

Oude en nieuwe wegen in de ruilverkaveling Vleuten

door

Ir J.A. Storm van Leeuwen

deel II

* In het eerste deel van dit artikel in de vorige aflevering van dit tijdschrift is — afgezien van enkele zetfoutjes — een vergissing begaan, die ik hierbij graag wil rechtzetten.

In de tweede regel van het bijschrift van de luchtfoto op blz. 614 is vermeld dat het kasteel De Haar midden boven op de afbeelding is te zien. Dit moet natuurlijk zijn: rechts boven. Het rastercliché is namelijk iets gedraaid ten opzichte van de oorspronkelijk bedoelde afbeelding zonder dat de toelichting werd aangepast. Om dezelfde reden leze men in de achtste regel van boven: „..... de Kantonnaleweg (midden onder)”. Etc.

4. Nieuwe taken voor oude wegen

In paragraaf 2 heb ik al vermeld waarom een aantal bestaande wegen binnen het ruilverkavelingsblok in het algemeen werd verbeterd. In deze paragraaf zal ik enige voorbeelden geven die ook om andere historische redenen belangwekkend zijn. Het zijn de Groenedijk en de Alendorperweg. Daarbij zal ik niet alleen aandacht schenken aan de verrichte werkzaamheden, maar tevens aan het verleden van deze wegen en aan enige algemeen geldende verkeerstechnische maatregelen van weleer.

Wij zullen beginnen met de Groenedijk.

a. De Groenedijk

De Groenedijk was een van de eerste wegen in de ruilverkaveling die werden verbeterd. Dit gebeurde op een wijze die ook bij een groot aantal andere wegverbeteringen is toegepast, zij het dat de verhardingsbreedten niet altijd gelijk waren en de berm in een aantal gevallen niet werden verbreed. De Groenedijk kan echter wel als een voorbeeld dienen.

De werkzaamheden vonden plaats in 1954 en bestonden uit:

- het bijstellen van de as van de weg, waarbij enkele kleine bochten een gelijkmatiger beloop kregen;
- het plaatselijk verbreden van het weglichaam en daarmee tevens van de berm;
- het aanbrengen van een nieuwe verharding, bestaande uit een deklaag van asfalt in dito tussenlaag, rustende op een funderingslaag van hoogovenslakken en deze weer op een zandbed;
- het verruimen van de wegsloten;
- het beplanten van de al of niet verbrede berm.

Bovendien werden ten behoeve van de waterhuishouding duikers in de weg en stuwen in de wegsloten gemaakt. De wegsloten gingen — voor zover zij dat nog niet deden — bijna over de volle lengten dienst doen als hoofdwatgangen.

De nieuwe verharding werd drie meter breed, hetgeen na enige jaren onvoldoende bleek te zijn. De gemeente Vleuten - De Meern heeft deze dan ook later met het oog op het toegenomen verkeer nogmaals verbreed en bij de Burgemeester Verderlaan een ruimere aansluiting gemaakt. Tevens bracht zij toen een riolering aan.

Bij al deze werken bleef de noordelijke wegsloot op haar plaats. Het profiel ervan werd evenwel verruimd ten dienste van de afwatering in de winter en de watervoorziening in de zomer. In beide gevallen wordt het water hierin opgemalen door een automatisch werkend gemaaltje en is de stroomrichting vanaf die plaats oostwaarts¹⁹⁾. Dit is wel vermeldenswaard omdat deze noordelijke wegsloot oudtijds deel heeft uitgemaakt van de Oude Rijn die echter in westelijke, dus in omgekeerde richting stroomde.

Het gedeelte tussen de Hogeweidsdijk en de plaats waar dit restwater naar het noorden afboog van de Groenedijk is nagenoeg recht. Naar mijn mening is daaraan de naam van het kleine, ten zuiden van de Groenedijk gelegen vroegere gerecht 't Langerak ontleend. Een rak is immers onder meer een recht stuk tussen twee bochten van een (bevaarbare) rivier. Een ander voorbeeld vormen de twee voormalige gerechten Langerak aan weerszijden van de Lek beoosten Schoonhoven.

Dat wij bij de Groenedijk te maken hebben met een van oorsprong natuurlijke waterloop valt trouwens ook af te leiden uit de aanwezigheid van uiterdijkse perceeltjes land tussen de weg en het water. Hetzelfde verschijnsel komt voor in de Lopikerwaard langs de Lopikerwetering op plaatsen waar deze watergang oorspronkelijk een natuurlijke waterloop was. Die stukjes land, welke veelal bebouwd zijn zoals bij de Groenedijk, noemt men daar „sniepen”. Bij de Hollandse IJssel spreekt men van „zellingen” of van „uiterdijken”. Uiterdijk was vroeger langs de kleine waterlopen een algemeen gebruikte benaming.

De Groenedijk is ongetwijfeld een oude weg. De aanwezigheid van een knik in het westelijke gedeelte ervan en het doorlopen van enige sloten aan weerszijden van de weg zouden er echter op kunnen wijzen dat de vanuit de Zandweg noordwaarts gerichte ontginning hier eerder bestond dan de

¹⁹⁾ Sedert de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal voor de oorlog is de waterstaatkundige toestand in deze omgeving zeer veranderd. Nadien werden in het kader van de ruilverkaveling nogmaals wijzigingen aangebracht. Thans wordt het water 's zomers opgehouden door een stuw aan de Leidse Rijn beoosten het Huis te Voorn; 's winters kan het overvloedige water over deze stuw in de Leidse Rijn worden geloosd. Zie ook de in noot 1 genoemde publicatie „Van Oude Rijn tot Leidse Rijn”.

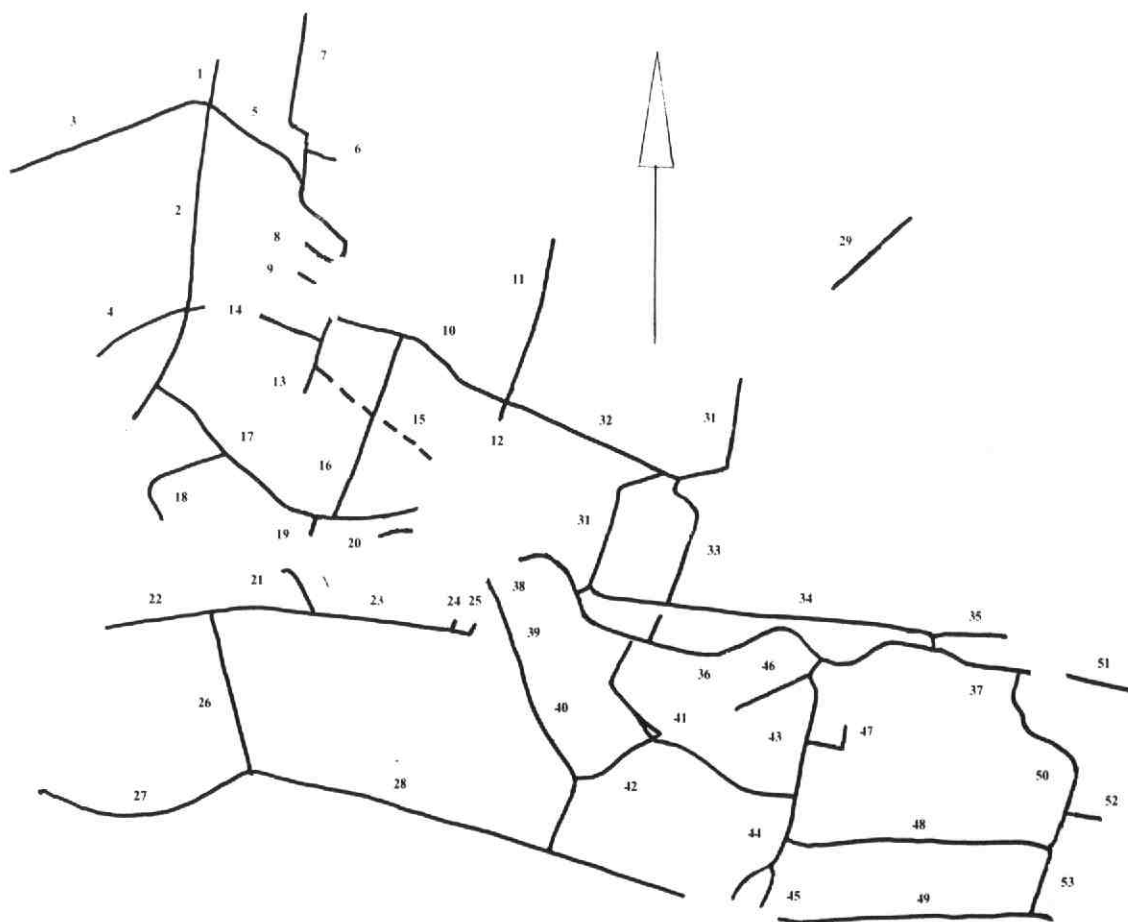
Opmerking

Door een te sterke verkleining zijn de wegennummers op de kaartjes in het eerste deel van dit artikel (zie blz. 611 van de vorige aflevering van dit tijdschrift) slecht leesbaar geworden. De kaartjes zijn nu groter afgedrukt.

Het wegennet in de ruilverkaveling Vleuten. Boven: vóór de ruilverkaveling, onder: 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 onderste kaartje komt daarmee overeen. Wegen welke alleen op het bovenste en niet op het onderste 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 bovenste kaartje zijn 18, 21 t/m 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
2. Rijndijk
3. Laagnieuwkoopse Buurtweg (nu Laagnieuwkoop)
4. Lagehaarsedijk
5. Polderweg
6. Ockhuizerweg
7. Thematerkade
8. Wethouder de Greeflaan
9. Eikstraat
10. Thematerweg (westelijke gedeelte)
11. Maarssenseweg
12. Schoolstraat
13. Eikslaan
14. Bochtdijk
15. Haarpad
16. Joostenlaan
17. Parkweg
18. Bijleveldweg (nu Bijleveldseweg)
19. Hamlaan
20. Hamweg
21. 't Hoog
22. Dorpeldijk
23. Vleuterweideweg
24. Prins Hendrikweg
25. Julianalaan
26. Heldamweg
27. Harmelerwaard
28. Zandweg (ten westen van nr. 40)
29. Kantonnaleweg (noordoostelijke gedeelte)
30. -
31. Kantonnaleweg (zuidwestelijke gedeelte)
32. Thematerweg (oostelijke gedeelte)
33. Enghlaan
34. Hof ter Weydeweg
35. Hoeveweg
36. Utrechtseweg
37. Vleutenseweg (nu Verlengde Vleutenseweg)
38. Julianaplein
39. Wilhelminalaan
40. Krochtdijk (nu Europaweg)
41. Alendorperweg
42. Esdoornlaan
43. 't Zand
44. Castellumlaan (incl. gedeelte ex-Woerdlaan)
45. Woerdlaan
46. Westlandsetuin
47. Johanniterweg
48. Groenedijk
49. Zandweg (ten oosten van nr. 40)
50. Hogeweidsedijk (nu Hogeweide)
51. Oude Vleutenseweg
52. Everard Meysterlaan (nu Hogeweide)
53. Burgemeester Verderlaan



Groenedijk, althans wat het westelijk gedeelte betreft.

Het staat evenwel vast dat de Groenedijk lange tijd grote betekenis heeft gehad als hoofdweg tussen de steden Utrecht en Gouda. Vandaar de vroegere naam Goudseweg. In ordonnanties van 1546 en 1581 van de stadhouder van de (autonome) provincie Utrecht is sprake van de Goudseweg of Achterweg tussen de Hooge Weert of Hoogweert en de stadsvrijheid van Utrecht²⁰). Onder een stadsvrijheid verstond men het onmiddellijk rondom de stadsmuren gelegen deel van het platteland waarover het stadsbestuur nog zeggenschap had. De grens van de Utrechtse stadsvrijheid liep in deze omgeving langs de Oude Rijn, dus volgens de latere (nu veranderde) grens tussen de gemeenten Utrecht en Vleuten-De Meern. Het in de twee ordonnanties bedoelde punt lag ter plaatse van de toenmalige Driesprong aan het zuidelijke einde van de Hogeweidsdijk.

De naam Achterweg komt ook voor op een kaartje van o.m. gronden van het Huis te Voorn uit 1554²¹). Kennelijk duidde men hiermee de ligging aan ten opzichte van de tegenwoordige Zandweg waaraan de hofsteden vanouds stonden. Daar bevonden zich dus de voorzijden van de bedrijven. Maar ook de scheepvaart door de toenmalige Oude Rijn (nu Leidse Rijn) en het voetgangersverkeer over de „voordijk” (de latere Zandweg) legden meer nadruk op die zijde.

De Goudseweg was denkkelijk een heerweg of herenweg, evenals de hoofdweg van Utrecht naar Leiden. Deze laatste liep volgens een plakkaat van de stadhouder van Utrecht van 1531 (met herzieningen) door Vleuten, Harmelen en Woerden²²).

Wat was nu een „heerweg”? Daarover bestaan weleens misverstanden.

Volgens een ordonnantie van de maarschalken van Utrecht uit 1536 werden onder heerwegen verstaan „die wegen daar die koopman of varende man te wagenen van die een stad in d'ander ofte van dat een groot dorp totten anderen vaart”. Varen betekent hier: gaan of reizen. In andere plakkaaten wordt gesproken van „reizende of varende man”, ofte wel reiziger.

Heerwegen, Herenwegen, 's Herenwegen of Heerstraten, in Holland ook wel 's Gravenwegen genoemd, kwamen in verschillende provincies voor; zelfs in het vroegere Batavia (nu Jakarta) bestond in 1627 een Herenweg. Heerwegen waren „gemeene”, d.w.z. openbare hoofdwegen die oorspronkelijk namens de landsheer — in Utrecht dus namens de bisschop — en later namens de Staten van de desbetreffende provincie door daartoe aangewezen personen werden geschouwd (geïnspecteerd). In onze provincie waren dat onder anderen de maarschalken, hoge ambtenaren die tot 1795 tot taak hadden in hun district de orde, rust en

ORDONNANTIE

Op het SCHOUWEN der

HEEREN WEGEN.



de STATEN van

den Lande van Utrecht hebben, na verscheidene gehoudene communicatien en deliberatien, goedgevonden, geordonneerd en gestatueerd, gelyk Hun Edele Mogende

goedvinden, ordonneren en statuëren, als hier na volgt :

Art. I.

In den eersten / dat alle Heerenwegen, Dyken ende Straten, eens of tweemaal des Jaars / in het bestwaamste Saisoen / door Gecommitteerden van de Eb. Mog. Heeren Staten / ofte derzelver Ordinarij Gedeputeerden / mitsgaders den Maarschalk van het Quartier / naer ouder gewoonte / zullen worden beschouwd / en Commissie daar toe gebedecheerd.

¶ 2

¶ 11

Aanhef en eerste artikel van de ordonnantie van de Staten van Utrecht op het schouwen van herenwegen enz. van 5-4-1780. Zie C.W. Morees en P.J. Vermeulen, Vervolg op het Groot Plakkaatboek 's Lands van Utrecht, Tweede deel, blz. 166 e.v. (1860). De afbeelding is overgenomen uit: „Staat van land en water” door G.J. Borger, Stichtse Historische Reeks (1982).

veiligheid te handhaven. Daarnaast waren zij, tezamen met o.m. „riddersmannen” (leden van de ridderschap), later met gecommitteerden uit de Staten, ermee belast schouw te voeren over de belangrijke wegen, watergangen en enige hoofdwaterkeringen. In noordwestelijk Utrecht was dat de maarschalk van het Nederkwartier²³). In het gebied van het Grootwaterschap van Woerden namen ook

²⁰) De verschillende ordonnanties die in deze paragraaf worden genoemd zijn te vinden in het Groot Placaatboek etc. van Utrecht door Johan van de Water, uitgegeven in 1729.

²¹) Een afbeelding van deze schetskaart, die omstreeks 1900 is nagetekend, is opgenomen in het artikel „Een vrouwenhuysgen” door D.W. Gravendeel in het tijdschrift van de Historische Vereniging, Jaargang 7, Nr. 1 (1987).

²²) De route van deze hoofdverbinding wordt niet nader omschreven. Met Vleuten en Harmelen kunnen zowel de dorpen als de gerechten van die namen zijn bedoeld. De gerechten in het gewest Utrecht (in Holland sprak men van ambachten) waren de toenmalige kleinste bestuurs- en gerechtseenheden, in zekere zin te vergelijken met onze tegenwoordige gemeenten. Het is naar mijn mening vrijwel zeker, dat de hoofdweg tussen Utrecht en Leiden niet door het dorp Vleuten liep, maar door De Meern dat tot het gerecht Vleuten behoorde.

In het archief van het voormalige waterschap Heycop, genaamd de Lange Vliet, dat wordt bewaard in het Rijksarchief te Utrecht, bevindt zich een gedeeltelijke copie van een kaart van de stad Utrecht en de Stadsvrijheid van Utrecht uit omstreeks 1629. Volgens deze kaart, die uit een topografisch oogpunt niet nauwkeurig is, begon de „weg naar Woerden” iets buiten de Catharijnepoort van Utrecht. Van daaraf volgde deze weg, voor zover hij op de kaart is getekend, een tracé in westelijke richting ten zuiden van de Hoogeweide. Het ligt voor de hand aan te nemen dat de heerweg van Utrecht naar Leiden tot aan De Meern samenviel met de Goudseweg en dus via de Herenweg en de Groenedijk naar De Meern liep. Vanaf de Meernbrug ging deze hoofdweg langs de zuidzijde van de tegenwoordige Leidse Rijn naar Harmelen. Zo was althans de toestand in 1624 volgens een kaartje in het kaartboek van het kapittel van Oud Munster (Rijksarchief te Utrecht, Topografische Atlas, Inv. nr. 933). Daarop wordt deze weg ten westen van De Meern „den Rijndijk van Utrecht nae Harmelen” genoemd.

Met bovenstaande routebeschrijving ben ik om praktische redenen iets vooruit gelopen op hetgeen in de tekst over de Goudseweg te berde zal worden gebracht.

de hoogheemraden aan de schouw van heerwegen deel.

Die „ridderschouwen”, ook wel „eggenschouwen” of „maarschalkschouwen” genoemd, hadden in de regel tweemaal 's jaars plaats, namelijk in het voorjaar en in het najaar. Daarbij was steeds een ambtenaar van de provincie aanwezig, kameraar geheten. Deze maakte de processen-verbaal op en droeg er zorg voor dat de ter plaatse genomen besluiten werden uitgevoerd en de eventueel opgelegde boetes werden geïnd.

De niet tot de heerwegen gerekende openbare wegen zoals buurtwegen en meentwegen, vielen onder het toezicht van het desbetreffende gerecht; daar waren schout en heemraden de verantwoordelijke instanties. Ik moet hierbij wel vermelden, dat na de aanleg van de zogenaamde grote zandpaden in de zeventiende eeuw deze een derde categorie van openbare wegen gingen vormen. Daarvan werden de belangrijkste, d.w.z. die voor de communicatie de meeste betekenis hadden, eveneens geschouwd door de maarschalken (ridderschouw).

De ridderschouwen bleven tot 1810 gehandhaafd, maar de algemene aanduiding „heerwegen” is, voor zover ik kon nagaan, na de omwenteling van 1795 vervangen door „kleiwegen”.

Het is duidelijk, dat de heerwegen niet veel te maken hebben gehad met „heir” of „heer” in de betekenis van leger, zoals vaak ten onrechte wordt gedacht, al zullen zij in oorlogstijd natuurlijk niet alleen voor burgerlijke, maar ook voor militaire doeleinden zijn gebruikt. Ik kom daar straks op terug.

Nu moet men zich niet te veel voorstellen van de afmetingen van deze heerwegen en van de staat waarin deze verkeerden, tenminste in de lage delen van ons land. In het westelijke veengebied onderscheidden zij zich meestal niet van andere polderwegen met een beperkte lokale betekenis. Deze laatste waren de zogenaamde buurtwegen met boerderijen (de bases van de middeleeuwse ontginningsblokken) en de dwars daarop staande uitwegen, meenten of meentwegen (in de regel tevens zijkadens van de ontginningsblokken vormende) zonder bebouwing²⁴). Het enige verschil met de heerwegen was, dat bij de laatstgenoemde door of namens het centrale gezag (de provincie) toezicht op het onderhoud werd gehouden. Dit betrof zowel de weg als de wegsloten (met het oog op de afwatering van het weglichaam) en vooral de wegbeplantingen die niet mochten overhangen of te hoog mochten opschieten. De heerwegen waren immers van belang voor het interlokale verkeer — hoe gering van omvang dat dan ook was — ten behoeve van „de dienst van den lande en den reisenden man”.

Van de gebrekkige bruikbaarheid van de heerwegen en

van de problemen die rezen bij het passeren van tegenliggers krijgt men een goede indruk aan de hand van een besluit van Gedeputeerde Staten van Utrecht van 1662. Daarin gelasten dezen de geërfden van Kortrijk en Otterspoorbroek de sloot tussen de Kortrijksedijk en de erlangen liggende achterkade van Otterspoorbroek te dempen zodat twee wagens elkaar konden passeren zonder om te vallen. Blijkens de overwegingen van dit besluit maakte de Kortrijksedijk deel uit van de hoofdverbinding tussen Naarden, Muiden en Weesp in het noordoosten en Woerden, Gouda en Leiden in het zuidwesten²⁵). Men maakte daarvoor dus gebruik van gewone polderwegen, zoals trouwens nog tot voor kort met veel interlokale wegen in het Westutrechtse veengebied het geval is geweest.

Evenals de buurtwegen waren de heerwegen in het algemeen niet alleen smal, maar ook slecht berijdbaar. Het waren kleiwegen zonder enige verharding. In de natte jaargetijden waren zij modderig en hadden dan diepe karresporen. Deze wielsporen en andere kuilen in de weg moesten door de onderhoudsplichtigen — meestal waren dat de eigenaren of de gebruikers van de aangrenzende landerijen — in het voor- en najaar worden opgevuld met grond of met bagger uit de wegsloten of uit de langs de weg lopende weteringen voordat de schouwen plaats vonden²⁶). Dit gold niet alleen voor de heerwegen. Ondanks uitgevaardigde verbodsbepalingen haalde men om begrijpelijke redenen de benodigde specie bij voorkeur niet van de landzijde, maar van de wegzijde uit de sloten of weteringen²⁷). Het gevolg daarvan was dat de wegen in het veengebied steeds smaller en de weteringen steeds breder werden²⁸). Dit is in de polders vaak nog te zien, hoewel daar de meeste wegen gedurende de laatste dertig jaren grondig zijn verbeterd.

Intussen ondervonden de voetgangers, ruiters en voerlieden en niet te vergeten de paarden veel ongemakken van de slechte staat waarin deze wegen verkeerden. Pas in de tweede helft van de zeventiende eeuw begon men verschillende plattelandswegen in het veengebied te bezanden en veel later te voorzien van een semi-verharding van puin, bedekt met grind²⁹). Soms legde men in het midden van de grindwegen een zogenaamd paardestraatje van klinkers aan. In en dichtbij de steden waren hier en daar al eerder „steenwegen” aangelegd, die geplaveid waren met veldkeien of met klinkers. Daarvan is de middeleeuwse steenweg tussen Utrecht en De Bilt een bekend voorbeeld; deze Nieuwe Steenweg, kort na 1500 Steenstraat en in de negentiende eeuw Biltseweg genoemd, werd al omstreeks 1290 aangelegd³⁰). De verharding bestond oorspronkelijk uit veldkeien die in 1824 werden vervangen door klinkers.

De karren en wagens hadden grote wielen om een groter

23) Het platteland van Utrecht was verdeeld in vier maarschalkambten of kwartieren: het Nederkwartier, het Land van Montfoort, Eemland en het Overkwartier. „Over” betekende „boven” en „neder” was hetzelfde als „beneden”, d.w.z. rekening houdende met de stroomrichting van de Kromme Rijn en de Oude Rijn.

24) Sommigen maken onderscheid tussen buurtwegen en buurwegen. De eerstgenoemde hebben dan een meer regionaal karakter dan de laatstgenoemde die uitsluitend van belang zijn voor de aanliggende bedrijven en gronden. In de provincie Utrecht spreekt men wat dit betreft alleen van buurtwegen.

25) Hoe deze route precies heeft gelopen is mij niet bekend. Een mogelijkheid is dat men van het noorden langs de Vecht komende bij Breukelen westwaarts afloeg en over de Nieuwedijk langs de Grote Heycop tot de Kortrijksedijk reed en dan zuidwaarts ging tot aan de Meentweg (vroeger Kortrijkse Meent geheten) tussen deze dijk (= weg) en de Portengensedijk. Een andere mogelijkheid is, dat men tussen Breukelen en Maarssen afloeg en over de gedeeltelijk nog bestaande Woordenseweg westwaarts reed. In het tweede geval is echter de bepaling van Gedeputeerde Staten van 1662 niet duidelijk.

26) Een dertigtal jaren geleden sprak ik een bejaarde landarbeider in Portengen-Noord, wiens vader nog in opdracht van het polderbestuur de wielsporen in de Boschdijk regelmatig opvulde met slootbagger.

27) Een voorbeeld daarvan is de ordonnantie van 1612 van Gedeputeerde Staten van Utrecht aangaande de Rijndijk langs de Vaartse Rijn. De onderhoudsplichtigen haalden de benodigde specie niet uit hun land om dit te „verschoonen” (sparen), maar uit het weglichaam. Dit werd verboden.

28) Dat op veel plaatsen alleen de wetering tussen de weg en de boerderijen geleidelijk breder is geworden en niet de wegsloot aan de andere zijde van de weg, is m.i. het gevolg geweest van het feit, dat de onderhoudsplichtigen aan de weteringzijde woonden. Dit laatste was weer een uitvloeisel van de middeleeuwse ontginningsmethode (copen).

29) Zo werd de Meerndijk, oudtijds een kleiweg en later een zandweg, pas ná 1823 tot een grindweg gemaakt.



De Steenstraat (nu Utrechtseweg/Biltsestraatweg) tussen De Bilt en Utrecht in het midden van de achttiende eeuw. Tekening door Dirk van den Burg. Links de Biltsegrift, rechts daarvan een van de twee onverharde „zomerwegen” die aan weerskanten van de Steenstraat hebben gelopen en alleen in droge perioden goed berijdbaar waren. De smalle Steenstraat ligt tussen de wegbeplanting rechts op de afbeelding. Zij was als een van de eerste verharde plattelandswegen in ons land in 1290 aangelegd. De verharding bestond oorspronkelijk uit veldkeien die in 1821 werden vervangen door klinkers. Teneinde de kostbare verharding zoveel mogelijk te sparen werd in 1433 verboden de Steenstraat te berijden met voertuigen die met ijzer beslagen wielen bezaten. Deze moesten over de zomerwegen worden gevoerd. Het spreekt vanzelf dat die laatste daarom goed onderhouden dienden te worden „tot meerder gerief van alle kooplieden, ende anderen, die de stad Utrecht met hare Personen ende goederen begeren te bezoeken, passeren ende frequenteren”, zoals een ordonnantie van de Staten 's Lands van Utrecht in 1686 bepaalt. Zie daarvoor het „Placaat-boec”, Tweede deel, blz. 117 e.v., dat in 1686 is uitgegeven door de Staten van Utrecht. De zomerweg op de tekening geeft enigszins een indruk van de staat waarin de plattelandswegen vroeger in het algemeen verkeerden, althans gedurende de zomermaanden. De afbeelding is gemaakt naar een illustratie van het Staatsbosbeheer te Utrecht.

steunvlak te hebben en minder snel tot de as in de modder te zakken. Bovendien waren de afstanden tussen de wielen klein. Ongelukken, niet alleen door wielbreuken maar vooral ook door omvallen van de wagens waren aanleiding voor de Staten van Holland om in 1520 en nogmaals (omdat er slecht de hand aan werd gehouden) in 1588 voorschriften te geven over de hoogte van de wielen en de breedte van de wagensporen. De spoorbreedte werd bepaald op 4 Rijnlandse roedevoeten en 1 duim, gemeten tussen de velgen „nevens de aarde” (dus op maaiveldshoogte). Deze maat kwam overeen met ca. 128 cm. Zij werd in de vorm van een ijzeren staaf aangegeven en aan de stadhuizen van de grote steden opgehangen. Voorts werd bepaald dat de wegen door de onderhoudsplichtigen zouden worden geëgaliseerd (geëffend). Overtredingen van deze ordonnantie werden streng gestraft³¹⁾.

De Staten van Utrecht volgden dit voorbeeld in 1595. De spoorbreedte werd hier gelijk aan het Hollandse spoor vast-

gesteld en wel op 5 Utrechtse roedevoeten van 10 duimen elke voet, min derdehalve (= anderhalve) duim, „benedens de aarde tusschen de velligen” gemeten. Dit was ca. 128 cm³²⁾. De achterwielen mochten niet hoger zijn dan 5 voet, 6 duim Utrechtse maat (ca. 150 cm), de voorwielen naar evenredigheid.

In 1643 werd de Utrechtse spoorbreedte bepaald op 4 voet, 7 duim (ca. 127 cm) binnenwerks, maar in de praktijk kwam daar niet veel van terecht: men paste overal een breedte van ca. 121 cm toe. Deze neiging om de wagens en hun sporen te versmallen hing samen met het feit, dat de wegen steeds smaller werden door het afgraven van specie van het weglichaam ten behoeve van het wegonderhoud (zie boven). De spoorbreedte van 121 cm werd tenslotte door zowel de Staten van Utrecht als die van Holland gelegaliseerd. De rademakers, die zich altijd verzet hadden tegen een grotere maat, kregen uiteindelijk hun zin!

Door de toeneming van het verkeer op de heerwegen (o.a. door de wagenveren), maar vooral ook om militaire redenen (artillerie en legertrain) werd het Hollands-Utrechtse spoor van 121 cm in 1671 in de drie noordelijke provincies ingevoerd³³⁾. Dit gebeurde onder oorlogsdreiging, maar deze voorzorgsmaatregel kwam te laat: in 1672 verklaarden Frankrijk, Engeland, alsmede de bisschoppen van Munster en Keulen de oorlog aan de Republiek der Verenigde Nederlanden. Daargelaten of het voor de verdediging tegen zo'n overmacht enig verschil had uitgemaakt, ontbrak de tijd om de wagens aan te passen en de wegen te egaliseren. Pas in 1764 waren de wagensporen in alle provincies van de Republiek gelijk gemaakt aan het Hollands-Utrechtse spoor³⁴⁾.

Door deze geleidelijke uitbreiding van de uniformering van de spoorbreedte konden de voerlieden beter dan voorheen „het spoor houden”, dat wil zeggen in de ingerechten wagensporen blijven rijden³⁵⁾. Er bestaat hierover een veelzeggend gedichtje op een Groningse gevelsteen uit 1762, dat als volgt luidt:

„De (= die) wel de weg bespoort
en rit (= rijdt) des Heerenwegen
de rit bliemoedig voort
Godt laat hem nooit verleegeⁿ”³⁶⁾.

Wij zullen nu terugkeren naar de Groenedijk. Of deze zelf óók als een heerweg werd aangemerkt staat niet geheel vast. De moeilijkheid is dat er geen volledige lijst van de oude heerwegen van vóór 1795 bestaat. Wel wordt in een plakkaat van de stadhouder van Utrecht van 1531, dat voorschriften bevat over de beplantingen langs heerwegen, onder andere de in noot 22 vermelde heerweg van Utrecht naar Leiden door Vleuten, Harmelen en Woerden, genoemd, maar hoe die precies heeft gelopen is mij niet bekend. Zoals gezegd kunnen met Vleuten en Harmelen zowel de gerechten als de dorpen zijn bedoeld. Mogelijk maakte de Groenedijk daar deel van uit.

30) Oorkondenboek van het Sticht Utrecht tot 1301. Deze harde weg overbrugde de strook veengrond tussen de stad Utrecht en de hoge zandgronden bij De Bilt. Hij was van groot belang voor de handel (o.a. jaarmarkten) in de stad.

31) Zie: J. Heringa, „Het Hollandse Spoor”; Meded. Kon Akad. v. Wetenschappen, Afd. Letterkunde, N.R., Deel 27, No. 1 (1964).

32) De Stichtse of Utrechtse voet was aanmerkelijk korter dan de in Holland gebruikelijke Rijnlandse voet. Bij de invoering van het metrieke stelsel in ons land in 1820 bedroegen deze respectievelijk rond 26,8 cm en 31,4 cm. De in de tekst genoemde herleide maten wijken hier iets van af. De spoorbreedte in Utrecht moest echter overeenkomen met die in Holland, want dat was het doel van deze ordonnantie.

33) Om er zeker van te zijn dat de in Groningen gebruikte maat nauwkeurig overeenstemde met die van Holland en Utrecht, werd door een speciaal daarvoor naar Den Haag gezonden bode een pekdraad ter lengte van de daar bij de rademakers gangbare spoorbreedte mee teruggenomen. De Groningse maat bleek te kloppen!

34) In Brabant, dat tot de Generaliteitslanden behoorde, gold het veel bredere Brabantse of Duitse spoor. De tegenwoordige provincie Limburg maakte toen nog geen deel uit van ons land.

De oude Goudseweg begon in de voorstad buiten de Catharijnepoort van Utrecht en wel bij de Goudsebrug of Schinkelbrug over de Vleutensevaart³⁷). Mogelijk wordt deze brug bedoeld in de Schutmeestersrekeningen van de stad Utrecht van 1462/1463. In die jaren werd de „brug buten Sinte Katrijnepoort daer men ter Goude rijdt” op kosten van de stad hersteld.

Vanaf deze Goudse- of Schinkelbrug leidde de Schinkeldijk naar de Herenweg die echter in de wandeling ook Schinkeldijk schijnt te zijn genoemd. Schinkeldijk betekent verbindingsdijk of tussendijk (vaak een dwarsdijk), waarbij „dijk” in o.a. de provincie Utrecht niet alleen de betekenis heeft van waterkering langs een rivier, maar ook van „weg”.

De Herenweg liep in zuidwestelijke richting, ongeveer ter plaatse van de latere Leidseweg, maakte iets vóór de tegenwoordige Rijksmunt een flauwe bocht naar het westen en ging dan daar waar nu de Everard Meysterlaan loopt naar de Hogeweidsdijk (nu Hogeweide). Hij kwam uit op de plaats waar het ten westen van de A2 overgebleven stukje Everard Meysterlaan (nu ook Hogeweide geheten) eindigt. Hier bevond zich in vroegere tijden een Mariakapelletje³⁸).

Toen de Leidsevaart in 1664/1665 tussen het Leidseveer en Oog in Al werd gegraven moest het oostelijke deel van de Herenweg vervallen; daarvoor in de plaats kwam de tegenwoordige Groeneweg naar de Vleutenseweg. De Herenweg (nu Everard Meysterlaan) heette in die tijd ook Groeneweg of Groenedijk, een veel voorkomende naam (ook de Hamweg heeft ooit zo geheten). Een andere naam was Achterweg, misschien om dezelfde redenen die ik heb vermeld bij de Meernse Groenedijk hierboven. In de tweede helft van de achttiende eeuw³⁹) noemde men de tegenwoordige Everard Meysterlaan de Oude Wagenweg; de Leidseweg heette toen Zandweg of Rijweg. Oudere mensen herinneren zich de Everard Meysterlaan nog als de tamelijk brede maar slecht begaanbare „modderweg”, mogelijk het gevolg van oefeningen met door paarden getrokken artillerie-onderdelen van ons leger vóór de oorlog.

U ziet het: men was in oude tijden niet zuinig met het geven van namen. Dit gold overigens niet alleen voor de wegen: ook voor belangrijke wateren (en dan in het bijzonder vaarwegen) werden vaak gelijktijdig verschillende namen gebruikt; denkt U maar aan de Heycop of de Lange Vliet.

De Hogeweidsdijk heeft een merkwaardig tracé. Het zuidelijke deel is recht, het noordelijke (dat naar de hofstede De Cauhorn leidt) is bochtig. In het verlengde van het zuidelijke rechte stuk lag nog niet zo lang geleden een in noordelijke richting gaande laan of kade, die oudtijds bij de hofstede Leeuwensteyn aan de Vleutensewetering eindigde



Gevelsteen anno 1762 in de percelen Pluimerstraat 35 (winkel) en 35a (bovenhuis), hoek Loppersumergang te Groningen. De moderne gevel is opgetrokken uit gele bakstenen. De gevelsteen geeft het beroep van de toenmalige eigenaar weer, te weten voerman. De tekst maant tot het houden van het wagenspoor om ongelukken te voorkomen. De eerste regel is met witte verf overgeschilderd en misschien gedeeltelijk weggehakt. Aan de hand van de nog te onderscheiden overblijfselen van de letters en van een notariële akte uit 1779 is de naam Sikke Joestens te reconstrueren; in de akte wordt deze naam gespeld: Sicce Joosten. Deze verkocht, mede namens zijn huisvrouw, in 1779 aan Mekke Jurjens en diens echtgenote „een behuizinge met stallen en verdere annexen”, alsmede „een voerwerk, bestaande in een groote en een kleine Berlijn- of rijwagen, een straat- of koornwagen, twee sleden en drie paarden”. Mogelijk heeft Mekke Jurjens de naam van de vorige eigenaar uit de gevelsteen verwijderd. Naar mij bij een recent bezoek aan Groningen is gebleken zijn de letters thans weer met zwarte verf zichtbaar gemaakt.

In de akte wordt o.a. gesproken van de Loppersumergang of Sledemmersgang. Deze smalle straat leidde naar de kade van het voor de scheepvaart (t.b.v. zowel personen- als goederenvervoer) belangrijke Damsterdiep, dat nu op deze plaats gedempt is. Daar stond op de hoek van de Loppersumergang ook het Lopster Veerhuis, waarvan het 16de/17de eeuwse gebouw nog bestaat. De plaats van het onderhavige vervoerbedrijf was dus goed gekozen!

Foto Gemeentearchief Groningen.

(bij de huidige sluis in de wetering aan het Amsterdam-Rijnkanaal). Gezien het topografische kaartje (met de ruilverkavelingsgrens) en ook het hier afgebeelde fragment van de „Nieuwe Caerte van de Provincie van Utrecht” van Bernard de Roy moet deze rechte laan of kade al hebben bestaan vóórdat de Herenweg werd aangelegd. Hoe dit ook zij, de Goudseweg volgde het meest zuidelijke rechte deel van de Hogeweidsdijk tot aan de zogenaamde Driesprong bij de Groenedijk.

35) In Drenthe was evenwel in de achttiende eeuw bepaald dat de postwagen (diligence) tussen Groningen en Zwolle „spoor hield” en voor niemand behoefde uit te wijken.

36) Deze steen bevindt zich in de gevel van het dubbele perceel Pluimerstraat 35/35A (hoek Pluimerstraat-Nieuweweg) in de stad Groningen. Hij wordt o.a. vermeld door J. van Lennep en J. ter Gouw in hun „De uithangteekens in verband met geschiedenis en Volksleven” (1868).

De heer R.K. Aeneae Venema te Haren was zo vriendelijk voor mij een aantal akten van overdracht uit de jaren 1747, 1779, 1784, 1825 en 1845 in het Gemeentearchief Groningen op te sporen. Volgens deze stukken bevonden zich in 1747 op deze plaats een „behuizing, boegien” (ik denk dat daarmee een schuurtje werd bedoeld) „en hofje”, terwijl er in een akte van 1779 wordt gesproken van een „behuizinge en stalle, boegje en hofje” alsmede „voerwerk, bestaande uit een groote en een kleine Berlijn- of Rijwagen, een straat- of Koornwagen, twee sleden en drie paarden”. In 1784, 1816 en 1825 is de situatie niet veranderd. De respectieve eigenaren zijn dan alle „voerman” van beroep. In 1845 worden de „behuizing en stal” verkocht zonder „voerwerk”. De stal zal tussen 1747 en 1779 zijn gebouwd, mogelijk kort vóór of in 1762 toen de steen in de gevel werd geplaatst. De voorstelling daarvan geeft duidelijk het beroep van de eigenaar aan: voerman.

37) Op deze plaats heeft nog tot het einde van de vorige eeuw een brug over de Vleutensewetering gelegen, n.l. bij de toenmalige Mollandssesteeg. Zie: G.G. Calkoen, „Wateren binnen het Sticht van Utrecht en daarmee in verband en en gemeenschap zijnde”; niet gepubliceerd handschrift uit 1898-1900, Bibliotheek Gemeentelijk Archief van Utrecht. Er was overigens nog een andere Goudsebrug, n.l. daar waar de Goudseweg of Herenweg de nu nog bestaande Ouderijnn tussen Jaffa en Oog in Al kruiste. Deze brug, ook wel Hoogbrug genoemd, verviel in 1667 na het graven van de Leidsevaart en het aanleggen van de Nieuwedijk naar Jaffa (de tegenwoordige Groeneweg).

38) Zie D.W. Gravendeel, „Een vrouwenhuysgen”, aangehaald in noot 21.

39) Dit blijkt uit de „Lyst der Verkochte Huizen, Lustplaatsen, Wey-, Hooy-, Teellanden, (etc)” uit 1794. Zie: Dianne Hamer, Wim Meulenkamp en Bert Maes: „Oog in Al”. In: Parken in Utrecht (Historische Reeks Utrecht, Deel II; 1988).



Gedeelte van de „Nieuwe Caerte van de Provincie van Utrecht”, door Bernard de Roy in opdracht van de Staten van Utrecht oorspronkelijk in 1696 vervaardigd. Het hier afgebeelde fragment is een copie van een in het archief van de provincie Utrecht berustend exemplaar van een latere uitgave. Deze is uitgebreider dan de eerste druk van 1696, maar voor wat de bladen van Gooi- en Eemland betreft weer minder gedetailleerd dan een uitgave van 1743. Het hier afgebeelde fragment zal daarom de toestand tussen 1696 en 1743 moeten weergeven, althans in theorie. Zie overigens mijn toelichting op blz. 17 in „Van Oude Rijn tot Leidse Rijn”. Op het hier afgebeelde fragment is het noorden aan de bovenzijde. De Groenedijk heet daarop Achterdijk, de Driesprong is duidelijk als herkenningspunt aangegeven (ten noordwesten van het Huis te Voorn). Het door de „Oude Rijn na (= naar) Leyden” of wel de Leidse Rijn afgesneden stuk van de „Heere Wegh” ten oosten van het buiten Oog in Al is gestippeld aangegeven, hoewel dat reeds in 1665 buiten gebruik was gesteld. Het westelijke gedeelte komt uit op de niet met name genoemde „laan” tussen de Driesprong en het huis Leeuwestein aan de Vleutensewetering; het zuidelijke deel daarvan heet nu Hogeweide (eertijds Hogeweidsedijk). De Alendorperweg ontbreekt geheel op de kaart en was toen blijkbaar van zeer ondergeschikte betekenis. Wel zijn de toenmalige Krochtdijk en de Lauweg, die nu samen de Europaweg vormen, getekend en voor een heel klein stukje aan de linkerzijde van de afbeelding te zien (ten westen van De Meeren, nu De Meern).

Opgemerkt zij, dat de wegen zijn aangegeven met dubbele getrokken of gestippelde lijntjes die helaas niet alle duidelijk zichtbaar zijn op bovenstaande afbeelding. De dikkere lijnen stellen watergangen voor.



Gezicht op het westelijke deel van de Herenweg (nu gedeeltelijk Everard Meysterlaan) omstreeks 1930. Bij de aanleg van het Amsterdam - Rijnkanaal omstreeks 1939 werd de Herenweg iets voorbij de dubbele bocht afgesneden van het westelijke deel. De weg werd terecht „modderdijk” genoemd! Naar een foto in het artikel van M.N. Acket, „Een merkwaardige kaart van Utrecht en omgeving” in het Jaarboekje van „Oud-Utrecht”, 1931, tegenover blz. 50.

De Driesprong was een bekend punt in de streek, hij wordt op vrijwel alle oudere kaarten aangegeven. Hier kwamen de Hogeweidsedijk, de Voornsesteeg en de Groenedijk samen. De Voornsesteeg of Voornseweg liep vanaf de Driesprong in zuidoostelijke richting langs het Huis te Voorn, maar is als openbare weg verdwenen. De thans naar de Zandweg voerende Burgemeester Verderlaan bestond in die tijd nog niet.

Ik acht het heel goed mogelijk dat de Voornsesteeg vroeger deel uitmaakte van een hoofdweg vanuit de stad Utrecht naar het westen. Vanaf de voorstad Buiten Tolsteeg(poort) heeft namelijk oudtijds een weg met de naam Lijnpad, Kerreweg of Karweg door het gerecht van het Lijnpad in de richting van de zogenaamde Oude Hofstede (ongeveer ter plaatse van het latere huis Welgelegen bij Den Hommel) gelopen. Het westelijke deel droeg de naam Groeneweg. Het Lijnpad is omstreeks 1560 gedeeltelijk door Jacob van Deventer op een kaart van de stad Utrecht getekend (zie de afbeelding). Bij de Oude Hofstede — en wel ten zuiden daarvan — kwam de weg (Lijnpad/Groeneweg) uit op de Galecopperdijk (nu Pijperlaan/Bizetlaan), die toen nog achterlangs de herberg Den Hommel liep.

De route ging vanaf de Galecopperdijk langs de noordzijde van de polder (het gerecht) Papendorp en via een kort stuk van de Oudenrijnsedijk naar de Wielerbrug, waar aan de andere zijde van de Oude Rijn de Voornsesteeg naar de Driesprong leidde. Daar verenigde deze hoofdweg zich met de Goudseweg welke vanuit de voorstad Buiten Catharijne (poort) westwaarts ging. Bij de Driesprong kwamen dus drie belangrijke wegen bij elkaar, vandaar de naam die zolang heeft stand gehouden.

Op deze plaats zal de oude tak van de Oude Rijn zijn gekruist door middel van een dam die moest verhinderen, dat het hoger staande stadswater van Utrecht zou wegstromen. Hij was dus een evenknie van de Stadsdam in de later zo genoemde Leidse Rijn, welke naar ik aanneem tussen 1412 en 1420 is gelegd met hetzelfde doel.

Bij de Driesprong boog de Goudseweg naar het westen af en volgde dan de Groenedijk tot aan de Hogewoerd. Via de weg die nu gedeeltelijk Castellumlaan en gedeeltelijk Woerdlaan heet bereikte men de tegenwoordige Zandweg langs de Oude Rijn, de Heycop of Lange Vliet (nu Leidse Rijn). Deze werd een klein stukje in westelijke richting gevolgd tot aan de Meernbrug. De daarop aansluitende Meerndijk vormde het begin van de hoofdweg naar Montfoort, Oudewater, Haastrecht en Gouda.



Westelijke gedeelte van een plattegrond van de stad Utrecht, in opdracht van Philips II door Jacob van Deventer in het midden van de zestiende eeuw vervaardigd. Niet alleen de stad, maar ook de toegangswegen zijn op deze kaart duidelijk weergegeven. Het noorden is boven.

Aan de noordwestelijke zijde van de stad ligt de voorstad Buiten Catharijne (poort), waarheen de Vleutensewetering met daarlangs de Vleutensedijk (dijk = weg) langs de noordzijde van het grijs getinte gebied leidt. De vroegere Herenweg loopt ten zuiden daarvan. Tussen deze twee wegen is een verbindingsweg getekend, de Schenkeldijk. Het beoosten de Schenkeldijk gelegen gedeelte van de Herenweg behoorde, voorzover ik heb kunnen nagaan, niet tot de zogenaamde Goudseweg. Deze hoofdweg via de Herenweg — Groenedijk — Schenkeldijk (Woerdlaan) begon bij de Goudsebrug over de Vleutensewetering in Buiten Catharijne en sloot daar aan op de Vleutenseweg.

Rechts onder is de voorstad Buiten Tolsteeg(poort) te zien. Daar begint de Vaartse Rijn, die in zuidelijke richting loopt. Het Lijnpad gaat vanuit Buiten Tolsteeg met een slingerend tracé naar het westen. Tussen het Lijnpad en de Herenweg ligt een verbindingsweg ongeveer ter hoogte van de (niet getekende!) hofstede Lubbenes. Mogelijk is dit het voormalige Geldersepad in: P.A. Hendrickx, „De beneden - delta van Rijn en Maas”; Hollandse Studiën nr. 19 (1987).

Naar een afbeelding van een facsimile-uitgave uit 1916-1923.

40) Deze weg (men sprak zoals gewoonlijk van „dijk”) was een kleiweg waarop in het begin van de zeventiende eeuw een vrijliggend zandvoetpad was aangelegd; dit werd in 1664 veranderd tot jaagpad en in de tweede helft van de achttiende eeuw opengesteld als zandweg voor rijverkeer. Dit laatste blijkt uit een ordonnantie van 1777 (C.W. Morees en P.J. Vermeulen, Vervolg Groot Plakkaatboek; 1860). Tot kort na 1827 liep de grote weg van Utrecht naar Leiden tussen de Stadsdam en de Meernbrug nog over deze Zandweg; in dat jaar legde het Rijk de tegenwoordige straatweg ten zuiden van de Leidse Rijn aan.

Groeten uit de Meern.



De Meernbrug over de Leidse Rijn in De Meern, ongeveer zeventig jaar geleden. Gezien vanuit het noordwesten. Aan de overzijde van het water de straatweg naar Utrecht met populieren in de berm langs de waterkant. Tegenover de brug het begin van de Meerndijk naar Montfoort, Oudewater en Gouda. Op de hoek daarvan een handwijzer van de ANWB (met smalle borden). Op de andere hoek het hoge pand met uithangbord van de herberg Het Wapen van Gouda, later naar de toenmalige eigenaar Café Huygen genoemd. Linksonder een klein stukje van de Zandweg. In de zuidelijke berm daarvan mocht geen beplanting van struiken of bomen staan omdat daar het jaagpad liep. Op de plaats van de Meernbrug moet reeds in 1385 (aanleg van de Heycop) een brug over de toen Oude Rijn genoemde Leidse Rijn hebben gelegen of zijn gebouwd. Reproductie van een prentbriefkaart, in bezit van de heer C.A. Siegert te Harmelen.

begin van de Goudseweg bij de Utrechtse voorstad buiten de Catharijnepoort. Maar ook de Groenedijk en — zoals ik reeds vermeldde — de Herenweg schijnen zo te zijn genoemd; Schinkeldijk of Schenkeldijk was blijkbaar een algemeen (eigenlijk onjuist) gebruikte naam voor de Goudseweg. Deze hoofdverbinding heeft waarschijnlijk haar betekenis verloren toen de Leidsevaart was gegraven en men na enige tijd daarna de Zandweg ernaast mocht gaan berijden⁴⁰). In overeenstemming hiermee wordt de Groenedijk in de eerste Legger der wegen van de voormalige gemeente Vleuten in 1854 nog „Groene Dijk of Oude Leidsche Weg” genoemd.

Voordat wij afscheid nemen van de Groenedijk/Goudseweg wil ik graag nog even de aandacht vestigen op een kaartje uit 1624 van enige percelen land bij De Meern van het Kapittel Oud-Munster. Het bevindt zich in het Rijksarchief te Utrecht⁴¹). Daarop staat aan de oostzijde van het toendertijd Schenkeldijk geheten weggedeelte tussen de Groenedijk en de Zandweg (dus de tegenwoordige Castelumlaan/Woerdlaan) op het hoogste punt in deze omgeving een monumentje getekend met het bijschrift: „De Mern Cruys” (Kruis van De Meern). Het is een (stenen?) kruis op een stenen voetstuk, zoals men altijd heeft gebruikt om een ongeluk met dodelijke afloop of om in de oorlog gevallen personen te gedenken.

Het nog in die tijd bestaande kruis is ongetwijfeld bedoeld geweest als een herinnering aan de bloedige veldslag die in 1301 plaats vond op de Hogewoerd. Zoals bekend sneuvelde daarbij de Utrechtse bisschop Willem Berthout van Mechelen in een ongelijke strijd tegen de Hollanders, de stad Utrecht en een groep opstandige Stichtse edelen. Wij mogen wel aannemen dat de Groenedijk bij deze tragische gebeurtenis een cruciale rol heeft gespeeld.

Het voorgaande overziende kan men wel stellen dat deze weg — nu een betrekkelijk rustige plattelandsweg — een achtenswaardig verleden heeft.

Slot volgt

⁴¹) Kaartboek kapittel van Oud-Munster, Rijksarchief Utrecht, Topografische Atlas Inv. nr. OM 933. Van dit kaartje is in dit artikel geen afbeelding opgenomen. Zie ook J. de Bruin, Veldslag op de Woerd in de aflevering van juni 1982 van dit tijdschrift.