

# Leidse- of Haarlemmertrekvaart ruim 350 jaar

*Door Miep Smitsloo-de Graaff*

*Ruim 350 jaar verbindt de Haarlemmertrekvaart de steden Haarlem en Leiden. Deze vaart, die nu nog louter recreatief wordt benut, had op vervoersgebied ooit eenzelfde betekenis als een snelweg vandaag de dag.*

Eeuwenlang waren de Hollanders op water aangewezen om zich te verplaatsen. Wegen, zo ze al bestonden, waren vrijwel onbegaanbare, modderige zandpaden. Een uitgebreid netwerk van waterwegen was wel beschikbaar, ook in deze regio. En waar de natuur geen waterwegen had gecreëerd, groef de mens ze eigenhandig.

Een gemiddelde boottocht was eeuwenlang een hachelijke onderneming. De (zeil)schepen waren afhankelijk van de weerslementen, die op meren en rivieren vrij spel hadden. Zo speelde het handelsverkeer tussen het noorden en zuiden van Holland zich af via het Haarlemmermeer, waar het danig kon spoken.

De behoefte aan een gereguleerde vaart nam sterk toe in de Gouden Eeuw, waarin de handel tussen de steden bloeide. Vanuit verschillende steden klonk in de 17<sup>e</sup> eeuw de roep om verbindingen, voorzien van paden waarop paarden de boten onder alle weersomstandigheden vooruit konden 'jagen'. Amsterdam en Haarlem waren in 1632 de



1 Trekschuiten in de Mare binnen de Leidse stadswallen (P.C. la Fargue, 1770, ELO).

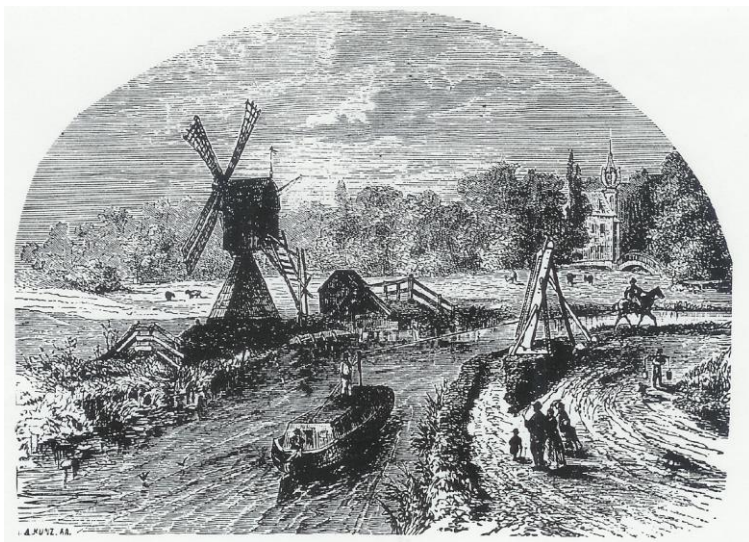
eerste steden die een trekvaart aanlegden om op grote schaal passagiers te vervoeren.

Ook Haarlem en Leiden sloegen in 1657 de handen ineen om de afstand tussen beide steden met een 28,5 kilometer lange trekvaart te overbruggen. Van meet af aan was het de bedoeling de kosten terug te verdienen door het heffen van tol, onder meer vanuit vrijwel identieke tolhuizen in Haarlem en Oegstgeest.



2 Deze prent maakt aanschouwelijk hoe de ruim 28 kilometer lange trekvaart tussen Haarlem en Leiden moet zijn gegraven. Het was handwerk. Ruim 1100 arbeiders wisten de vaart in zes maanden tijd te graven, inclusief tien bruggen, steigers, twee tolhuizen en een jaagpad. een 'onmogelijk wonder'. (Illustratie Hoogheemraadschap van Rijnland, betreft het graven van het Katwijks kanaal in 1804, maar op soortgelijke wijze moet de trekvaart zijn gegraven). Te zien is hoe men met een handpomp (kleine schroef van Archimedes) het water wegpompt dat zich in een verdieping in de toekomstige bedding heeft verzameld.

Honderden arbeiders begonnen op 15 maart 1657 met louter spier- en paardenkracht met het graven van de Leidsevaart en de Haarlemmertrekvaart. Van Haarlem tot Lisse-Halfweg ('halverwege') wordt de trekvaart 'Leidsevaart' genoemd, tussen Lisse en Leiden is de benaming 'Haarlemmertrekvaart'. Het gebruik van beide termen sticht nogal eens



3 Een prent van Arie Kunz uit circa 1870, waarop de Haarlemmertrekvaart nabij kasteel Oud Poelgeest zichtbaar is. De jager voert de trekschuit voert langs een zogeheten rollepaal. Dergelijke palen waren bedoeld om de trekschuit om een scherpe bocht heen te loodsen. De jaaglijn liep vanaf de schuit buiten de rollepaal om, werd naar buiten gedwongen en bleef daardoor naar voren trekken in plaats van opzij (ELO)

verwarring, maar de achterliggende gedachte destijds was om zowel Haarlem als Leiden te benoemen. Gemakshalve hebben we het in dit artikel over 'Haarlemmertrekvaart'. Op 1 november, nog geen acht maanden later, trok een paard de eerste trekschuit er al doorheen.

De trekvaart kon – al was het graven puur handwerk – relatief bijzonder snel worden aangelegd, omdat er gebruik werd gemaakt van al aanwezige wateren. Bovendien werkten arbeiders op verschillende plaatsen tegelijk.



4 De trekschuit was voor onze voorouders twee eeuwen lang hét vervoermiddel, vergelijkbaar met de intercity van tegenwoordig. Het uitgebreide trekvaartstelsel verbond tal van dorpen en steden in ons land. Rond 1700 kende ons land een 660 kilometer lang trekvaartstelsel.

De trekschuitdienst Haarlem-Leiden was meteen een doorslaand succes. Er was een zomer- en een winterdienst. Tussen medio april en oktober waren er dagelijks negen afvaarten, van oktober tot en met maart waren er acht. Het eerste jaar bracht de vaart ruim 35.000 gulden op. De steden wisten de aanlegkosten, een slordige 450.000 gulden, snel terug te verdienen via de *gabellen* oftewel de tolgelden.

Dank zij de vaart konden passagiers zonder overstappen in één dag heen en weer van en naar Amsterdam en Rotterdam. ‘Onze’ trekvaart werd derhalve een belangrijke ader in het landelijke trekvaartstelsel. In totaal kon men rond 1700 in de Lage Landen zo’n 660 kilometer per trekschuit afleggen. Buitenlanders keken hun ogen uit; het reizen per trekschuit mocht dan niet snel zijn (gemiddeld vijf tot zeven kilometer per uur), efficiënt was het wel, mede doordat alle dienstregelingen van de trekvaarten in den lande op elkaar waren afgestemd.

Bovendien was de mens in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw gewend om de tijd te nemen. Reizen over land, voor zover mogelijk, was sneller, maar veel minder gerieflijk. Koetsen en diligences kenden geen enkele vorm van vering en hotsten door de diepe karrensporen en modderpoelen. Van die vervoermiddelen had de trekschuit dan ook maar weinig concurrentie te duchten.

Twee eeuwen lang zou de trekvaart het domein blijven van trekschuit, schipper, jager en trekpaard. Totdat de stoom halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw het einde van de trekschuit inleidde. De eerste stoomtrein reed in 1839; de teloorgang van de trekschuit was in 1860 een feit.

Er is weinig overgebleven van die allereerste trekvaart tussen Amsterdam en Haarlem. Een groot gedeelte van het water en het jaagpad moesten plaatsmaken voor de aanleg van een snelweg. Het is uniek dat de 350 jaar oude waterweg tussen Haarlem en Leiden nog goeddeels intact is.

## TOLHUIS

Datzelfde geldt voor het Tolhuis in Oegstgeest (bij Leiden), in de volksmond ook ‘Het Leidse Hek’ genoemd. Aanvankelijk stond het eenzaam en alleen in een weids gebied. Inmiddels staat het ingeklemd tussen (snel) wegen en nieuwbouwwijken. Niettemin is het Tolhuis een beeldbepalend punt in het landschap gebleven. Het monument is ook het enige tastbare bewijs dat er eeuwenlang tol werd geheven voor zowel verkeer over land als over water. De Provincie noemt het Tolhuis in Oegstgeest dan ook niet voor niets één van de belangrijkste





5 De Tolhuis-enclave vlak voor de aanleg van de N444. De doorgaande weg Leiden/Noordwijk liep nog dwars door de tolpalen heen. De Willemschhof, rechts op de voorgrond, is al gebouwd. Links nieuwbouwwijk Haaswijk. Rechts de Klinkenbergerplas. (foto Henk Rozeboom)

monumenten van Zuid-Holland. Het monument blijkt tot de verbeelding van zeer velen te spreken. Dat komt waarschijnlijk doordat het zo'n markant punt is en het jaagpad, inclusief de tolpalen, dé doorgaande verbinding Leiden –Noordwijk zou worden. Dat was geen probleem in de tijd dat paard en wagen en diligence nog reden, maar wel toen het wegverkeer een massale vlucht nam en het jaagpad, c.q. de tolhuispalen, duizenden voertuigen te verwerken kreeg. De situatie werd bepaald hachelijk. Niet

zelden kwamen fietsers in het gedrang en (bijna)botsingen waren aan de orde van de dag. In de jaren tachtig persten 4.000 auto's en 2.500 fietsers zich dagelijks door de flessenhals heen.

Toen in het begin van de jaren tachtig een fietser bij het Tolhuis overleed na een botsing met een auto, werd de oude weg resoluut afgesloten voor alle autoverkeer. Dat zou zich jarenlang door andere smalle straten moeten wringen.

Aan die onhoudbare situatie kwam pas in 1988 een einde door de aanleg en reconstructie van de vernieuwde Haarlemmertrekvaartweg. Langs de trekvaart werd een vrijliggend fietspad aangelegd. Het oude jaagpad verloor zijn functie en de Tolhuisenclave werd met een kolossale muur aan het zicht onttrokken.



6 Het Oegstgeester Tolhuis voor de restauratie in de jaren negentig van de vorige eeuw. Het ruim 350-jarige monument, uniek in zijn soort, stond zo ongeveer op instorten.

Het Tolhuis bleef jarenlang onaangeroerd, totdat het in 1998 werd verkocht aan Menno Smitsloo, een projectontwikkelaar met een grote liefde voor monumenten. Het zou vijf jaar duren voordat hij alle vergunningen 'rond' had, maar in 2003 kon Smitsloo beginnen met een grootscheepse restauratie

van het pand en van de beeldbepalende tolpalen. Precies op tijd, volgens monumentenarchitect Bob van Beek. „De stal stond op inzakken, de houten paalfundering was totaal verrot. Het Tolhuis was echt *op*. Het had niet veel langer moeten duren of er was niets meer te restaureren geweest.”

#### HUIDIGE FUNCTIE

Economisch heeft de Haarlemmertrekvaart betekenis gehad tot rond 1960. Bollenboeren uit het gebied tussen Haarlem en Sassenheim maakten intensief gebruik van de vaart voor de aan- en afvoer van bollen en zand.

In het vracht- en personenvervoer heeft de trekvaart sinds medio 1960 geen functie meer. Toch is nooit overwogen om het water te dempen, vanwege het belang ervan. Recreatief heeft de vaart betekenis omdat de pleziervaart dankbaar gebruik maakt van deze doorgaande vaarroute. Ecologisch is de vaart van waarde omdat er bijzondere vogels broeden en zwemmen en de begroeiing op verschillende plekken nog natuurlijk is. De trekvaart fungeert bovendien als boezemwater en is een belangrijke ader bij het aan- en afvoeren van water.

Ook het oude jaagpad tussen Haarlem en Leiden is niet meer weg te denken, hoewel het op sommige plaatsen dusdanig door bebouwing is verdrongen dat een trekpaard de totale route niet meer zou kunnen afleggen. Daarvoor zijn teveel obstakels aangebracht.

*M. Smitsloo-de Graaff: Tussen Tol en Trekvaart, 350 jaar het monument, de mensen en het water tussen Haarlem en Leiden. (2007, in druk)*