

De Bisschopswetering ontstaansbasis van Groenekan

Tonneke Wilmink

Aanleiding

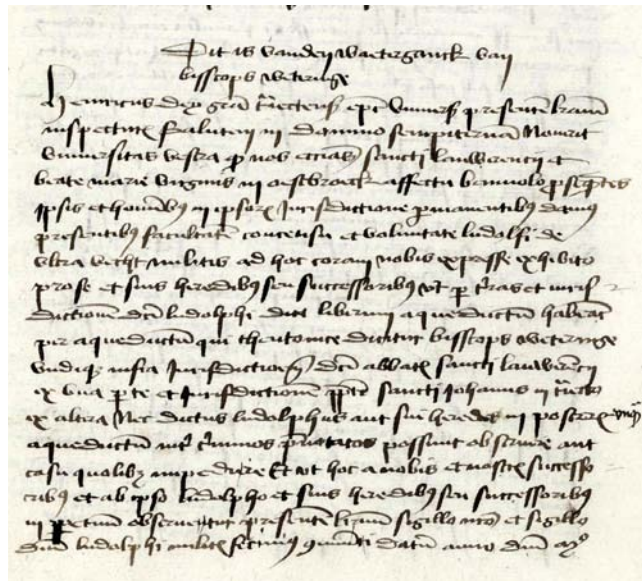
Eind januari 2023 kwam de Vereniging Groenekan samen met de gemeente De Bilt om o.a. te praten over een nieuwe inrichting van de Groenekaneweg tussen de rotonde aan de Biltse Rading en de Koningin Wilhelminaweg. Door het alsmaar toenemende verkeer, de breder wordende auto's, het gedeeltelijk ontbreken van gescheiden fiets-, auto-, en wandelpaden is de weg niet langer veilig. Langs de Koningin Wilhelminaweg komt een snelfietspad, gefinancierd door de Provincie. Voor de Groenekaneweg is nog geen geld, maar ondanks dat deed de gemeente de toezegging ook aandacht aan deze weg te gaan besteden. Een belangrijke reden voor mij om eens naar de historische ontwikkeling van de vaart langs de Groenekaneweg te kijken en om bij een eventuele herinrichting van de weg ook aan deze, zo gezichtsbepalende, wetering voor Groenekan aandacht te besteden.

Na een eerste kennismaking, proberen we te achterhalen hoe oud de vaart moet zijn en hoe zij oorspronkelijk heeft gelopen of is gegraven. Waarom zij werd gegraven en welke functies zij nog meer had. Tenslotte kijken we hoe haar fysieke uiterlijk in de loop der eeuwen, maar vooral na het jaar 1900 veranderde en hopen we tenslotte dat het spreekwoord 'beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald' ook mag opgaan voor deze wetering.

Een vroege kennismaking: Bisschopswetering in de Middeleeuwen.

Een eerste exercitie is meteen raak. De vaart langs de Groenekaneweg vindt haar oor-

sprong al vóór het jaar 1257, uit de vroege middeleeuwen en is dus minstens zo'n kleine 800 jaar oud.



Het online museum De Bilt geeft een transcribeert een akte waarin op 28 juni 1257 de Utrechtse bisschop Hendrik van Vianden aan het Sint Laurensklooster van Oostbroek en het Vrouwenklooster, beide in De Bilt, het recht van vrije afwatering gaf door het gebied van het gerecht van ridder Ludolf Overdevecht.

Ut per terras et iurisdictionem dicti Ludolphi liberum aqueductum habeant per aqueductum, qui theutonice dicitur Bisschopsweteringc, undique infra iurisdictionem dicti abbatis sancti Lauwerencii ex una parte, et iurisdictionem prepositi sancti Iohannis in Traiecto ex altera.

1



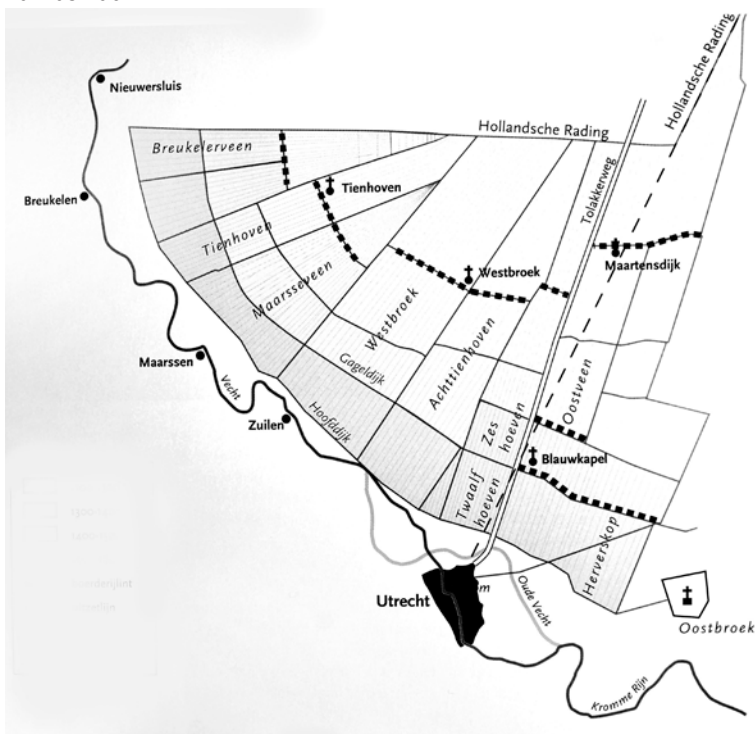
Het onlinemuseum vermeldt ten onrechte dat de wetering in 1257 gegraven is, want volgens ons gaat het in deze akte, om het toekennen van rechten aan de reeds bestaande wetering. De watergang moet dus voor die tijd gegraven zijn en is waarschijnlijk, zoals we iets verderop zullen aangeven van nog oudere oorsprong. Ook wordt hier al de naam Bisschopswetering gebruikt: 'qui theutonice dicitur Bisscopsweteringc'.

De reden van ontstaan: ontginning van het Utrechts-veengebied

In de twaalfde eeuw werden door twee monniken Herman en Dirk, die hun harnas hadden verruild voor de pij, de Benedictijnerabdij van Onze Lieve Vrouwe en Sint Laurens gesticht. Dit vond plaats ten oosten van de stad Utrecht op een hoger gelegen stuk grond (stroomrug van de Kromme Rijn) in het uitgestrekte moerasgebied. Door schenkingen van o.a. de bisschop van Utrecht Godebald verkregen zij grote delen van Oostveen, een gebied van het klooster tot aan het Gooi dat ook uit uitgestrekte moerasgebieden bestond, en waarvan nog restanten te vinden zijn in Landgoed Oostbroek in De Bilt en langs het Bert Boswandelpad in Westbroek.

De bisschop van Utrecht had behoefte aan nieuw land om de groeiende bevolking van zijn gebied te voeden. Land waar rogge en haver verbouwd zou kunnen worden. En in navolging van de grote ontginningen in Holland en West-Utrecht werden nu in het Neder-

sticht (ongeveer de huidige provincie Utrecht) vanuit de abdij, systematisch stukken moeras ter ontginning uitgegeven. De bisschop droeg daarvoor de lage rechtsmacht, tjins (het recht om grond te verpachten) en tiend (het recht om belasting te heffen op de oogst) over aan rechthebbenden van naastliggend land aan de Vecht. Van zuidoost naar noordwest vanuit de abdij, ontstonden daar de gerechten Oostbroek, het kleine gerecht Herverskop, Oostveen, Overdevecht (o.a. Twaalfhoeven, Zeshoeven, en het land tot aan Hollandse Rading). Vervolgens Achttienhoven, Westbroek, Maarsseveen, Tienhoven en Breukeleveen. De hogere rechtsmacht hield hij zelf.³

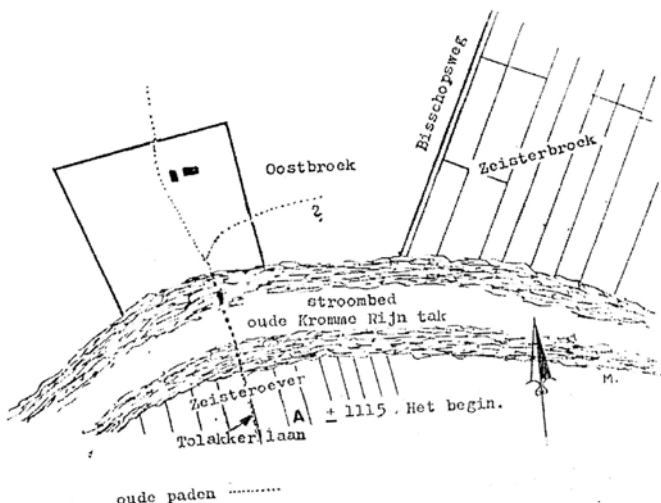


Om een moerasgebied te ontginnen moest het overtollige water afgevoerd worden en dus groef men een stelsel van afwateringsgreppels en -kanalen waaronder vanuit Oostbroek, als eerste de Voordorpsdijk en later de Bisschopswetering.⁵



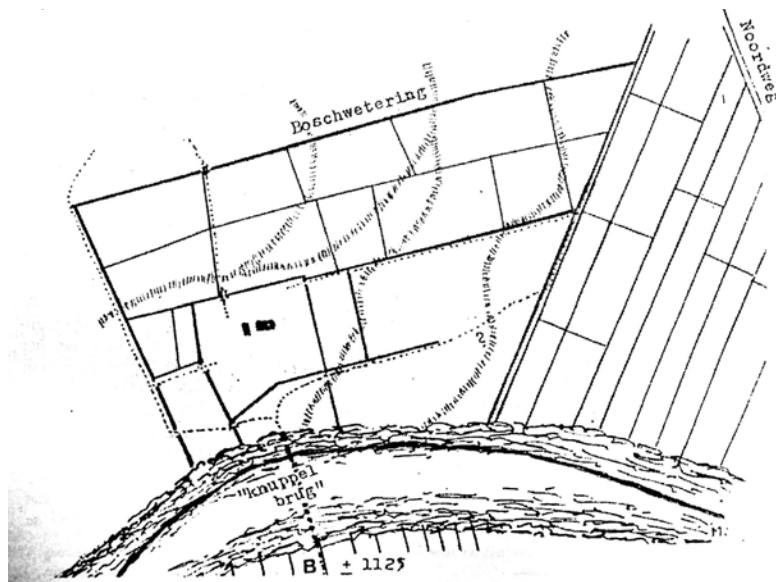
De noordelijke grens van het gerecht Herverskop bestond zo uit Oude of Bisschopswetering, Bisschopskade of -dijk, en een sloot om het water uit de zuidelijke polder op te vangen. Het graven gebeurde voornamelijk met handgereedschap en soms met paarden en nam veel tijd in beslag. Het was met recht 'monnikenwerk'. Toch doorgroef men het hele gebied niet achter elkaar. Als een bepaald stuk wetering met z'n dwarssloten gereed was namen de landbouwers het land in gebruik vanuit hun hutten of huisjes die aan de noordzijde van de wetering gevestigd waren.

Bisschopswetering en een Bisschopskade de zuidgrens van het terrein van de voormalige abdij Oostbroek. Is dit het beginpunt van de Groenekanse Bisschopswetering? Waarschijnlijk werd voor het graven van de



Tekening uit Jaarboek Oud-Utrecht ²

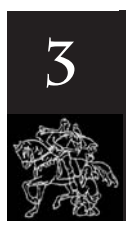
De akte uit 1257 geeft toestemming voor de vrije afwatering van de kloosters tot aan de Vecht. Enige jaren later nl. in 1265 zal er een wetering gegraven worden van het gerecht van heer Ludolf van Overdevecht door het gerecht van de proost van St. Jan naar de Vecht. Winter en Buitelaar veronderstellen dat deze laatste wetering langs de Achttienhovensekade en de Sint Antoniusdijk liep naar de Vecht.⁶



Tekening uit Jaarboek Oud-Utrecht ²

Kunnen we iets zeggen over de leeftijd van onze wetering en over haar loop?
Bij Bunnik en Zeist vormen nu nog steeds een

Zeister Bisschopswetering gebruik gemaakt van een veel oudere, natuurlijke watergang want als de aanwonenden van de wetering



hun plicht niet deden en de afwatering belemmerd werd, moesten zij, na gewaarschuwd te zijn, rechtstreeks boete betalen aan de bisschop of wel 'den hoghen richter' en niet aan het gerecht Oostveen of Herverskop. Gottschalk⁷ concludeert daaruit dat de bisschop nog oude landsheerlijke rechten op de Bisschopswetering had uit de tijd dat deze nog een natuurlijke waterloop was van de nog onbedijkte, Kromme Rijn, die haar bedding vele malen verlegde. De vraag is over welke Bisschopswetering Gottschalk het heeft in haar artikel.

Ook Klootwijk⁸ concludeert dat de monniken van de kloosters het zich makkelijk maakten door voor de Bisschopswetering bij Zeist een bestaande natuurlijke tak van de Kromme Rijn te gebruiken.

Maar ook de oudere naam 'Oude Wetering' voor de Bisschopswetering bij Groenekan is een aanwijzing dat bij de graafwerkzaamheden gebruik is gemaakt van een natuurlijk veenstroompje in ieder geval vanuit Houtringe zoals op de 'Nieuwe kaart van den lande van Utrecht van Bernard de Roij te zien is'.

1250 meter hetgeen er ook op zou kunnen wijzen dat de verveners het zich makkelijk maakten en een bestaande stroom gebruikten als achtergrens van hun nieuwe ontginning en deze min of meer kanaliseerde.

Ook een oorkonde uit 1466⁹ doet vermoeden dat er verband bestond tussen de Bisschopswetering bij Zeist en die bij Groenekan¹⁰. Het hieronder getoonde charter (oorkonde) van 4 november 1466 legt de overeenkomst vast die werd gesloten om onenigheid over wateroverlast tussen de kloosters en het gerecht Oostveen op te lossen. Onenigheid die niet zou bestaan als de sloten en kanalen niet met elkaar in verbinding zouden staan. Het was het exemplaar dat aan de 'buurlieden' (inwoners) van Oostveen ter beschikking werd gesteld.

De onenigheden waren er al veel langer. Zo liet de abt in of kort voor 1440 een dam in Oostveen weghalen en vervangen door een andere, elders in het gebied, bij de 'Nye Min', de huidige Minstream in Abstede (Utrecht). Op die manier raakte de abdij wel water kwijt,

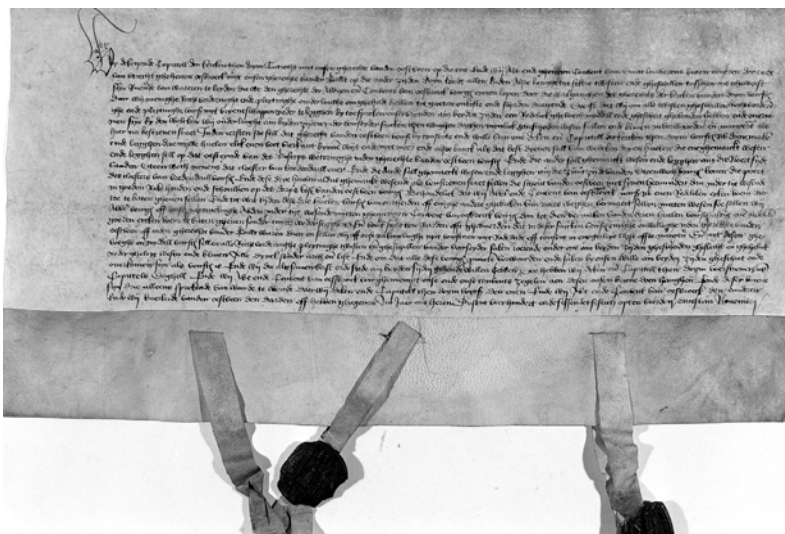


Detail van de Nieuwe kaart van den lande van Utrecht van Bernard de Roij.

Bovendien zijn de kavels tussen de Voor- dorpsedijk, de oudere ontginningsdijk, en deze wetering slechts 1000 i.p.v. de gebruikelijke

maar kwam er wateroverlast voor de Oostveners. Opnieuw een aanwijzing dat er waterverbindingen moesten hebben bestaan





Charter van 1466.

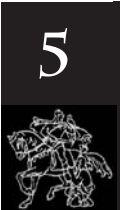
tussen Oostbroek en het gerecht Oostveen. Ook had de abt zich illegaal het recht van schouwing (inspectie) in Oostveen aangemagtigd. Problemen over de waterafvoer van Oostbroek via Oostveen duurden voort totdat de bisschop een bemiddelaar aanstelde, Johannes van Sluys, pastoor van de Nieuwe Kerk in Delft, die in mei 1466 uitspraak deed. Het hier getoonde stuk van 4 november 1466 is kennelijk een gevolg van die uitspraak. Er moesten drie duikers¹¹ komen in de Bisschopswetering. Die moesten betaald worden door het domkapittel. De abt moest daarvoor een goede eikenboom leveren. Nog een aanwijzing dus dat er een verbinding heeft bestaan tussen Oostbroek en de vaart in Groenekan.

Overdracht door Fije Cappellaen aan de abdij van twee akkers land tussen de Looij-dijk en de Bisschopswetering te De Bilt, 1466 (28v-29r);
Overdracht door Wouter Ghijsbertzone en Dirck Wouterszone aan Ludolf Janszone van vijf mud rogge en vijf spint uit vier akkers in De Bilt tussen de Looijdijk en de Bisschopswetering, 1475 (32v)
Overdracht door Lysbeth, dochter van Willam Janszone aan Ludolf Janszone van een halve akker land tussen de Looijdijk en de Bisschopswetering in De Bilt, 1482 (33v);
Overdracht door Jacob Willemszone die Vleyshouwer aan de abdij van vier morgen aan de Noordweg, een rente van vijf mud en vijf spint rogge uit vier akers land, en een halve akker tussen de Looijdijk en de Bisschopswetering in De Bilt, 1494 (34r-v);

ben op de wetering bij Zeist, zich bevonden in het archief van Oud-Munster.¹⁴

In ieder geval is uit de ‘Nieuwe kaart van den lande van Utrecht van Bernard de Roij¹² af te leiden dat de huidige Bisschopswetering in Groenekan, voorbij de rotonde in de Biltse Rading doorliep tot over de Soestdijksestraatweg tot in Houdringe: Het archief van het Laurensklooster in Oostbroek¹³ vermeldt het transport van land tussen de Looijdijk in de Bilt en de Bisschopswetering tegen het eind van de vijftiende eeuw: Waar we nu, vanaf de rotonde bij de Biltse Rading tot aan de Soestdijksestraatweg slechts fietspad vinden moet eens onze historische wetering hebben gelopen.

Het blijft lastig om na te gaan over welke Bisschopswetering er in verschillende aktes wordt gesproken, mogelijk helpt ons het feit dat de aktes die betrekking heb-



Overdracht door Jan en Claes van Valckendaell aan Gerrit van Beerschoten van een stuk land tussen de Bisschopswetering en de Hoeve in De Bilt, 1460 (35v-36r);¹⁵

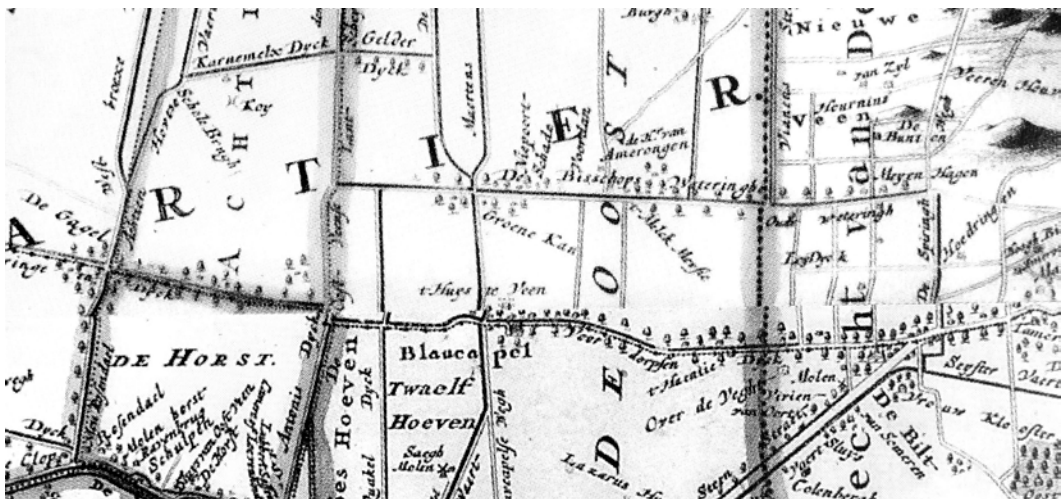
Ontvangst door de abdij van een rente uit een stuk land tussen de Bisschopswetering en de Meent (red. De Minstroom in Abstede) in De Bilt, 1506 (38r-v);

Overdracht door Jan van Valckendaell Braem en anderen aan Evert Jan Meyensoen van een akker land bij de Bisschopswetering te De Bilt, 1448 (42v-43r)
Overdracht door Loeff en Belyen van Pallaes aan Heinrick Koernt vijf morgen land met de hofstede aan de Bisschopswetering in Richaertsampe bij Oostbroek, 1478 (29v-30r);

dat voor deze wetering gebruik werd gemaakt van een oude natuurlijke loop van de Kromme Rijn, en de Bisschopswetering bij Groenekan met hetzelfde doel, maar nu voor de moerasgronden ten noorden van de Groenekanse Dijk. Dat beide weteringen de naam Bisschopswetering dragen is niet verwonderlijk aangezien de bisschop landsheer van beide gebieden was en opdracht gaf de vaarten te graven.

De Vecht waarop, uiteindelijk al het water uit het moerasgebied werd overgeslagen, lag in een natuurlijke bedding van klei, die minder inklonk dan het veen. Door de toenemende ontwatering van het moeras(veen)gebied klonk het bouwland steeds meer in waardoor de afwateringssloten en kanalen steeds lager kwamen te liggen ten opzichte van de Vecht en de waterstand in het ontgonnen gebied zo hoog werd dat dit uiteindelijk alleen nog maar als weiland gebruikt kon worden. Een goede afwatering was dus van cruciaal belang. Tweemaal per jaar verrichtte de schout van het betreffende gerecht 'mitten boerluden' schouw om er op toe te zien dat de sloten schoongehouden werden zodat het water niet over de dijken en kaden zou lopen.

Heden ten dagen is het mogelijk het water langs landgoed Oostbroek te volgen via de duiker onder de A28, langs de Soestdijksestraatweg richting Groenekanseweg. Of hier echter in de Middeleeuwen al een verbinding was blijft de vraag. Het is goed mogelijk dat de Bisschopswetering bij Zeist gegraven werd om de gebieden ten zuiden van Oostbroek te ontwateren en verder in cultuur te brengen en



Grote Historische Atlas van Utrecht, nr. 446¹⁶

In de 15^e eeuw was er nog een andere oorzaak van wateroverlast bij de Bisschopswetering. Door de abt van Oostbroek werd ten oosten van de wetering vogelkooien verhuurd om eenden en ganzen te vangen. Die kunstmatige vijvers kregen hun water van neerslag maar ook van de vele beekjes en stroompjes uit de Heuvelrug. Die vogelkuilen stonden onderling met elkaar in verbinding. De hoogstgelegen kuil stroomde over in de daaronder gelegen vijver die zo'n halve meter lager lag enz. In de winter als er veel water was, bezweken soms de dammen zodat het water als een vloedgolf naar de lager gelegen kuilen stroomde en zich vervolgens in de Bisschopswetering stortte, die al dat water niet aankon en buiten haar oevers trad. Het gevolg was dat de akkers in Oostveen blank stonden, de huizen onder water liepen, het vee verdrong en de bisschop veel belasting misliep. Genoeg in ieder geval voor gerechtigde stappen tegen het klooster.¹⁷

De wetering als transportweg

Bij het graven van sloten en vaarten werd het zand op de naastliggende oevers gegooid, waardoor kaden ontstonden die beloopbaar waren en makkelijke verbindingen vormden in het natte, gevaarlijke moeras. Toch waren paden als transportweg lang ondergeschikt aan het water. De vaarten en weteringen maakten snel, goedkoop en ook comfortabel vervoer mogelijk, zeker in de winter als de onverharde wegen modderig waren. Pramen en schouwen vervoerden vracht en personen. Een schouw was van hout, zo'n zes tot zeven meter lang, een halve meter diep en een meter vijftig breed. De bovenbalk voor en achter was recht. Een "tocht" schouwen werd getrokken door een paard. Eerder werd het wel gedaan door een manspersoon met een zeelt. Dat was een band die breed was voor de borst. Een praam was toch meestal wel van ijzer en een slag groter. De vorm was ook anders. De zijkanten liepen achter en voor spits toe. Er kon een roefje zijn: een verhoging in de

voorplecht. In de kleine verblijfsruimte eronder stond soms een petroleumstel.

Een vers gezet bakje troost deed goed op een lange werkdag. Zo'n praam had aan de voorkant bovenop twee gaten op geringe afstand. Daardoor kon het voorste gedeelte van de vaarboom worden gestoken. Die zat dan klemvast. Met die boom werd het vaartuig voortgeduwd en van de kant gehouden, tegelijk. Schouwen en pramen werden o.a. gemaakt op de scheepswerf van de firma van de Berg in Westbroek.¹⁸

De Maartensdijkse of Oostveense Vaart was voor de Bisschopswetering van belang voor het afvoeren van overtollig water naar de Vecht, maar ook omdat zij de verbinding met Utrecht vormde. Een regelmatige veerdienst met trekschuiten of boten die met lange stokken werden voortgeduwd, legde aan, aan de kade van de Wilhelminaweg, net voorbij de uitstroom van de Bisschopswetering en bracht mest uit, en landbouwprodukten, zoals boter, kaas en melk naar de stad. Ook was er personenvervoer naar en van Utrecht.

Gekscherend werd de Vaart ook wel 'Boldootvaart' genoemd, naar het bekende merk 'eau de cologne' dat in die tijd nog door veel dames als 'geurtje' werd opgedaan.

De Oostveense Vaart was op die plek zo'n vijf meter breed. Bij de kade werden gier en goederen overgeladen op kleinere schuitjes waarmee de boeren makkelijk via het uitgebreide slotenstelsel naar hun boerderijen konden komen en ook de mest over het land konden verspreiden. De waterwegen waren over het algemeen niet breed en ook niet diep.

De Oostveense vaart was met een breedte van vijf meter wel de breedste, de andere weteringen en sloten waren bescheidener. Om de doorvaart en de afwatering niet te belemmeren was het verboden om schuiten, pramen, bomen, vistuig of andere obstakels in het water te laten liggen.¹⁹ Wasstoepjes mochten wel, maar moesten voor het belangrijkste deel op de oever liggen. En overkluising moest zo-



danig van vorm zijn dat vaartuigen er, na een duwtje met de boom of op hun eigen snelheid, makkelijk onderdoor konden.

Gijs van Barneveld (97 jr.) herinnert zich nog dat hij samen met zijn vrienden, op de rand



Gijs van Barneveld, eerste van rechts (1938)

van de stenen brug zat en zagen hoe de schippers met hun handen de sleep van wel vier of vijf aan elkaar gebonden schuiten, onder de brug doorduwden.

Die schuiten zaten met touwen aan elkaar vast en werden getrokken door een paard. Bij de bruggen werd het paard van de sleep losgemaakt en aan de andere kant weer aangekoppeld. Lachend vertelde hij dat ze die hardwerkende zwoegers wel eens op hun kop spuugden.

Uiteindelijk werd de gier uit de schuiten in sleeën overgeladen en over het land verspreid.

De boeren gebruikte sleeën om te voorkomen dat zware karren de structuur van de bodem kapot reden en dat ze bovendien vast kwamen te zitten in de natte ondergrond.

Rond 1900 begint de mechanisatie in de landbouw. Het waterschap verlaagt het waterpeil in de polders van Groenekan, zodat de boeren met tractoren op hun land kunnen rijden. Het waterniveau in de Bisschopswetering en aansluitende vaarten daalt en schuiten en pramen

kunnen er, zeker als ze zwaar beladen zijn, niet meer varen. Het vervoer verhuist van het water naar de weg en in de wetering worden schutjes aangelegd om het waterpeil te kunnen beheersen.

Eeuwen verandert er weinig aan het uiterlijk van de vaart en de onverharde Groenekanse Dijk. Hutten worden vervangen door stenen woningen, het kerkelijk eigendom van de gronden gaat steeds meer over in particuliere handen, scheisloten worden hier en daar gedempt, maar de wetering blijft de wetering. Door haar functie als afvoerkanaal en vaarweg is de wetering lang volledig zichtbaar gebleven in het landschap, maar toen met name de Groenekanseweg belangrijker werd voor transport hoefde de vaart niet langer doorgang te bieden en vervangen steeds meer dammen de



Viaduct A27 Groenekan; foto A.M.W.

bruggetjes, kon de sloot aan de zuidzijde zelfs gedeeltelijk gedempt worden en gingen flinke gedeelten van de wetering in de vorm van duikers ondergronds daar waar ander verkeer daarom vroeg.

De Bisschopswetering rond 1900

De foto op de volgende pagina geeft een romantisch beeld van de Groenekanseweg met wetering rond 1900. Meer en zwaarder ver-





Prentbriefkaart Groenekan, Oosteinde ²⁰.

wetering waar het allemaal mee begon, die de basis vormde voor het ontstaan van Groenekan, worden verlegd.

Eerst aan de noord- en later aan de zuidzijde van het oorspronkelijke wegdorp komen flinke uitbreidingen. Het witte dorp ontstaat, en later ook



Foto: ansichtkaart collectie Anne Doedens, onlinemuseum De Bilt.



Verharding Groenekanseweg 1910. Prentbriefkaart

keer leidde in 1910 tot verharding van de tot dan onverharde Groenekanseweg.

de lanen aan de zuidkant zoals de Copijnlaan en de Versteeglaan. Om de nieuwe forensenwoningen te kunnen bereiken werden, naast de al bestaande monumentale toegang tot Huize Voordaen, drie stenen boogbruggen volgens de stijl van de Amsterdamsche School gebouwd naar de Kastanjelaan, de Vijverlaan en de Veldlaan. Drie boogbruggen met, al snel, de status van monument.

Kunstwerken en bomen.

De verharding van de Groenekanseweg was slechts een kleine ingreep vergeleken met de verbreding en asfaltering in de twintiger jaren van die eeuw (1924-1929). De Groenekanseweg krijgt riolering en door deze ingreep moet de Bisschops-wetering, de ontginnings-



Foto Anne Doedens, onlinemuseum De Bilt.

De woningen in het witte dorp zijn gegroepeerd rond de zgn Slingervijver, een onderdeel van het park rond Huize Voordaan, die zijn water krijgt uit de wetering even stroomafwaarts van de Veldlaan en die de wijk beslist veel aanzien geeft.

Opvallend is dat langs de wetering alleen bomen staan in de particuliere tuinen. Aan de zuidzijde zijn, om het voorttrekken van de schuiten mogelijk te maken, nooit bomen geplant. Die stonden en staan nog aan de zuidkant van de naastgelegen weg. In de oorlog sneuvelden echter veel van de monumentale beuken en eiken door de zagen en bijlen van Groenekanners die zo probeerden nog wat warm te worden in de barre oorlogswinters. Bij Huize Voordaan en in andere particuliere tuinen staan nog een paar van die reuzen. De huidige bomen zijn nog lang niet zo omvangrijk en hebben hier en daar flink te lijden gehad van roekeloze chauffeurs. De afgelopen honderd jaar is het verkeer op de Groenekanneweg dramatisch toegenomen en niet alleen het aantal voertuigen, maar ook de breedte daarvan.

Bisschopswetering anno 2023

Als we vanuit Houtringe stroomafwaarts langs de Groenekanneweg tot aan de rotonde bij de Rading gaan, vinden we geen enkele aanwijzing dat hier ooit dit ontginningskanaal heeft gelopen. De vaart is gedempt en omgelegd om ruimte te maken voor het verkeer richting Groenekan. Bij het bedrijventerrein Larenstein en naast huisnummer 197, herinnert een smalle, droogstaande geul aan de eens zo schilderachtige wetering. De droge sloot werd, naar zeggen van Thom Somers (87 jr en oud-medewerker van de RIWZ), gebruikt om water van het zwembad Brandenburg op te vangen als het vuil-waterreservoir hiervan overloopt.

Op het punt waar schoon rioolwater van de RIWZ in het watersysteem wordt gebracht

komt ook water via een schutje in onze wetering. Even is de vaart, richting Groenekan, bovengronds, om via duikers bij de huisnummers 185 en 183 weer te verdwijnen. Wat is hier aan de hand? Dick Bos (nr. 183) vertelt dat midden jaren '70 de Groenekanneweg verbreed moest worden zodat vrachtwagens met bouwafval de, voor de A27, afgegraven Hooge Kampseplas weer konden volstorten.

De wetering werd verlegd ten koste van cultuurgrond en op de plek van de wetering kwam een fietspad. De families van 183 en 185 konden het niet eens worden met Rijkswaterstaat over het afstaan van hun gebied en dus ging de vaart daar, door een duiker, onder het fietspad.

De belofte van de gemeente om alles weer in de oude staat terug te brengen zodra de werkzaamheden rond de plas klaar zouden zijn, is nog niet ingelost. (Dick Bos)

Vervolgen we onze weg richting spoorlijn Utrecht-Amersfoort dan verdwijnt de vaart daar onder de spoorlijn tot aan de Beukenburgerlaan en maakt de weg bovendien een flinke slinger. Teus Spelt (nr. 151) weet nog dat rond het jaar 2000, de NS het spoor hier wilde verbreden van twee naar drie sporen. Omdat de weg in die tijd nog schuin over de sporen liep, zouden bij drie sporen de overstekende auto's en fietsers, te lang op het spoor blijven, wat te gevaarlijk werd gevonden. Het gevolg was dat de weg en de vaart verlegd moesten worden zodat voortaan iedereen recht over zou kunnen steken. Teus vertelt dat deze wijziging toch al ten koste ging van een derde van hun boomgaard en dus moest ook hier de vaart onder de grond. Vanaf de Beukenburgerlaan tot aan het viaduct over de A27 blijft de Bisschopswetering, zij het verlegd zoals we eerder zagen, bovengronds. Hier en daar zijn de scheisloten, die bij de ontginning van het noordelijke gebied water afvoerden zichtbaar, maar alleen voor de oplettende kijker.



Onderwerp:

Verbreeding

groenekanschedijk.

Wij hebben de eer, U te berichten, dat wij ons kunnen vereenigen met den inhoud van Uw schrijven d.d.11 Februari j.l. waarbij U aanbiedt om tegen eene vergoeding van f 150.- (zegge honderd vijftig gulden) den Groenekanschedijk tusschen den N.C. Spoorweg en de grens der gemeente de Bilt, ter lengte van circa 800 Meter op te nemen, in kaart te brengen, te waterpassen en een verbreedingsplan met bestek en begroeting van kosten te maken.

Wij verzoeken U mitatien beleeft een en ander zoo spoedig mogelijk te willen uitvoeren.

Burgemeester en Wethouders van Maartendijk,

(gdt.) E. Quares van Wyfford

De Secretaris,

(gdt.) E. Kluis

Aan

Hoeren Jebra. Meyerink

te Maartendijk.

Verder onder de spoorlijn naar Hilversum door, tot aan de A27.

Daar verdwijnt hij weer om na het viaduct weer bovengronds verder te gaan tot aan de winkel van Van der Neut en 't restaurant 'Asian Delight. Hier moest het water weer wijken voor de toegankelijkheid en parkeerplaatsen van deze gelegenheden.

Bij de kruising met de Koningin Wilhelmina-



Foto van der Neut, juli 1987

weg tenslotte gaat de wetering ondergronds over in de Maartendijkse Vaart. 'Roemloos ten onder' komt er bij mij boven, juist op deze plaats waar het vroeger in de zomer zo goed toeven was op het terras van herberg De Groene Kan.



Prentbriefkaart Groenekanseweg Westeinde.

In oude luister herstellen

Van 1257 tot 1924, dus zo'n 700 jaar heeft de Bisschopswetering ons verteld wat een mannetjesputters onze voorouders waren en wat een gigantische klus zij hebben geklaard door het moerasgebied van Utrecht en Holland geschikt te maken voor akkerbouw en later veeteelt. In plaats van te pronken met onze wetering die beslist de status van monument verdient, hebben we na 1924 stap voor stap onze geschiedenis aangetast en verloren laten gaan en dat in zo'n prachtig dorp als Groenekan. Ik hoop dat we nog een kans krijgen en dat bij de herinrichting van de Groenekanseweg ook de beeldkwaliteit van de Bisschopswetering, als ontstaansbasis van ons dorp, verbeterd zal worden.



Literatuur:

¹ Transcriptie Onlinemuseum De Bilt; Akte: Utrechts Archief, toegang 58-2, nr. 11, Cartularium van de St. Laurensabdij van Oostbroek, akten 1113-1513. (Zie ook Oorkonden Sticht Utrecht, III, p. 189, nr. 1419, te raadplegen via de site van het Huygens Instituut voor Nederlandse geschiedenis).

² Tekening uit 'Jaarboek Oud-Utrecht 1988, blz. 18.

³ Jaarboek Oud-Utrecht 1988, blz. 13-14, Stad en veen in Utrecht, toegelicht aan de gerechten Oostveen en Herberts kop. Johanna Maria van Winter en A.L.P. Buitelaar.

⁴ 'De waterbeheersing in het Stichtse Veengebied ten oosten van de Vecht tijdens de ontginningsperiode'. Gottschalk, M.K.E.

⁵ Van Oostbroek tot Westbroek, het verhaal van de zes dorpen van de Bilt, Joost van der Spek, De Bilt, 2007.

⁶ Idem, Jaarboek Oud-Utrecht 1988.

⁷ De waterbeheersing in het Stichtse Veengebied ten oosten van de Vecht tijdens de ontginningsperiode'. Gottschalk, M.K.E.

⁸ Tijdschrift 'Tussen Rijn en Lek 1977-4 blz. 15, 'De oude kerk te Zeist' Klootwijk D.R., Stichting Bodemkwartering Wageningen, L7.

⁹ Onlinemuseum De Bilt. 'Ruzie om water bijgelegd: een charter van 1466.

¹⁰ Utrechts Archief. Domkapittel (216), nr. 3755 (4 november 1466).

idem, nr. 3753 (1440); idem, nr. 3754. Onlinemuseum, De Bilt, tekst Anne Doedens.

¹¹ Een duiker is een ondergrondse verbinding tussen twee stukken water. Zie ook foto van der Neut, juli 1987.

¹² Uitsnede uit de 'Nieuwe kaart van den Lande van Utrecht, Bernard de Roij, Amsterdam 1696. 'De Bilt in kaart gebracht. S. Hagers 2012.

¹³ Archief Laurensklooster Oostbroek, 85.

¹⁴ Archief Oudmunster toegang 223, nr. 1085.

¹⁵ Grote Historische Atlas van Utrecht, nr. 446.

¹⁶ Idem nr. 446

¹⁷ Archief toegang 216 (Domkapittel), inv. nr.2282, folio 91 verso.

¹⁸ <https://www.utrechtaltijd.nl/verhalen/contouren-van-een-scheepswerf-in-oud-maarsseveen>.

¹⁹ Hoebink, W.J., St. Maerten1990, 11.

²⁰ Ansichtkaarten: Groenekan, Hollandsche Rading, Maartensdijk en Westbroek 'in oude prentbiefkaarten, Rienk Miedema, Bilthoven 2008



