

BIJLAGE 1

Behoort bij Toelichting in het Bestemmingsplan Nieuwersluis, Stichtse Vecht.

Betreft extra achtergrondinformatie over de Vechtoevers als infrastructuurdrager door de eeuwen heen en over de Nieuwe Hollandse Waterlinie

Bron: gemeente Stichtse Vecht.

De Vechtoevers als infrastructuurdrager

Wie zich in onze streken niet over water wilde of kon verplaatsen, was tot diep in de Middeleeuwen vooral aangewezen op de hoge, relatief droge oeverwallen. Naarmate deze natuurlijke Vechtdijken werden verhoogd en verstevigd ontstond op beide oevers gaandeweg een stelsel van paden en wegen dat uitgroeide tot een regionaal netwerk.

Al vroeg in de middeleeuwen was de Vecht van grote betekenis voor de handelsbelangen van de stad Utrecht. De ontwikkeling van de infrastructuur op de Vechtdijken hangt dan ook nauw mee samen met deze handelsbelangen. Eerst voor de stad Utrecht; vanaf de 16e – 17e eeuw wordt dat overgenomen door Amsterdam.

Zo ontstaat op de westelijke oever een wegverbinding tussen Utrecht en Amsterdam (de Heerenwagenweg), vooral voor interlokaal rijvervoer die zich later ontwikkelt tot postweg. Op de oostelijke oever ontstaan jaag- en zandpaden, in samenhang met het transport over water, de trekvaart.

Oostelijke oever

De ontwikkeling op de oostelijke oever valt voor een belangrijk deel samen met die van de trekvaart. De trekvaart, het vanaf een pad over het land (jaagpad) met een lange lijn voorttrekken van een schip, was al bij de Romeinen bekend en al in de middeleeuwen werden langs waterwegen stroken grond vrij gehouden voor het slepen van schepen. Het voordeel van trekvaart boven varen op het zeil is de onafhankelijkheid van weer en wind waardoor een geregelde vaart mogelijk werd.

Door de toenemende beurt- en turfvaart en de groei van de stad Utrecht nam de scheepvaart op de Vecht toe en daarmee het gebruik van het jaagpad. Al in 1437 had Utrecht tot aan Breukelen een jaagpad laten aanleggen, dat rond 1448 door het graven van de Nieuwe Vaart werd doorgetrokken tot de Angstel. In 1531 werd een 'Maarschalk' aangewezen die moest toezien op het onderhoud van de watergang tussen Utrecht en Amsterdam en dat er geen bommen over het water hingen die het varen op de Vecht hinderden.

De opkomst van de Gouden Eeuw zorgde ook voor toenemende scheepvaart op de Vecht. Voor de turfvaart werden steeds vaker paarden gebruikt om te jagen en ook het overige wegverkeer nam toe, waardoor het jaagpad op de oostelijke oever steeds minder voldeed. Omstreeks 1600 besloten de Staten van Utrecht het bestaande jaagpad te verbeteren een ook geschikt te maken voor paarden en karren. Het pad moest daarom ten minste 12 voet (ca. 3,75 m) breed worden en voorzien worden van een dikke laag zand (vandaar zandpad).

Tracé van het Jaagpad

In 1626 besloten de Staten van Holland en van Utrecht dat er een jaag en zandpad moest komen dat loopt van Utrecht over de rechteroever van de Vecht tot aan de brug van het fort Nieuwersluis en vandaar langs de noordzijde van de Nieuwe Wetering en verder langs de Angstel richting Ouderkerk.

Voor de verlening naar Weesp en Muiden in het noorden gaven de Staten in 1628 het groene licht voor het jaagpad van Nieuwersluis tot aan de Hinderdam. Daarbij werd tevens toestemming gegeven voor twee afsnijdingen van Vechtbochten "tot vermeydinge van cromten in de Vecht en vercortinge van de vaert ende trekpad": de Nesservaart als afsnijding van de Nes en de aanleg van de Reevaart (als Nieuwe Vecht).

Het onderhoud van de jaagpaden viel, door middel van verhoefslaging en het innen van tolgelden, samen met dat van de dijken waarover zij waren aangelegd (zie aldaar) en werd (mede) gefinancierd door de tol die werd geheven.

Westelijke oever

Al in de Middeleeuwen liep op de westelijke oever een doorlopende weg tussen Utrecht en Amsterdam, via Oud Zuilen, Maarssen, Breukelen en Loenen naar Loenersloot tot aan Baambrugge, Abcoude en Ouderkerk. Deze Heerenwagenweg of Heerenweg liep over de rug van de Vechtdijk en was uit klei opgeworpen en werd daarom ook wel Kleiweg genoemd. In 1531 bepaalden de Staten van Utrecht dat de weg een minimale breedte van 2 roeden (ca. 7,5 m) moest hebben. Karren trokken diepe sporen in de klei. Doordat zij eerst verschillende asbreedtes hadden, was de Kleiweg, zeker in natte perioden en in de wintermaanden, nagenoeg onbegaanbaar. Pas in de 17e eeuw werd de asbreedte gestandaardiseerd, zodat ook de postkoets een geregeld gebruik van de weg kon maken. In 1810 ging de weg deel uitmaken van het internationaal postrouten netwerk Amsterdam-Utrecht-Antwerpen.

Route Impériale No. 2 – Rijksstraatweg – N402

Wanneer Napoleon Bonaparte in oktober 1811, met zijn jonge gemalin Marie-Louise, zijn broer in Amsterdam wil bezoeken en de fortificaties wil inspecteren, is het weer belabberd en zijn de wegen haast onbegaanbaar. Voor zo'n belangrijke missie was de trekschuit een te min transportmiddel. Dus nam hij de karos – en bleef alsmaar in de modder steken. Eenmaal aangekomen in Amsterdam bepaalde hij per decreet dat de Kleiweg een Rijksstraatweg zou worden, de Route Impériale No. 2 van Amsterdam naar Parijs, de tweede hoofdweg van zijn Keizerrijk. De aanleg werd voortvarend ter hand genomen(1) en amper twee jaar later, september 1813, was de weg gerealiseerd. Twee maanden later was Napoleon verslagen en zette Willem I als 'soeverein vorst' voet op Nederlandse bodem: de Keizerlijke weg werd een Nederlandse Rijksweg.

Tracé, aanleg en gebruik

Voor het grootste deel werd gebruik gemaakt van het bestaande tracé van de Kleiweg over de Vechtdijk maar sommige bochten werden door kaarsrechte 'coupures' afgesneden, zoals de Amsterdamsestraatweg tussen Maarssen en Utrecht, tussen Nijenrode en de kern van Breukelen en tussen Baambrugge en Abcoude. Bij de aanleg moest de Route Impériale voldoen aan hoge eisen: een verhoogde aarden baan met ruimte voor een 4 m brede verharde strook met gebakken klinkers, aan weerszijde geflankeerd door 2 m brede onverharde stroken, beplanting met bomen en aan de buitenzijde een sloot op greppel.

De nieuwe weg was vooral bestemd voor personen en postverkeer. Zwaar verkeer was eerst niet toegestaan, dat moest nog gebruik maken van vervoer over water. Met de opkomst van het spoor nam het verkeer over de Straatweg sterk af, om begin 20e eeuw met de opkomst van de auto weer sterk toe te nemen. Tot de openstelling van de rijksweg A2, in 1954, bleef de Rijksstraatweg voor het autoverkeer de hoofdverbinding tussen Amsterdam, Utrecht en Parijs.

Met de aanleg van de Rijksstraatweg wordt voor de Vecht en de Vechtstreek een nieuwe fase ingeluid, die bijna een eeuw later (1892) zijn definitieve beslag krijgt met de beslissing af te zien van het oorspronkelijke plan om de Vecht te verbreden en bochten af te snijden, maar om westelijk, op enige afstand van de Vecht het Merwedekanaal aan te leggen, waardoor de Vecht en de Vechtstreek gespaard bleef.

Nieuwe Hollandse Waterlinie

Nu de kans groot is dat de NHW in 2020 de status van Werelderfgoed krijgt, liggen er voor Stichtse Vecht kansen om het boeiende verhaal van de Waterlinies zichtbaar te maken, hoe de mens van de 'nood' (bodemdaling) een 'deugd' maakte (bescherming van het rijke Holland). En om alle processen en het ingenieuze netwerk van dijken en sluizen en andere waterhuishoudkundige werken die de Waterlinie mogelijk maakte, in context te plaatsen en te tonen.



Als hoofdleverancier van water (nodig voor de inundatie) speelt de Vecht in zowel de Oude als de NHW een hoofdrol.

De Oude Hollandse Waterlinie liep vanaf Muiden de Vecht stroomop om bij Nieuwersluis naar het westen af te buigen richting Woerden. Door inundaties - en een onverwacht vroeg invallende dooi - voorkwam deze lijn dat de Fransen in de winter van 1672/73 Amsterdam en het rijke Holland konden innemen. Als represaille werden dorpen, buitenplaatsen en kastelen in brand gestoken – tenzij je voldoende betaalde.

De zuidelijke Vechtstreek en Utrecht werden dus niet beschermd door de Oude Hollandse Waterlinie. Het pleidooi om deze gebieden binnen de lijn te brengen door deze naar het oosten op te schuiven, viel bij Napoleon in goede aarde: Amsterdam, de derde stad van zijn Rijk, zou zo beter beschermd worden. Uiteindelijk was het koning Willem I die in 1815 besloot tot de aanleg van het hele complex van dijken, sluizen, forten en andere werken, dat pas rond 1870 voltooid was. Als gevolg van de continue ontwikkeling van nieuw geschut en de komst van vliegtuigen moesten voortdurend verbeteringen worden aangebracht, tot aan de mobilisatie in 1939. Uiteindelijk was de lijn van Muiden tot Woudrichem 85 km lang en gemiddeld 3 tot 5 km breed.

Stichtse Vecht neemt daarin, met een Vechtlengte van 27 km (ca. 32%), een belangrijke plaats in. Als hoofdwaterkering en als hoofdverdedigingslijn was de Vecht –met als ‘achterland’ eerst de Zuiderzee en de Amstel, later het Merwede-/Amsterdam-Rijnkanaal- verantwoordelijk voor de aanvoer van het water dat nodig was om de inundatievelden onder water te kunnen zetten. Om dat water op de juiste plek en de gewenste diepte te krijgen, de zg. ‘onderwaterhuishouding’, was de lijn voor een belangrijk deel afhankelijk van een ingenieus systeem van sluizen, dijken, vaarten, stuwen en gemalen. Omdat de inundatievelden ten oosten van de Vecht liggen, vinden we de (sporen van) inundatiesluizen ook alleen aan die zijde en wel bij de Nedereindse Vaart, de Maarsseveensevaart, de Machinekade, de Kraaijenestersluis, de Weersluis, de Mijndensesluis, de sluis in het Oud Over (tussen 164-166), 't Sluisje (Vreeland), 't Hemeltje en (net buiten Stichtse Vecht) de sluis in de Dammerweg.

De Vechtdijken – en de toegangen tot die dijken (de accessen) - waren dus kwetsbaar en werden daarom door forten beschermd. Om de accessen te beschermen liggen de meeste forten op enige afstand van de Vecht, maar drie forten liggen dichtbij of aan de Vecht; het Fort aan de Hinderdam zelfs gedeeltelijk daarin. Het Fort bij Nigtevecht (als enige gelegen achter de Waterlinie) beschermt het sluizencomplex tussen de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het Fort Nieuwersluis –waar het sluizencomplex in de Vecht deel van uitmaakt- beschermt ook de Nieuwe Wetering, de verbinding tussen de Vecht en de Angstel. Door de bouw van de kazerne, thans in gebruik als penitentiare inrichting, is in Nieuwersluis een deel van de vestingwerken niet meer als zodanig te herkennen. De schans die in het Rampjaar als onderdeel van de OHW zo'n belangrijke rol speelde, leeft voort in de naam van de buitenplaats Sterreschans.

Verboden Kringen

Om het schietveld rond de forten vrij te houden, werden zg. ‘Verboden Kringen’ ingesteld: binnen die kringen mocht niet worden gebouwd, of alleen in hout zodat die huizen in geval van nood konden worden gesloopt of zelfs verbrand. De Vecht ligt binnen de Verboden Kring van de forten van Nieuwersluis, Nigtevecht en de Hinderdam. In Nieuwersluis herinneren de houten Verboden Kringhuizen langs de Mijndensedijk daaraan.

Oude Hollandse Waterlinie

De Oude Hollandse Waterlinie ligt tussen de voormalige Zuiderzee en de Biesbosch. Het Utrechtse deel ligt ten oosten van de riviertjes 't Gein, de Amstel, de Kromme Mijdrecht en de Meije en beslaat het westelijk deel van de Lopikerwaard. Deze verdedigingslijn ligt geheel in het veengebied. Door de ruime aanwezigheid van water is hier volstaan met een gering aantal verdedigingswerken. De keten van inundatiegebieden vergde vele tientallen kilometers aan kades en watergangen. De Oude Hollandse Waterlinie leunde sterk op vestingsteden: Gorinchem, Nieuwpoort, Schoonhoven, Oudewater, Woerden, Nieuwersluis, Weesp, Naarden en Muiden. De liniesteden waren stervormige bolwerken met grachten en bastions. Daartussen lagen op strategische plekken veldschansen, aarden



werken, voorzien van bastions en een gracht, maar zonder bebouwing. Het waren primitieve forten, bedoeld voor tijdelijke bezetting in tijden van oorlog. De contouren van deze forten en veldschansen zijn nog steeds terug te vinden in het landschap.

In 1672 werd de Oude Hollandse Waterlinie voor het eerst getest: een sterk Frans leger slaagde er niet in om er doorheen te komen. Omdat het middendeel van de linie zwakke plekken kende, verschoof hij aan het eind van de achttiende eeuw richting Utrecht. In 1795 bleek de linie niet bestand tegen strenge vorst die zelfs de grote rivieren deed bevriezen. Na de Franse tijd werd de landverdediging opnieuw georganiseerd en werd de Nieuwe Hollandse Waterlinie ten oosten van de stad Utrecht aangelegd.”

