



J. de Beijer, Het Huis den Engh, 1750.

Perebomen langs de Enghlaan in Vleuten

In zijn artikel 'De bomen rond Vleuten-De Meern' in het mei/juni-nummer van Het Maandblad Oud-Utrecht (jrg.66, 70-72) vestigt H.W. Kuiper onder andere de aandacht op de uit perebomen bestaande wegbeplanting langs de Enghlaan in die gemeente. Deze weg, die oorspronkelijk tussen de tegenwoordige Utrechtseweg en de voormalige ridderhofstad Den Engh heeft gelopen, wordt doorsneden door de omstreeks 1855 aangelegde spoorweg Utrecht - Rotterdam. Volgens de auteur zouden daarbij de twee weggedeelten niet met elkaar zijn verbonden door een spoorwegovergang. Het is zijns inziens opmerkelijk, dat de laanbeplanting met perebomen zich voortzet op het resterende zuidelijke stuk. Dit wekt de indruk dat deze bomen zelfs ouder zijn dan de spoorweg; zulks zou niet uitgesloten zijn omdat perebomen vaak zeer langzaam groeien. Naar aanleiding van dit artikel wil ik graag het volgende opmerken. Er is namelijk met de Enghlaan meer aan de hand geweest.

De Enghlaan

Om te beginnen wil ik de lezer erop attent maken, dat een beplanting met vruchtbomen langs een openbare weg in ons land tegenwoordig uiterst zeldzaam is, zeker in de Randstad. Dat de Enghlaan in dit opzicht uniek lijkt te zijn, heeft een bepaalde oorzaak. Deze weg is namelijk niet altijd openbaar geweest. Tot 1960 was deze laan een eigen weg, die vanaf de Utrechtseweg - vroeger Vleutensedijk of Herenweg geheten - een toegang vormde tot het Huis Den Engh. Dit stond aan het oostelijke einde van de Thematerdijk, die nu gedeeltelijk de naam Smalle Themaat heeft gekregen en gedeeltelijk bij de Kantonnaleweg is getrokken. Op deze plaats bevindt zich nu de hofstede Den Engh.

Dergelijke particuliere kasteellanen kwamen in het Vleutense gebied meer voor, bijvoorbeeld de laan tussen het voormalige Huis te Vleuten en de Zandweg langs de Leidse Rijn. Gezien de slechte toestand van de kleiwegen gedurende de wintermaanden wilden de bewoners van deze vroegere ridderhofsteden beschikken over een meer comfortabele weg om van en naar de stad Utrecht te rijden. In de 17e eeuw kon de eigenaar van het Huis Den Engh zowel van zijn eigen laan (de tegenwoordige Enghlaan) als van de laan van het Huis te Vleuten gebruik maken, omdat beide bezittingen met de daarbij behorende landerijen zijn eigendom waren. Toen in 1699 het Huis te Vleuten bij openbare verkoping werd verkocht, was één van de

voorwaarden bij de veiling dat de bewoners van Den Engh het recht zouden behouden over de laan van het Huis te Vleuten te mogen rijden. Omgekeerd zou de toekomstige eigenaar van het Huis te Vleuten het recht verkrijgen om van de Enghlaan gebruik te maken. Men kan hier dus spreken van de vestiging van twee wederzijdse erfdienstbaarheden (overweg).

Toen de Kantonnaleweg - een zandweg - tot stand kwam, had de eigenaar van het Huis te Vleuten geen belang meer bij de Enghlaan. Omdat de Vleutensedijk werd bezand - hij ging toen de Vleutensezandweg heten - verloor ook de laan van het Huis te Vleuten haar betekenis voor de eigenaar van Den Engh. Dit gebeurde kort voor 1830, het jaar waarin de wederzijdse rechten van overweg krachtens onderlinge overeenkomsten bij notariële acte werden opgeheven.

De spoorweg

In 1854/5 werd de lijn Utrecht - Rotterdam van de Nederlandsche Rijnspoorweg-maatschappij aangelegd. Deze doorsneed de Enghlaan op de plaats die nu nog terug te vinden is. Beide weggedeelten werden echter door middel van een particuliere overweg met elkaar verbonden. Hiertoe had de spoorwegmaatschappij zich tegenover de eigenaar van Den Engh verplicht bij de aankoop van de benodigde gronden.

In de jaren 1953-1963 vond in Vleuten-De Meern een ruilverkaveling plaats. Deze had onder meer ten doel het stelsel van wegen en waterlopen te verbeteren, maar vooral ook om de vele particuliere spoorwegovergangen door middel van het aanleggen van parallelwegen en het ruilen van gronden overbodig te maken. De Enghlaan werd, na te zijn verbeterd, in 1960 door het provinciaal bestuur van Utrecht tot openbare weg verklaard en in eigendom, beheer en onderhoud aan de gemeente Vleuten-De Meern toegewezen. Omdat tegen het openbaar maken van de spoorwegovergang overwegende bezwarende bestonden bij de Nederlandse Spoorwegen werd deze opgeheven. Het noordelijke stuk van de Enghlaan kreeg een aansluiting op de nieuw aangelegde Hof ter Weydeweg; het resterende deel van de Enghlaan bezuiden de spoorweg werd een doodlopende insteekweg vanaf de Utrechtseweg.

Volgens de geldende regels zouden het gehele weglichaam - dus zowel de verharding als de wegbermen - en de halve wegsloten in eigendom moeten zijn overgegaan naar de gemeente Vleuten-De Meern. Met de toenmalige eigenaar van de hofstede Den Engh was evenwel tevoren overeengekomen, dat de in de berm staande vruchtbomen zijn eigendom zouden blijven. Omdat

het wettelijk niet mogelijk was een pootrecht te vestigen, werd besloten elke berm overlangs te splitsen in twee stroken. De strook waarop de vruchtbomen stonden, werd tezamen met de aangrenzende halve wegsloot weer aan de oude eigenaar toebedeeld. De verharding van de weg, en aan weerszijden daarvan een smalle strook van de berm, gingen in eigendom over aan de gemeente. De kadastrale grenzen zijn evenwel niet door heiningen of greppels in het terrein zichtbaar gemaakt.

Deze maatregel hield, zoals ik al eerder schreef, uit een technisch oogpunt een schoonheidsfoutje in, maar dit heeft nooit tot grote problemen geleid.¹ Zo kan men nu nog langs een openbare weg een bermbeplanting met vruchtbomen zien, zowel ten noorden als ten zuiden van de spoorweg Utrecht - Rotterdam. De leeftijd van de peregomen staat echter los van de aanleg van de spoorlijn.

J.A. Storm van Leeuwen
Mozartlaan 14
Utrecht

Noten:

1. J.A. Storm van Leeuwen, 'Oude en nieuwe wegen in de ruilverkaveling Vleuten I' *Tijdschrift van de Historische Vereniging Vleuten, De Meern en Haarzuilens* 8 (juni 1988). Idem, 'De ridderhofsteden Vleuten en Den Engh en hun wederzijdse erfdienstbaarheden van weg' *Ibidem* 10 (september 1990).



De Enghlaan, foto auteur