

Oude en nieuwe wegen in de ruilverkaveling Vleuten

door

Ir J.A. Storm van Leeuwen

deel III en slot

Dit is het derde, tevens laatste deel van de bijdrage over wegen in de ruilverkaveling Vleuten, uitgevoerd in de jaren 1953 - 1963.

In het eerste deel (zie jaargang 8, nr. 2 (juni 1988) van dit tijdschrift) kwamen na een korte algemene inleiding de volgende drie onderwerpen aan de orde:

- 1) De begrenzing en de doelstellingen van de ruilverkaveling, waarbij een topografische kaart was gevoegd.
- 2) De veranderingen van het wegensysteem tijdens de ruilverkaveling; de hierbij behorende kaartjes met een schetsmatige aanduiding van het wegennet in het gebied vóór en ná de ruilverkaveling en met de namen van de wegen werd duidelijkheidshalve op een grotere schaal nogmaals afgedrukt in het tweede deel van deze bijdrage.
- 3) De aanleg van nieuwe wegen ten behoeve van de opheffing van schadelijke en gevaarlijke doorsnijdingen door de spoorwegen van landbouwbedrijven en toegangspaden naar bedrijven en woonhuizen.

In het tweede deel (zie dezelfde jaargang, nr. 3 (september 1988)) is in paragraaf 4 een begin gemaakt met de beschrijving van de verbetering van oude wegen in het gebied, met als voorbeelden de Groenedijk en de Alendorperweg. Eerstgenoemde weg is volledig in het tweede deel besproken; daarbij werd uitvoerig ingegaan op de functies van deze en andere wegen in vroegere eeuwen.

Thans volgt in dit slotartikel een bespreking van de Alendorperweg, het tweede voorbeeld van in ruilverkavelingsverband verbeterde oude wegen.

* In deel II van deze bijdrage in het september-nummer van dit tijdschrift (jaargang 8, nummer 3) gelieve men de volgende correcties aan te brengen.

Op bladzijde 658, rechterkolom, leze men voor de drie laatste regels van het onderschrift bij het kaartje: *het voormalige Geldersepad*.

Naar een afbeelding van een facsimile-uitgave uit 1916 - 1923. In: P.A. Hendrickx, „De beneden-delta van Rijn en Maas“; Hollandse Studiën nr. 19 (1987).

Op bladzijde 659, linkerkolom, is het begin van de gewone tekst weggevalen, te weten:

Het weggedeelte tussen de Hogewoerd en de Zandweg, vóór de ruilverkaveling Woerdlaan geheten, droeg in de tijd waarover wij spreken de naam Schenkeldijk, evenals het

b. De Alendorperweg

Ten tijde van de ruilverkaveling was de Alendorperweg niet in de eerste plaats bestemd voor het doorgaande verkeer. In hoeverre dit oudtijds wel het geval is geweest moet ik bij gebrek aan gegevens in het midden laten. Ik acht dit echter niet zeer waarschijnlijk, gezien de merkwaardige situatie bij de kruising van deze weg met de Alendorperwetering (zie later).

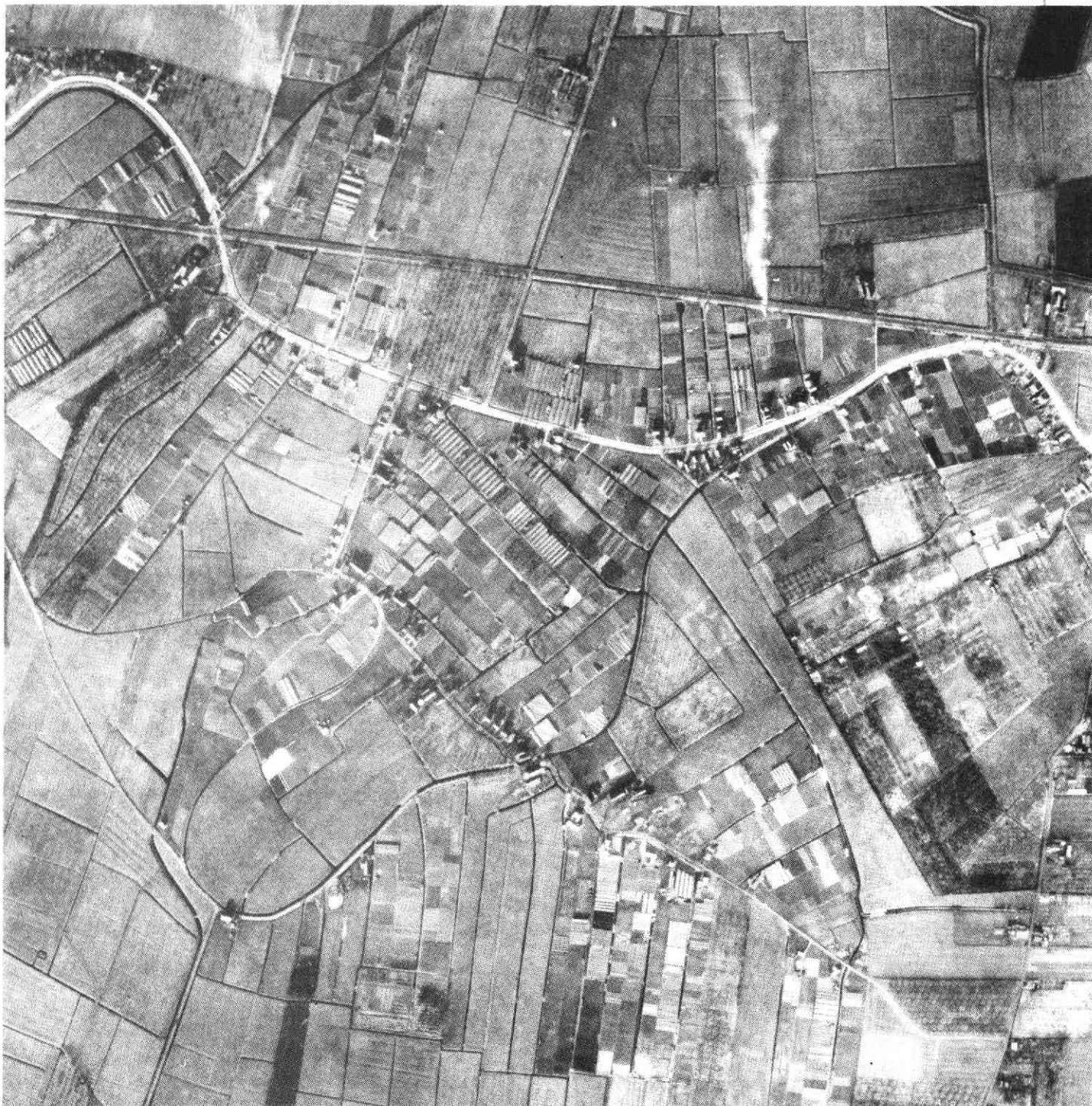
Hoe dan ook, vóór de ruilverkaveling in uitvoering kwam waren reeds verschillende tuinbouw-, fruitteelt- en veehouderijbedrijven aan de Alendorperweg gevestigd. Ook stond er tamelijk veel niet-agrarische bebouwing langs. Het werd daarom nodig geoordeeld deze weg geheel te moderniseren en van een verharding van 5 meter breedte te voorzien. Ik zal op drie onderdelen van deze wegverbetering ingaan. Wij zullen in het oosten beginnen.

Het oostelijk deel

Volgens het voorlopige ruilverkavelingsplan zou de Alendorperweg worden doorgetrokken naar de Vleutenseweg (nu Verlengde Vleutenseweg⁴²) bij de hofstede De Cauhorn, de Couwehorn of de Koehorn aan het begin van de Huppeldijk in de gemeente Utrecht. De bestaande aansluiting van de Hogeweidsdijk zou dan in zuidelijke richting worden verplaatst. Deze doortrekking werd van belang gevonden voor de tuinbouw- en fruitteeltbedrijven, die hun producten naar de veiling in Utrecht vervoerden. Maar ook zou daarmee worden bereikt dat een vrij uitgestrekt deel van de Hogeweide werd ontsloten.

Van deze doortrekking, die voor het grootste gedeelte zou plaatsvinden op grondgebied van de gemeente Utrecht, heeft de Plaatselijke Commissie afgezien omdat zij daarmee

42) Taalkundig is deze nieuwe naam natuurlijk fout: dit tussen de twee hofsteden De Cauhorn en De Hoed gelegen gedeelte is nooit een verlenging geweest, maar bij de aanleg van het Amsterdam - Rijnkanaal en de rijksweg 2 (nu A2) afgesneden van het ten oosten daarvan gelegen weggedeelte. Daarvan heeft het in de stad overgebleven stuk de naam Vleutenseweg grotendeels behouden, het stuk tussen het Amsterdam - Rijnkanaal en de rijksweg (A2) heet nu Oude Vleutenseweg. Ik heb zelfs reden om aan te nemen dat de tegenwoordige Verlengde Vleutenseweg ouder is dan de twee andere delen, maar dat is een ander verhaal.



Luchtfoto van het gebied tussen de Utrechtseweg (boven) en de Krochtdijk/Esdoornlaan/Alendorperweg (onder). Het noorden is boven. Toestand december 1953.

De rechte lijn aan de bovenzijde van de afbeelding is de spoorweg Rotterdam - Utrecht. Links boven bij de spoorwegovergang van de Utrechtseweg, ten zuiden van de spoorweg, het voormalige Huis te Vleuten, waarvan alleen een eilandje binnen een ringgracht is overgebleven. De Alendorperweg loopt vanaf de Utrechtseweg eerst in ongeveer zuidelijke, vervolgens in zuidoostelijke richting naar de weg 't Zand (geheel rechts op de foto gedeeltelijk te zien). De Alendorperwetering loopt van rechts boven schuin naar links onder. De foto is licht beschadigd (rechte streep op de linkerhelft). Fragment van een fotomosaïek, Landinrichtingsdienst, Utrecht.

Utrechtse plannen zou doorkruisen. Daarvoor in de plaats zijn later de wegen 't Zand en Woerdlaan/Castellumlaan verbeterd. Een bijkomstig voordeel van deze planwijzigingen was, dat er minder grond voor wegaanleg nodig was.

Intussen was echter de verbetering van de Alendorperweg nagenoeg voltooid. Het oostelijke uiteinde van deze weg was op grond van het voorlopige plan gericht op bovengenoem-

de doortrekking, zodat de aansluiting op de weg 't Zand iets in noordelijke richting was verschoven. Dit is de reden dat de Alendorperweg daar een ander beloop heeft gekregen. Achteraf beschouwd is deze kleine verandering uit een oogpunt van verkeersveiligheid heel gunstig geweest: de nieuwe aansluiting ligt nu op een grotere afstand verwijderd van die van de Groenedijk.

De kruising van de Alendorperweg en de Alendorperwetering

Het tweede onderdeel waarop ik de aandacht wil vestigen is de in de inleiding genoemde kruising van de Alendorperweg en de Alendorperwetering. Van de oude situatie is een fragment van een luchtfoto uit 1953 afgebeeld, terwijl een schetstekening van de oude en de nieuwe toestand de zaak kan verduidelijken. Hoe deze omgeving in de achttiende eeuw was laat een hierbij gevoegd kaartje uit ca. 1750 zien⁴³).

Zoals op de luchtfoto en de schetstekening is te zien liep de Alendorperweg oorspronkelijk met een scherpe bocht om een aan de zuidoostzijde van de wetering staande boerderij heen. Daar vandaan gaande in de richting van de Esdoornlaan bevond zich de thans nog bestaande brug over de Alendorperwetering.

Deze brug wordt onder meer genoemd in een stadhoudelijke ordonnantie van 1532 en omschreven als de door die van Alendorp te maken en te onderhouden „brugge tot Alendorp, bij Hendrik Klaassoon”. Deze persoon kan de bewoner zijn geweest van de op het kaartje van 1750 getekende hofstede aan de westzijde van de Alendorperwetering. De hier bedoelde brug werd later de Alendorperbrug genoemd.

In hetzelfde plakkaat is tevens sprake van de „brugge neffens die Krofte, die sal heeten die Kroftbrugge”. Deze zal een brug in de tegenwoordige Esdoornlaan nabij de (oude) aansluiting op de Krochtdijk (nu Europaweg) zijn geweest. De Esdoornlaan heeft vroeger namelijk óók Krochtdijk geheten, zie het kaartje van 1750. Deze twee bruggen waren van belang voor de scheepvaart tussen Utrecht en Woerden, die een tijdlang onder meer door de Alendorperwetering plaats vond. Daarop wijst een mededeling in de bovengenoemde ordonnantie van 1532; volgens deze placht men „voor de grote oorlog”⁴⁴) te varen door de „oude vaart” voorbij het Huis ter Weyde door Alendorp.

Het is niet duidelijk of hierboven sprake is van de bouw van twee nieuwe bruggen dan wel het herstellen (maken)

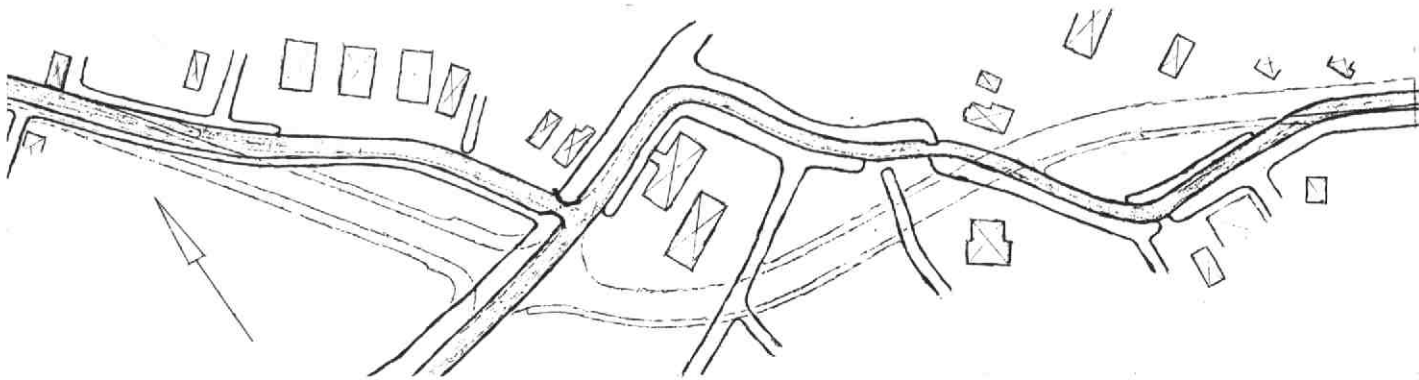
ervan. Gezien echter de toevoeging „die sal heeten die Kroftbrugge” lijkt het mij toe dat de tweede brug in ieder geval in 1532 nog niet bestond en er ter plaatse een dam of een ondiepte (doorwaadbare plaats) was waar de kleine, van een platte bodem voorziene vaartuigen overheen moesten worden getrokken. De schippers hadden althans geklaagd, dat de vaart langs het Hof ter Weyde en door Alendorp zo vervallen was, dat men er op sommige plaatsen met paard en wagen door kon rijden.

De Kroft (Krocht⁴⁵) was waarschijnlijk een hoog gelegen stuk land, mogelijk binnen de kronkel van de Oude Rijnloop in de omgeving van de driesprong, waar de vroeger zo geheten Lauwweg, Lauweweg of Lauwenweg (= Looweg, nu een gedeelte van de Europaweg) zuidwaarts leidde naar de Loobrug). Zie daarvoor het kaartje van 1750. Wij kunnen daarop ook zien, dat de schepen vanaf de Krochtbrug door de Lauwwetering langs de oostzijde van de Lauwweg voeren naar de watergang die indertijd de Oude Rijn of de Lange Vliet werd genoemd; tegenwoordig heet dat water Leidse Rijn. In de Zandweg (toen nog niet bezand!) bevond zich echter geen brug maar een dam omdat er geen „vreemd water” uit het Vleutense gebied op de Lange Vliet mocht komen⁴⁶). De schepen moesten daar dus worden overgehaald.

Toen men begon met het afkleien van de hogere percelen in het oostelijke deel van de Vleuterweide en in Alendorp (het z.g. Kraaienveld) werd vergunning gegeven voor de bouw van een brug in de Zandweg bewesten de Lauwbrug, Louwbrug of Loobrug. Het was een stenen boogbrug die later werd vervangen door een betonnen exemplaar. Voor het afvletten van het Kraaienveld was zelfs een doorgraving van de Krochtdijk nodig (omstreeks 1897). Tijdens de ruilverkaveling is de betonnen brug in de Zandweg opgeruimd en alles in de oorspronkelijke toestand teruggebracht.

Wij keren terug naar de kruising van de Alendorperweg en de Alendorperwetering.

Hoe hier de situatie van vóór de ruilverkaveling is

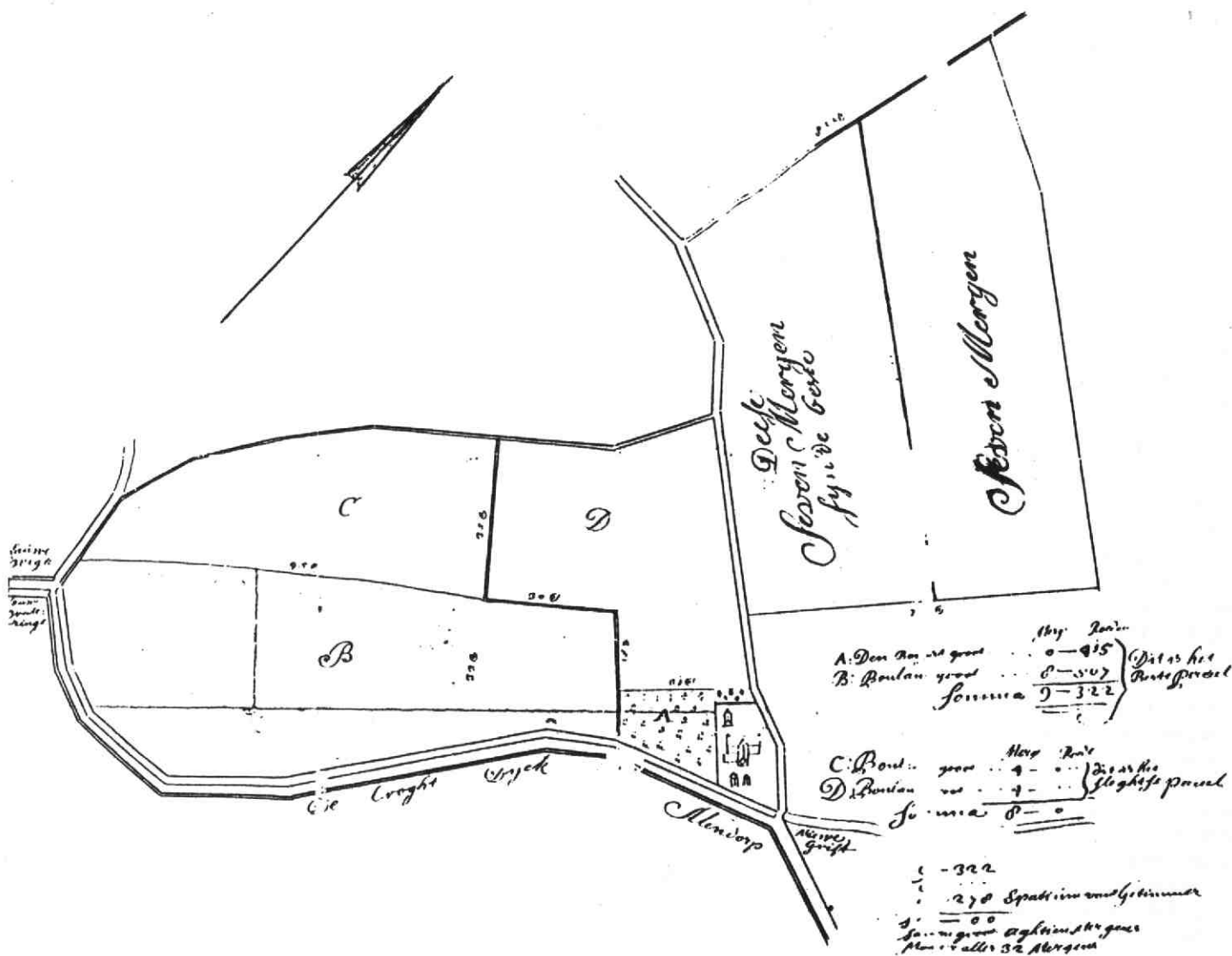


Oude en nieuwe situatie bij de driesprong Alendorperweg/Esdoornlaan. De oude toestand is met iets dikkere lijnen getekend dan de nieuwe. In beide gevallen is de kruin van de weg aangegeven, dus de verharding te zamen met de twee bermen. De afmetingen zijn: verhardingsbreedte oud 3 à 4 m, nieuw 5 m; bermbreedte oud 0,5 à 1,5 m, nieuw 2 m. De kruin van de nieuwe weg is dus op 9 m breedte gebracht. De wegsloten, greppels en andere sloten zijn afzonderlijk getekend. Het gedeelte van de oude weg ten westen van de Alendorperwetering (dus links op de schetstekening) is, te zamen met de brug over deze wetering, gehandhaafd met het oog op de daarlangs staande bebouwing. Er ontstond daardoor een „eilandje” tussen de oude en de nieuwe weg. Het andere gedeelte van de oude weg is hetzij verwerkt in de nieuwe weg, hetzij ontgonnen. Schetstekening naar het bestek 1954, opgemaakt door de N.V. Grontmij voor de Plaatselijke Commissie.

43) Rijksarchief Utrecht, Topografische Atlas, Inv. nr. 2211-1.

44) De oorlog tussen de Geldersen en de Hollanders, die grotendeels op Utrechts grondgebied uitgevochten en in 1528 beëindigd werd.

45) Deze Kroft wordt reeds in 1238 genoemd en is dan gespeld: „Cruft”; in 1270 schrijft men „Croft” (Oorkondenboek van het Sticht Utrecht tot 1301). In het Engels betekent „croft” tegenwoordig nog: een klein stukje (bouw)land. Het is heel jammer dat de gemeente Vleuten - De Meern de historische naam Krochtdijk (die ooit ook de Kerkweg van Vleuten werd genoemd) heeft veranderd in Europaweg. In Breda heeft men de oude naam wel in ere gehouden. Een deel van de noordelijke rondweg heet Crogtijk en is genoemd naar de weg die daar vroeger liep langs de Krokten, nu een industriewijk. Deze ligt hoger dan de aangrenzende woonwijk in de polder.



Kaartje van een aantal percelen land, wegen en wateren in de omgeving van Alendorp uit ca. 1750. Het noorden is bij benadering aangegeven door een bijgetekende pijl. Onderaan de kruising van de Alendorperweg en de Alendorperwetering (hier de Nieuwe Grift genoemd), geheel links de Lauw(e)weg en de Lauw(e)wetering. De Krochtdijk loopt langs een deel van de tegenwoordige Alendorperwetering die oorspronkelijk een deel van de Oude Rijn vormde.

Copie van een foto van het Rijksarchief te Utrecht, Topografische Atlas, Inventarisnummer 2211-1.

ontstaan is moeilijk meer na te gaan. De scherpe bocht in de weg zou kunnen samenhangen met de aanwezigheid van een oude waterloop langs de noordzijde van de weg. Wel is uit het kaartje van 1750 op te maken, dat ter plaatse van de tegenwoordige Esdoornlaan een weg of pad met de naam Krochtdijk liep. Was dit het oorspronkelijke vervolg van het oostelijke gedeelte van de Alendorperweg? Het is mogelijk dat daarom de brug over de wetering in 1532 niet tegenover dat oostelijke weggedeelte werd gebouwd.

Hoe dan ook, de Plaatselijke Commissie zag zich voor de moeilijkheid geplaatst dit knelpunt weg te nemen en wel op

een wijze die uit een verkeerstechnisch oogpunt aanvaardbaar was. De enige oplossing hield in de weg naar de zuidzijde van de boerderij te verleggen. Deze maatregel was trouwens reeds in het voorlopige plan schematisch aangegeven. Deze tracéwijziging veroorzaakte een schadelijke afsnijding van de bedrijfsgebouwen van het bijbehorende land dat in 't Weer bezuiden de Alendorperweg lag. Zowel de eigenaar als de pachter werden daarvoor schadeloos gesteld.

Omdat er geen scheepvaart meer plaats vond door de wetering behoefde er geen nieuwe brug te worden gebouwd en kon worden volstaan met het maken van een dam met

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

Naar mijn mening wordt o.a. op deze dam bedoeld in een door het Hof van Utrecht in 1545 behandelde klacht van huislieden (=boeren) en schippers over de slechte bevaarbaarheid van de Oude Rijn beoosten de Loobrug (nu gedeeltelijk de Leidse Rijn). Gezegd wordt dat deze vaart één dam minder heeft dan de vaart langs Ter Weyde en Alendorp en daarom gemakkelijker te gebruiken is. Men moest namelijk, varende tussen Utrecht en Harmelen over Alendorp, eerst de Kusendam bij Jaffa in de Stadswetering (later de Vleutenswetering genoemd) en vervolgens de dam aan het zuidelijke uiteinde van de Lauwwetering bij de Loobrug (toen Lauwbrug geheten) passeren. Wanneer men de andere route volgde, dus via de Stadsdam, behoeften de schepen niet bij de Kusendam te worden overgehaald. Dat was dus een dam minder. De dam bij de Lauwbrug werd in 1584 door de stad Utrecht meer geschikt gemaakt om er schuiten overheen te trekken „alster geen water in den Ouden Hollandschen Rijn” (nu Leidse Rijn) „was om daer over duer Vluten in de Vecht te comen”. Dergelijke dammen werden in de regel „overtochten” genoemd en waren voorzien van „hekken”, vermoedelijk windassen met handspaken om de schepen over te halen. Men voer door de Alendorperwetering en de Proostwetering naar de Vecht, maar kon ook door de Vleutenswetering naar Utrecht varen.

duiker.

Met het oog op de aanwezige bebouwing aan het westelijk van de wetering gelegen deel van de Alendorperweg moest dit worden gehandhaafd. Ook de oude brug bleef bestaan teneinde de ontstane parallelweg aan beide uiteinden toegankelijk te houden.

Voordat wij naar het volgende gedeelte van de Alendorperweg overstappen wil ik er graag op wijzen dat in de loop der tijden wel meer is veranderd in deze omgeving. Nog in de tweede helft van de vorige eeuw liep de Westlandsetuin vanaf de weg 't Zand door tot aan de Alendorperweg (een tijdlang zelfs met een bocht tot aan de Esdoornlaan) en kwam daar op ongeveer 150 m ten oosten van de Alendorperbrug uit. Die weg heette toen Tiendweg, een overal en veel voorkomende naam. Zo hebben, om dicht bij huis te blijven, de Krochtdijk (nu Europaweg), de Alendorperweg, de Hamweg of Achterdijk ten westen van het dorp Vleuten, de Dorpeldijk en de weg Harmelerwaard langs de Leidse Rijn in diezelfde tijd Tiendweg geheten. Het was niet zozeer een eigennaam als wel een soortnaam, die echter steeds op oude kaarten als topografische aanduiding is gebruikt. Ik denk dat men vroeger vaak bestaande paden of polderkaden als tiendwegen gebruikte. Maar er zijn ook tiendwegen aangelegd op plaatsen waar voordien geen weg of kade was, zoals in de Lopikerwaard op korte afstand van de Hollandse IJssel en van de Lek, dus door de hoger gelegen stroken kleigrond langs de rivieren waar akkerbouw mogelijk was.

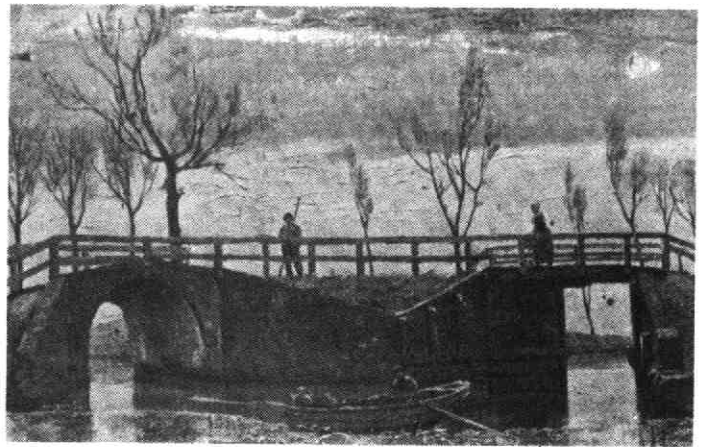
Een tiend was een evenredig gedeelte van de voortbrengselen van de agrarische bedrijven (zoals akkerbouwgewassen, vruchten, jonge dieren), dat moest worden afgestaan aan de tiendgerechtigde. Onze beroemde rechtsgeleerde Hugo de Groot (1583 - 1645) omschreef het tiendrecht als „een gerechtigheid (= recht) een elfde deel van enige vruchten te trekken”. Soms werd het tiende deel berekend, bij andere producten dan akkerbouwgewassen golden andere maatstaven. In het geval van korentienden werd telkens de elfde schoof van het geoogste koren ingeleverd, of beter gezegd, de elfde hoop van bijeengebrachte (opgehokte) schoven. De tiendgerechtigde (oudtijds tiendheer genoemd) of diens rentmeester mocht dan kiezen waar hij begon te tellen.

Het tiendrecht, dat tijdens de Republiek een heerlijk recht was, is pas bij wet van 1907 afgeschaft. De tienden werden toen echter allang niet meer in natura geheven, maar als een geldbedrag door de tiendplichtigen betaald. De tiendwegen bleven in de meeste gevallen geheel of gedeeltelijk bestaan, al kregen zij vaak andere namen zoals de Westlandsetuin.

Het westelijk deel

Het derde onderdeel van de verbetering van de Alendorperweg betreft het westelijk van de Alendorperwetering gelegen stuk. Dit loopt eerst naar het noordwesten tot een vrijwel recht hoek in het tracé en voert dan in noordoostelijke richting naar de Utrechtseweg. Ten oosten van die haakse bocht vertoonde de weg vóór de aanvang van de ruilverkavelingswerkzaamheden een noordwaarts gerichte flauwe boog die op de afgebeelde luchtfoto van het gebied rond Alendorp duidelijk is te onderscheiden. Het is één van de gevallen waarbij een weg langs de voormalige loop van de Oude Rijn de buitenbocht van een rivierkronkel volgt.

Ik heb op dit verschijnsel al eerder gewezen in de speciale uitgave Nr. 2 „Van Oude Rijn tot Leidse Rijn” en daar ook voorbeelden genoemd, o.a. de vroegere Herenweg, nu de Everard Meysterlaan vóór de aanleg van het Amsterdam-



De Loobrug, vroeger Lauwbrug, Lauwebrug of Lauwenbrug geheten, over de Leidse Rijn ten westen van De Meern, met links daarvan een gemetselde boogbrug in de Zandweg. Prentbriefkaart van een olieverfschilderij door Johan Georg Gerstenhauer Zimmerman (1858-1931). De Loobrug is tijdens de ruilverkaveling geheel vernieuwd door de Provincie. De brug in de Zandweg, welke over een vletsloot langs de Krochtdijk (nu Europaweg) heeft gelopen, werd later vervangen door een betonbrug; deze is in ruilverkavelingsverband opgeruimd. De boogbrug lijkt mij in verhouding tot de Loobrug te groot te zijn weergegeven.

Reproductie ter beschikking gesteld door de heer C.A. Siegert te Harmelen.

Rijnkanaal en van de Rijksweg 2 (nu A2). Aan dergelijke oude situaties is nooit aandacht geschonken. Toch zijn daaruit conclusies te trekken zowel omtrent de ligging van een oude waterloop als die van een oude weg. Men hield namelijk bij voorkeur de hogere gronden langs de waterlopen aan, maar maakte tevens „doorsteken” of, zo men wil, bochtafsnijdingen. Bij een kronkel aangekomen volgde men deze even langs de buitenbocht, om vervolgens weer een nieuwe doorsteek te maken naar de volgende kronkel. Die doorsteken waren zelden recht, maar in de regel licht gebogen naar de waterloop. De gevolgen van deze oude gewoonte zijn in zeer sterke mate zichtbaar bij de Utrechtseweg tussen het Hof ter Weyde en het voormalige Huis te Vleuten (ten zuiden van de spoorwegovergang).

Wat nu de Alendorperweg betreft zou men op grond van mijn „doorsteken-theorie” mogen verwachten dat deze weg zich bij de bovengenoemde haakse bocht met een lichte boog in noordwestelijke richting voortzette tot aan de volgende Oude Rijnkronkel bij het Huis te Vleuten (ten zuiden van de tegenwoordige spoorwegovergang). Het huidige verkavelingspatroon in deze omgeving, dat dateert van de tijd van de kleiafvettingen in de vorige eeuw, geeft ons hierover onvoldoende uitsluitsel. Ook de op het kaartje van 1750 getekende lijntjes in het verlengde van de Alendorperweg behoeven niet het vervolg daarvan te betekenen; de toenmalige landmeter kan er ook de Oude Rijnkronkel mee hebben bedoeld. Meer overtuigend is de perceelsindeling volgens het kadastrale minuutplan van 1832, waarvan hier een klein fragment is afgebeeld.

Het noordwestelijke gedeelte van de tegenwoordige Alendorperweg, dat naar de Utrechtseweg leidt, droeg volgens een militaire kaart van P.A. Ketelaar uit 1769 de naam Tiendweg. De Utrechtseweg heette toen Vleuterdijk of Vleutensedijk, honderd jaar later Vleutenseweg. Ik heb er al eerder op gewezen, dat onder andere in de provincie Utrecht „dijk” niet alleen waterkering langs de (Zuider)zee en de grote rivieren betekent, maar ook „weg”.

Zoals gezegd is de zwakke bocht van de Alendorperweg,



Kadastraal kaartje van de omgeving van de Alendorperweg. Naar de minuutplannen van het Kadaster uit 1832. Het noorden is aan de bovenzijde. Links boven het voormalige Huis te Vleuten, van daaraf naar het oosten gaande de Utrechtseweg (met een enkele lijn getekend, d.w.z. toen geen apart kadastraal perceel zijnde), rechts van boven naar beneden de wegen 't Zand en Woerdlaan, links onder gedeelten van de wegen Krochtdijk en Lauweg (later ook Krochtdijk geheeten), nu te zamen de Europaweg vormend. In het midden tussen de Utrechtseweg en de weg 't Zand de Alendorperweg. Tussen deze laatste weg en de weg 't Zand schuin naar rechts boven lopend de Tiendweg, waarvan nu alleen het noordoostelijke gedeelte als Westlandsetuin is overgebleven. In het midden tussen de Alendorperweg en de Krochtdijk de tegenwoordige Esdoornlaan, die vroeger ook Krochtdijk heette. De Alendorperbrug ligt op de kruising van de Alendorperweg en de Alendorperwetering die flauw slingerend tussen de Utrechtseweg en de Krochtdijk loopt. De spoorweg Rotterdam-Utrecht komt op dit kaartje nog niet voor, die lijn werd in 1854 aangelegd. Het is opmerkelijk dat de situatie bij de Alendorperbrug belangrijk afwijkt van die in 1953, d.w.z. vóór de aanvang van de ruilverkaveling. De Esdoornlaan, die grotendeels langs de Alendorperwetering loopt, ligt aan het noordoostelijke einde op enige afstand van deze wetering terwijl de aansluiting op de brug veel ruimer is. De boerderij, die er de oorzaak van was dat de Alendorperweg moest worden verlegd, bestond in 1832 blijkbaar nog niet. Wel stond een kleine opstal tussen de wetering en de Esdoornlaan.

In de tekst heb ik de aandacht gevestigd op de perceelsgrenzen tussen het Huis te Vleuten en de vrijwel haakse bocht in de Alendorperweg ten westen van de Alendorperbrug. Deze grenzen kunnen mijns inziens afkomstig zijn van een oude wegverbinding tussen die twee punten, mogelijk in de vorm van een pad.

die aanleiding gaf tot mijn theorie over het oorspronkelijke tracé van deze weg, bij de verbeteringswerkzaamheden recht getrokken.

Besluit

In paragraaf 2 wees ik erop dat de slechte toestand waarin de wegen in het ruilverkavelingsblok verkeerden voor een belangrijk deel te wijten was aan de uit oude tijden afkomstige regeling ter zake van het onderhoud. Hierin kon nu verandering worden gebracht.

Krachtens de ruilverkavelingswet, nu de Landinrichtingswet, dienen alle openbare wegen en paden in eigendom, beheer en onderhoud over te gaan naar openbare lichamen,

te weten het Rijk, de provincies, de gemeenten en de waterschappen. De twee eerstgenoemde speelden in de ruilverkaveling Vleuten in dit opzicht een ondergeschikte rol; kleine gedeelten van de rijksweg 2 werden weer in dezelfde staat aan het Rijk toegewezen, van de provincie Utrecht lagen helemaal geen wegen of gedeelten daarvan in de ruilverkaveling. De openbare spoorwegovergangen bleven in eigendom, beheer en onderhoud bij de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Met de andere openbare wegen, die verreweg de grootste plaats innamen, lag het anders.

De provincie Utrecht heeft altijd het standpunt ingenomen dat de in een ruilverkaveling gelegen openbare wegen en paden, die niet overwegend een waterschapsbelang dienen, in beginsel in eigendom, beheer en onderhoud zullen worden toegewezen aan de gemeenten waarin deze wegen en paden liggen. Dit geldt zowel voor nieuwe als voor bestaande wegen, met inbegrip van de daarin voorkomende kunstwerken (bruggen, duikers e.d.).

Deze regeling is ook toegepast in de ruilverkaveling Vleuten. De wegen, die reeds werden beheerd en onderhouden door de gemeenten, kwamen al dan niet in verbeterde staat weer bij deze lichamen terug. Ook de eigendom van deze wegen werd aan hen toegewezen, ongeacht de oude eigendomstoestand. Alleen de smalle en doodlopende Thematerkade, die naar het gemaal Haarrijn leidt, werd toegewezen aan het waterschap Vleutense wetering, dat later is opgegaan in het tegenwoordige waterschap Leidse Rijn.

De bermen met de zich daarop bevindende beplantingen alsmede de wegsloten gingen eveneens in eigendom over naar de openbare lichamen. De oude eigenaren van de wegbeplantingen ontvingen een vergoeding ter waarde van de overgedragen bomen.

Zoals ik reeds eerder schreef moest in dit opzicht met het oog op eerder gedane toezeggingen een uitzondering worden gemaakt voor de Enghlaan. De bermen van deze vroeger particuliere weg werden overlans in stroken verdeeld, zodat de daarop staande vruchtbomen weer konden worden teruggegeven aan de oude eigenaar. Dit is de reden dat U hier peregomen kunt zien staan langs een openbare weg.

In het voorgaande heb ik, na een korte uiteenzetting van de ruilverkaveling Vleuten, enkele veranderingen van het wegnet ten gevolge van de ruilverkavelingswerken beschreven. Ook is uitvoerig ingegaan op de voorgeschiedenis van sommige oude wegen.

Hoewel het verkeer, vooral ten behoeve van het vervoer van goederen, in het lage westen hoofdzakelijk over het water plaats vond, werden voor de interlokale wegverbindingen over land (in het algemeen heerwegen genoemd), al vroeg ordonnanties uitgevaardigd die de instandhouding van die wegen beoogden. Ook gaven de gewestelijke overheden voorschriften die ten doel hadden de veiligheid van het wegverkeer te bevorderen.

De ontwikkeling van het wegnestelsel in het gebied van de latere ruilverkaveling Vleuten was al in de zestiende eeuw in gang en zette zich voort in de daarop volgende eeuwen. Deze lijn is door te trekken tot het heden, zij het, dat het tempo van de veranderingen na de tweede oorlog zeer aanzienlijk is verhoogd.

Ondanks het feit dat de plattelandswegen in het algemeen steeds meer en zwaarder gemotoriseerd verkeer krijgen te verwerken en in Vleuten-De Meern in het bijzonder door de sterke uitbreidingen van de dorpen gedurende de laatste twee decennia, lijken zij hier na de indertijd aangebrachte verbeteringen nog aan de door de streek gestelde eisen te voldoen. En dat was een van de doelstellingen van de ruilverkaveling Vleuten.