Cultuurhistorisch Rapport

Vaart in de Vaartse Rijn

Juli 2006

Cultuurhistorisch Rapport

Vaart in de Vaartse Rijn

Stageonderzoek in opdracht van Erfgoedhuis Utrecht en architectuurcentrum Aorta. De studie maakt onderdeel uit van het project *Vaart in de Vaartse Rijn*. Dit project wil het verleden van de Vaartse Rijn met de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen verbinden.

Watze Houtstra (stagiair)
Masterstudent Cultureel Erfgoed

Erfgoedhuis Utrecht
Herenstraat 28
3512 KD Utrecht
(030) 2343880

Architectuurcentrum Aorta
Achter de Dom 14
3512 JP Utrecht
(030) 2321686

Juli 2006

Colofon

Stagiair:

Watze Houtstra

Masterstudent Cultureel Erfgoed

Studentnr. 0444944

Stagebegeleider:

Arien Heering

Erfgoedhuis Utrecht

Stagedocent:

Erik Nijhof

Instituut Geschiedenis, faculteit Letteren van de Universiteit Utrecht

Inhoudsopgave

Colofon **3**

Inleiding **5**

H.1 Geschiedenis van de Vaartse Rijn **6**

§1.1 Belangrijkste waterinfrastructurele ontwikkelingen 6
§1.2 Ontginning en afwatering 10
§1.3 Samenvatting 10

H.2 Transport **12**

§2.1 Regionale handelsstromen 12
§2.2 Interregionale handelsstromen 12
§2.3 Watertransport 13
§2.3.1 Kogge- en lichterschepen *13*
§2.3.2 Beurtveren *13*
§2.3.3 Trekschuiten *13*
§2.3.4 Bargeschepen *14*
§2.4 Wegtransport 14
§2.4.1 Wagenveren *14*
§2.4.2 Tram *15*
§2.5 Samenvatting 15

H.3 Ontwikkeling op de oevers **16**

§3.1 Ambachtslieden, handelaren en herbergiers 16
§3.2 Scheepsbenodigdheden, scheepswerfjes en garages 17
§3.3 Tegel-, pannen- en steenbakkerijen (Grof-keramische bedrijven) 18
§3.4 (Houtzaag)Molens 19
§3.5 Blekerijen en wasserijen 19
§3.6 Andere bedrijven 20
§3.7 Brugwachterwoningen, tolwachterwoningen en schotbalkloodsen 20
§3.9 Nieuwe Hollandse Waterlinie 22
§3.10 Woningbouw 22
§3.11 Samenvatting 23

H. 4 Cultuurhistorische Restanten **24**

Cultuurhistorische Routestrip 35

Conclusies **39**

Aanbevelingen **40**

Geraadpleegde bronnen: **41**

Illustratieverantwoording: **42**

Met dank aan: **43**

Inleiding

Vanaf het ontstaan van de Romeinse nederzetting omstreeks 47 na Christus op de plaats waar later de stad Utrecht verrees, was de zuidelijke waterverbinding een belangrijke toegangspoort. In de vroege Middeleeuwen was de Kromme Rijn de verbinding tussen de nederzetting en het zuiden. Aan het begin van de 12de eeuw, werd deze verbindingsfunctie overgenomen door een gegraven kanaal. Dit verbindingskanaal, dat behoort tot de oudste nog bestaande kunstmatige waterverbindingen van Nederland, kreeg de naam *Novus Renus* (Nieuwe Rijn) maar kennen wij als de Vaartse Rijn. De aanleg van nieuwe waterwegen, spoorwegen en autowegen, heeft er voor gezorgd dat het kanaal anno 2006 zijn functie als handelsroute en transportverbinding heeft verloren.

Het Erfgoedhuis Utrecht ziet mogelijkheden voor een revitalisering van dit historische waterlint en heeft hiervoor in samenwerking met architectuurcentrum AORTA een project opgezet. Het project *Vaart in de Vaartse Rijn* wil de *vergeten* Vaartse Rijn een nieuwe toekomst geven door het verleden met de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen te verbinden. Dit is mogelijk omdat er nog veel restanten van eerdere tijdlagen, zoals industriële bedrijvigheid, aanwezig zijn. Het cultuurhistorische karakter van de Vaartse Rijn is daardoor als het ware van de oevers af te lezen. Door de historische gelaagdheid en diversiteit van de functies langs de Vaartse Rijn als inspiratie te laten dienen voor de ontwikkeling van het gebied, kan er een regionale lijn ontstaan die de identiteit van Utrecht en Nieuwegein verrijkt.

Om het cultuurhistorische karakter van de Vaartse Rijn als inspiratiebron voor ruimtelijk beleid te kunnen laten dienen, is er kennis vereist van het verleden van het gebied. In dit rapport wordt verslag gedaan van een studie naar de (cultuur)historie van de Vaartse Rijn. Deze studie richt zich op de geschiedenis van het water, het watergebruik en de invloed hiervan op de ontwikkeling van de oevers. De geschiedenis van het waterlint wordt in kaart gebracht, in een context geplaatst en verbonden met de ontwikkelingen op het land. De cultuurhistorische diversiteit in zowel tijd als functie zal worden getoond.

In hoofdstuk 1 wordt de aanleg van het kanaal en de belangrijkste waterinfrastructurele ontwikkelingen in het gebied beschreven. Ook zal er een korte beschrijving worden gegeven van het gebruik van het kanaal voor ontginning en afwatering. In hoofdstuk 2 wordt er een beschrijving gegeven van de transportfunctie van de Vaartse Rijn. Hierbij zullen enkele belangrijke transportvormen worden beschreven. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van de invloeden die het kanaal heeft gehad op de ontwikkeling van de oevers. Hoofdstuk 4 bevat een routestrip waarop enkele belangrijke restanten uit het verleden van de Vaartse Rijn worden besproken om het beschreven beeld tastbaar te maken. In hoofdstuk 5 wordt er een cultuurhistorische karakterschets van het gebied gegeven waarin de cultuurhistorische kenmerken duidelijk naar voren komen. Het rapport eindigt met enkele conclusies en aanbevelingen.

H.1 Geschiedenis van de Vaartse Rijn

De plaatsing van een dam bij Wijk bij Duurstede in 1122 zorgde ervoor dat de meanderende Kromme Rijn, de belangrijke zuidelijke verbinding tussen Utrecht en het Duitse Rijngebied, vrijwel onbevaarbaar werd voor het scheepsverkeer. De handelsfunctie van Utrecht kwam hierdoor in gevaar. Goede waterverbindingen waren namelijk van essentieel belang voor een bloeiend handelscentrum. Om ervoor te zorgen dat Utrecht haar handelspositie behield en eventueel versterkte was het nodig om een nieuwe waterverbinding aan te leggen. Door een kanaal, genaamd de Vaartse Rijn, vanuit Utrecht richting de Hollandse IJssel te graven kon een nieuwe waterverbinding met het zuiden ontstaan.

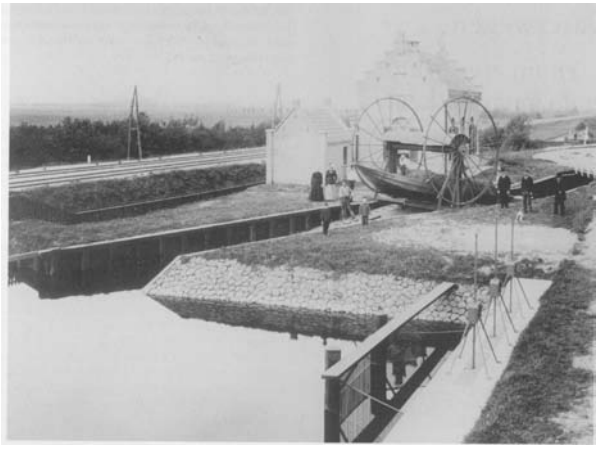
§1.1 Belangrijkste waterinfrastructurele ontwikkelingen

Fase 1: De Vaartse Rijn (Na 1122)[1]

Na het plaatsen van de dam bij Wijk bij Duurstede in 1122 is men begonnen met de aanleg van de Vaartse Rijn. Het kanaal liep vanaf de Tolsteeg tot aan de Randdijk. Bij de Randdijk liep de Vaartse Rijn via een overstroomgeul naar de Hollandse IJssel. Het kanaal had een totale lengte van 8 kilometer en bracht Utrecht in verbinding met de Lek. In Utrecht stond het kanaal in verbinding met de grachten, die weer in verbinding stonden met de Vecht ten noorden van de stad. Op deze manier kon het centrum van de stad en de gebieden ten noorden van de stad worden bereikt.

Na de aanleg van de Noorder IJsseldijk werd de Randdijk overbodig, waardoor deze in 1148 werd doorgeslagen en de Vaartse Rijn werd doorgetrokken tot aan de Noorder IJsseldijk. De Noorder IJsseldijk beschermde de stad en het ten zuiden gelegen gebied voor het overstromingsgevaar van de Lek en de Hollandse IJssel, maar zorgde tegelijkertijd voor een belemmering voor de scheepsvaart.

De schepen die via de Vaartse Rijn Utrecht wilden bereiken moesten met behulp van een overtoom over de dijk heen getrokken worden. Een overtoom is een soort kluunplek voor schepen waarbij het schip over het land wordt getrokken van het ene water in het andere. Het schip werd met een takel uit het water getrokken en over balken (of boomstammen) naar de overzijde verplaatst. De zware scheepsladingen werden overgeslagen, dat wil zeggen over de dijk gedragen met behulp van een kraan en sjouwers. Op deze plaats ontstond de handelsnederzetting ’t Gein. Het kanaaltje, dat van de Vaartse Rijn naar de Hollandse IJssel loopt, en het ten westen hiervan gelegen gebied luisteren tegenwoordig beiden naar de naam De Doorslag.[2]



Afb. 1 *Een overtoom*

[1] Zie afb. 2 blz. 8.
[2] Zie afb. 6. blz. 11.

Fase 2: De Nieuwe Vaart (ca.1285)[3]

De plaatsing van de dam in de Hollandse IJssel rond 1285 verminderde de bevaarbaarheid van de rivier, waardoor er opnieuw gevaar voor de handelspositie van Utrecht ontstond. Er werd een nieuw kanaal gegraven, de Nieuwe Vaart, dat onderdeel werd van de Vaartse Rijn. Het kanaal maakte gebruik van de Schalkwijkse wetering die rond 1135 was doorgegraven tot aan de Vaartse Rijn. De gebruikmaking van de wetering verklaart de *knik* in het kanaal ten zuiden van Jutphaas. Het kanaal boog vervolgens zuidwaarts tot aan de Lek. Er werd een dam geplaatst in het kanaal die moest voorkomen dat het Lekwater voor overstromingen zou zorgen. Ook bij deze dam werden de goederen overgeslagen.

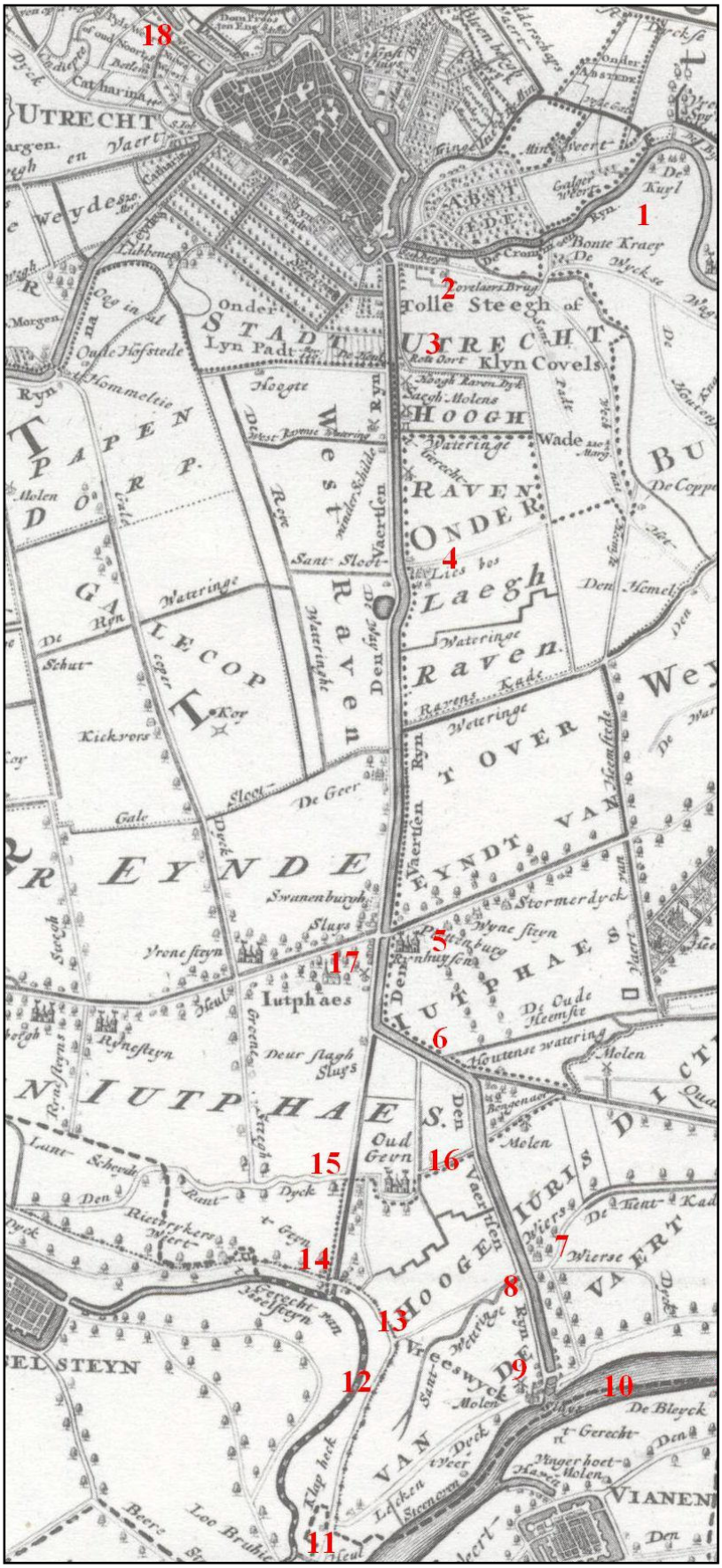
In 1373 werd de dam door een schutsluis bij Vreeswijk vervangen. Door de schutsluis was de waterstand in het kanaal beter te reguleren en hoefde er geen overtoom meer te worden gebruikt om de schepen over de dam te trekken. Een schip voer de sluiskolk in en hier werd met behulp van schotten in de sluisdeuren het water op peil gebracht. Ook hoefden de goederen niet meer over de dam heen gesjouwd worden. Het vervoeren van goederen werd minder arbeidsintensief en gemakkelijker.

De schutsluis zorgde ervoor dat de boten lange tijden, en soms enkele dagen, moesten wachten. Dit bood mogelijkheden voor handelaren en herbergiers om hun goederen en diensten aan te bieden. De inwoners van het nederzettinkje Vreeswijk, dat even ten westen van de schutsluis lag, zagen economische potentie in de wachtende boten en verplaatsten zich naar dit gebied, waar de nieuwe, bloeiende handelsnederzetting Vreeswijk ontstond.

[3] Zie afb. 2 blz 8.

Legenda:

1) Kromme Rijn
2) Tolsteeg
3) Rotsoord
4) De Liesbosch
5) Rijnhuizen
6) *Knik* Vaartse Rijn
7) Huis De Wiers
8) Dam Nieuwe Vaart
9) Vreeswijk
10) Lek
11) Dam H. IJssel
12) Hollandse IJssel
13) Noorder IJsseldijk
14) 't Gein
15) Randdijk (doorslag)
16) Oud Gein
17) Jutphaas
18) Vecht



Afb. 2 Gedeelte van de *Nieuwe kaart van den lande van Utrecht* (Bernard du Roy 1699).

Fase 3: Merwedekanaal (1881-1892)[4]

Vanaf het einde van de Middeleeuwen werd de Vaartse Rijn een belangrijk onderdeel van de Keulse Vaart. Dit was de handelsroute die ontstond tussen Amsterdam en Keulen. De Vaartse Rijn werd in het eerste kwart van de 19de eeuw verbeterd om Amsterdam als Rijnhaven veilig te stellen. De verbeteringen bleken al snel onvoldoende te zijn om het scheepsverkeer tussen Amsterdam het Rijngebied in stand te houden. Vooral de Vecht zorgde voor veel oponthoud bij de verouderde sluizen. In 1881 werd er een nieuwe waterverbinding aangelegd, het Merwedekanaal, dat van Amsterdam via Utrecht en Vreeswijk naar Gorinchem leidde.

Een groot deel van de Vaartse Rijn maakte nu onderdeel uit van het Merwedekanaal en ging ook deze naam dragen. Het noordelijke gedeelte van de Vaartse Rijn, vanaf Hoograven tot aan het Ledig Erf, verloor hierdoor zijn functie als handelsroute. Het zuidelijke deel van de Vaartse Rijn werd verbreed en verdiept. Ook kwam er een nieuw kanaalvak ten westen van Vreeswijk dat aansluiting gaf op het nieuwe sluizencomplex (1882-1886). Voor de aanleg van het Merwedekanaal deden schippers gemiddeld 12 uur over een tocht van Amsterdam naar Vreeswijk. Daarna koste het de schepen nog maar 7 uren. Door de steeds groeiende omvang van de scheepvaart en de schepen, werd de capaciteit van het kanaal al snel te klein.

Fase 4: Het Amsterdam-Rijnkanaal (1952)[5]

Doordat de omvang van de scheepvaart bleef groeien en de schepen steeds groter werden, was de capaciteit van het Merwedekanaal al gauw onvoldoende. Ook was er nog steeds te veel oponthoud. Dit kwam voor een deel door de lange wachttijden bij Vreeswijk. Vooral bij hoogwater op de Lek, wanneer er met twee kolken geschut werd, was Vreeswijk een obstakel voor de scheepvaart.

Afb. 3 *De kolken bij Vreeswijk (Kadastrale kaart 1832). Rechts is de Rijkshulpschutsluis te zien.*

Amsterdam wenste dan ook een nieuwe Rijnverbinding. In 1952 werd het Amsterdam-Rijnkanaal geopend. Het kanaal doorkruist het Merwedekanaal, de vroegere Vaartse Rijn. De Vaartse Rijn had nu compleet haar functie als handelsroute verloren. De verandering in het scheepsverkeer had vooral effect op Vreeswijk. Doordat de Vaartse Rijn zijn functie als handelsroute had verloren, passeerden de schepen de voormalige handelsnederzetting niet meer, wat veel werkloosheid in het dorp met zich meebracht.

[4] Zie afb. 6 blz. 11.
[5] Zie afb. 6 blz. 11.

§1.2 Ontginning en afwatering[6]

Na de aanleg van de Vaartse Rijn werd het kanaal gebruikt voor de afwatering van de omringende polders, zoals Hoog-, Laag- en Westraven. Ook verder gelegen ontginningsgebieden zoals Vuylcop waterden via weteringen af op de Vaartse Rijn. De kavelstructuren, in het oosten *noord-zuid-lopend* en in het westen *west-oost-lopend* zijn nog zichtbaar.

De ontginning van land was in eerste instantie bedoeld om landbouwgrond te scheppen. Op deze landbouwgronden werden producten als graan en hennep geteeld. Ook dienden delen van het ontgonnen land als hooi- en weiland. Rondom de boerenhoeven werden er groenten en fruit gekweekt.

§1.3 Samenvatting

De Vaartse Rijn werd aangelegd, omdat de Kromme Rijn niet goed bevaarbaar meer was en er een nieuwe verbinding met het zuiden moest komen. Deze verbinding was belangrijk om de handel tussen Utrecht en het Duitse Rijngebied in stand te houden. Daarnaast werd het kanaal gebruikt voor de afwatering van de omringende gebieden. Na de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal verloor de Vaartse Rijn zijn functie als doorvaarroute.

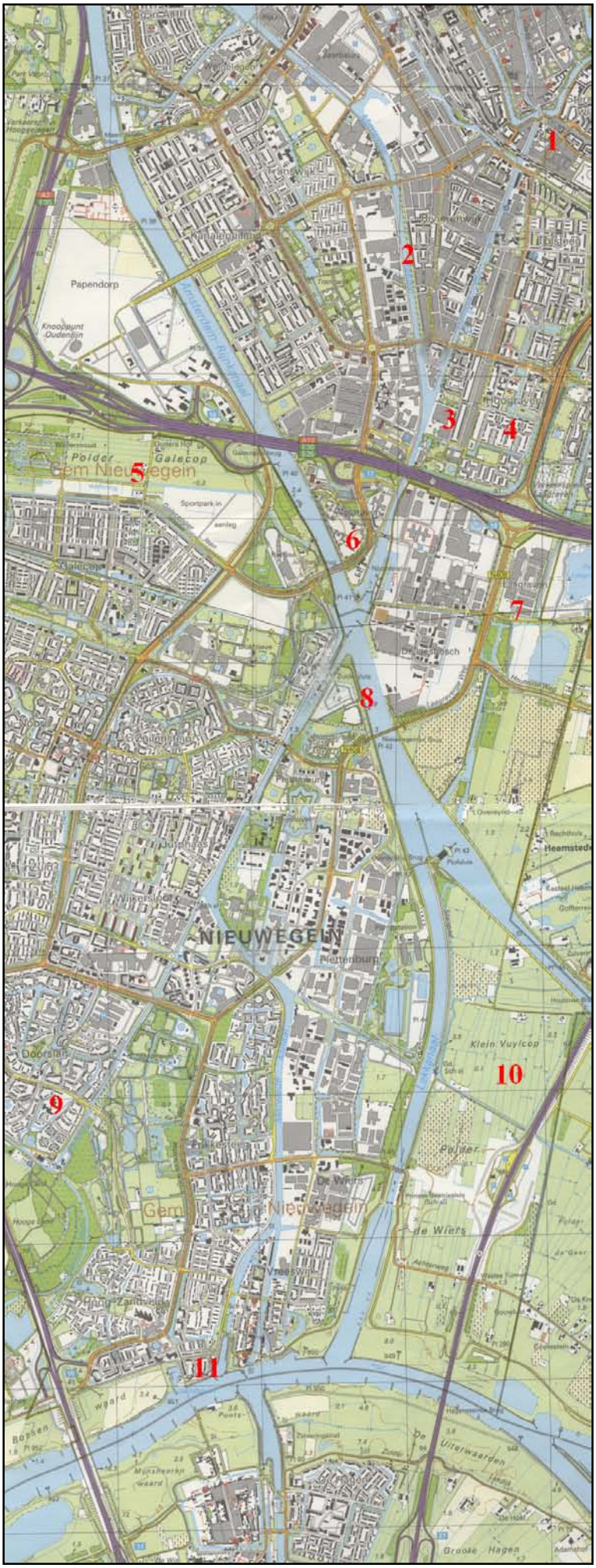
Afb. 4 *Satellietfoto zuidelijke deel Vaartse Rijn. Het smalle waterlint centraal op de foto is de Vaartse Rijn. Het dikke waterlint is het Amsterdam-Rijnkanaal. Onderaan is de loop van de Lek te zien. (bron: Gemeente Nieuwegein).*

Afb. 5 *De knik in de Vaartse Rijn. Het smalle recht doorlopende waterlint is de Doorslag. (bron:Gemeente Nieuwegein).*

[6] Zie afb. 6 blz. 11.

Legenda:

1) Ledig Erf
2) Merwedekanaal
3) Splitsing Merwedekanaal – Vaartse Rijn.
4) Voormalig ontginningsgebied Hoograven
5) West-oost-lopende kavelstructuren.
6) Voormalig ontginningsgebied Westraven
7) Voormalig ontginningsgebied Laagraven
8) Amsterdam-Rijnkanaal
9) De Doorslag
10) Noord-zuid-lopende kavelstructuren.
11) Sluizencomplex (1882-1886)



Afb. 6 *Topografische kaart van Utrecht en Vianen (2004).*

H.2 Transport

De centrale ligging van Utrecht en de vele verbindingen met andere steden en plattelandregio's zorgden ervoor dat Utrecht een belangrijk handelscentrum werd. Er is onderscheid te maken tussen regionale- en interregionale handelsstromen.

§2.1 Regionale handelsstromen

De Vaartse Rijn werd door boeren gebruikt om goederen te vervoeren naar en vanuit Utrecht. De boeren verkochten hun goederen op de markten in de stad. Bij die bezoekjes aan de stad kochten de boeren op hun beurt producten van stedelijke ambachtslieden. Op kleinere schaal verhandelden de boeren ook goederen in Jutphaas en Vreeswijk. Er werd voornamelijk turf en landbouwgoederen als graan, boter, eieren en hop verhandeld. Dit handelssysteem zou tot in de 19de eeuw vrijwel hetzelfde blijven.

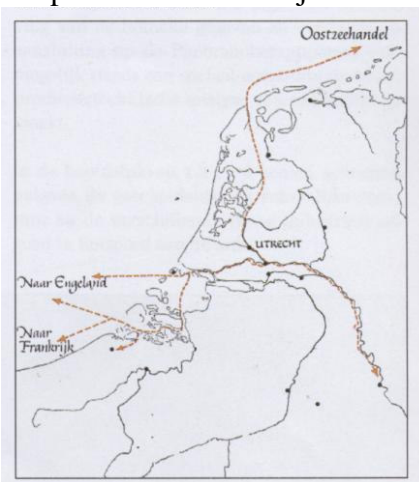
§2.2 Interregionale handelsstromen

Voor de aanleg van de Vaartse Rijn had Utrecht al een belangrijke functie in het interregionale handelsverkeer. Goederen vanuit het Duitse Rijngebied werden via Utrecht naar het noorden vervoerd. Utrecht groeide in de 11de eeuw uit tot een belangrijk centrum van de interregionale handel in de noordelijke Nederlanden. Door de aanleg van de Vaartse Rijn versterkte Utrecht deze handelspositie zelfs. De Vaartse Rijn zorgde voor een relatief snelle verbinding met de Lek, waardoor stroomopwaarts de verbinding met het Rijngebied gehandhaafd bleef. Stroomafwaarts kwamen Holland, Vlaanderen en Engeland beter binnen bereik.

Deze versnelde handelsroute naar het zuiden, met Brugge als belangrijkste havenstad van Noordwest-Europa, zorgde ervoor dat Noord-Duitse kooplieden uit Hamburg en Lűbeck ook gebruik gingen maken van de Vaartse Rijn. Ze namen onder andere huiden en pek mee uit Noord-Duitsland en voeren terug met Vlaams laken, Franse wijn, vijgen en andere Mediterrane producten. De zeevaart was aan het einde van de Middeleeuwen nog riskant, waardoor de handelsroute via de Zuiderzee, de Vecht en de Vaartse Rijn naar het zuiden aantrekkelijker was.

Aan het einde van de 13de eeuw verminderde het interregionale handelsverkeer op de Vaartse Rijn. De Noord-Duitse kooplieden gingen steeds meer gebruik maken van alternatieve routes, zoals de route over zee. Tussen Utrecht en het Rijngebied bleef de Vaartse Rijn echter een belangrijke verbinding vormen.

Voor de Utrechtse handel diende de Vaartse Rijn vooral als aanvoer van regionale producten. Daarnaast bleef de Vaartse Rijn een belangrijk onderdeel van de Keulse Vaart, de handelsroute tussen Amsterdam, Utrecht en de Duitse steden langs de Rijn. Producten die door de eeuwen heen werden verhandeld waren onder ander ijzer, hout, graan, zout, boter, vis, olie- en raapkoeken en veel wijn.



Afb. 7 *Interregionale handelsstromen in de Middeleeuwen.*

§2.3 Watertransport

Tot in de 19de eeuw was het reizen over water betrouwbaarder en comfortabeler dan over het land, waar de wegen vaak onbegaanbare modderroutes waren. Bovendien kon er meer vervoerd worden per boot dan per kar waardoor waterwegen de belangrijkste transportverbindingen vormden. De opkomst van trein- en tramdiensten in de laatste decennia van de 19de eeuw en de busdiensten in de jaren twintig van de 20ste eeuw zorgden voor een afname van het personenvervoer over water. Voor vrachtverkeer bleven de waterverbindingen tot na de Tweede Wereldoorlog de belangrijkste transportwegen.

§2.3.1 Kogge- en lichterschepen

Toen aan het begin van de 12de eeuw met de aanleg van de Vaartse Rijn een snellere verbinding vanuit het noorden naar het zuiden ontstond, maakte de Vaartse Rijn onderdeel uit van interregionale handelsroutes vanuit Noord-Duitsland. De Noord-Duitse handelaren moesten een flinke reis maken, die gedeeltelijk over ruige watergebieden als de Zuiderzee verliep. Om zoveel mogelijk goederen zo veilig mogelijk te vervoeren, maakten ze gebruik van *koggeschepen*. Door de grootte en zwaarte van deze schepen waren ze niet geschikt om bij 't Gein met een overtoom over de IJsseldijk te worden getrokken. De goederen werden op kleine *lichterschepen* overgeladen voor de tocht over de Vaartse Rijn. Bij 't Gein werden de goederen met behulp van een hijskraan en sjouwers overgeladen op andere *koggeschepen* die de reis naar het zuiden voortzetten.

§2.3.2 Beurtveren

De komst van beurtveren in de 16de eeuw zorgde voor een uitbreiding van de handel. Een beurtveer is geen type schuit, maar een transportdienst. Het waren veerdiensten die op regelmatige tijden vertrokken. Ze kwamen tot stand na onderlinge afspraken tussen steden. Stadsbesturen stelden beurtschippers aan die het recht en de plicht kregen om een bepaalde verbinding te onderhouden. Er werden zowel goederen als personen vervoerd op deze veren.

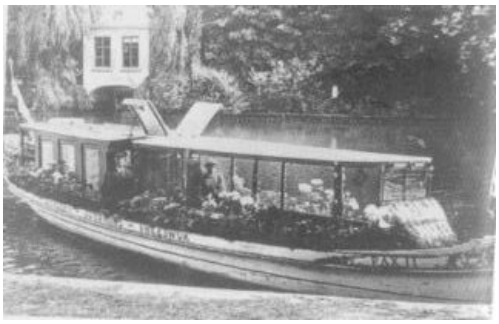
In de 18de eeuw was het Vaartse Veerhuis in Utrecht het vertrekpunt van de veerdienst naar Jutphaas en Vreeswijk. Het veerbootje had in de 19de eeuw een kajuit, een bovendek en een laag bij het water liggend voordek. Het veerhuis lag in het noordelijkste gedeelte van de Vaartse Rijn aan de Westerkade. Een herberg maakte onderdeel uit van het veerhuis, waardoor het ook een gezellige hangplek was. Ook werden goederen die door het veer werden bezorgd, hier bewaard voor de klant. Halverwege de 19de eeuw werd het Vaartse Veerhuis afgebroken en vervangen door een nieuw café. Het nieuwe café werd in 1937 afgebroken ten behoeve van een ophoging van het spoor.

§2.3.3 Trekschuiten

In de 17de eeuw werd er een nieuw vervoersysteem geïntroduceerd in het westen van het huidige Nederland: de trekschuit. Utrecht maakte met enkele verbeterde waterwegen, waaronder de Vaartse Rijn, ook deel uit van dit vervoersysteem. Het nieuwe vervoersysteem bood snelheid, comfort en veiligheid, en werd vooral voor personenvervoer gebruikt.

Ten westen van de Rijndijk langs de Vaartse Rijn werd in 1648 een jaagpad aangelegd. Op dit zandpad liep het paard met de knecht die de schuit trokken. In veel gevallen was het de knecht alleen of de schippersvrouw die de schuit moest trekken. Vanaf 1755 waren er vaste vertrektijden voor de trekschuiten die tussen Vreeswijk en Utrecht voeren. In 1815 vetrokken er 6 trekschuiten uit Vreeswijk naar Utrecht met een capaciteit van 35 personen en in 1840 was dit aantal schuiten verdubbeld.

§2.3.4 Bargeschepen
Halverwege de 19de eeuw werd er met de introductie van de stoommachine *bargediensten* opgezet die de rol van de trekschuiten overnamen. Een *barge* is een dubbeldeksschip dat werd aangedreven door een stoommachine. In 1860 wordt de *bargedienst* Utrecht-Jutphaas-Vreeswijk opgezet. Het kostte een *bargeschuit* een uur om van Utrecht naar Vreeswijk te varen. In Vreeswijk konden de passagiers overstappen op stoomboten richting onder andere Nijmegen en Dordrecht. Door de concurrentie met de in 1883 opgezette snellere stoomtramverbinding, later de paardentram en vervolgens buslijnen, daalde de populariteit van de *barges*, waardoor de laatste passagiersboot in 1923 aanlegde in Vreeswijk.



Afb. 8 *Een bargeschuit.*

§2.4 Wegtransport
De dijk ten westen van de Vaartse Rijn moest het water tegenhouden. Daarnaast diende deze als landverbinding tussen Utrecht, Jutphaas en Vreeswijk. In 1648 werd er, zoals vermeld in §2.3.3, naast de dijk een jaagpad aangelegd. Dit jaagpad was bedoeld voor de paarden (of schippersvrouwen) die de schuiten over het kanaal moesten trekken. In 1811 besloot Napoleon dat de weg tussen Vreeswijk en Utrecht onderdeel moest uitmaken van de nationale route nr.1 tussen Amsterdam en Parijs, waarop het zandpad met klinkers werd bestraat. De weg werd een belangrijke noord-zuid verbinding. In de jaren twintig van de 20ste eeuw zorgde de opkomst van de auto voor een toegenomen verkeersdrukte op de weg. De veelgebruikte weg tussen Vreeswijk en Utrecht werd verbreed. Met de aanleg van de Rijksweg 26 (de huidige A2) verloor de weg haar functie als belangrijke noord-zuid verbinding. Toch bleef het tot in de jaren vijftig van de 20ste eeuw een belangrijke uitvalsweg voor de stad Utrecht. Er loopt tegenwoordig geen doorlopende weg meer langs het kanaal.

Afb. 9 *De uitvalsweg (Jutfaseweg) 1929. Helemaal links is een stukje van de Vaartse Rijn te zien.*

§2.4.1 Wagenveren
Vanaf de tweede helft van de 17de eeuw fungeerde er een aantal reguliere wagenveren die Utrecht verbonden met andere steden en dorpen. De gesloten wagens werden getrokken door 2 of 4 paarden. In de wagens konden ongeveer 6 passagiers plaatsnemen op bankjes. De goederen werden op het dak geplaatst. Net als bij beurtveren verleenden de betrokken stadsbesturen een vergunning om de wagenveer te exploiteren.

§2.4.2 Tram
In 1883 reed de eerste stoomtram langs de Vaartse Rijn. Deze tram werd tien jaar later vervangen door de paardentram en vervolgens de elektrische tram die hier heeft gereden tot 1938. De eerste autobus reed in 1929 langs de Vaartse Rijn.

§2.5 Samenvatting
De Vaartse Rijn was door de eeuwen heen een belangrijk transportkanaal voor interregionale en regionale handel. Het kanaal werd ook gebruikt door boeren om hun goederen op de markt te brengen. Daarnaast maakte het vooral onderdeel uit van de belangrijk handelsroute tussen Amsterdam, Utrecht en het Duitse Rijngebied. De weg ten westen van het kanaal werd een belangrijke noord-zuid verbindingsweg.

H.3 Ontwikkeling op de oevers

De aanleg en het gebruik van de Vaartse Rijn waren bepalend voor de ontwikkeling van het omliggende gebied. In dit hoofdstuk worden de meest kenmerkende ontwikkelingen op de oevers beschreven.

§3.1 Ambachtslieden, handelaren en herbergiers

Het graven van de Vaartse Rijn leidde er toe dat verschillende nederzettingen ontstonden langs het kanaal. Het kanaal zorgde voor goede transportmogelijkheden en dit leidde tot economische activiteiten. Na 1148, toen de Doorslag werd gegraven, ontwikkelde de nederzetting 't Gein zich op het punt waar het kanaal de Noorder IJsseldijk bereikte.[7]

Na het graven van de Nieuwe Vaart aan het einde van de 13de eeuw ontwikkelde de nederzetting Vreeswijk zich in het gebied bij de schutsluis.[8] Vreeswijk werd een aantrekkelijke plek voor handelaren en herbergiers. Het schutten nam uren in beslag en soms lagen er zoveel schepen te wachten, dat de schippers er dagen moesten doorbrengen.

In Jutphaas vond dit in mindere mate plaats. Maar ook hier vestigden zich vanaf de 17de eeuw enkele herbergiers, ambachtslieden en winkeliers, die de schippers en reizigers op de Vaartse Rijn als doelgroep hadden. De kern van het dorp Jutphaas kwam dan ook langs de Vaartse Rijn te liggen.[9]

Het drukke handelsverkeer over het kanaal en de grachten leidde ook tot veel bewoning in het zuidelijke deel van Utrecht. In de 11de eeuw was er al bewoning in het gebied dat later de Tolsteeg heette.[10] Dit gebied rondom het noordelijkste gedeelte van de Vaartse Rijn lag buiten de stadsmuren. Het werd een plaats met veel herbergen, kroegen en winkels. Daarnaast woonden er in het gebied veel schippers, vrachtsjouwers, timmerlieden, pottenbakkers en houtzagers.

Afb. 10 *De Tolsteeg halverwege de 17de eeuw vanaf de stadsmuur gezien. De Vaartse Rijn is links in van het midden te zien met een brug eroverheen. Ook zijn er enkele bootjes en sjouwers te zien. De tekening geeft een mooi tijdsbeeld van de Tolsteeg, met de activiteiten die zich op en rondom de Vaartse Rijn afspeelden.*

Tijdens een archeologisch onderzoek in de Tolsteeg in 2006 zijn fundamenten gevonden van een gebouw dat dateert uit het midden van de 14de eeuw. Het is volgens de onderzoekers mogelijk dat dit gebouw dienst deed als herberg. Ook zijn er tijdens dit onderzoek in de

[7] Zie afb. 2 blz. 8.
[8] Zie afb. 2 blz. 8.
[9] Zie afb. 2 blz. 8.
[10] Zie afb. 2 blz. 8.

Tolsteeg restanten gevonden van het Sint-Joostengasthuis uit de 14de eeuw. In dit gasthuis konden pelgrims terecht. Verder werden er in het gasthuis daklozen en zieken opgevangen en verzorgd. Maar ook reizigers, die geen geld hadden voor een gewone herberg, konden hier onderdak vinden.

Anno 2006 zijn de dorpskernen van Vreeswijk en Jutphaas nog goed te herkennen in het verstedelijkte gebied. Ook zijn er nog kroegen en winkeltjes langs de Vaartse Rijn te vinden. Zo is er in Vreeswijk café *De Hoop* dat zijn deuren opende aan het begin van de 19de eeuw. Een deel van het oorspronkelijke interieur en exterieur is nog aanwezig. Een paar eeuwen gezelligheid komen hier samen. Café *De Zwaan* in Jutphaas opende zijn deuren nog iets eerder, aan het einde van de 18de eeuw. De kelder van het gebouw is vermoedelijk nog een eeuw ouder. Naast het schenken van alcoholische versnaperingen heeft het café tot in de jaren zestig van de 20ste eeuw dienst gedaan als herberg.

§3.2 Scheepsbenodigdheden, scheepswerfjes en garages

Vanaf de Middeleeuwen waren er vooral in de Tolsteeg veel scheepswerfjes aanwezig. Maar ook op andere plaatsen langs de Vaartse Rijn verschenen er scheepswerfjes en winkels met scheepsbenodigdheden (tagrijnzaken). Veel tagrijnzaken gingen vanaf de jaren twintig van 20ste eeuw ook brandstof voor auto's verkopen. De opkomst van de auto zorgt er ook voor dat er steeds meer garage- en transportbedrijfjes verschijnen langs de belangrijke uitvalsweg naast de Vaartse Rijn.

Er zijn nog enkele restanten van deze scheepswerfjes, tagrijnzaken en transportbedrijfjes aanwezig. Zo doet de in 2001 gesloten werf Buitenweg, die vanaf 1856 was gevestigd in Vreeswijk, dienst als museumwerf. Geregistreerde origineel historische (binnenvaart)schepen kunnen hier gerepareerd en gerestaureerd worden. De straatnaam De Helling in Vreeswijk en Utrecht herinnert ook aan dit verleden. Verder zijn er nog enkele garagebedrijfjes en een tagrijnzaak gevestigd langs het kanaal. In Vreeswijk (Dorpstraat 55) staat een gebouw dat dienst deed als mastenmakerij. Het gebouw, dat in 1826 werd gebouwd, heeft een gevel waar een knik in zit. Dat maakte het mogelijk om te lange masten tijdens het bewerken naar buiten te laten steken.

Afb. 11 *Scheepswerfje aan de Helling. Een tekening door Herman Saftleven uit 1670.*

Afb. 12 *Transportbedrijfje langs de Vaartse Rijn.*

Afb. 13 *Een tagrijnzaak aan de Handelskade in Vreeswijk.*

§3.3 Tegel-, pannen- en steenbakkerijen (Grof-keramische bedrijven)

Kenmerkend voor de Vaartse Rijn waren de vele tegel-, pannen- en steenbakkerijen op de oevers. Uit archeologische en bouwhistorische onderzoeken is gebleken dat er in de 14de eeuw aan de Oosterkade in de Tolsteeg (noordelijkste gedeelte van de Vaartse Rijn) een bloeiende pottenbakkersindustrie aanwezig was. Ook was er aan het einde van de Middeleeuwen een aantal steenbakkers in het gebied aanwezig. Er werd voor de bouw van huizen in steden steeds meer gebruik gemaakt van dakpannen en bakstenen. Tot die tijd maakte men vooral gebruik van hout dat door de brandgevaarlijkheid voor veel problemen zorgde.

In de 17de eeuw steeg de vraag naar bakstenen, dakpannen en tegels. Dit kwam o.a. door de toename van de bevolking in steden. Op de oevers van de Vaartse Rijn vond er in die tijd een groei in het aantal steenovens plaats. De steenbakkerijen werden nu ook groter.
De ligging aan de Vaartse Rijn bood goede transportmogelijkheden. Turf kon worden aangevoerd om de steenovens van brandstof te voorzien en de producten konden worden afgevoerd via het water. Daarnaast bood het gebied een rijke hoeveelheid tichelklei die diende als grondstof voor het bakken van pannen, tegels en stenen.

In de tweede helft van de 19de eeuw nam de grof-keramische bedrijvigheid langs de Vaartse Rijn toe. Onder andere de bouw van nieuwe openbare (water)werken en de toename van de bevolking in steden leidden tot een grotere vraag naar bakstenen, dakpannen en tegels. De bedrijven gingen ook gebruik maken van machines, waardoor het productieproces kon worden versneld en het productieaantal verhoogd.

In de loop van de 20ste eeuw verdwenen de steenfabrieken langzaam van de oevers. Dit kwam gedeeltelijk door de zware concurrentie die de bedrijven langs de Vaartse Rijn ondervonden van de grootschalige grof-keramische industrie in het Gelderse riviergebied. In 1987 sloot tegelfabriek Westraven als laatste haar deuren, waardoor er een einde was gekomen aan de grof-keramische bedrijvigheid langs de Vaartse Rijn.

Afb. 14 *Een schilderij van de Utrechtse schilder G.A. Ridder van Rappard uit 1885 waarop de werkzaamheden in steenbakkerij te zien zijn. Op de voorgrond worden de stenen gevormd en op de achtergrond is te zien hoe de stenen liggen te drogen. Ook vrouwen en kinderen werkten mee.*

§3.4 (Houtzaag)Molens

Houtzaagmolens lagen meestal langs rivieren en vaarten zodat het hout via het water vervoerd kon worden. Deze molens konden vooral aan de oostzijde van de Vaartse Rijn worden gevonden. Ze lagen in de buurt van hun grootste afnemers, de scheepswerven, die zich vooral in het gebied rondom de Tolsteeg bevonden. De toenemende vraag naar gezaagd hout zorgde in de 17de eeuw voor een groei in deze bedrijfstak. Naast houtzaagmolens verschenen er langs de Vaartse Rijn ook korenmolens, oliemolens en andere molens. De op wind-, water- en paardenkracht aangedreven molens kregen halverwege de 19de eeuw een stoommachine die later werd vervangen door een electro- en vervolgens een dieselaandrijving.

Afb. 15 *De Vaartse Rijn met rechts een houtzaagmolen en een scheepswerfje, in 1751 getekend door Paul Riender.*

§3.5 Blekerijen en wasserijen

De toegenomen aandacht voor hygiëne en de technologische innovaties in de tweede helft van de 19de eeuw zorgden voor de opkomst van machinale wasserijen en blekerijen. Voor de wasserijen was het van belang dat er schoon water aanwezig was en voldoende ruimte voor bleekvelden. Langs de Vaartse Rijn vestigden zich ook enkele bedrijven vanwege het stromende water en de ruimte die er aanwezig was.

Vanaf de jaren dertig van de 20ste eeuw ging men gebruik maken van een elektrische aandrijving en werd er steeds meer chemisch gereinigd en kunstmatig gedroogd. Anno 2006 zijn er in de 'taartpunt' tussen het Merwedekanaal en de Vaartse Rijn nog restanten van deze bedrijfstak overgebleven.[11]

[11] Zie blz. 26: *6) Industriegebied splitsing Merwedekanaal - Vaartse Rijn.*

§3.6 Andere bedrijven

Door de eeuwen heen vestigden zich ook andere bedrijven langs de Vaartse Rijn vanwege de transportmogelijkheden, zoals veevoeder-, chemische en metaalbedrijven. De grondstoffen werden aangevoerd via het kanaal en in de fabriekjes verwerkt. De producten werden ook per schip over de Vaartse Rijn weer afgevoerd. Anno 2006 zijn er nog fabrieken gevestigd langs het kanaal zoals meubelfabriek Pastoe.[12] De bedrijven zorgen voor het industriële karakter van het gebied, maar zijn niet zo kenmerkend geweest als de grof-keramische bedrijven en de (houtzaag)molens. Ook vestigden enkele tuinderijen zich in het gebied langs het kanaal. Zij konden gebruik maken van het kanaal om de bloemen, planten en andere gewassen naar de stad te vervoeren. Tegenwoordig zijn er nog een aantal tuinderijen en bloemkwekerijen op de oevers gevestigd.

Afb. 16 *Tuinderij in Jutphaas.*

§3.7 Brugwachterwoningen, tolwachterwoningen en schotbalkloodsen

Het onderhouden van de Vaartse Rijn en de parallel gelegen weg kostte veel geld. Er verschenen door de eeuwen heen dan ook verschillende tolwachterwoningen op verschillende plaatsen in het gebied. Ook waren er enkele bruggen over het kanaal die moesten worden bediend. Anno 2006 zijn er nog enkele (voormalige) tol- en brugwachterwoningen te vinden langs het kanaal.

Ook zijn er enkele schotbalkloodsen te vinden in de nabijheid van schutsluizen. In de schotbalkloodsen zitten schotbalken. Deze balken kunnen in de sponningen (gleuven) bij de schutsluizen worden geplaatst om de waterkering te versterken. Deze waterkeringen dienden om te voorkomen dat bij het stellen van inundaties (Nieuwe Hollandse Waterlinie) er water via de Lek of andere waterwegen wegstroomde.

Afb. 17 *Brugwachterwoning in Jutphaas.*

Afb. 18 *Schotbalkloods Noordersluis.*

[12] Zie blz. 23: *2) UMS/Pastoe.*

§3.8 *Kastelen en Buitenplaatsen*

Voor een middeleeuws stadsbestuur waren rust en vrede van essentieel belang voor een ongehinderde handel die tot welvaart leidde. Daarnaast was het van levensbelang voor een stad dat het voedsel uit het omliggende platteland de stad bereikte. De steden zorgden dan ook dat ze voldoende controle hadden over de aanvoerwegen. De Vaartse Rijn was een belangrijke levensader. Er kwamen dan ook enkele blokhuizen, schansen en kastelen om de belangrijkste toevoerweg te controleren.

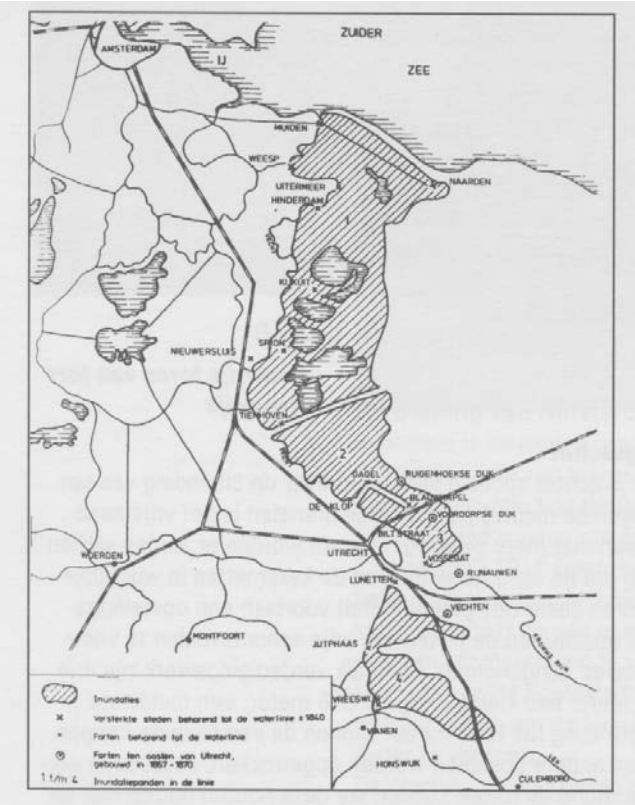
In de 12de eeuw werd het kasteel Oudegein gebouwd ter bescherming van de tolheffing bij 't Gein. Vele conflicten met het graafschap Holland in de 13de eeuw tonen aan hoe essentieel de Vaartse Rijn voor de stad was. De Vaartse Rijn was eigendom van de stad en het graafschap wilde de Vaartse Rijn controleren om Utrecht af te kunnen knijpen. Hierdoor wilde Holland de macht van Utrecht inperken. Het stadsbestuur in Utrecht deed er alles aan om de voedsel- en handelsstroom over de Vaartse Rijn intact te houden. Vandaar dat er vanaf de 13de eeuw enkele kastelen op strategische plaatsen in de buurt van de Vaartse Rijn werden gebouwd door leenmannen van de bisschop.

Veel van deze kastelen hadden namen die verwezen naar de Vaartse Rijn, zoals Rijnestein en Rijnhuizen. De kastelen werden in de navolgende eeuwen grotendeels verwoest en verloren hun militaire rol. Enkele kastelen werden vanaf het einde van de 16de eeuw verbouwd en herbouwd en gingen steeds meer functioneren als buitenplaats.Van deze kastelen zijn alleen Oudegein en Rijnhuizen overgebleven.[13]
Halverwege de 17de eeuw verschenen de eerste buitenplaatsen langs de Vaartse Rijn. Een buitenplaats was een zomerverblijf voor rijke stedelingen. Achter sommige buitenplaatsen, zoals de Liesbosch, werd een steenfabriek aangelegd. Ook kwam het voor dat bij goeddraaiende steenfabrieken buitenhuizen werden gebouwd door de eigenaar. Deze buitenplaatsen werden in de meeste gevallen vóór de fabriek gebouwd. Achter of naast de fabriek werden arbeidershuisjes gebouwd. Aan het einde van de 19de eeuw waren veel buitenplaatsen echter verwaarloosd of afgebroken.

[13] Zie afb. 2 blz. 8.

§3.9 Nieuwe Hollandse Waterlinie

In 1815 werd er begonnen met de aanleg van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze linie diende ter vervanging van de Oude Hollandse Waterlinie (eind 16de eeuw). De nieuwe verdedigingslinie liep van de Zuiderzee tot aan de Biesbosch. In tegenstelling tot de Oude Hollandse Waterlinie kwam Utrecht nu wel achter de verdedigingslinie te liggen. De waterlinie bestond voor het grootste gedeelte uit te inunderen gebieden. Op de gebieden die niet konden worden geïnundeerd, of waar wegen de linie doorkruisten, werden forten en batterijen gebouwd. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) werden er al inundaties gesteld via de sluis in Vreeswijk. Hierdoor werden de Spaanse troepen langs de Vaartse Rijn tegengehouden. Na de Tweede Wereldoorlog werd de verdedigingslinie opgeheven. De waterlinie heeft haar sporen in het landschap achtergelaten: zo zijn fort Vreeswijk en fort Jutphaas nog aanwezig.



Afb. 19 *Nieuwe Hollandse Waterlinie*

§3.10 Woningbouw

Gedurende de 20ste en de 21ste eeuw vonden er aan weerzijden van de Vaartse Rijn steeds meer woningbouw plaats. In Hoograven, aan de noordoostkant van de Vaartse Rijn, werden in het begin van de 20ste eeuw vooral fabriekspanden en hierbij behorende arbeidershuisjes gebouwd. Door de toename van de bevolking in het gebied kwam er een steeds grotere vraag naar woningen. Met name in de jaren dertig werden dan ook enkele woningen gebouwd die niet voor de fabrieksarbeiders bestemd waren. Maar in de jaren vijftig is er pas sprake van een grootschalige woningbouw in het gebied. Desondanks diende de oost-oever van de Vaartse Rijn vooral als industriegebied.

Aan de west-oever van de Vaartse Rijn was dit minder het geval. De bebouwing langs de Jutfaseweg bestond rond 1890 vooral uit fabrieksgebouwen en kleine arbeiderswoningen. Aan het begin van de 20ste eeuw komt hier langzaam verandering in door de bouw van standaard boven- en benedenwoningen. De bouw van de Rivierenwijk aan de noordwestkant van de Vaartse Rijn, die grotendeels plaatsvond in de jaren twintig, zorgde er voor dat steeds meer fabrieken moesten verhuizen en fabriekspanden met de arbeidershuisjes werden afgebroken.

In Jutphaas en Vreeswijk vonden vooral na de Tweede Wereldoorlog enkele dorpsuitbreidingen plaats. Met name de suburbanisatie in de jaren zestig en zeventig zorgde voor een toename van de bevolking in dit gebied. Na de éénwording van Vreeswijk en Jutphaas; bij de stichting van Nieuwegein in 1971, vond er op grote schaal woningbouw plaats aan de zuidwestkant van de Vaartse Rijn. Deze woningbouw zorgde er voor dat de oude dorpskernen aan elkaar groeiden. Ten oosten van de Vaartse Rijn tegenover Jutphaas werd de wijk Plettenburg gebouwd. Dit grote bedrijventerrein met kantoorpanden en sportvelden herbergt ook een aantal woningen.

Aan de noordoostkant van de Vaartse Rijn, net ten noorden van het oude Vreeswijk, wordt anno 2006 Nieuw-Vreeswijk gebouwd. Deze nieuwbouwuitbreiding moet volgens planning aan het einde van 2006 klaar zijn en circa 390 woningen omvatten.

§3.11 Samenvatting

Op knooppunten langs de Vaartse Rijn ontstonden vanaf de Middeleeuwen economische activiteiten. Handelaren, ambachtslieden en herbergiers vestigden zich op de oevers. Vanaf de 13de eeuw ontstonden er een aantal kastelen bij de Vaartse Rijn om de belangrijke toevoerweg te controleren. Met name in de 17de eeuw werden er een aantal buitenplaatsen aangelegd op de oevers van het kanaal. Daarnaast was de aanwezigheid van grof-keramische bedrijven en houtzaagmolens kenmerkend voor de ontwikkelingen op de oevers van het gebied. Halverwege de 19de eeuw moderniseerden de bedrijven zich en aan het einde van de 19de en het begin van 20ste eeuw vestigden moderne industrieën zich in het gebied. De bedrijven deden dat vanwege de goede transportmogelijkheden. Ook was er gedurende de 20ste eeuw sprake van grootschalige woningbouw. Deze ontwikkeling op de oevers was niet gerelateerd aan de functie van de Vaartse Rijn.

H. 4 Cultuurhistorische Restanten

In dit hoofdstuk worden enkele belangrijke cultuurhistorische restanten van de Vaartse Rijn beschreven. De cultuurhistorische routestrip op blz. 33 geeft een overzicht van de hieronder beschreven cultuurhistorische restanten.

1) Rotsoord

Adriaen van Oort, die in 1659 De Liesbosch liet bouwen, kocht negen jaar later (1668) met zijn zoon een buitenhuis, steenoven, loods en theehuis met bijbehorende tuin aan de oostzijde van de Vaartse Rijn ten noorden van De Liesbosch. Zijn zoon maakte van de steenbakkerij een *marmelmakerij*. *Marmel* was een product dat bestond uit gebakken klei vermengd met pijpaarde. Hierdoor ontstond er een soort gemarmerd steen. De zaken gingen voorspoedig zodat de zoon aan het einde van de 17de eeuw, ten noorden van de *marmelmakerij*, een groot buitenhuis liet bouwen. Het buitenhuis werd in 1702 voltooid. De gevel van het huis werd met paarsrode bakstenen gedecoreerd. Deze bakstenen werden gemaakt van afvalproducten uit de fabriek en zorgden voor een rotsachtig effect. Vandaar dat het buitenhuis de naam Rotsoord kreeg. Halverwege de 19de eeuw werd het buitenhuis vervangen door een nieuw huis met dezelfde naam.

Het huis Rotsoord is er tegenwoordig niet meer, maar de naam leeft voort in het gebiedje tussen de Vondelbrug en de Oranjebrug langs de Vaartse Rijn. Anno 2006 is de naam Rotsoord zelfs weer een begrip. Het gebiedje herbergt namelijk aan het water een concentratie van industrieel erfgoed rond en naast een watertoren en arbeidershuisjes. Een dergelijk cluster, dat bovendien van zeer goede kwaliteit is, is uniek in Utrecht. Ergo, in heel Nederland zijn zulke industriële straten zeldzaam.

Afb. 20 *Het huis Rotsoord aan de Vaartse Rijn. Tekening door J. De Lorme uit 1752.*

2) UMS/Pastoe

De Utrechtse Machinale Stoelenfabriek (UMS) werd in 1913 opgericht en vestigde zich in 1918 in de voormalige tegel- en faience(type aardewerk)fabriek Holland. De fabriek werd door de jaren heen enkele keren verbouwd en uitgebreid en kreeg na de oorlog de naam Pastoe. De fabriek wilde goede meubels maken, die weinig kostten en bestemd waren voor 'gewone mensen'. Het hout voor de meubels werd grotendeels uit Oost-Europa gehaald en getransporteerd over het water. Aangekomen in Utrecht werd het hout eerst gewaterd en vervolgens gedroogd om het materiaal krimpbestendig te maken. De ligging aan de Vaartse Rijn bood dus zowel transportmogelijkheden als water voor het productieproces. Door de aanlegkade en de fabrieksdeuren aan de zijde van de Vaartse Rijn is het verband tussen de fabriek en het kanaal nog goed zichtbaar.

De productie van de meubels vindt inmiddels niet geheel meer plaats in de Pastoe fabriek, maar wordt deels uitbesteed. In 1982 richtte Pastoe het Dutch Design Center op dat gevestigd is in een deel van het fabriekspand. In deze showroom tonen verschillende bedrijven, waaronder Pastoe, hun producten. Het ketelhuis dat in 1968 werd gebouwd, doet tegenwoordig dienst als kantine. De niet functionerende ketel is daar nog aanwezig. Doordat er bij de bouw in 1968 een glazen wand is geplaatst aan de Vaartse Rijn kant van het pand, is de ketel ook vanaf het water te zien.

Afb. 21 *U.M.S /Pastoe anno 2003. Helemaal links is een gedeelte van de watertoren te zien.*

3) De Klop

De Klop werd in 1913 gebouwd als machinefabriek, maar vanaf 1940 werd het een veevoederhandel. Aan de kant van de Vaartse Rijn zat een grote deur, waardoor grondstoffen en producten in- en uitgevoerd konden worden. In 2001 wilde de gemeente Utrecht het fabriekje op de gemeentelijke monumentenlijst plaatsen. Dit zag de eigenaar niet zitten, omdat hergebruik van het gebouw te veel zou gaan kosten. In juli 2006 is het gebouw gesloopt. Een gedeelte van de fabriek wordt met nieuwe materialen herbouwd en op de rest van het terrein komt woningbouw.

Afb. 22 *Fabriek De Klop anno 2003.*

Afb. 23 *Het gebied Rotsoord met in het noorden aan de oostkant van de Vaartse Rijn de watertoren. Daaronder de UMS/Pastoe fabriek. Net ten noorden van de brug ligt fabriek De Klop (bron: Gemeente Utrecht)*

4) Tegelfabriek Westraven

De steenfabriek Westraven werd in 1661 ten zuiden van de Westravense wetering gebouwd. In 1836 zijn de gebroeders Ravensteijn, die de fabriek hadden overgenomen, een nieuwe fabriek begonnen genaamd De Nijverheid. Dit pand (Jutfaseweg 178) brandde in 1904 af en werd toen ook weer herbouwd. De fabriek heeft verschillende namen door de tijd gehad, maar in 1918 toen het gebouw werd verkocht, heette deze Tegelfabriek Westraven. Er kwam nu een chemische fabriek in het pand. Tegelfabriek Westraven verhuisde toen naar de oostzijde van de Vaartse Rijn. In 1987 sloot de fabriek haar deuren en beëindigde daarmee het tijdperk van de grof-keramische bedrijvigheid langs de Vaartse Rijn.

Afb. 24 *Tegelfabriek Westraven.*

In het pand aan de Jutfaseweg is anno 2006 een garagebedrijf gevestigd. Op het pand zijn twee tegeltableaus aanwezig. Op het ene tableau staat 1845 en herinnert aan de uitbreiding die toen plaatsvond. Op het andere tableau staat anno 1904, de tijd dat de fabriek werd herbouwd. Naast het pand is een steegje met 10 arbeidershuisjes (Jutfaseweg 168-177) te vinden. Op veel plaatsen langs de Vaartse Rijn werden bij de fabrieken met bijbehorende arbeidershuisjes gebouwd.

Afb. 25 *De tegeltableaus op het pand aan de Jutfaseweg 178***.**

5) Theekoepel

De theekoepel die in het verlengde van het Salamanderpad is geplaatst maakte onderdeel uit van de buitenplaats Ruimzicht (ca.1740). De buitenplaats werd in 1925 opgeheven en de koepel moest worden verplaatst zodat de verbinding met de nieuw te plaatsen Julianabrug gemaakt kon worden. De koepel dateert uit 1800 en vond, na de restauratie in 1985, haar nieuwe bestemming vlakbij de plaats waar eerder houtzaagmolen ’t Oog in ’t Zeil (ca.1748) was gelegen. Momenteel wordt de koepel gebruikt door de Stichting Werkruimte Kunstenaars. Als onderdeel van een buitenplaats is de theekoepel een belangrijk kenmerk van de cultuurhistorie van de Vaartse Rijn.

Afb. 26 *De theekoepel.*

6) Industriegebied splitsing Merwedekanaal - Vaartse Rijn

Dit gebied is de 'taartpunt' waar het Merwedekanaal en de Vaartse Rijn samenkomen. In dit gebied zijn nog enkele aspecten van het industriële verleden van de Vaartse Rijn zichtbaar. Het complex van de voormalige Stoomververij en Chemische Wasserij Hoeksema is hier nog gedeeltelijke aanwezig (Jutfaseweg 228). De kern van dit gebouw stamt uit 1920. Kenmerkende onderdelen van de wasserij zijn nog zichtbaar, zoals (een gedeelte van) de schoorsteen en de droogzolders met ventilatieluiken. Het gebouw doet nu dienst als magazijn, kantoor en woning.

Scheepsmotorenfabriek Van Lint was in het puntje van dit gebied gevestigd (Jutfaseweg 230). De fabriek dateert uit het eerste kwart van de 20ste eeuw. Tegenwoordig doet het gebouw dienst als kantoor, magazijn en woning. Verder zat in het pand waar nu Sauna Lamar is gevestigd (Jutfaseweg 223), oorspronkelijk de Ubica kapokfabriek. Het gebouw stamt uit het eerste kwart van de 20ste eeuw. Het bovenste gedeelte van het gebouw doet nu dienst als woning.

De gebouwen zijn kenmerkend voor het industriële karakter van de Vaartse Rijn. De hijskraan die onderdeel uitmaakte van de Scheepsmotorenfabriek staat nog langs de Vaartse Rijn. Deze is een goed voorbeeld van de verbondenheid tussen de oevers en het kanaal.

Afb. 27 *Schoorsteen van voormalig Wasserij Hoeksema met omringende gebouwen op de 'taartpunt', gezien vanaf het Merwedekanaa.l*

Afb. 28 *De hijskraan.*

7) Neerlandia

In 1937 vestigde de N.V. Draadindustrie Neerlandia zich langs de Vaartse Rijn. De kapconstructie van het gebouw dateert uit deze tijd, maar de kern van het gebouw uit 1915. In de fabriek werden draadproducten als prikkeldraad, gaas en spijkers geproduceerd. Over de Vaartse Rijn werden ruwe rollen draad aangevoerd. Na het lossen werden de rollen naar de beitserij gereden, waar ze ondergedompeld werden in een bak met zwavelzuur. Op deze manier werd de draad vrijgemaakt van ijzeroxide. Het zwavelzuur werd met water van de draad afgespoeld. Na een onderdompeling in een warm kalkbad kon de draad bewerkt worden.

In 1973 vestigde lompenhandel Prozee zich in de fabriek (Verlengde Hoogravenseweg 71). De lompenhandel moest vanwege het brandgevaar vertrekken uit de Rivierenwijk. Omdat het aanpassen van de Neerlandia fabriek voor de lompenhandel te veel geld ging kosten, besloot men over te gaan op handel in oude metalen. Anno 2006 is de fabriek eigendom van de erven Prozee. Er is nog geen duidelijkheid over de toekomst van het gebied.
Het terrein schetst een goed beeld van het industriële karakter van de Vaartse Rijn. De loswallen zijn nog aanwezig en ook het imposante fabriekgebouw bestaat nog. Helaas is het in erg slechte conditie.

Afb. 29 De Neerlandia fabriek in 1938. **Afb. 30 De voormalige Neerlandia fabriek.**

Links van de fabriek is hardhouthandel Weert Dupré en de Houtcentrale te zien. Rechtsboven zijn de voetbalvelden te zien van de voetbalclub Neerlandia.

Afb. 31 *In het midden van de luchtfoto de Neerlandia fabriek anno 2005. Boven is de'taartpunt' te zien (bron: Gemeente Utrecht).*

8) De Liesbosch

Buitenplaats De Liesbosch bevond zich aan de oostkant van de Vaartse Rijn. Op de gevelsteen van dit huis, die in het Centraal Museum bewaard wordt, staat dat het huis in 1659 werd gebouwd. De buitenplaats was eigendom van de familie van Oort tot het halverwege de 18de eeuw werd geveild. De advertentie voor de veiling geeft een goede beschrijving van een buitenplaats. Een tuinmanswoning, een koeienstal, een stenen theekoepel en een grote tuin omringd met landerijen die voor een groot gedeelte beplant waren met bomen, maakten onderdeel uit van het landgoed van 1,5 ha.

De nieuwe eigenaresse, C.J. van Ravesteijn, liet op het gebied twee steenovens bouwen met bijbehorende loodsen. Een deel van het bos werd gerooid en enkele vijvers en sloten gedempt. Er werd een vletsloot aangelegd vanaf de Vaartse Rijn naar de steenbakkerij, die voor de aanvoer van klei moest zorgen. Daarnaast werd het uit de 17de eeuw daterende huis verbouwd.

Afb. 32 *De Liesbosch eind 19de eeuw.*

Aan het einde van de 18de eeuw bevonden zich achter het huis de steenbakkerij, een woning voor de ovenbaas, negen arbeiderswoningen, loodsen en een werkplaats. Tot 1937 bleef de steenbakkerij bij De Liesbosch in werking. Anno 2006 resteert van het complex alleen de ruïne van de steenoven. Dit is één van de weinige overblijfselen van de grof-keramische industrie die eens zo kenmerkend voor de Vaartse Rijn was.

Naast de Liesbosch waren er langs de Vaartse Rijn meer buitenplaatsen waarbij een steenfabriek werd gebouwd. Ook waren er steenfabrieken waarbij een buitenhuis werd gebouwd. De buitenplaatsen met de omringende tuinen en parken, de steenovens en arbeidershuisjes waren mede bepalend voor het pluriforme karakter van de Vaartse Rijn.

9) Fort Jutphaas en (15) Fort Vreeswijk

In 1820 werd de batterij (plaats waar geschut kan worden opgesteld) bij Vreeswijk, die aan het einde van de 18de eeuw was aangelegd, omgebouwd tot fort Vreeswijk. Dit fort diende ter bescherming van de Rijkshulpschutsluis, die tevens inundatiesluis was.

Fort Jutphaas (1819-1820) werd aangelegd op de plek van het vervallen buitenhuis Plettenburg. Het fort moest een smalle strook aan beide kanten van de Vaartse Rijn verdedigen, omdat het gebied niet te inunderen was. De forten werden tot 1940 een paar keer verbeterd en versterkt. Na de Tweede Wereldoorlog werd de verdedigingslinie opgeheven. Tijdens de oorlog werd fort Jutphaas nog wel gebruikt. Niet door de Nederlanders, maar door de Duitsers die het als seinpost van de Duitse Kriegsmarine gebruikte. Aan het einde van de oorlog leidde dit nog tot enkele geallieerde bomaanslagen.

Afb. 33 *Fort Jutphaas.*

10) Rijnhuizen

Omstreeks 1640 werd het buitenhuis Rijnhuizen gebouwd zoals we het nu nog grotendeels kennen in de strakke Hollands-Classistische stijl. De voorganger van het buitenhuis, kasteel Rijnhuizen, bestond waarschijnlijk al in de 14de eeuw. De eerste duidelijke vermelding dateert echter uit 1459. Gedurende de 18de en 19de eeuw vonden er enkele kleine verbouwingen plaats. In 1959 werd het huis gerestaureerd en gedeeltelijk aangepast aan de nieuwe functie als onderzoeksinstituut. Ook nu doet het gebouw nog dienst als zodanig.

De rechthoekige bijgebouwen die ook uit de 17de eeuw dateren zijn grotendeels bewaard gebleven. Het theehuis dat op de oever langs de Vaartse Rijn staat werd in 1884 gebouwd. In 1731 was er ook al een theehuis aanwezig dat toen tegelijkertijd dienst deed als boothuisje. Vanwege het verbreden van het kanaal moest dit theehuisje worden afgebroken.

Afb. 34 *Rijnhuizen.*

11) De Batavier

Stoomkorenmolen De Batavier werd in 1888 gebouwd in Jutphaas. In 1913 kreeg de molen een electromotor en ging nu naast graan ook veevoeder produceren. In 1965 kwam er een einde aan deze graan- en fouragehandel. Ook voor De Batavier was het kanaal van belang voor de aanvoer van grondstoffen en de afvoer van producten. De Batavier is het enige overblijfsel van het voorheen molenrijke gebied en één van de oudste nijverheidsgebouwen op de oevers. Ook is de molen (Herenstraat 71A) een goed voorbeeld van behoud door ontwikkeling. Het gebouw heeft een nieuwe functie gekregen als kantoor, maar de oude functie is nog af te lezen. Meerdere tijdlagen en functies zijn leesbaar waardoor de cultuurhistorie van meerdere generaties behouden en het diverse karakter gehandhaafd blijft.

Afb. 35 *De Batavier.*

Afb. 36 *De Henkelfabriek.*

12) Henkelfabriek

Halverwege de 19de eeuw was op de plaats waar nu de Henkelfabriek staat een oliemolen, die in 1849 op stoom overging. Deze molen werd na brand in 1914 gemoderniseerd tot fabriek. In 1932 kocht de Nederlandsche Persil Maatschapij, die onderdeel was van de Duitse moedermaatschappij Henkel, een oliefabriek in Jutphaas. Na een verbouwing in 1934 werd er met de productie van zeep begonnen. Het Duitse concern was in een zeepoorlog verwikkeld met het Nederlandse Unilever concern. De vestiging van een fabriek in Nederland maakte hier een belangrijk onderdeel van uit. De keuze voor de vestiging op deze plaats was mede veroorzaakt door de goede transportmogelijkheden die de Vaartse Rijn bood. Het gebouw uit 1934 op het fabrieksterrein is nog vrijwel in originele staat aanwezig.

13) Huis De Wiers

Aan het begin va de 17de eeuw werd Huys De Wiers gebouwd en het werd rond 1654 in de Hollands-Classistische stijl herbouwd. Omstreeks 1900 vernietigde de toenmalige eigenaar het omringende park en bos voor de verkoop van hout. Het huis ging dienst doen als reparatiewerkplaats voor stoomschepen en takelde af. Op het enige overgebleven deel van het huis – het souterrain - werd een fabriekshal gebouwd. Deze fabriekshal maakte onderdeel uit van de inmiddels gesloten Scheepswerf De Keulse Vaart.
Het nieuwe Huis De Wiers is een mooi voorbeeld van een nieuw gebouw met een functie voor de huidige generatie, waarbij de cultuurhistorie van eerdere generaties nog te lezen en aanwezig is. Het souterrain van het oorspronkelijke gebouw doet nu dienst als restaurant en de architect liet zich voor de bouw inspireren door het huis uit 1654.

Afb. 37 *Huis De Wiers met op de voorgrond de Vaartse Rijn en het jaagpad. Aquarel van C. de Jonker uit ca. 1751.* **Afb. 38** *Huis De Wiers anno 2006.*

14) School voor Schipperskinderen

In 1911 werd de 'Vereeniging tot stichting en instandhouding van een school met den Bijbel voor schipperskinderen' opgericht. Er werd een internaat (Prins Clausstraat 2-36 en 38-52.) en een directeurswoning gebouwd in Vreeswijk. Het internaat wilde kinderen van schippers de kans bieden om onderwijs te volgen. Rond 1900 was dit voor schipperskinderen absoluut niet vanzelfsprekend. Het internaat bleef zijn functie behouden tot 1983 toen er een nieuwe school werd gebouwd. In 1995 werden er appartementen in dit oude internaat gebouwd en ook de School voor Beeldende Kunst is er in gehuisvest.

Afb. 39 *De voormalige School voor Schipperskinderen.*

16) Oude Sluis

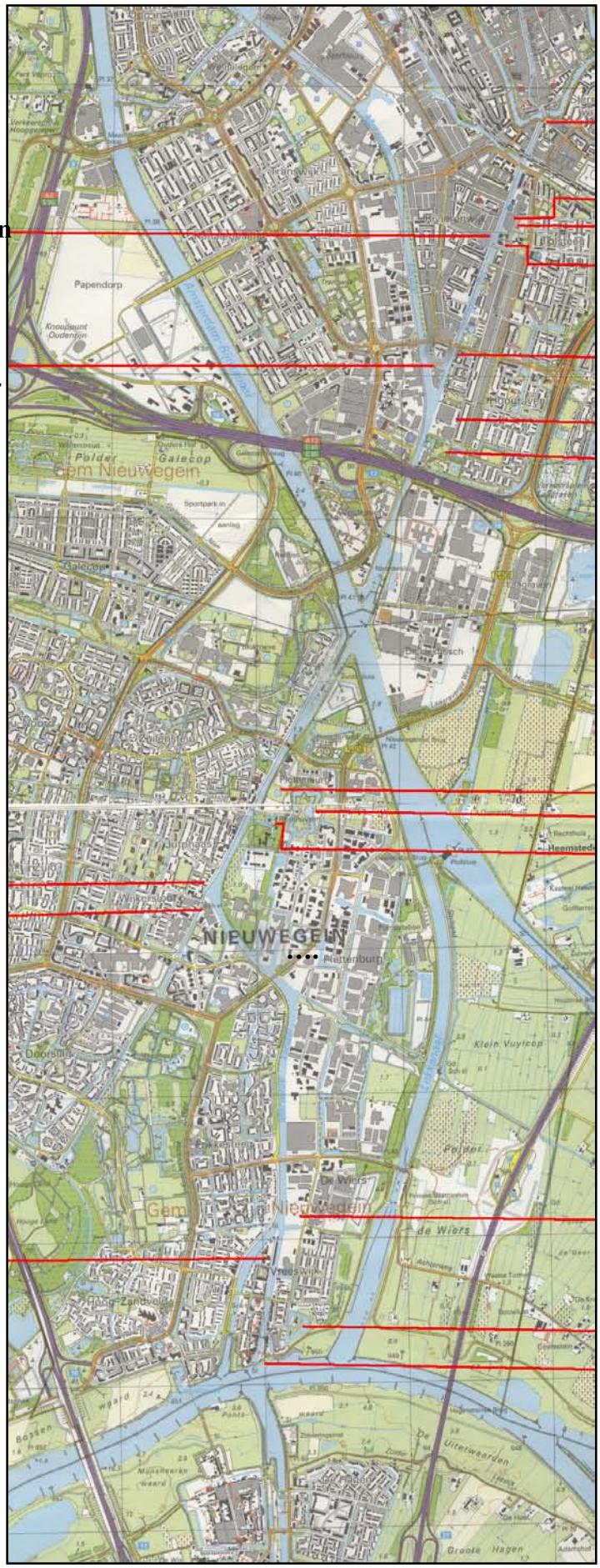
In 1373 werd de eerste sluis in Vreeswijk aangelegd. De sluis zorgde voor de verbinding tussen de Vaartse Rijn en de Lek. Er was geen overslag meer nodig en een overtoom was overbodig geworden. In 1561 werd er een tweede kolk aangelegd, omdat de eerste kolk slecht bereikbaar was door verzanding. Deze tweede kolk kwam buitendijks te liggen en werd scheef geplaatst op de eerste kolk. Dit is nu nog goed te zien.[14] De huidige Oude Sluis werd in de jaren 1821-1824 aangelegd door Rijkswaterstaat. Ten oosten van de Oude Sluis werd in 1818 de Rijkshulpschutsluis aangelegd in opdracht van het gemeentebestuur Utrecht. Deze hulpsluis moest het scheepsverkeer in stand houden in de periode toen er aan de Oude Sluis werd gewerkt. Vanaf de opening van het Merwedekanaal zorgde de Koninginnensluis voor de verbinding tussen de Vaartse Rijn en de Lek. Dit sluizencomplex kwam ten westen van de Oude Sluis te liggen. De Oude Sluis had nu haar functie verloren voor het scheepsverkeer, maar doet nog steeds dienst als spuisluis om de doorstroming naar de grachten in Utrecht te verzekeren.

Afb. 40 *Oude Sluis in Vreeswijk met links op de dijk een schotbalkloods. Rechts op de voorgrond zijn de sponning (gleuven) waarin de schotbalken kunnen worden geplaatst te zien. Links en rechts van de kolk (de 2de) laten de kades duidelijk de verbondenheid tussen het kanaal en de oevers zien.*

Afb. 41 *Luchtfoto van Vreeswijk. Helemaal links loopt het Merwedekanaal. In het midden is de oude sluis te zien met de schuine 2de kolk. Daarnaast is de Rijkshulpschutsluis en helemaal rechts fort Vreeswijk. (bron: Gemeente Nieuwegein).*

[14] Zie afb. 3 blz. 9.

Cultuurhistorische Routestrip



Ledig Erf

1) UMS/Pastoe
2) Rotsoord (gebied)
3) De Klop

4) Tegelfabriek Westraven

5) Theekoepel

6) Industriegebied splitsing Merwedekanaal-Vaartse Rijn.

7) Neerlandia

8) De Liesbosch/
Ontwikkellocatie 1

Ontwikkellocatie 2
9) Fort Jutphaas
10) Rijnhuizen

11) De Batavier
12) Henkelfabriek

13) Huis De Wiers

14) School voor Schipperskinderen

15) Fort Vreeswijk

16) Oude Sluis

Afb. 42
Cultuurhistorische Routestrip.

H.5 Het karakter van de Vaartse Rijn

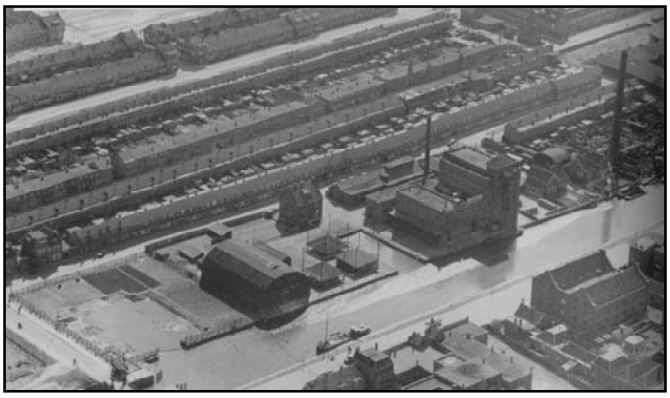
De Vaartse Rijn is in de 12de eeuw gegraven en als infrastructurele verbinding tussen Utrecht en de Lek, ondanks diverse veranderingen nog steeds intact. Sinds de Middeleeuwen heeft ze altijd een groot stempel op de ontwikkeling van de oevers gedrukt.
Wie vandaag de dag vanaf het Ledig Erf in Utrecht naar Vreeswijk fietst of vaart komt door een regio waarin functies en landschappen elkaar in snel tempo afwisselen. Industrie en wonen, werken en recreatie, restanten van buitenplaatsen, land- en tuinbouw en sport, kades voor pleziervaart en sluizencomplexen, stedelijk en landelijk gebied: het is er allemaal en het ligt bovendien pal naast elkaar.

Het is niet zo'n lange tocht; het hele kanaal heeft maar een lengte van circa 15 kilometer. Die bescheiden lengte correspondeert met de oeverbebouwing, die vrijwel overal kleinschalig is. Steeds is ook de historische structuur van dwarsverkaveling op de Vaartse Rijn zichtbaar. Zowel aan het waterlint als aan de bebouwing van de oevers zijn de diverse historische tijdlagen zichtbaar en is de cultuurhistorie heel goed herkenbaar, zij het op de ene plek wat moeilijker dan op de andere. Markante gedeelten zijn de dorpskernen van Jutfaas en Vreeswijk, de *knik* bij de Doorslag, de 'taartpunt' waar Merwedekanaal en Vaartse Rijn elkaar kruisen en het gebied van Rotsoord en Ooster- en Westerkade in Utrecht. Langs het hele lint is ten slotte duidelijk leesbaar dat de activiteiten op de oevers in het verleden altijd watergerelateerd zijn geweest.

Deze heterogeniteit met een grote verscheidenheid aan functies en landsschappen is kenmerkend voor het hele waterlint. Binnen deze diversiteit en functiemenging valt desalniettemin duidelijk op dat de industrie en de bedrijvigheid overheersen. Dat maakt het industriële erfgoed tot de belangrijkste beeldbepalende factor in het Vaartse Rijngebied. Hoewel de industrie en bedrijvigheid langs het hele waterlint veel voorkomen, springen er ook hier een paar markante gebiedjes uit waar van een zekere beeldbepalende clustering sprake is. Dat zijn vooral het gebied Rotsoord en de splitsing van het Merwedekanaal met de Vaartse Rijn (de 'taartpunt'), beide in Utrecht.

Al deze 'karaktereigenschappen' samen bepalen de identiteit van de Vaartse Rijnregio. Het infrastructurele karakter met de vele referenties aan de historische tijdlagen, de pluriformiteit en de schaalgrootte bepalen het beeld van de regio. Het feit dat het industriële karakter in het beeld overheerst is daarin een toegevoegde waarde omdat het traditionele industrielandschap langs de Nederlands waterwegen op veel plaatsen al is verdwenen of dreigt te verdwijnen.

Duidelijk is ook dat het karakter van de Vaartse Rijn onder druk staat. Vooral op de westoevers is de functie wonen in de loop van de 20ste eeuw sterk toegenomen en dat is ten koste gegaan van de functie werken. Hele stukken van de westoever zijn hier 'rood' geworden. Zowel het cultuurhistorische karakter als de historische kleinschaligheid zijn hier soms nog maar met moeite te traceren en dreigen her en der geheel verloren te gaan in nieuwe woongebieden.



Afb. 43 *Deze foto uit 1940 toont het industriële karakter van de Vaartse Rijn. De fabrieken hebben de voorkant naar het water gericht en de insteekhaventjes laten een duidelijke verbondenheid met het kanaal zien.*

Afb. 44 *Een karakteristiek beeld van de Vaartse Rijn met bomen op de oevers, een boot en voormalig stoomkorenmolen De Batavier. Boven de boot is nog een stuk van de Henkelfabriek te zien. Industrie, transport en landschap komen hier samen.*

Afb. 45 *Het diverse karakter van de Vaartse Rijn met Huis De Wiers in aanbouw.*

Afb. 46 *De Vaartse Rijn.*

Afb. 47 *Luchtfoto van noordelijkste gedeelte Vaartse Rijn anno 2005 (bron: Gemeente Utrecht).*

1 = Ledig Erf, 2 = Rotsoord(gebied), 3 = 'Taartpunt', 4 = Neerlandia, 5 = De Liesbosch.

Afb. 48 *Dorpskern Jutphaas.*

Afb. 49 *Dorpskern Vreeswijk.*

Conclusies

- De Vaartse Rijn met bijbehorende oevers en gevarieerde oeverbebouwing is een waterlint van grote regionale betekenis en een belangrijke beelddrager van de regionale identiteit.

- Het geheel heeft een grote potentie voor nieuwe ontwikkelingen op basis van de aanwezige cultuurhistorische waarden, waarbij de nadruk op het industriële erfgoed ligt.

- Binnen het Utrechtse landschap vormt de Vaartse Rijn een aantrekkelijke verbindingsschakel tussen Utrecht en de Lek die het waard is om herontdekt te worden als historisch waterlint met afwisselend kleinschalige en op het water georiënteerde (bedrijfs)bebouwing en 'groene' oevers.

- Het historische waterlint de Vaartse Rijn heeft een pluriform en multifunctioneel karakter waarin de verschillende tijdlagen vanaf de Middeleeuwen redelijk tot goed herkenbaar zijn bewaard en waarbij in de bebouwing nog grotendeels de historische, watergebonden functie afleesbaar is.

- Kenmerkend voor de cultuurhistorische ontwikkelingen in de gebruiksfunctie van het waterlint en de bebouwing van de oevers zijn de diverse gebouwen van nijverheid en bedrijvigheid. Te denken valt aan handel, transport, opslag, horeca, bedrijf en techniek en daarmee verbonden (dienst)woningen; hiertoe behoren onder meer steenbakkerijen, houtzaagmolens, scheepswerven, tagrijnwinkels, herbergen, transportbedrijven, buitenplaatsen, fabrikantenwoningen enzovoorts.

- Door latere infrastructurele ontwikkelingen in en om de Vaartse Rijn laat het historische karakter zich vanaf de oeverwegen op enkele punten minder makkelijk aflezen, maar als vaarroute is het gehele waterlint nog intact en kunnen de historische verbanden door nieuwe ontwikkelingen zeker versterkt worden.

- Langs het traject van de Vaartse Rijn bevinden zich enkele markante knooppunten, die bijzondere aandacht vragen bij toekomstige herontwikkeling. Dit betreft met name Utrecht-Zuid met Rotsoord, de aanhechting van het kanaal bij het waterwegstelsel van de stad Utrecht, de dorpskern van Jutphaas, de Doorslag naar de Hollandse IJssel en de – al als beschermd dorpsgezicht aangewezen – dorpskern van Vreeswijk.

- De groei van de stad Utrecht en de ontwikkeling van de woonwijken Rivierenbuurt en Hoograven heeft de potentie van het Vaartse Rijngebied voor centrumfuncties versterkt. Diezelfde potenties heeft de Vaartse Rijn in de kernen Jutfaas en Vreeswijk voor Nieuwegein gekregen.

Aanbevelingen

- Om weer vaart in de Vaartse Rijn te brengen is het gewenst om de aanwezige cultuurhistorische waarden zo goed mogelijk te integreren in een nieuw ontwikkelingsconcept.
- Het verdient aanbeveling om een nadere analyse te maken van de kansen en risico's voor de herontwikkeling van de Vaartse Rijn als regionaal waterlint op basis van de in dit rapport en de routestrip gesignaleerde waarden, met name wat betreft behoudenswaardige en markante plekken, objecten en gebouwen.
- Het verdient aanbeveling om het nog resterende erfgoed van bedrijf en techniek op en aan de oevers voor nieuwe bestemmingen geschikt te maken. Denkbaar zijn nieuwe broedplaatsen voor de creatieve industrie, nieuwe culturele functies als bioscoop of theater, meer recreatie of horeca al dan niet in combinatie met fiets- of wandelroutes.
- Het verdient aanbeveling om de ontwikkeling van de oevers behoedzaam te doen plaatsvinden; enerzijds met aandacht voor het 'groene' en onbebouwde karakter van grote delen van de oevers en anderzijds met zorg voor de diversiteit in de historisch gegroeide bebouwing van overwegend regionaal en kleinschalig karakter, waarbij ook de verwevenheid met het omringende agrarische landschap zoveel mogelijk versterkt moet worden en een verdere intensivering van stedelijkheid ontmoedigd.
- Bundeling van de krachten van overheden, eigenaren en ontwikkelaars is hierbij van het grootste belang.
- Wat betreft de functionele ontwikkeling is het aan te bevelen zoveel mogelijk aan te sluiten bij het historisch gebruik van het water als verbindingsroute en als locatie voor watergebonden bedrijvigheid.
- Een verdere ontwikkeling van creatieve, recreatieve, culturele of educatieve functies op kleine en middelgrote schaal past beter bij het pluriforme en afwisselende karakter van het regionale waterlint dan een intensivering van woon- en kantoorfuncties op grote schaal langs de oever.
- De band met het water moet zichtbaar blijven en waar mogelijk verbeterd. Dit geldt voor de bebouwing op de oevers, de historische verkavelingstructuur, maar tevens voor de nog aanwezige haventjes, insteekhavens en sluizencomplexen.
- Ervaringen met herbestemmingprojecten hebben geleerd dat de combinatie van industrieel erfgoed en nieuwbouw meerwaarde oplevert. De Vaartse Rijn en haar oevers hebben voldoende potentie om even spraakmakend te worden als landelijk bekende herbestemmingprojecten als de Wilhelminapier in Rotterdam of het Haarlems Nieuwe Energie.
- Het is aan te bevelen om in de toekomst de diversiteit in functies en tijdlagen, en de relatief kleine schaalgrootte zoveel mogelijk te respecteren. Op die manier blijft het Vaartse Rijn landschap over 25 en 50 jaren nog leesbaar en harmonieert het op een natuurlijke vanzelfsprekende manier met haar omgeving

Geraadpleegde bronnen:

- Baars, K.E., *Varend Vervoeren : van Amsterdam tot de Rijn 100 jaar Merwedekanaal* (Utrecht 1991).
- Blijdenstijn, R., *Tastbare Tijd: cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht* (Utrecht 2005).
- Bruin, R.E. de (e.a.), *Een paradijs vol weelde: geschiedenis van de stad Utrecht* (Utrecht 2002).
- Buiter, H., *Fabriekswerk: industrieel erfgoed in de provincie Utrecht* (Utrecht 1997).
- Daalhuizen, P., *'Oud' – Nieuwegein: schetsen uit Jutphaas en Vreeswijk* (Nieuwegein 1998).
- Dekker, C.(ed.), *Geschiedenis van de Provincie Utrecht* (Utrecht 1997).
- Filarski, R., *Kanalen van de Koning-Koopman: goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw* (Amsterdam 1995).
- Franken, J. en K. Volkers*, Industrieel Erfgoed in de Provincie Utrecht: een getrapte inventarisatie methode* (Utrecht 2003).
- Heering, A., *Cultuurhistorische rapportage Rotsoord: industrieel erfgoed en herbestemming langs de Vaartsche Rijn* (Utrecht 2004).
- Hulzen, A., *Het Schrale End: langs de Vaartse Rijn van het Ledig Erf naar Jutfaas* (Utrecht 1995).
- Koen, D., *Cultuurhistorische routes in de provincie Utrecht: De Hollandse Waterlinie* (Utrecht 1993).
- Koen, D.T. en J. Renes, *Wegwijzer: gids voor historisch onderzoek naar verkeer en vervoer in de provincie Utrecht* (Utrecht 2003).
- Nijhof, P., *Oude fabrieksgebouwen in Nederland* (Amsterdam 1985).
- Olde-Meierink, B. (e.a.), *Kastelen en Ridderhofsteden in Utrecht* (Utrecht 1995).
- Remie, B.(ed.), *Van Tagrijns en Zeilmakers* (Utrecht onbekend).
- Stades-Vischer, E. (ed.), *M.I.P. Nieuwegein: geschiedenis en architectuur* (Zeist 2002).
- Volkers, K., *Sporen van bedrijvigheid* (Utrecht 1985).
- Vogelzang, F. (ed.), *De Utrechtse Wijken: Zuid* (Utrecht 2005).
- Vogelzang, F. (ed.), *De Utrechtse Wijken: Zuidwest* (Utrecht 2004).

Illustratieverantwoording:

Illustraties:

- Baars, *Varend Vervoeren: (blz. 91)* Afb.1.
- Buiter, *Fabriekswerk*: *(blz. 16)* Afb.14.
- Heering, *Rotsoord*: *(blz. 6)* Afb.7; *(blz. 19)* Afb.21; (*blz.27)* Afb.22.
- Koen, *Hollandse Waterlinie (blz. 5)* Afb.19.
- Stades-Vischer, *M.I.P.: (blz. 60)* Afb.8.; (blz. 127) Afb.34; *(blz. 51)* Afb. 37.
- Vogelzang, *Zuid*: *(blz. 36)* Afb.11; *(blz. 2)* Afb.15; *(blz. 44)* Afb.20; *(blz. 46)* Afb. 26; *(blz. 72)* Afb. 29; *(blz. 42)* Afb.32; *(blz. 80)* Afb. 43.
- Vogelzang, *Zuidwest*: *(blz. 72)* Afb.9; *(blz. 40)* Afb.10; *(blz. 42)* Afb.25.

Kaarten:

- Militair Topografische Kaart (ca. 1850): *Illustratie voorzijde.*
- Nieuwe kaart van den lande van Utrecht (Bernard du Roy 1743): Afb.2.
- Kadastrale Kaart 1832: Afb.3.
- Topografische kaart van Nederland (Utrecht en Vianen 2004): Afb. 6; Afb. 42.

Luchtfoto's Gemeente Utrecht:

Afb. 23; 31; 47.

Luchtfoto's Gemeente Nieuwegein:

Afb. 4; 5; 41.

Foto's Arien Heering:

Afb.12; 13; 16; 17; 18; 24; 27; 28 30 33 35 36; 39; 40; 44; 45; 46; 48; 49.

Architectenbureau Jaco D. de Visser:

Afb. 38.

Met dank aan:

Prof. Dr. M. Kuipers (Rijksdienst voor de Monumentenzorg) voor het delen van haar kennis en inzichten. Ook wil ik Arien Heering (Erfgoedhuis Utrecht) bedanken voor haar ondersteuning tijdens het onderzoek.