

Utrecht te Voet

Bezienswaardigheden route Utrecht aan de rivier

Tolsteegbrug

De omgeving van de Tolsteegbrug is een levendig punt. Dat is het al sinds de Middeleeuwen, toen door de aanleg van de Vaartsche Rijn de binnenstad van Utrecht verbonden werd met de Lek. Bij de Tolsteegbrug kwamen toen de handelswegen uit oost en west samen. Met het toenemen van het formaat van de schepen en de aanleg van andere waterwegen is gaandeweg de overslag van goederen hier verdwenen. De café's zijn gebleven.

Pastoe

De meubelfabriek Pastoe is een van de laatste nog werkende fabrieken aan de oevers van de Vaartsche Rijn. Dit gebied is eeuwenlang industrieterrein geweest: er hebben voornamelijk steen- en pannenfabrieken gestaan. Vanwege de slechte arbeids- en huisvestingsomstandigheden van de arbeiders werd het in de volksmond ook wel 'Het schrale end' genoemd. De naam van de fabriek is een toepasselijke: stel zelf je meubels samen met de basisonderdelen uit de fabriek en 'pas toe'.

Julianaweg

Tot halverwege de 20e eeuw hoorde de omgeving van de Julianaweg toe aan de gemeente Jutphaas, die profiteerde van de nabijheid van Utrecht. Jutphaas bouwde tot in de jaren '30 van de vorige eeuw tot vlak aan de Utrechtse gemeentegrens moderne woningen. Dit tot groot ongenoegen van Utrecht. De woningen waren ook nog eens aantrekkelijk voor Utrechters omdat ze ruim waren opgezet in de wijk en lagere gemeentelijke belastingen. In 1954 was het gedaan met de pret: Jutphaas moest het gebied afstaan aan Utrecht.

A12

Razend verkeer! Meer dan 80.000 motorvoertuigen per etmaal kruisen hier de oude scheepvaartverbinding. Er staan wekelijks vele kilometers, die volgens de prognose van Rijkswaterstaat alleen nog maar in lengte zullen toenemen. Geen aantrekkelijke plek om tijdens een wandeling bij stil te staan. Maar de A12 is wel de hedendaagse variant van een belangrijke oost-west handelsverbinding voor Utrecht: de Betonnen Rijn.

Plofsluis

Het Amsterdam-Rijnkanaal was het laatste antwoord op het groeiende scheepvaartverkeer tussen Amsterdam en de Lek. Het werd gegraven tussen 1930 en 1952. Omdat het kanaal een zwakke plek vormde in de Nieuwe Hollandse Waterlinie, werd er van 1937 tot 1940 een 'plofsluis' boven gebouwd. De massieve bakken dienden als opslagruimte voor 40.000 ton zand en grind, dat met behulp van springstof het kanaal kon dempen. Bij een inundatie zou het water daardoor niet naar het noorden kunnen wegstromen. Tegenwoordig loopt het kanaal er met een boog omheen.

Scheepvaart

Op het Lekkanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal is er elke dag vlootshow: alle typen binnenvaartschepen, met en zonder lading, trekken aan u voorbij. In de West-Europese landen zijn er bijna 15.000 binnenvaartschepen, waarvan Nederland de grootste vloot heeft met bijna 7.000 schepen. De laatste jaren is het aantal binnenvaartschepen sterk verminderd, maar het laadvermogen is sterk gestegen. Gemiddeld heeft een schip nu 1200 ton laadvermogen.

Prinses Beatrixsluis

Van verre doemt dit imposante bouwwerk al op. Het dateert van 1938 en is de moderne opvolger van de sluiscomplexen in het dorp Vreeswijk. Op een bord aan de westzijde van de sluis is veel informatie over de sluis te lezen. Per jaar verwerkt het sluiscomplex meer dan 50.000 schepen. Dat aantal groeit, en de komende jaren zal er gewerkt worden aan de aanleg van een derde sluiscomplex.

Vreeswijk

Van oudsher was Vreeswijk een schipperscentrum. Door de eeuwen heen hebben de drie sluisen ervoor gezorgd dat er altijd veel scheepvaartactiviteit was in het dorp. Toen de nieuwe Beatrixsluis daar een einde aan maakte, was dat een harde klap voor de plaatselijke middenstand. Veel schippersgezinnen deden namelijk tijdens het wachten voor de sluis inkopen bij de plaatselijke winkeliers.