

# Najaarsbijeenkomst 20 november 2025: Over Trekvaarten en Buitenplaatsen.

Gerard de Bruin en Jose Niekus



Langzaam maar zeker loopt de zaal in wijkcentrum Swaenswijk in Alphen aan den Rijn vol met oude bekenden en nieuwe gezichten, tot er niemand meer bij kan. *Onno Koerten*, webmaster van Rijnlandse Geschiedenis, maar vanavond vicevoorzitter, heet de aanwezigen met verve welkom. Het thema van de avond is **trekvaarten en buitenplaatsen**, zo kenmerkend voor Rijnland. Twee deskundigen, *Marloes Wellenberg* en *Arjan van 't Riet*, nemen het publiek mee in de geschiedenis van trekvaarten in Zuid-Holland en buitenplaatsen langs de Oude Rijn. Graag geeft hij het woord aan Marloes en Arjan

## Op reis met de trekschuit (een schuitenpraatje met Marloes Wellenberg)

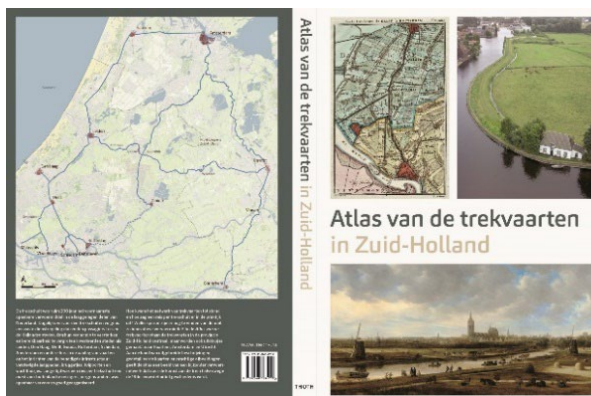
Marloes Wellenberg neemt ons vanavond mee op reis met de trekvaart, de 'intercity' van de 17e en 18e eeuw.

### Erfgoedhuis Zuid-Holland

*Marloes Wellenberg* is als historicus en senioradviseur verbonden aan het Erfgoedhuis Zuid-Holland. Het Erfgoedhuis ondersteunt musea, historische verenigingen en andere erfgoedorganisaties op allerlei gebieden. Zij houdt zich daarnaast bezig met onder andere immaterieel erfgoed en oral history. Voorbeeld van het laatste is het project *Molenverhalen*, waar uit gesprekken onder andere bleek dat vrouwen en kinderen veel belangrijker waren in het molenbedrijf dan tot dan toe bekend was.



### De trekvaarten



In 2021 verscheen de **Atlas van de Trekvaarten in Zuid-Holland**, waarvan Marloes Wellenberg en haar collega Ad van der Zee de auteurs zijn. Dit boek bundelt historische kennis, nieuw archiefonderzoek en bijdragen van lokale deskundigen. De aanleiding was de aanwijzing van de trekvaarten als erfgoedlijn door de provincie Zuid-Holland.



Marloes vervolgt met een citaat uit de *Camera Obscura*, de 19de-eeuwse verhalenbundel van Nicolaas Beets. 'Omdat het een geweldig boek is én er veel te weinig 19de-eeuwse literatuur wordt gelezen' aldus Marloes, 'maar ook omdat het heel mooi illustreert dat de trekschuit een vervoermiddel is met een imago probleem'.

*"Ik geloof niet dat iemand ooit één geestige gedachte heeft gehad in een trekschuit."*

Het verscheen in 1839, het jaar dat de eerste trein ging rijden. Toen al kozen veel burgers voor andere vervoersmiddelen (zoals de postkoets) en had de trekschuit een oubollig en kleingeestig imago. En omdat je nooit te veel literatuur kan lezen, nog een mooi citaat uit hetzelfde boek.

*"Daar zijn voorbeelden van mensen die door te veel in trekschuiten te varen, lafhartig, kruipend, gierig, koppig, en kwelgeesten zijn geworden."*

### *Innovatief en decentraal openbaar vervoersnetwerk*

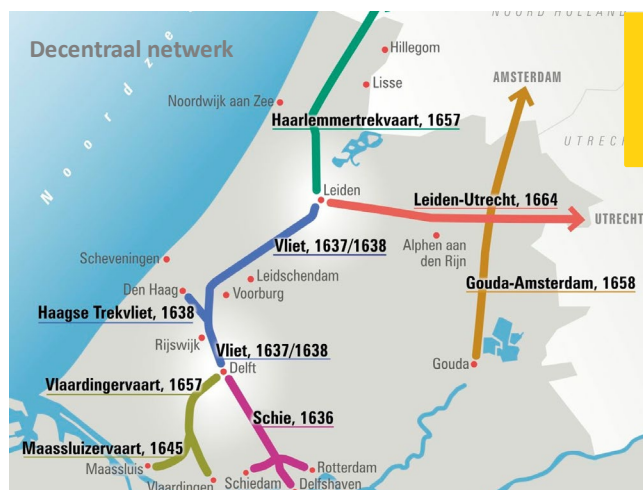
Marloes gaat vervolgens dieper in op de ontwikkeling en organisatie van het trekvaartennetwerk. Toen het trekvaartennetwerk werd aangelegd golden de trekschuit en -vaart als een belangrijke innovatie, later pas kampte de trekschuit met een imago probleem.

De eerste trekvaart werd aangelegd tussen Amsterdam en Haarlem in 1632 en er zouden er vele volgen, want de trekschuit was snel (7km per uur), had een vaste dienstregeling en tarieven en was redelijk comfortabel. Leiden kreeg in 1657 zijn trekvaart naar Haarlem en was hekkensluiter met de trekvaart naar Utrecht in 1664. Want de aanleg van de vaarten en de opzet van de diensten ging niet altijd zonder slag of stoot.

### *Conflicten bij de aanleg*

Het was met name Haarlem dat zich verzette en het stelde veel (alles) in het werk om de aanleg van - mogelijk - concurrerende trekvaarten te voorkomen.

Ook afgunst en koudwatervrees van omwonenden 'domme boeren' speelden een rol. Daarnaast was het nadrukkelijk niet de bedoeling te concurreren met goederentransport over het water.



De trekschuit had een exclusieve passagiersfunctie al werd daar – uiteraard - zo nu en dan de hand mee gelicht.



## Reizigers en de trekschuit

Reizen per trekschuit was redelijk comfortabel. Ook waren er pleisterplaatsen en nachtschuiten. Het was niet de bedoeling maar soms vervoerde een schipper toch goederen en vee om voldoende inkomsten te hebben. Er rouleerden zelfs tarieflijsten.



Uit *Het Bodegraafse schuitje*, 1825

*"...dat uit een klein roefje en ruimtje bestaat en weinig mensen kan bevatten. Het (...) wordt door mannen betrokken en ook wel gebezigd om pakgoederen te*

*vervoeren.*

*Onlangs werden (...) in het ruim eenige kalveren geplaatst, wier bestemming zoo het scheen zich tot Bodegraven uitstreckte. (...)*

*De schipper verklaarde dat als hij met het vervoeren van menschen zijn kost niet alleen kon winnen, hij dan ook tot de beesten zijn toevlucht moest nemen en dat hij niemand zou vragen wat hij mogt meê voeren."*

## Op weg naar het einde

Uiteindelijk zal de trekschuit de concurrentie met het nieuwe vervoermiddel, de trein niet kunnen bolwerken. Passagiersaantallen lopen sterk terug. Op de Oude Rijn worden in 1665 37.000 personen vervoerd, in 1700 22.000 en in 1750 nog maar 13.000.

Ook Nicolaas Beets doet in de *Camera Obscura* zijn onvermijdelijke duit in het zakje:

*"Men is bezig in mijn vaderland spoorwegen aan te leggen. Het heeft lang geduurd eer men ertoe komen kon. De plannen varen bij ons te lande altijd nog met de trekschuit; de lijn breekt wel zesmaal eer zij hun bestemming bereiken.*

*Komt! Komt heerlijke spoorwegen! Daalt als een tralie-net neder op onze provinciën!"*

## Nieuw leven voor de trekvaarten

Het merendeel van de trekvaarten en de bijbehorende jaagpaden is nog altijd goed zichtbaar in het Nederlandse landschap.

Ook andere onderdelen van het netwerk zijn vandaag nog terug te vinden, Denk hierbij aan tollens, schouwen (overzetveren), maar ook blokkades om te verhinderen dat andere dan de aangewezen trekschuiten het netwerk konden benutten, om zo illegaal goederentransport te verhinderen. Op verschillende plaatsen zijn nog Commissarishuizen te zien, zoals aan de Vliet bij Leiden en verschillende pleisterplaatsen en gelegenheden voor het wisselen van de trekpaarden.

Vandaag zijn de trekvaarten opgenomen in de erfgoedlijnen van de provincie Zuid-Holland, naast de Limes en andere zichtbare sporen van ooit belangrijke ontwikkelingen.



## Buitenplaatsen langs de Rijn (bezocht door Arjan van 't Riet)



Arjan van 't Riet is historicus en was tot mei 2024 als archivaris werkzaam bij het gemeentearchief Alphen aan den Rijn. Hij publiceert regelmatig over historische onderwerpen, zoals het boek *De Oude Rijn tussen Leiden en Utrecht* dat hij samen met Marloes Rijkelijhuizen schreef en *Water, Wind en Wieken - De molenviergang van Aarlanderveen*, dat op deze website te vinden is. Daarnaast geeft hij vaak lezingen.

Het leek zo voor de hand te liggen, dat, als vanaf de jaren twintig van de 17<sup>e</sup> eeuw de – rijke(re) – stadsbewoners zich, al dan niet ter verpozing buiten de stad gaan vestigen, ze dat ook langs de Rijn zullen doen. Leiden was immers een welvarende metropool. Maar het eerste ‘obstakel’ blijkt het landschap: saai. Weilanden zijn speels noch grillig en dus niet een ideaal uitzicht vanuit de tuinkamer of de tuin. Het is geen *natuur* zoals men zich die idealiter voorstelde. Op den duur verbetert de esthetische waarde van de polders wel iets na de uitvening. Er werd volop in polders geïnvesteerd, maar dat zijn zaken, beleggingen en geen ontspanning. Dus, anders dan langs de Vecht, nam het verschijnsel buitenplaats langs de Rijn geen hoge vlucht. Zeker niet voor Amsterdammers. De buitenplaatsen die er in de vroege periode zijn, zijn ook weer snel verdwenen.

### En schoolmeester tussen Alphen en Koudekerk

Arjan heeft er een onderzoeksproject van gemaakt, waarvan hij vanavond een tipje van de sluier zal oplichten. Hij heeft zich vooral gericht op de buitenplaatsen tussen Alphen aan den Rijn en Koudekerk. Hij deed dit in eerste instantie aan de hand van schoolmeester *W.M.C. Regt* die in een lang artikel in het Leidsch Jaarboek van 1920 een



*Brittenrust bij Alphen aan den Rijn*

inventarisatie van de landhuizen in dit gebied maakte. Niet alleen dat, maar Regt waagde zich ook aan een poging tot definitie van de buitenplaats. Enkele begrippen: laten zien wat je hebt, plaats om tot rust te komen en de wijze van stichten van een buitengoed. Hij ziet drie manieren:

- aankoop van grond en daarop de bouw van een buitenplaats met toebehoren (vrijstaand huis van meerdere verdiepingen, oprijlaan, tuin, stallen, personeelsruimten enz). Langs de Rijn, maar ook elders ook met een ‘overtuin’, een tuin gescheiden van het goed door een doorgaande weg.
- Aankoop van een kasteel en dat tot en comfortabel onderkomen verbouwen.



- Aankoop boerderij en deze geleidelijk ombouwen tot een 'Heeren optrek', waarbij de vraag is of dit wel voldoet aan het idee van de buitenplaats.

Er is ook een andere manier om naar het ontstaan van de buitenplaats te kijken. Het begint dan met een speelhuis met -tuin (Frans: *maison de plaisance*, Nederlands *lusthof*). Deze verdwijnen weer of worden ugebouwd tot een substantieel verblijf: royaal met meerdere woonlagen, een grote tuin en tenminste enige losse bebouwing eromheen, zoals een tuinhuis. De eigenaar woont in principe elders. Belangrijke onderscheidende factor: in notaris- of kadastrale aktes is er dan ook sprake van een buitenplaats (als een soort makelaarsterminologie).

Regt vindt er 47 van tussen Koudekerk en Zwammerdam. Van 't Riet heeft zo zijn twijfels bij een groot aantal van deze benoemingen. Hij begint met het uitlichten van enkele bekende plaatsen en vergelijkt die met wat er in de archieven over te vinden is. Veel toeschrijvingen van Regt voldoen niet aan enige gehanteerde defintie van buitenplaats, maar betreft permanent bwoonde huizen van lokaal actieve bewoners. Er blijven dan maximaal 30 mogelijke buitenplaatsen over.

### *Buitenplaats en Jaagpad*

Uitgedaagd door het onderwerp van de avond heeft Arjan gezocht naar verbanden tussen het jaagpad/de trekvaart en het ontstaan van buitenplaatsen ... en die niet gevonden. Het jaagpad was hooguit een extraatje dat betere reismogelijkheden bood, maar zeker geen aanjager (en ook niet andersom). De meeste voor dit onderwerp in aanmerking komende gebouwen zijn aan het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw al voltooid, dus ruim voordat de Rijn (vanaf 1664) werd ingericht als trekvaart naar Utrecht.

In de 18<sup>e</sup> eeuw is er sprake van een kopersmarkt en worden veel boerenplaatsen opgekocht door vermogende stedelingen. De vorming van buitenplaatsen vanuit dit bezit speelt zich af vanaf 1730. Dat is bijna een eeuw later en veel wordt in de tweede helft van de 18<sup>e</sup> eeuw gesloopt. Vanaf de 19<sup>e</sup> eeuw woont men liever op het zand, in de bossen. Bovendien is er een tweede ontwikkeling die wellicht nog meer invloed heeft. In de 19<sup>e</sup> eeuw wordt de klei langs de Rijn een belangrijke factor. Steen- en pannenbakkerijen komen in de plaats van landhuizen en overtuinen.

Na de twee lezingen beantwoorden Arjan van 't Riet en Marloes Wellenberg samen nog een aantal vragen uit de zaal.

Daarna volgt nog een geanimeerde nazit waar druk genetwerkt maar ook gewoon gezellig wordt nagepraat . Op naar de volgende bijeenkomst.

