aanleg van een hoofdwatgang mogelijk te maken moesten de kavelgrenzen aan de zijde van de Hogeweide worden aangepast.

<sup>10)</sup> Zie ook: Jac de Bruyn, „Het ontstaan van de Vleutense tuinbouw” in dit tijdschrift, Jrg. 5, Nr. 2 (juni 1985), blz. 317 e.v..

Deze ontwikkeling werd in de hand gewerkt door de uitgebreide afkleiingen die eertijds plaats hadden gevonden ten behoeve van de steen- en panovens langs de Oude Rijn, de Vecht, en de Vaartse Rijn. Tengevolge daarvan ontstonden namelijk percelen met veelal geschikte bodemprofielen en gunstige grondwaterstanden voor de tuinbouw. In de moderne glastuinbouw zijn deze voorwaarden van minder belang geworden. In die tijd zijn ook de brede „vletsloten” ontstaan waardoor de „afgevette” klei in kleine platboomde vaartuigen, vletten geheten, werd afgevoerd.

<sup>11)</sup> Onder plaatselijke commissie te verstaan: de gezamenlijke commissieleden met hun ambtelijke en niet-ambtelijke deskundigen.

<sup>12)</sup> Het kerkpad dat oudtijds door het land liep tussen het Haarpad en de Parkweg ten westen van en evenwijdig aan de Joostenlaan was niet openbaar. Dit onverharde voetpad voerde naar en van de Katholieke schuilkerk op 't Hoog, die in 1714 was gebouwd. Na de ingebruikneming van de huidige Willibrordkerk (in 1885) in het dorp Vleuten werd zij in 1887 afgebroken. Het kerkpad raakte toen in onbruik en was later in het terrein niet meer als zodanig te herkennen. Het bestond alleen nog op papier bij het kadaster.

Luchtfoto van het gebied ten zuiden van het kasteel De Haar. Toestand december 1953. Het noorden is aan de bovenzijde. Midden boven het kasteel De Haar met een gedeelte van het kasteelpark Links daarvan het zuidelijke gedeelte van de Rijndijk, dwars daarop naar het zuidwesten gaande de Lagehaarsedijk en vanaf hetzelfde punt naar het noordoosten de Bochtdijk. In het midden, links van het kasteelpark, de Haarlaan, welke uitkomt op de Parkweg (rechts onder) en de Kantonnaleweg (links onder). De dikke zwarte lijnen zijn de watergangen Heycop en Bijleveld. De Heycop loopt op deze foto van rechts onder tot aan de Parkweg, gaat dan met een scherpe bocht naar links en stroomt vanaf de Welbrug (waar de Kantonnaleweg wordt gekruist) broederlijk naast de vanuit het zuiden komende Bijleveld in noordwestelijke richting naar Kockengen. De kronkelige delen van de Heycop en de Bijleveld hebben zeer lang geleden (vóór 1300) één geheel gevormd en zijn de resten van de Oude Rijn.

De thans niet meer bestaande kantonnaleweg liep vanaf de Parkweg/Haarlaan eerst in zuidwestelijke richting tot aan de Welbrug en vandaar tussen de Heycop (rechts) en de Bijleveld (links) naar de Kortjaksebrug over de Bijleveld. Daar begon de in zuidwestelijke richting lopende Breudijk. Zoals in de tekst is uitgelegd zijn tijdens de ruilverkaveling de Rijndijk in zuidwestelijke richting doorgetrokken tot aan de Breudijk en de Parkweg verlengd tot aan het nieuwe gedeelte van de Rijndijk. De Kantonnaleweg was toen overbodig geworden en werd grotendeels ontgonnen tot landbouwgrond. Een kort stuk van deze weg bleef gehandhaafd als particuliere toegangsweg vanaf de Parkweg naar de hofstede Linde's Hoeve (noordoostelijk van de Welbrug). De Haarlaan werd als kavel toegeëld aan de eigenaar van het kasteel De Haar.

De Heycop was intussen door de Provincie als afwateringskanaal en vaarweg opgeheven. Het gedeelte tussen de Welbrug en de (buiten de luchtfoto vallende) Laagnieuwkoopse Buurtweg werd in ruilverkavelingsverband gedempt en bij de aangrenzende agrarische bedrijven gevoegd. De Kortjaksebrug is enige jaren later afgebroken toen de Bijleveld hetzelfde lot onderging als de Heycop tevoren. De dam, die deze twee watergangen bij de Welbrug scheidde en naar mijn mening reeds bestond toen de Heycop en de Bijleveld kort na elkaar (omstreeks 1385 en 1413) werden aangelegd, kon reeds eerder worden verwijderd. De twee kronkelige waterlopen, die eens te zamen een overblijfsel van de Oude Rijn hadden gevormd, werden na zeven eeuwen weer verenigd.

De dam tussen de Heycop en de Bijleveld was niet alleen een onderdeel van de waterscheiding tussen deze waterlopen maar tevens een toegangsdam naar de hofstede De Welle of De Wel, in de wandeling de Welboerderij genoemd. Deze hofstede is op de luchtfoto rechts onderaan binnen de langwerpige kronkel van de Heycop te zien. Ook de percelen land ten zuiden van de boerderij moesten via deze dam en een kade worden bereikt. De Welboerderij bezat ook een eenvoudige houten draaibrug over de Heycop, die een verbinding gaf met de Parkweg. De brug is in het kader van de ruilverkaveling vervangen

De aanleg van het nieuwe zuidelijke deel van de Castellumlaan tot aan de toenmalige grens van de bebouwde kom van De Meern hield verband met de plannen van de Provincie en de Gemeente voor een sanering van de omgeving van de Meernbrug. Daartoe werd de Castellumlaan binnen de bebouwde kom door de Gemeente doorgetrokken tot aan de Zandweg tegenover de Meernbrug. Verschillende opstallen, onder andere een boerderij en een café, moesten daarvoor worden afgebroken en verplaatst. De boerderij, die binnen het ruilverkavelingsblok stond, kon in ruilverkavelingsverband worden herbouwd aan de Zandweg bewesten het dorpscentrum.

Misschien minder ingrijpend, doch ditmaal wel geheel binnen het gebied van de ruilverkaveling gelegen, is de verandering van de situatie ten zuiden van het kasteel De Haar geweest. Zowel de Rijndijk<sup>13)</sup>, de Bochtdijk, de Haarlaan, de Parkweg en de Kantonnaleweg zouden naar verwachting steeds belangrijker worden als wegverbindingen tussen de



door een dam met afsluitbare duiker, terwijl de percelen tussen de Heycop en de Bijleveld werden ontsloten door de nieuw aangelegde Bijleveldseweg.

Het woord welle heeft onder andere de betekenis van oever of wal, in het bijzonder losplaats voor schepen aan een rivier. Mogelijk heeft zich vroeger een kleine laad- en losplaats voor schepen aan de rechteroever van de Heycop tegenover de Haarlaan (oudtijds Haarsteeg geheten) bevonden.

verschillende dorpen in de streek. De tracé's van deze merendeels smalle tot zeer smalle wegen met hun nagenoeg haakse bochten waren daar volstrekt ongeschikt voor. Verbreding van de wegen en verruiming van de bochten stuitte echter — onder meer door de bebouwing aan de Bochtdijk — op technische moeilijkheden. Bovendien zou dan uit een verkeerstechnisch oogpunt geen goede situatie worden geschapen. De enige — en tevens meest radicale — oplossing was een doortrekking van de te reconstrueren Rijndijk naar de Breudijk (bij de Kortjaksebrug) en een verlenging van de eveneens te verbreden Parkweg tot aan de verlengde Rijndijk.

Ondanks het voor de Plaatselijke Commissie zwaarwegende bezwaar dat de schadelijke doorsnijdingen van de percelen landbouwgrond slechts in geringe mate konden worden opgeheven door grondruilingen besloot men het algemene belang te laten prevaleren. De voor wegaanleg benodigde grond kon grotendeels worden gecompenseerd met

13) Op het Utrechtse platteland spreekt men vaak van „dijk” in plaats van „weg” zonder daarbij te denken aan een (hoge) waterkering. Overigens was de oudere naam Haardijk mijns inziens meerzeggend en minder verwarrend dan de tegenwoordige.



De Welbrug, gezien vanuit het oosten. Juli 1958. Deze niet meer bestaande brug over de Heycop met gemetselde hoofden en betonnen brugdek had vroeger een andere constructie en heette toen de Hoogbrug (een veel voorkomende naam). Op de voorgrond de Heycop die onder de brug door naar het noordwesten stroomt. Het gedeelte van de Heycop op de voorgrond (vóór de brug) behoorde oudtijds tot de loop van de Oude Rijn; links van de knotwilg aan de linkerkant van de foto maar daarbuiten vallend lag de dam die dit water toen scheidde van de Bijleveld. Ook die watergang was eens een onderdeel van de Oude Rijnloop. De opritten links en rechts van de brug zijn van de thans opgeheven Kantonnaleweg. Op de achtergrond links van de Heycop het vervolg van de kantonnaleweg (onder de brug door te zien). Vergelijk de andere foto van dat weggedeelte. In de verte de witgeverfde stalen leuning van de enige jaren later opgeruimde Kortjaksebrug. De Heycop aan de benedenstroomse zijde van de Welbrug is — voorzover gelegen binnen deze ruilverkaveling — in deze tijd gedempt met specie van de kantonnaleweg (links) en de kade (rechts). Zie voor dit alles ook het onderschrift van de luchtfoto.

Foto Landinrichtingsdienst, Utrecht.



de landwinst die ontstond door het dempen van de Heycop tussen de Welbrug en de Lagehaarsedijk en het ontginnen van drievierdedeel van de Kantonnaleweg; het overblijvende stuk ging dienst doen als toegangsweg naar de hofstede Linde's Hoeve. De Welbrug werd afgebroken; hetzelfde gebeurde enige jaren later met de Kortjaksebrug, toen de Bijleveld als afwateringskanaal en openbaar vaarwater was opgeheven.

De bij dit artikel gevoegde luchtfoto geeft enigszins een indruk van de aangebrachte veranderingen op deze plaats.

Gezicht vanuit het zuidoosten op de Kantonnaleweg tussen de Welbrug en de Kortjaksebrug te Haarzuilens, juli 1958. Links de Bijleveld, rechts de Heycop. In het midden is de Kortjaksebrug tussen de bomen nog net te zien. De Heycop is thans gedempt, de weg ontgonden en bij het land rechts getrokken. Foto Landinrichtingsdienst, Utrecht.



Luchtfoto van het westelijke gedeelte van de Vleuterweide, waarbinnen zich veel veranderingen voltrokken tijdens de ruilverkaveling. Deze foto uit 1953 geeft de oude toestand weer. Linksboven is nog iets te zien van het zuidelijke park van kasteel De Haar, schuin rechts daaronder de Hamtoren en daar weer onder de buurt 't Hoog. Rechtsboven het dorp Vleuten, linksonder de Harmelerwaard en langs de onderzijde de Leidse Rijn. De rechte lijn tussen 't Hoog en het dorp Vleuten is de spoorweg Rotterdam - Utrecht met een aantal overwegen die in het kader van de ruilverkaveling overbodig werden gemaakt. Foto Landinrichtingsdienst, Utrecht.

### 3. Spoorwegen in de ruilverkaveling

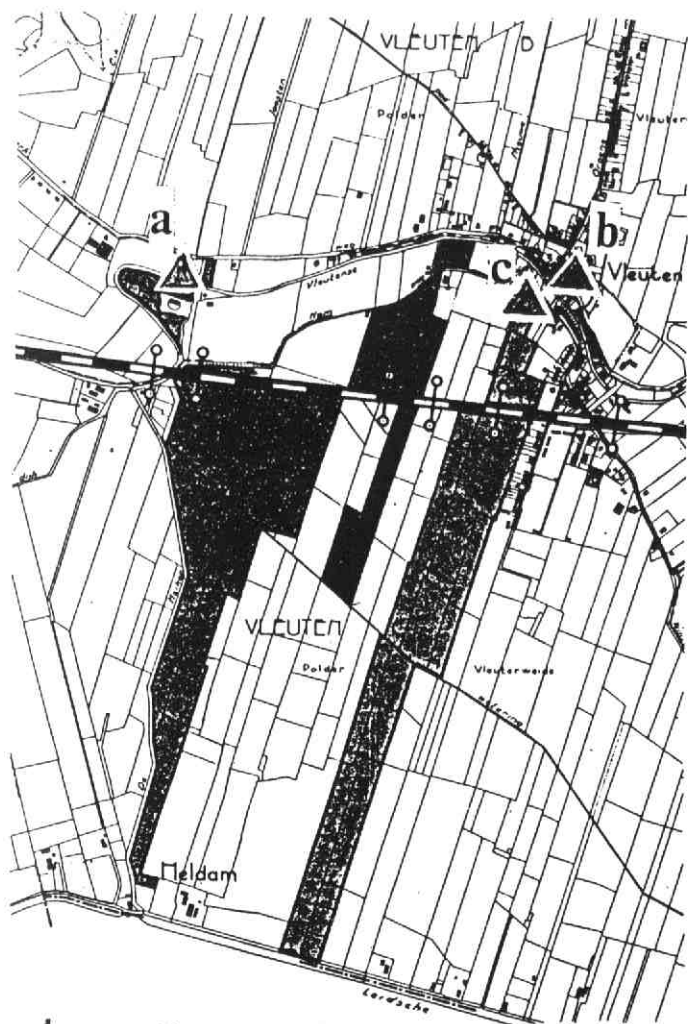
De meest in het oog springende verandering in de verkavelingstoestand en in het wegensysteem door toedoen van de ruilverkaveling had een bijzondere reden: de aanwezigheid van twee spoorwegen. Het blok werd doorsneden door de druk bereden spoorlijn Rotterdam - Utrecht en die tussen Breukelen en Harmelen. Omdat men vroeger bij de aanleg daarvan dwars en in het tweede geval zelfs schuin door de landbouwbedrijven had moeten gaan waren deze laatste gesplitst in twee van elkaar gescheiden kavels. Deze waren onderling verbonden door particuliere spoorwegovergangen, zoals er verschillende nog te zien zijn tussen Harmelen en Woerden. Ook enige toegangswegen naar boerderijen, fruitteelt- en tuinbouwbedrijven of burgerwoningen werden gekruist door een spoorweg. Deze ongunstige omstandigheden worden goed geïllustreerd door het eerder genoemde topografische kaartje met de grens van de ruilverkaveling

Vleuten.

Vooraf de spoorweg Rotterdam - Utrecht was een grote belemmering voor de bedrijfsvoering en bovendien gevaarlijk voor mens en dier. Toen deze lijn in 1855 in gebruik werd genomen reden er dagelijks vier treinen heen en vier terug. Drie daarvan vervoerden uitsluitend passagiers, de vierde was een gemengde trein (passagiers en goederen)<sup>14</sup>). De menigvuldigheid nam in de loop der jaren geleidelijk toe, vooral na de openstelling van de lijnen Den Haag - Gouda (1870) en Leiden - Woerden (1878). Tegenwoordig rijden er door Vleuten, afgezien van de post- en goederentreinen, tussen 5 uur 's morgens en 1 uur 's nachts meer dan 180, zowel heen als terug. Dat is gemiddeld elke drie minuten een trein. Maar niet alleen is het aantal treinen sterk vergroot, ook de rijnsnelheden namen toe: zij zijn inmiddels meer dan verdrievoudigd<sup>15</sup>).

Om dit steeds moeilijker wordende vraagstuk voorgoed op te lossen waren ingrijpende maatregelen nodig. Daarbij



#### oude toestand



-  OUDE BOERDERIJ
-  BIJBEHOREND LAND
-  SPOORWEGOVERGANG

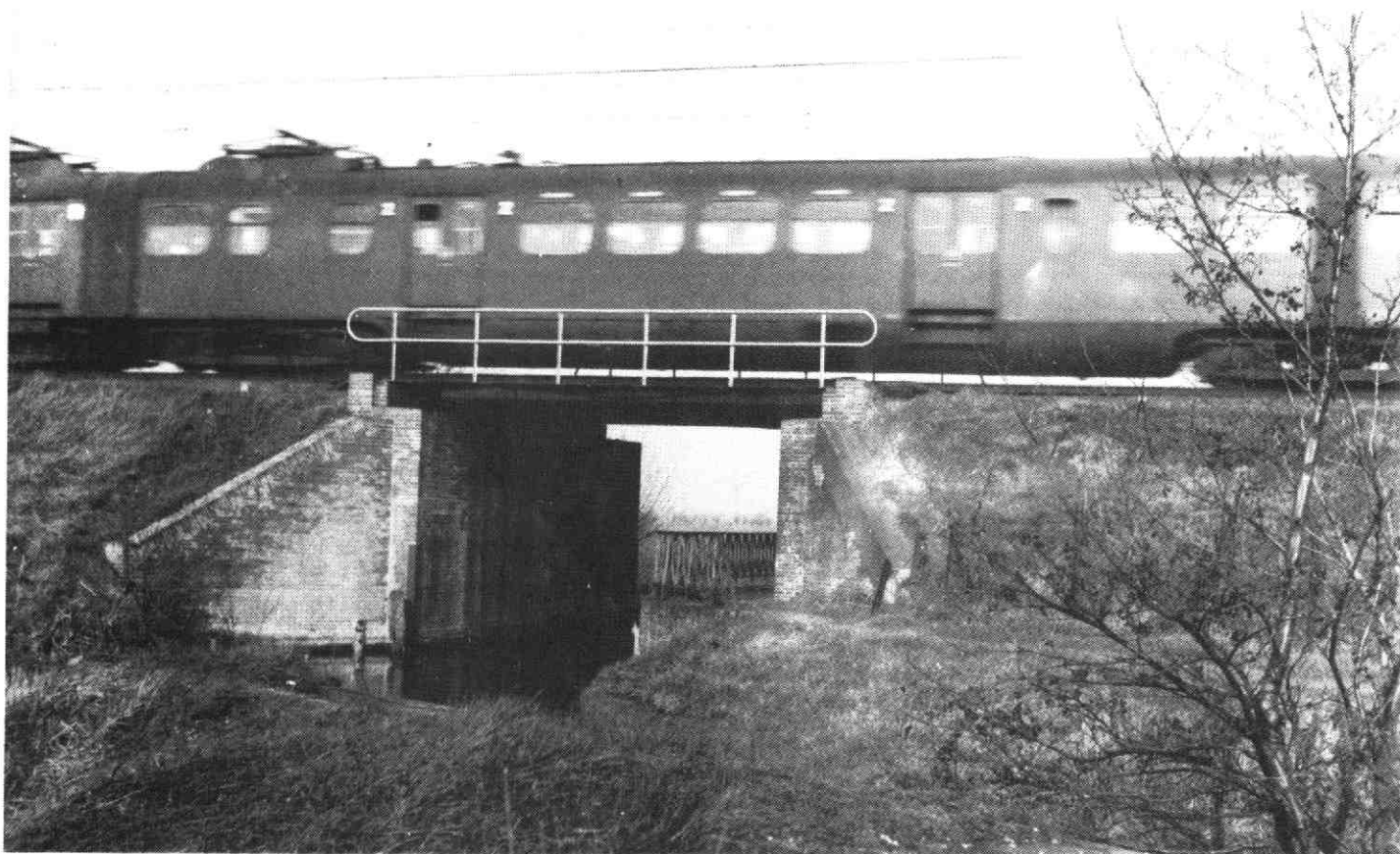
#### nieuwe toestand



-  NIEUWE BOERDERIJ
-  BIJBEHOREND LAND

Schetskaartje van drie boerderijverplaatsingen aan weerszijde van de spoorweg tussen het dorp Vleuten en de buurt 't Hoog. De daarbij betrokken gebouwen stonden eerst ten noorden van de spoorweg, na de verplaatsing ten zuiden ervan aan de Vleuterweideweg. Met de gronden benoorden de spoorweg werden nieuwe kavels gevormd voor de daar blijvende bedrijven, zodat het oversteken van de spoorweg voor niemand meer nodig was. De zwarte lijnen hebben slechts zijdelings betrekking op deze grondruilingen en stellen hoofdwatgangen voor. Naar een kaartje van de Landrichtingsdienst.





Gezicht vanuit het zuidoosten op de spoorbrug over de Vleutensewetering bij De Hoed voordat deze werd verbouwd tot verkeerstunnel tussen de Utrechtseweg en de Hof ter Weydeweg. Foto Landinrichtingsdienst, begin 1957.

waren drie op zichzelf staande gevallen te onderscheiden:

- a) het ten westen van het station Vleuten gelegen deel van de spoorlijn Rotterdam - Utrecht;
- b) het ten oosten van dit station gelegen deel van dezelfde spoorlijn;
- c) het eveneens in de ruilverkaveling Vleuten gelegen deel van de spoorlijn Breukelen - Harmelen.

#### Geval a

Het eerste geval kostte de Plaatselijke Commissie de meeste hoofdbrekens. De moeilijkheid was namelijk, dat de bedrijfsgebouwen aan de noordzijde van de spoorweg stonden, terwijl de meeste grond van deze bedrijven ten zuiden ervan lag. Het was duidelijk dat de meerderheid van de bedrijfsgebouwen zou moeten worden verplaatst naar de zuidzijde. Daartoe werd een parallelweg ontworpen, de tegenwoordige Vleuterweideweg. Hieraan konden de nieuwe hofsteden worden gebouwd, terwijl de weg de overige gronden kon ontsluiten. De Plaatselijke Commissie bepaalde het tracé op enige afstand van de spoorweg, zodat het oostelijke einde aansloot op de reeds aanwezige woonstraten Prins Hendrikweg en Julianalaan en het westelijke einde in het verlengde van de te verhardende Dorpeldijk kwam te liggen<sup>14</sup>). Omdat de onbewaakte en onoverzichtelijke overweg in de

Hamlaan zou vervallen werd de buurt 't Hoog door middel van de gelijknamige weg verbonden met de Vleuterweideweg/Dorpeldijk.

De ruiling van de verschillende percelen kon niet willekeurig geschieden: volgens de Ruilverkavelingswet moest iedere eigenaar — zo hij dat wenste — ongeveer dezelfde waarde aan grond terugontvangen als hij had ingebracht. Van die zogenaamde inbrengwaarde mocht slechts een klein percentage in geld in plaats van in grond worden toegedeeld<sup>15</sup>). Dit wetsartikel bracht met zich mee dat het voor de landmeter van het Kadaster niet altijd gemakkelijk was om de nieuwe kavels binnen de bestaande of nieuwe grenzen (wegen, watergangen, waterkeringen, spoorwegen) in te passen. De omstandigheid dat in deze ruilverkaveling weinig grond kon worden aangekocht om ruimte te scheppen voor het schuiven van de nieuwe kavelgrenzen maakte het des te moeilijker om ieder het zijne toe te delen. Dit is ook de reden geweest waarom het onverharde deel van de Hamweg (in de wandeling ook wel Achterdijk genoemd) moest worden opgeofferd; het overblijvende deel is later in de dorpsuitbreiding van Vleuten opgenomen.

Op een bij dit artikel gevoegd schetskaartje zijn de oude en de nieuwe toestand van drie verplaatste bedrijven getekend.

14) Vriendelijke mededeling van de heer C.J.W. Gravendaal, Archivaris van de N.V. Nederlandse Spoorwegen.

Zie ook: J.H. Joncker Nieboer, „Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen 1832 - 1938”. Tweede druk (1938).

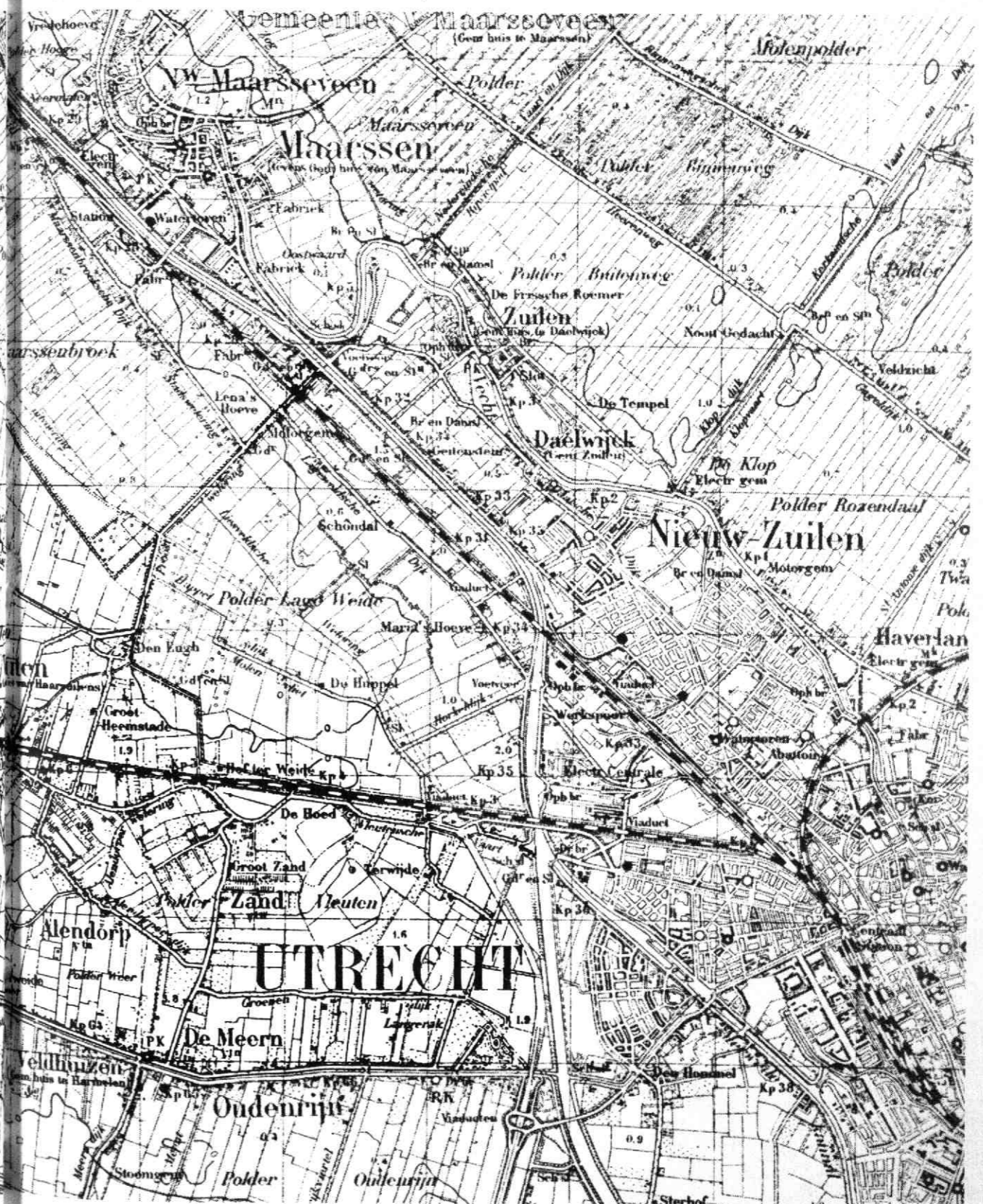
15) De gemiddelde snelheid van de treinen op de spoorweg Amsterdam - Haarlem die in 1839 werd geopend bedroeg toen 38 kilometers per uur.

16) De Dorpeldijk werd enige jaren later in de aangrenzende ruilverkaveling Harmelen - Kockengen doorgetrokken tot de Appellaan in Harmelen.

17) Deze bepaling stond los van de algemene aftrek die werd toegepast ten behoeve van de voor wegen en watergangen benodigde grond.



Gegevens van de topografische kaart, schaal 1 : 50.000, blad 31 Utrecht Oost. Verkend in 1938, gedeeltelijk herzien in 1946. Uitgave 1949. Iets van de oude lijnen van het vierkantennet zijn noord-zuid, de horizontale lijnen oost-west gericht. De afstand tussen twee verticale of twee horizontale lijnen bedraagt 1 km. De oppervlakte van één vierkant komt dus overeen met 1 km<sup>2</sup> of 100 ha. Het gebied van de ruilverkaveling Vleuten is zwart, het daarbuiten gelegen gebied is grijs gedrukt. Rijksweg 2 (nu A2) staat hier alleen nog op geteekende lijnen ten zuiden van de Leidse Rijn, het gedeelte dat aan het ruilverkavelingsblok grenst is als een ontworpen weg met stippellijntjes aangegeven. De spoorweg Rotterdam-Utrecht doorsnijdt het gebied van de ruilverkaveling van west naar oost, terwijl de spoorweg Breukelen-Harmelen schuin door de percelen ongeveer van noordoost naar zuidwest loopt.



## Geval b

In tegenstelling tot het vorige geval waren hier geen ruilingen van percelen of verplaatsingen van boerderijen nodig, echter wel een parallelweg. Dit is de tegenwoordige Hof ter Weydeweg. Deze kwam vlak langs de noordzijde van de spoorweg te liggen.

Om deze nieuwe weg zonder een gelijkvloerse kruising van de spoorweg te kunnen aansluiten op de Utrechtseweg moest de spoorbrug over de Vleutensewetering worden verbouwd tot een kleine verkeerstunnel. Langs de zuidzijde van de spoorweg werd een nieuwe wetering gegraven, terwijl het buiten gebruik gestelde stuk water tussen de spoorbrug en de hofstede Hof ter Weyde werd gedempt. Daarmee samenhangend werden de kavel- en perceelstoten van de Lage Weide doorgetrokken tot de wegsloot van de Hof ter Weydeweg. Om praktische redenen is later de grens tussen de gemeenten Utrecht en Vleuten - De Meern in overeenstemming gebracht met de nieuwe situatie in het terrein<sup>18</sup>). Het oude Hof ter Weyde is daardoor geruisloos van de gemeente Vleuten - De Meern overgegaan naar de gemeente Utrecht.

Maar ook in een ander opzicht is de toestand bij deze vroegere uithof van de Johanniers gewijzigd. Omdat de Proostwetering als uitwateringskanaal voor de hoge Vleutense gronden naar het Amsterdam-Rijnkanaal verviel en tevens als openbaar vaarwater zou worden opgeheven werd het stuk van de Vleutensewetering (oudtijds Stadwetering geheten) tussen het Hof ter Weyde en Den Engh eveneens gedempt: de oude loop is nog te volgen aan de hand van de voormalige kadesloot.

Het was overigens niet de eerste maal dat in deze omgeving veranderingen kwamen. Bij de aanleg van de spoorweg Rotterdam - Utrecht in 1854 sneed deze een noordwaarts gerichte bocht van de Utrechtseweg langs de oude loop van de Oude Rijn bij de hofstede De Hoed af; de Vleutensewetering bleef evenwel op haar plaats en ging met een lage brug onder de spoorweg door. Toen omstreeks 1890 het Merwedekanaal werd gegraven moest de spoorweg bij De Hoed in noordelijke richting worden opgeschoven ten behoeve van de oprit van de spoorbrug over het Merwedekanaal. Uit die tijd stamt de tot tunnel verbouwde hoge spoorbrug over de Vleutensewetering.

Het oostelijke uiteinde van de Hof ter Weydeweg kreeg een verbinding met de Huppeldijk; dat is nu de Hoeweg. Het westelijke uiteinde werd aangesloten op de Kantonnaleweg bij de Oude Tol.

De Enghlaan — toen nog een particuliere grindweg tussen de Utrechtseweg en de Kantonnaleweg bij Den Engh — kreeg een aansluiting op de nieuwe Hof ter Weydeweg. De particuliere spoorwegovergang werd opgeruimd, het bezuiden daarvan gelegen doodlopende deel is thans, evenals het noordelijke deel, openbaar geworden.

Ten aanzien van de bij deze weg behorende berm moest een bijzondere regeling worden getroffen. Krachtens de Ruilverkavelingswet dienden deze berm te worden toegewezen aan het openbare lichaam dat de Enghlaan in eigendom, beheer en onderhoud zou krijgen (in dit geval de gemeente Vleuten - De Meern). Aan de oude eigenaar was echter tijdens de voorbereiding van de ruilverkavelingsplannen toegezegd dat hij de zich op de berm bevindende vruchtbomen zou mogen behouden. Aangezien het wettelijk niet mogelijk was een pootrecht te vestigen besloot de Plaatselijke Commissie de berm overlangs te verdelen in stroken. Die waarop de vruchtbomen stonden konden als kavels worden toegedeeld aan de oude eigenaar van de weg. Het was een kleine schoonheidsfout die in de praktijk geen moeilijkheden heeft opgeleverd.

## Geval c

De landerijen die bij een aantal van de weidebedrijven aan de Lagehaarsedijk behoorden werden aan de noordelijke einden van de kavels bij de Laagnieuwkoopse Buurtweg (nu Laagnieuwkoop geheten) schuin doorgesneden door de spoorweg Breukelen - Harmelen. Om in deze ongunstige toestand verbetering te brengen kon worden volstaan met het herrangschikken van de percelen door middel van ruilingen alsmede het aanleggen van een particulier toegangspad vanaf de Laagnieuwkoopse Buurtweg. Deze maatregelen hadden geen invloed op het wegenstelsel, maar worden hier volledigheidshalve vermeld.

De in de gemeente Kockengen gelegen Laagnieuwkoopse Buurtweg onderging zelf wel een verbetering. Daarbij werd de smalle en hooggelegen overweg, waarop kort tevoren helaas een ongeluk met dodelijke afloop had plaats gevonden, overzichtelijker gemaakt. Bovendien brachten de Nederlandse Spoorwegen een beveiliging door middel van knipperlichten aan.

Al deze in a, b en c genoemde handelingen, waaraan de Nederlandse Spoorwegen metterdaad meewerkten, hebben tot gevolg gehad dat in het gehele ruilverkavelingsgebied uiteindelijk één gevaarlijke openbare en alle zeventien particuliere overwegen overbodig werden en konden verdwijnen, terwijl één eveneens gevaarlijke openbare overweg overzichtelijker en beveiligd kon worden. Het waren trouwens de eerste werken van die aard en in deze omvang in ons land. In de provincie Utrecht zijn of worden nu vrijwel alle particuliere spoorwegovergangen in ruilverkavelingsverband opgeruimd.



Bloeiende perebomen langs de Enghlaan te Vleuten. Een weinig voorkomend gezicht: vruchtbomen in de berm van een openbare weg. Foto van de schrijver, 3-5-1972.