

DE SCHIPPER WEEGDE MET DE KLOET

## Het zandpad tussen Utrecht en Harmelen

In de zeventiende eeuw waren de wegen in het agrarische deel van het West-Utrechtse platteland zonder uitzondering onverharde kleiwegen. De bovenlaag daarvan bestond uit klei of kleiachtige grond.

Deze wegen waren in natte perioden slecht of niet berijdbaar en nagenoeg onbegaanbaar. Deze laatste omstandigheid vormde in een tijd, toen de gewone man en de gewone vrouw zich hoofdzakelijk te voet verplaatsten naar onder andere de markten in de steden en de kerken en scholen in de grotere dorpen, een groot bezwaar. In het West-Utrechtse poldergebied deden verschillende polderkaden weliswaar ook dienst als voetpad, maar daaraan kleefde hetzelfde bezwaar.

Niet alleen de voetgangers – toendertijd ‘passanten’ genoemd – ondervonden veel last van de slechte wegen, ook de schippers die hun schuiten vanaf de wal aan een lijn voorttrokken of met een kloet (vaarboom) weegden (voortduwden) hadden het in de herfst en de winter moeilijk. De behoefte aan permanent bruikbare voetverbindingen werd bij de toenemende welvaart steeds groter.

### AANLEG VAN HET ZANDPAD TUSSEN UTRECHT EN HARMELLEN

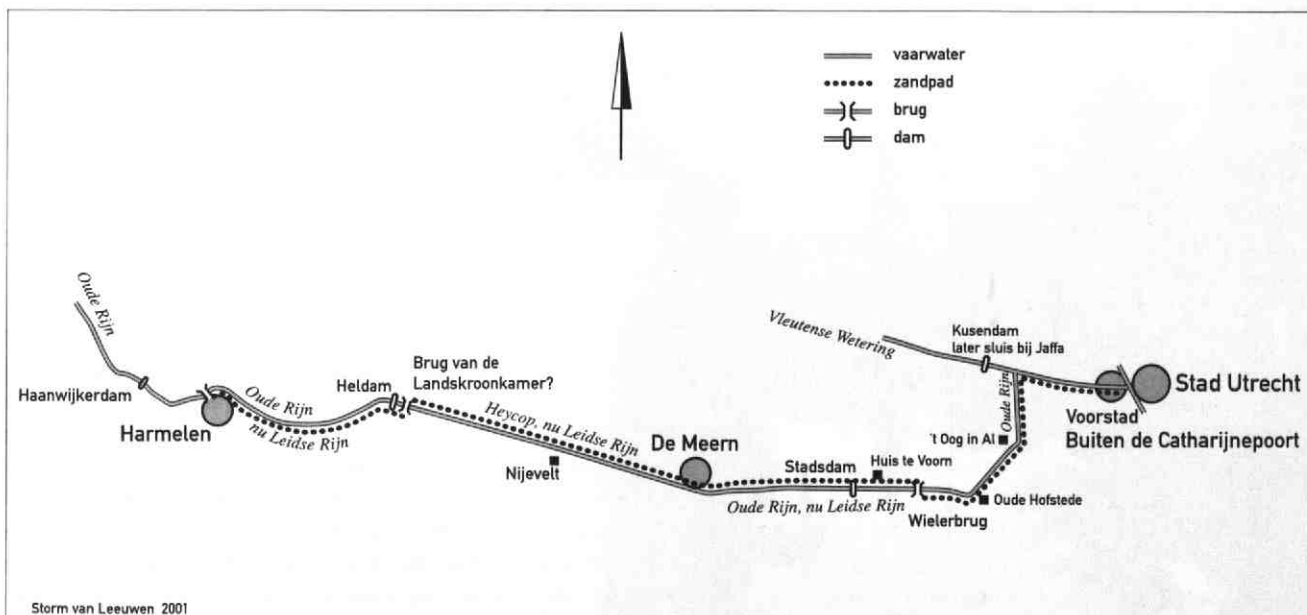
In 1604 stelden de Staten van Utrecht tijdens een ingrijpende verbetering van de Oude Rijn als vaarweg aan de stad Utrecht voor om op hun gezamenlijke kosten een voetzandpad tussen Utrecht en Harmelen aan te leggen. Onder Oude Rijn verstond men toendertijd het vaarwater tussen de Vleutense wetering en de tegenwoordige Leidse Rijn bij Oog in Al, alsmede de Leidse Rijn tussen Oog in Al en Harmelen. In Harmelen lag de grens tussen de toenmalige provincies Utrecht en Holland. De zuidelijke oever van de Oude Rijn tussen de brug in Harmelen en de Haanwijkerdam was Utrechts gebied, de noordelijke oever lag in Holland.

De vroedschap van Utrecht kon zich met het voorstel van de Staten verenigen, het zandpad werd nog in hetzelfde jaar aangelegd. Het begon in de voorstad Buiten de Catharijnepoort (gewoonlijk afgekort tot Buiten Catharijne) en liep eerst langs de zuidzijde van de Vleutense wetering in westelijke richting tot iets voor de latere

Jaffasluis, boog dan zuidwaarts langs het nog steeds Oude Rijn geheten vaarwater naar de tegenwoordige Leidse Rijn bij Oog in Al en volgde deze via de Stadsdam bij het huis te Voorn, langs het dorp De Meern en langs de Heldam naar de brug in Harmelen. (zie afb. 1)

De op de bovengrond rustende zandlaag kreeg een bovenbreedte van vijf voet (ca. 1,50 m) en een dikte van een halve voet (ca. 15 cm). Het zand bestond uit grof rivierzand, dat in de Lek in kleine schuitjes opgebaggerd en over het water naar het werk vervoerd werd.

In de desbetreffende ordonnantie (voorschrift tevens machtiging) van de Staten van



Afb. 1. Het zandpad van 1604 tussen Utrecht en Harmelen. Dit zandpad begon in de voorstad Buiten Catharijne en eindigde bij de brug in Harmelen, waar de provinciale grens toen lag. Het mocht oorspronkelijk alleen te voet worden gebruikt en was bestemd voor voetgangers en voor schippers die hun schuiten vanaf de wal voorttrokken of voortduwden. Bij de aanleg was de breedte vijf voet, na 1625 acht voet. De Stadsdam en de Heldam werden respectievelijk in 1640 en 1643 voorzien van schutsluizen. Mogelijk zijn toen tevens de daarbij gelegen bruggen gebouwd. Voor die tijd gebruikte men waarschijnlijk de Wielerbrug ten oosten van de Stadsdam en de brug van de Landskroonkamer ten oosten van de Heldam om de andere oever te bereiken. Deze oude toestand is op het kaartje aangegeven.



*Heldamsluis tussen De Meern en Harmelen, gezien vanuit het oosten. Links op de voorgrond de Leidse Rijn (de vroegere Oude Rijn, ook wel Heycop genoemd), rechts de Zandweg die in de plaats van het voormalige zand- en jaagpad Utrecht - Harmelen - Woerden Q- Leiden was gekomen. In de Zandweg ligt de vroegere brug over de Heycop, die hier naar het noorden afsloeg in de richting van Kockengen. Links aan de overkant van het water de voormalige sluiswachterswoning, toendertijd een café; geheel rechts de latere sluiswachterswoning. Foto auteur 1958.*



*Het dorp Harmelen, gezien vanuit het westen. Links op de voorgrond de Leidse Rijn (de vroegere Oude Rijn) tussen het dorp en de Haanwijkerdamsluis. Links aan de overkant van het water het voormalige zand- en jaagpad tussen Harmelen en Woerden. Foto auteur 1958.*

Utrecht was uitdrukkelijk bepaald, dat dit zandpad uitsluitend te voet mocht worden gebruikt. Om te voorkomen, dat het illegaal werd bereiden met paarden of wagens, bracht men glinten (hekken) en palen ter afscheiding van de eventueel ernaast lopende rijweg aan. Langs het stuk tussen de Heldam en Harmelen, dat gedeeltelijk over uiterdijken kwam te lopen, groef men greppels.

Dit zandpad vormde voor voetgangers en voor schippers een belangrijke oost-westverbinding met de stad Utrecht. Dit was vooral het geval, toen het heemraadschap van Woerden het zandpad vanaf Harmelen met subsidie van de Staten van Holland in 1607 doortrok naar Woerden. Dit verlengde pad kreeg echter geen breedte van vijf, maar van drie voet.

#### **ONDERHOUD EN SCHOUW VAN HET ZANDPAD**

Een belangrijk punt vormden de regelingen voor het onderhoud en voor de schouw (periodieke inspectie) van het zandpad. Dit gold zowel voor de organen die het zandpad beheerden als voor de plattelandsbewoners, die het gerechtsgewijs in goede staat moesten houden. De belanghebbende gerechten waren door de Staten aangewezen als onderhoudsplichtig. Dit waren niet alleen de gerechten in de onmiddellijke nabijheid van het zandpad, maar ook verderaf gelegen Utrechtse gerechten ten westen van Woerden.

Op verzoek van dijkgraaf en heemraden van Woerden werden de inwoners van de meest westelijk gelegen gerechten Zegveld met Zegveldebroek, de Lange Ruigeweide en 's-Gravesloot 'uit goede nabuurschap' door de Staten van Utrecht belast met het onderhoud van een klein deel van het zandpad Harmelen - Woerden in Hollands gebied. Zij werden gelijktijdig ontheven van het onderhoud van het zandpad Utrecht - Harmelen.

Ten behoeve van het onderhoud werd het zandpad zogenaamd verhoefslaagd, dat wil zeggen: in slagen of vakken verdeeld. De lengte van elk slag werd vastgesteld aan de hand van de oppervlakte van het gerecht, waaraan het in onderhoud was toegewezen.

Gewoonlijk besteedden de gerechten hun slag openbaar aan; de kosten berekende men door aan de inwoners. Een voorbeeld is het volgende.

In 1607, kort voor de najaarsschouw, besteedden de gerechten Vleuten en Themaat hun gezamenlijke slag ter lengte van 250 roeden (een roede = ca. 3,76 m) aan om dit te bezanden en de laagten aan te

vullen. De langs het zandpad aanwezige palen en glinten bleven buiten het bestek. Het werk werd aangenomen door Sander Cornelissen in De Meern voor twintig gulden.

Een bijzondere regeling was van toepassing op de zogenaamde bomen. Dit waren (en zijn nog steeds) smalle voetbruggetjes over sloten en greppels, gemaakt van een boomstam. Voor het onderhavige zandpad moest de boom aan de bovenzijde zijn afgevlakt ter breedte van tenminste tien duim (ca. 25 cm) en van een leuning worden voorzien. De gebruiker van de grond, waarover het zandpad liep, was verplicht deze bomen aan te brengen op de slootkruisingen en in goede staat te houden. Men mocht ook een stevige plank met de voorgeschreven breedte neerleggen. Dergelijke situaties deden zich onder andere voor op het stuk zandpad langs de Vleutensewetering in de Hogeweide.

Wanneer de grondgebruiker na een aanzegging door het schouwoerende college in gebreke was gebleven om de afgekeurde boom en leuning te herstellen, gebeurde dit door de kameraar (de technisch opzichter en beheerder van de geldmiddelen van het zandpad). De kosten werden 'met de derde penning meer', d.w.z. verhoogd met 50%, in rekening gebracht van de overtreder of zonodig van diens landheer.

Deze regeling gold niet voor hoge voetbruggen over bevaarbare wateren, die hoge bomen of kwakels werden genoemd. Deze werden in stand gehouden door de desbetreffende gerechten, evenals de glinten en palen langs het zandpad. Voor zover bekend, is slechts éénmaal sprake geweest van de bouw van een hogeboom of kwakel in samenhang met het zandpad tussen Utrecht en Harmelen, namelijk kort na 1650. Ten behoeve van de schippers zou een kwakel worden gebouwd over de Vleutensewetering bij de aftakking (de zogenaamde Kromte) van de Oude Rijn ten oosten van Jaffa. Mogelijk was deze verbinding bedoeld om de Vleutenseweg te kunnen gebruiken als trekpad, omdat het zandpad langs de zuidzijde van de wetering door de begroeiing langs de waterkant minder goed bruikbaar was. Of deze kwakel inderdaad werd gebouwd, is niet zeker.

De schouw en eventuele naschouw vonden tweemaal per jaar plaats en werden gevoerd door twee leden van Gedeputeerde Staten, één van de burgemeesters van de stad Utrecht en de ambachtsheer van Harmelen. Ook de kameraar was daarbij aanwezig, onder andere om aantekeningen te maken van de afgekeurde slagen.

#### **VERBREIDING VAN HET ZANDPAD**

Het zandpad was niet alleen voor de streek van belang, het deed ook dienst als verbinding met Holland voor postiljons. Met het oog op de oorlogstoestand verzocht prins Maurits in 1625 dringend aan de Staten van Utrecht het zandpad langs de Oude Rijn geschikt te maken voor het berijden met paarden gedurende de gehele winterperiode. Bij een eventuele invasie van de vijand konden dan berichten spoedig worden overgebracht. Een soortgelijk verzoek hadden de Staten van Holland reeds twee jaren eerder gekregen.

Naar aanleiding van dit verzoek ordonneerden de Staten van Utrecht nog in 1625 het zandpad van vijf voet te verbreden tot acht voet en de bruggen daarbij aan te passen. De verbreding tussen de stad Utrecht en de Stadsdam (waarbij men tussen de voorstad Buiten Catharijne en de Oude Hofstede bij de herberg 't Hommeltje een korter tracé volgde) zou door de stad Utrecht worden uitgevoerd. De hoefslagplichtige gerechten moesten het gedeelte tussen de Stadsdam en Harmelen verbreden en blijven onderhouden.

Deze maatregel was niet te vroeg genomen: in 1629 vielen de Spaanse troepen de Veluwe binnen en namen vervolgens de stad Amersfoort in. De bezetting daarvan duurde slechts kort: nog in hetzelfde jaar verlieten de vijandelijke troepen deze stad en daarna ook de Veluwe.

In de ordonnantie van 1625 kwam de oude bepaling, dat niemand het zandpad te paard mocht berijden, te vervallen. Het verbod bleef gehandhaafd voor aangestaarte paarden (aanstaarten = de kop van een volgend paard aan de staart van het voorgaande paard vastmaken).

Deze ordonnantie werd in 1682 herzien en aangevuld. De belangrijkste wijziging was, dat niemand met wagens of andere rij- en voertuigen op het verbrede zandpad mocht rijden met uitzondering van de prins van Oranje met zijn gevolg en bedienden. De verbodsbepaling gold evenmin voor landbouwers, die tijdens de oogstwerkzaamheden op hun land aan de overzijde van de Oude Rijn moesten wezen. Ook degenen die in het bezit waren van een schriftelijke vergunning mochten het zandpad als rijweg gebruiken. Tot de vergunninghouders behoorden onder anderen de eigenaren van de ridderhofsteden Bottesteyn, Den Engh en Vleuten.

#### **HET LEIDSE JAAGPAD**

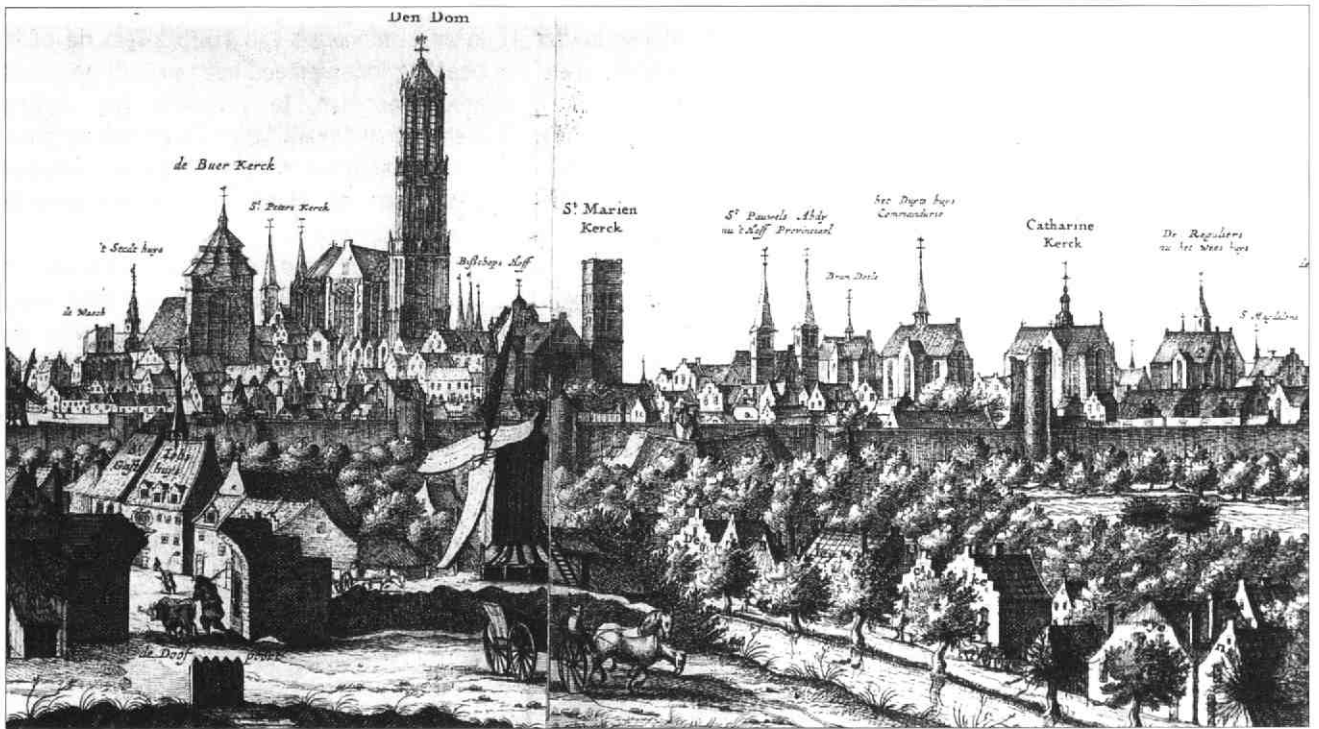
Inmiddels had het zandpad een meer uitgebreide bestemming gekregen. In 1661 kwamen de steden Utrecht, Woerden en Leiden overeen voor gezamenlijke rekening een geheel nieuwe trekvaart te graven en daarlangs een jaagpad aan te leggen. Door tegenwerking van een aantal Hollandse steden, waaronder Gouda, weigerden de Staten van Holland het nodige octrooi (machtiging) te verlenen, zodat het project niet van de grond kwam.

Twee jaren later werd besloten geen nieuwe vaarweg te graven, maar de Oude Rijn daarvoor in te richten. De grond voor de aanleg van een jaagpad langs de Oude Rijn in Hollands gebied kon door het ontbreken van een octrooi niet worden onteigend. Dankzij de tussenkomst van dijkgraaf en hoogheemraden van Rijnland gelukte het de drie steden de grond op basis van vrijwilligheid te verwerven.

In de provincie Utrecht diende de Oude Rijn op sommige plaatsen met twee roeden te worden verbreed; het bestaande zandpad ter breedte van 8 voet kon worden gehandhaafd als toekomstig jaagpad. Met het oog op de verbreding van het vaarwater moest het pad plaatselijk worden verlegd.

De Staten van Utrecht verleenden in 1664 een octrooi voor de verbreding van de Oude Rijn en de verlegging van het zandpad. De benodigde gronden konden naar verkiezing worden onteigend of in gebruik worden genomen tegen betaling van schadevergoedingen aan de grondeigenaren en grondgebruikers. Uit latere bronnen blijkt, dat de vennoot-





Afb. 2. De voorstad Buiten de Catharijnepoort of Buiten Catharijne, gezien vanuit het westen. Gravure van Steven van Lamsweerde (detail) (1657). Op de voorgrond de Vleutenseweg (toen Vleutensedijk, ook wel Stadsdijk geheten) en daarlangs de Vleutensewetering. Aan de overzijde van het water het in 1604 aangelegde zandpad tussen Utrecht en Harmelen met knotwilgen langs de oever. Links de gehavende Doofpoort die vanwege de vele blekerijen in deze omgeving ook wel Bleijkoop werd genoemd; dit was een zogenaamde buitenpoort, waarmee men oudtijds de voorstad 's avonds en 's nachts kon afsluiten. Rechts daarvan de korenmolen de Kat, ook wel de Achtermolen genoemd. Foto Het Utrechts Archief, Topografische Atlas Ba 50 (A-B).

schap van de drie steden de gronden alleen in gebruik nam, zodat kon worden volstaan met het uitkeren van schadevergoedingen.

Op aandringen van de steden Leiden en Woerden trok de stad Utrecht de Oude Rijn en het jaagpad vanaf het (toen nog niet gebouwde) huis Oog in Al door naar het latere Leidseveer. Men behoefde daarna niet meer te varen via de Vleutensewetering (de zogenaamde Oude Leidsevaart). Het nieuwe stuk vaarwater kreeg de naam Nieuwe Leidsevaart en heet nu Leidse Rijn. Het jaagpad in het gebied van de stad Utrecht is nu de Leidseweg (afb. 2).

In de ordonnantie van 1664 was tevens bepaald, dat de vennootschap ter bestrijding van de jaarlijkse kosten van de onderneming voor het gebruik van het jaagpad een tol mocht heffen, padgeld genoemd. Deze tol kon worden geheven van alle personen, die werden vervoerd in door paarden getrokken vaartuigen. De schippers en schippersknechten waren daarvan vrijgesteld.

De nieuwe situatie bracht geen verandering teweeg in de bestaande onderhoudsregeling en de schouw van het zandpad. Dit betekende, dat de hoefslagplichtige gerechten en enige particulieren het jaagpad moesten blijven onderhouden. De inwoners van deze gerechten behoeften geen padgeld te betalen.

Zoals gezegd, werd de ordonnantie van 1625 in 1682 herzien, maar deze was grotendeels een herhaling van de oude ordonnantie. Ondanks de daarin opgenomen verbodsbepalingen werd het jaagpad illegaal bereden door geladen wagens bij bevroren vaarwater. Bovendien traptten de jaagpaarden de langs de Oude Rijn gelegen kanten van het jaagpad af en kalfden de oevers af door de golfslag van voorbijvarende schepen. De kanten en de oevers moesten de gehoefslaagden van het zandpad onderhouden.

In 1775 kwamen de eigenaren en gebruikers van de gronden onder Vleuten en De Meern in het kapittelhuis van Oudmunster te Utrecht bijeen om te beraadslagen over te nemen maatregelen, om het misbruik van het zandpad te voorkomen. Deze protestvergadering sorteerde

effect. Twee jaren later vaardigden de Staten van Utrecht een ordonnantie uit, waarin grotendeels werd tegemoetgekomen aan de bezwaren van de onderhoudsplichtigen.

#### BESLUIT

Het onderhoud van het jaagpad en wat daarmee samenhang werd in de 19e eeuw 'geruisloos' overgenomen door het genootschap van de drie steden. Omdat de exploitatie van het jaagpad op den duur geen batig saldo meer opleverde, werd de overeenkomst van 1663 tussen de drie steden in 1884 ontbonden. Dit betekende ook het einde van het acht voet brede zandpad tussen Utrecht en Harmelen. Alleen de naam van de Zandweg in De Meern herinnert ons nog aan de oude toestand.

#### Literatuur en bronnen:

J.A. Storm van Leeuwen, 'Utrechtse zandpaden in de zeventiende eeuw, in het bijzonder het zandpad tussen Utrecht en Harmelen' in: *Jaarboek Oud-Utrecht 2000*, p. 5 t/m 51. Van dat artikel zijn in de onderhavige bijdrage enige korte gedeelten van de tekst overgenomen.