Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis 28(2019) webversie Jan van den Noort, Rotterdam 2020

Over Doorslag en Gein

Jan Reerink

Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis 28:1 (2019) 28-35

Dit artikel is ontstaan uit de wens te voorkomen dat de sluis in de Doorslag gesloopt zou worden om zo een ruimere waterdoorvoer te creëren voor de Klimaatbestendige WaterAanvoer (KWA+) voor West-Nederland. Op voorstel van de PvdA besloot het algemeen bestuur van het hoogheemraadschap om te laten onderzoeken of er een alternatief mogelijk was waarbij de sluis behouden kan blijven. Met dit artikel wordt het historisch belang van dit stukje Jutphaas toegelicht.[1] Met een 'publieke crowdfunding' door de gemeente Nieuwegein, het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, het KWA+ programma van het Deltafonds en de provincie Utrecht moet een bekostiging van behoud en herstel van de sluis in de Doorslag mogelijk zijn.

Bij het schrijven van dit artikel is dankbaar gebruik gemaakt van de aantekeningen die Rob Alkemade van het Regionaal Historisch Centrum Rijnstreek en de Lopikerwaard ter beschikking stelde. Bij werkzaamheden in de zeventiende-eeuwse archieven van (de oude Baronie van) IJsselstein ontdekte hij het verzet van IJsselstein en van Willem (III) van Oranje tegen de aanleg van de sluis door de Staten van Utrecht.[2]

De oude sluis bij Jutphaas

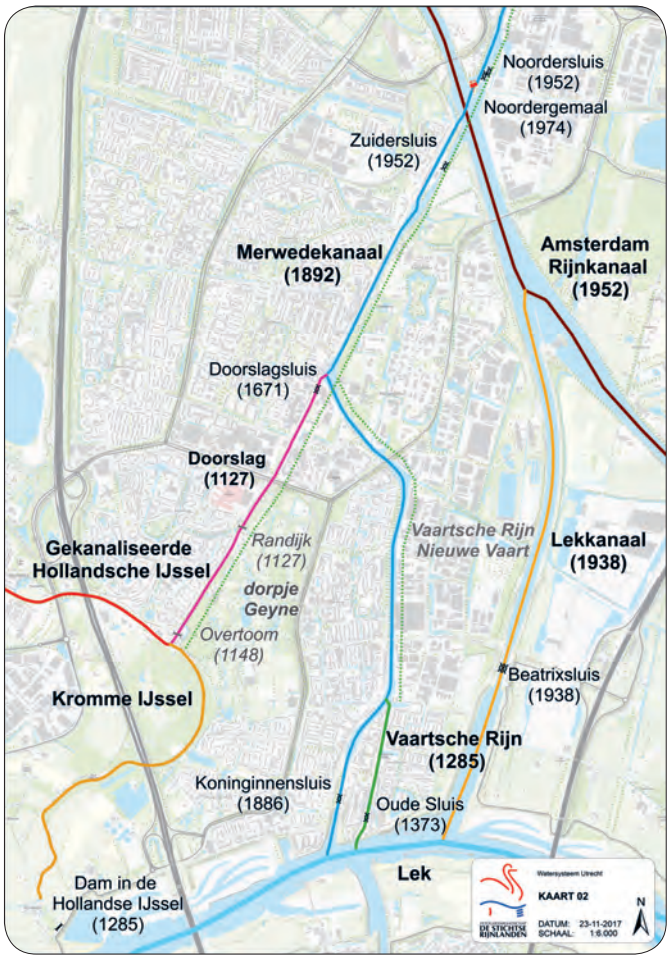
Onder andere om de waterstand van het veenweidegebied en de kwekerijen rond Boskoop op peil te houden, heeft het Groene Hart in droge periodes aanvoer van heel veel zoet water nodig. Door de lage afvoeren van de grote rivieren en de verzilting van de Hollandsche IJssel in tijden van droogte ontstaat daar een zoetwatertekort. De oplossing ligt in een extra watertoevoer vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek. Via het project van de Klimaatbestendige WaterAanvoer (KWA+) wordt daartoe de doorstroomcapaciteit van de Leidse Rijn/Oude Rijn, de waterlopen in de Lopikerwaard, namelijk de Doorslag/Gekanaliseerde Hollandsche IJssel/Enkele Wiericke meer dan verdubbeld. Dit vergt extra baggerwerk en het creëren van meer doorvoerruimte bij kunstwerken. In dit artikel staat de aanvoerroute van het Amsterdams-Rijnkanaal via de Doorslag naar de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel centraal.

Een van de voorgestelde maatregelen om de doorvoercapaciteit van het water te vergroten, betreft de sloop van de oude sluis in de Doorslag bij Jutphaas. Deze sluis heeft een geschiedenis die terug reikt tot 1671. Op voorstel van de PvdA besloot het algemeen bestuur van het hoogheemraadschap om te laten onderzoeken of er een alternatief mogelijk is waarbij de sluis behouden kan blijven. Doel van dit artikel is het 'vergeten' historisch belang van deze sluis toe te lichten in de hoop dat dit nieuwe inzicht de sluis van de sloop kan redden en deze een nieuw leven kan krijgen als hart van Jutphaas. Het belang van de sluis wordt beschreven in de context van de geschiedenis van de Doorslag en omgeving.

Een vaarroute uit de twaalfde eeuw

Het is de vraag of bisschop Godewald (Godebald) in 1122 besefte wat de gevolgen zouden zijn van zijn actie om de (nu Kromme) Rijn te laten afdammen bij Wijk bij Duurste-

1 Jan Reerink was van 2009 tot 2019 bestuurslid Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.
2 Verder gebruikte bronnen worden onderaan dit artikel vermeld.



Afb. 1 Kaart van de vaarwegen en sluizen bij Nieuwegein. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

de. Hij deed dat, omdat hij het gebied ten oosten van de stad Utrecht in cultuur wilde brengen. Een van de gevolgen was dat er door de afdamming geen vaarwegverkeer van Utrecht naar de Nederrijn meer mogelijk was. En die route was nu net een belangrijke onderdeel van de 'Keulse Vaart', de vaarweg van Amsterdam naar de Duitse steden aan de Rijn. Om dit te ondervangen kwam er een nieuw stelsel van waterwegen rond Utrecht.

Om de Keulse Vaart in stand te houden, liet de bisschop in 1127 vanaf de Oudegracht de Nieuwe Rijn (nu Vaartse Rijn) graven richting Hollandsche IJssel. Daarbij werd gebruik gemaakt van het riviertje de Geine of het Geyn, een verlengde van het watertje de Hoon. Halverwege het Geyn werd de doorgang versperd door de Randijk (oorspronkelijk Rijndijk). Alleen met een overtoom over deze dijk kon men naar de Hollandsche IJssel. Ook bij de IJsseldijk was een overtoom. Deze wordt al in 1244 met zijn kraan in de boeken vermeld. De IJssel had toen nog een open verbinding met de Lek (en dus met de Nederrijn). Na aanleg van de Noorder IJsseldijk in 1148 kon de Randijk worden doorgegraven (doorgeslagen) en kreeg de Doorslag zijn huidige naam. Vanaf 1603 verbond een tolbrug beide oevers van de Doorslag.

De stad 't Gein

Daar waar de Doorslag bij de IJssel kwam, moest een overtoom de schepen over de dam trekken. Hier ontstond een tegenwoordig verdwenen, omgrachte nederzetting, later stad met de naam Geyn. De oudste vermelding van 't Gein ('t Geyn(e)) dateert van 30 september 1200. Op die datum verleende rooms-koning Filips van Zwaben (1177-1208) aan Dirk van Ahr, bisschop van Utrecht (1197-1212), toestemming om de IJsseltol te verleggen naar 't Gein. Waarschijnlijk was die tol eerder gelegen bij de Randijk.

De aanwezigheid van een scheepvaarttol bracht bedrijvigheid met zich mee. Goederen moesten worden geïnventariseerd en de schipper ondervond daardoor oponthoud. Het gevolg was dat er al snel een herberg in de omgeving verrees en dat tolbeambten een woning dicht bij hun werk zochten. Zo ontstond een zich almaar uitbreidende nederzetting. Ruwweg betreft dit het gebied aan beide zijden van de Doorslag ter hoogte van het punt waar deze waterweg en de Hollandsche IJssel elkaar ontmoeten. Het cen-

Afb. 1 'Zegel der voormalige stad het Gein'. Uit Witkamp, Geschiedenis der zeventien Nederlanden II (Amsterdam 1873) 557.

trum van 't Gein lag vooral aan de oostzijde van de Doorslag, op de plaats waar zich nu een boomgaard bevindt tussen de (nieuwe) Geinbrug en de voetgangersbrug ter hoogte van Geinoord.

Kerspel

In 1217 was de nederzetting 't Gein reeds dermate gegroeid dat Otto von der Lippe, bisschop van Utrecht (1216-1227), de inwoners toestemming verleende een eigen kerspel (kerkparochie) te stichten. Daartoe moesten de kerspels Vreeswijk en Eiteren (een buurtschap onder IJsselstein) parochianen aan het nieuwe kerspel afstaan. Ongetwijfeld had de bisschop meerdere redenen voor dit besluit. Eén van zijn argumenten was dat de toestand van de wegen slecht was. Vooral bij hoog water konden de parochianen niet naar de kerk en dat bracht volgens de bisschop hun zielenheil in gevaar. Van Vreeswijk gingen er vijftien huisgezinnen over naar het nieuwe kerspel.

Strijdgewoel

't Gein had regelmatig te lijden onder het strijdgewoel tussen de graven van Holland, gesteund door de Heren van IJsselstein, en de bisschoppen van Utrecht. In 1225 werd het plaatsje verwoest, waardoor de stad Utrecht ernstig werd geschaad in haar handelsbetrekkingen door de onmogelijkheid van een goede doorvaart. Jan II van Sierck, bisschop van Utrecht (1291-1296), verleende op zondag 30 januari 1295 aan het kerkdorp Gein een stad- en burgervrijheid. 't Gein kreeg zo dus stadsrechten.

De exacte grenzen van de jurisdictie werden vastgesteld en vastgelegd en 't Gein mocht van de bisschop de woonkern ommuren en omgrachten. Dit alles om de bewoners te beschermen tegen de doortocht van vijanden. De ingezetenen binnen de gracht kregen de rechten en plichten van poorters. Stadsmuren zijn er hoogstwaarschijnlijk nooit geko-

Afb. 3 Pieter Jan van Liender, Gezicht op de Geinbrug over de Doorslag te Jutphaas, ter hoogte van de uitmonding van de Doorslag in de Hollandsche IJssel. Pentekening, 1753. Het Utrechts Archief.

men. De poorters kregen belastingvoordelen en het burengerecht werd vervangen door een college van schout en schepenen dat ook de hoge (criminele) rechtspraak kreeg toegewezen.

Veel hielpen de versterkingen die werden opgeworpen niet: in 1333, 1355 en 1402 werd 't Gein telkens verwoest. In november 1421 werd door dezelfde stormvloed waarbij ook de Biesbosch ontstond het zusterhuis van de franciscanessen in Almkerk verwoest. Deze gemeenschap vestigde zich in 1423 in 't Gein. Naast de kerk verrees het klooster Onze-Lieve-Vrouweconvent in Nazareth.[3]

De Doorslag wordt regionaal

Vanwege de grote overlast die de rivier gaf, werd de Hollandsche IJssel in 1285 op bevel van Floris V bij de boerderij Het Klaphek bij de Lek afgedamd. Daarmee verviel de oude vaarverbinding met de Lek/Rijn en kwam de alternatieve vaarverbinding naar de Lek/Rijn via de Nieuwe Vaart/Nijvaart naar Vreeswijk tot stand. Om te voorkomen dat de Hollandsche IJssel zou verlanden, werd de dam tussen de Hollandse IJssel en de Doorslag verwijderd. De scheepvaart kon nu via de Doorslag nog wel naar de Hollandsche IJssel, maar niet meer naar de Lek. Het scheepvaartverkeer kreeg een regionale functie.

De Keulse Vaart liep voortaan via de Vaartse Rijn naar Vreeswijk. Daar kon men de Lek op. Om te zorgen dat de waterstand in de Vaartse Rijn op peil bleef, waren in 1671 de Staten van Utrecht, waarin de bestuurders van de stad Utrecht een invloedrijke positie bezaten, van mening dat er een sluis in de Doorslag moest komen.

Ondertussen kreeg het stadje 't Gein te maken met leegloop. De stad Utrecht had inmiddels een nieuwe scheepvaartroute naar Vreeswijk gegraven (de zogeheten 'Nieuwe Vaart'). In 1480 werd besloten de kerk in 't Gein te sluiten wegens het kleine aantal parochianen en de armoede van de kerkgangers. Het onderhoud was niet langer op te brengen. Zelfs waren er geen burgers meer te vinden om de schepenbank te bemannen. Door de komst van de protestantse godsdienst (Reformatie) en het zedelijk verval van de nonnen werd het klooster in 1572 definitief verlaten. De nonnen vertrokken naar Utrecht. Kort daarna werden kerk en klooster waarschijnlijk gesloopt en is 't Gein vervallen tot een gebied waar enkel nog zes huizen overbleven. Nu rest een boomgaard.

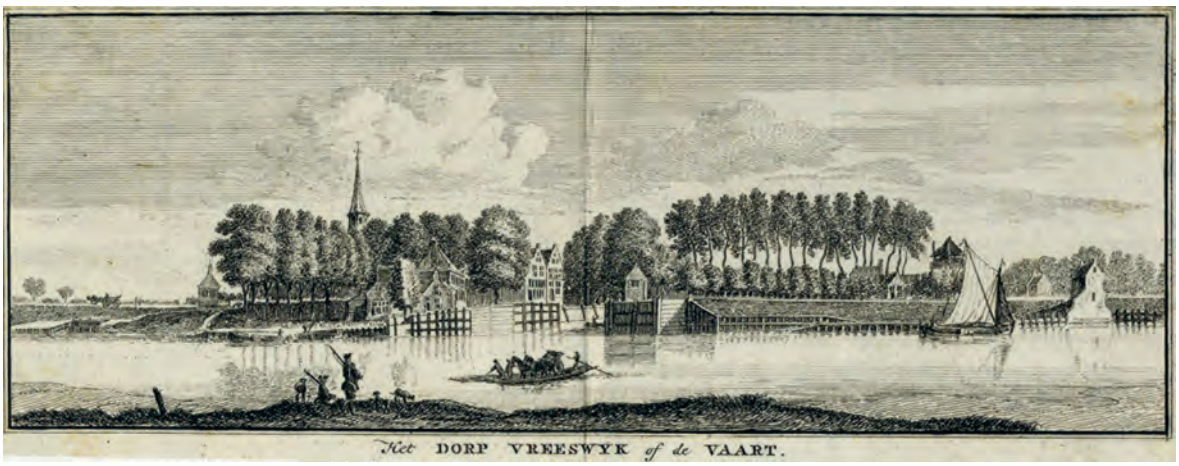
De eerste sluis uit 1671

Toen in 1285 de Hollandse graaf Floris V de IJssel liet afdammen bij Het Klaphek was de verbinding van Utrecht met de Rijn weer versperd. Kort daarop kwam een alternatieve route tot stand via de Nieuwe Vaart, rechtstreeks naar de Lek. Hier ontstond het schippersstadje Vreeswijk. Bovendien kreeg de stad Utrecht via de IJssel nu ook een belangrijke vaarverbinding met Holland. Van het belang van deze regionale route getuigt het uitdiepen van de Hollandsche IJssel in 1666, een enorm samenwerkingsproject tussen Holland en Utrecht. Om te zorgen dat de waterstand op de Vaartse Rijn op peil bleef, besloten de Staten van Utrecht in 1671 tot de bouw van een schutsluis in de Doorslag, ter plaatse van de aansluiting op de Vaartse Rijn.

Er waren echter ook mensen die niet veel ophadden met het tot stand komen van de Doorslagsluis en dat waren niet zomaar de eersten de besten. Het bestuur van de onafhankelijke baronie van IJsselstein, met op de achtergrond de baron had grote bezwaren tegen het aanleggen van de sluis. Die baron was overigens de jonge prins van Oranje die het jaar daarop (in 1672) zou worden verheven tot stadhouder Willem III van Holland, Zeeland en Utrecht. Hun meer en minder steekhoudende argumenten dienden zij in bij de Staten van Utrecht die moesten besluiten of de sluis er alsnog moest komen.

De bezwaren van IJsselstein en de andere steden langs de Hollandse IJssel kwamen

3 Koen Goudriaan, 'De derde orde van Sint Franciscus in het bisdom Utrecht. Een voorstudie', *Jaarboek voor middeleeuwse geschiedenis* 1 (1998) 205-260 (pp. 223, 241, 242).



Afb. 3 Gezicht over de Lek op het dorp Vreeswijk en de sluis in de uitmonding van de Vaartsche Rijn. Prent van Hendrik Spilman, naar een tekening van Jan de Beijer uit 1744, afkomstig uit Nederlandsche Tafereelen 9. Het Utrechts Archief.

hierop neer:

- Het water uit de Rijn stroomde al volgens 'oudt gebruyck ende immemoriale' (sinds mensenheugenis) 'possesie' (gewoonte) zonder sluis naar de IJssel.
- Nog geen vijf jaar eerder was er in samenwerking met de Staten van Utrecht een enorm project tot stand gekomen om de IJssel te verdiepen en beter bevaarbaar te maken. Het was *tegen alle recht ende reden* en ook kapitaalvernietiging om het nut van die werkzaamheden in de waagschaal te stellen door het bouwen van een sluis.
- De sluis zou in tijden van droogte ('s zomers) de waterstand in de IJssel op een te laag peil brengen voor de scheepvaart vanuit IJsselstein en zijn achterland in de Lopikerwaard. In het natte seizoen daarentegen zouden de poldermolens van IJsselstein hun water niet meer via IJssel en Doorslag naar de Rijn kunnen lossen.
- Een sentimenteel argument: 'dat se [de heren van IJsselstein] niet en willen vertrouwen, dat haer Edelmogenden sodanich met hare goede naebuyren genegen sijn te handelen, maer liever sullen omsien nae middelen, die sonder yemandts hinder tot haer intentie konden dienen'.

Alternatieven

IJsselstein suggereerde wel andere oplossingen, zoals een beter toezicht op het in- en uitlaten van water door de sluis in Vreeswijk ('de Vaert'), het verbeteren van de sluis in Wijk bij Duurstede om de Vaartse Rijn met meer water uit de Kromme Rijn te voeden en betere 'ordre te stellen' op de sluizen en heulen die water aan de Rijn en IJssel onttrokken, zoals bijvoorbeeld die in Montfoort, Oudewater en Goejanverwellesluis.

Het baroniebestuur van IJsselstein nam zelfs de moeite om alle heulen en schutjes die water aan de Rijn onttrokken, stuk voor stuk te gaan bekijken. Hoe meer van die sluisjes ontmanteld of minder vaak gebruikt zouden worden, hoe meer water er in de Rijn zou komen en hoe minder reden er dus zou zijn om via een nieuwe sluis water aan de Hollandsche IJssel te onttrekken. De heren gingen op 15 maart 1671 met een bootje vanaf de Doorslag via IJsselstein en Montfoort naar Oudewater en maakten een inspectierapport dat, hoe kon het ook anders, als conclusie had dat zo'n nieuwe sluis bij de Geinbrug helemaal niet nodig was. Zij hadden zich daarbij steun verworven in het gewest Holland. Ook de stadsbesturen van Gouda en Oudewater, die belang hadden bij een goed bevaarbare en op goede diepte verkerende Hollandsche IJssel, verzetten zich 'eenpaerich' tegen de geplande Doorslagsluis.

De uitkomst

De aanleg van de sluis in de Doorslag was, ondanks het verzet van IJsselstein en zijn medestanders, intussen toch al begonnen. Voor dat werk was de Doorslag bij de Geinbrug afgedamd. De maand mei was inmiddels al aangebroken en in de IJssel werd de waterstand allengs lager. De IJsselsteinse burgemeester Van Meerland en zijn ijverige secretaris Samuel Verhoeven stelden alles in het werk om die afdamming ongedaan te maken. Zij bezochten burgemeesters in Utrecht en vertegenwoordigers van de Staten, zij reisden naar Den Haag en naar Montfoort en zij probeerden tevergeefs een exemplaar van het bestek van de nieuwe sluis in handen te krijgen. In juli probeerden zij zelfs het werk aan de nieuwe sluis stil te leggen, maar ook dit had geen resultaat. De Doorslagsluis is in 1671 toch gerealiseerd.

De Staten van Utrecht begrepen echter wel dat zij hun IJsselsteinse naburen ook tegemoet moesten komen en dat leidde in 1676 tot een oplossing. Er werd in de Lekdijk, bij Het Klaphek aan de IJsseldam, een sluisje gemaakt waarlangs Lekwater via een heulsloot naar de Enge IJssel kon worden gevoerd. Op die manier kon de waterstand worden gereguleerd en was de 'communicasie' over het water tussen IJsselstein en zijn achterland gewaarborgd. Wellicht zou de sluis een jaar later niet zijn gerealiseerd; toen werd de baron van IJsselstein stadhouder Willem III.

Aan de westzijde van de sluis stond sinds de tweede helft van de zeventiende eeuw het Huis de Doorslag. In de achttiende eeuw was dat een logement van waaruit de tolbrug werd bediend. Vanaf 1603 lag hier een vaste brugverbinding die in 1883 door een draaibrug werd vervangen. De huidige brug, de Doorslagbrug uit 1978, ligt enkele honderden meters zuidelijker.

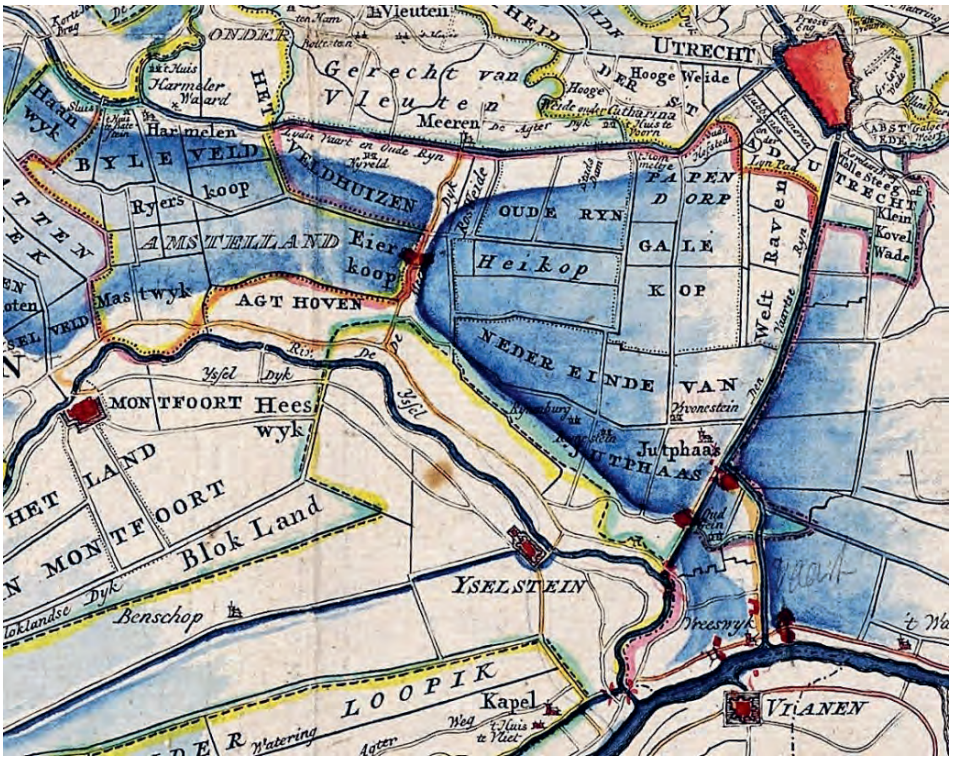
Waterlinie van de Fransen

Een jaar na de bouw van de sluis stond het gebied tussen IJsselstein en Jutphaas onder water. Dit gebeurde tijdens de Franse bezetting van 1672-1674. De Franse bevelhebber Condé liet bij de Doorslagsluis een schans van forse afmetingen aanleggen. Tot eind 1673 lagen hier soldaten in garnizoen. Deze schans moest Utrecht beschermen tegen een overval vanuit het zuiden. De Doorslagsluis had daarbij als functie om door sluiting te voorkomen dat het water van geïnundeerde gebieden zou wegvloeien via de Hollandsche IJssel.

Bij militaire inundaties wordt het waterpeil zo gekozen, dat het gebied noch begaanbaar, noch bevaarbaar is. Inundatie kan zowel defensief als offensief worden gebruikt. In het eerste geval wordt inundatie ingezet om de vijandelijke opmars te verhinderen en in het tweede geval wordt inundatie toegepast om de vijand uit een bepaald gebied te verdrijven. Zo werd de sluis een onderdeel van de Oude Hollandse Waterlinie in de zeventiende en achttiende eeuw.

In de loop van de achttiende eeuw schoof de verdedigingslijn van de Oude Hollandse Waterlinie oostwaarts op en werd de Vaartse Rijn-Doorslag belangrijk voor de inundaties. Op een kaart uit omstreeks 1787, toen Pruisische troepen ons land binnenvielen, staan zowel de ondergelopen gebieden aangegeven als ook deze versterkingen en de oude Doorslagsluis. De weg langs de Doorslag had een belangrijke civiele en militaire functie en werd daarom verheven tot een keizerlijke route van de eerste klas. Napoleon reisde er in 1811 over om Holland te bezoeken.

Bij de aanleg van de Nieuwe Hollandse Waterlinie vanaf 1815 werd Vreeswijk het belangrijkste inlaatpunt van Lekwater voor de inundatie van Utrecht en omgeving. De Doorslagsluis kreeg niet alleen een civiele functie voor het schutten van de schepen naar de Hollandsche IJssel, maar ook een militaire: de sluis kon met schotbalken worden afgedamd opdat het water tijdens een eventuele inundatie van het gebied niet weg zou lopen.



Afb. 3 Uitsnede uit een kaart waarop de inundaties van 1787 zijn ingekleurd.

De huidige sluis omstreeks 1885

Door de opening van het Noordzeekanaal in 1876 werd de haven van Amsterdam weer bereikbaar voor grote zeeschepen. Daardoor ontstond behoefte aan verbetering van de waterverbinding tussen Amsterdam en de Rijn en daarmee met het Duitse achterland. De Keulse Vaart van 1825 was daarvoor veel te smal, te ondiep en de bruggen waren veel te laag. Minister Tak van Poortvliet diende in 1879 de Kanalenwet in die ook vaarverbeteringen elders in het land beloofde. De wet werd verworpen, waarna de regering aftrad.

De nieuwe minister Klerck kwam in 1881 met een veel bescheidener wet. Zijn voorstel behelsde gedeeltelijk een verbreding en verdieping van bestaande kanalen, waaronder de Keulse Vaart. Tussen Amsterdam en Utrecht werd echter een geheel nieuw kanaal gegraven. Tussen Utrecht-Hoograven en Vreeswijk werd gebruik gemaakt van de bestaande Keulse Vaart.

Toen tussen 1881 en 1895 het Merwedekanaal, dat een deel van de Vaartse Rijn volgt, werd gegraven, moest dit nieuwe kanaal worden gescheiden van de Doorslag. Omstreeks 1885 werd de oude sluis vervangen voor de huidige met een kolklengte van vier meter en een totale lengte van ongeveer 45 meter. Op de westoever staat de voormalige brug- en sluiswachterswoning uit 1909 (Herenstraat 77).

Sinds 1972 is de sluis buiten gebruik. Alleen pleziervaart en zeer kleine beroepsvaart richting IJsselstein maakt nog gebruik van de smalle doorgang. Bij de restauratie in 1978 werden de noordelijke sluisdeuren vernieuwd (de zuidelijke sluisdeuren werden in 1954 vervangen) en is het oude sluiswachtershuisje op de oostoever afgebroken. In 1978 is de sluis buiten gebruik gesteld. De huidige situatie getuigt niet van intensief onderhoud.

Gebruikte literatuur en informatiebronnen

Blijdenstijn, R., *Tastbare Tijd. Cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht* (Provincie Utrecht 2005).

'Canon van Nieuwegein', www.entoen.nu/nl/utrecht/regio-zuidwest.

Daalhuizen, P., *'Oud'-Nieuwegein. Schetsen uit Jutphaas en Vreeswijk* (Nieuwegein 1998).

Houtstra, W., *Vaart in de Vaartse Rijn*. Cultuurhistorisch rapport (Erfgoedhuis Utrecht 2006; www.vaartindevaartserijn.nl > 'onderzoek' > 'cultuurhistorische studie').

Hulzen, A. van, *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* (Amsterdam 1993).

Koen, D., & J. Renes, *Wegwijzer. Gids voor historisch onderzoek naar verkeer en vervoer in de provincie Utrecht* (Utrecht 2003).

En artikelen in *Cronyck De Geyn*, tijdschrift van de Historische Kring Nieuwegein.