



## Haags water, deel 6 (slot): Loosduinse Vaart en Kanaal

### Loosduinse Vaart

Na het gereedkomen van de grachtengordel omstreeks 1650 werd evenwijdig aan de Loosduinseweg de Loosduinse Vaart gegraven. Nu kon Frederik Hendrik over water zijn buitenverblijf in Honselersdijk bereiken. Pas medio 19e eeuw, toen de tuinbouw in het Westland tot grote bloei was gekomen, werd de Loosduinse Vaart belangrijk als transportweg naar de groentemarkt aan de Prinsegracht en, na demping ervan, naar de Veenkade. Nadat de groentemarkt in 1932 verhuisd was naar het nog nieuwe Laakkanaal, is de vaart vanaf de Loosduinsebrug tot aan het Laakkanaal nutteloos voor de scheepvaart geworden. En toen de tuinders van schuiten op auto's waren overgegaan, kon de rest van de Loosduinse Vaart worden gedempt, behalve het stukje tussen de Valkenbosvaart en het Laakkanaal, dat voor de waterhuishouding van belang bleef.

In Loosduinen is vrijwel niets meer van deze vaart te ontdekken; op het laatste gedeelte rijdt nu tram 2. Hier heeft de groenteschuit het veld geruimd voor de tram.

Ooit is het de bedoeling geweest dat het Escampkanaal – dit is het nu zo woonarkrijke water langs de Veenendaalkade – zou worden doorgetrokken tot de Nieuwe Vaart (Dekkershoekje, Lozerlaan/Nieuwe Weg), maar de ontwikkeling van het groentetransport per as heeft dit plan achterhaald. In 1955 was het plan definitief van de baan.

### Kanaal naar Scheveningen

Er is geen vaarweg, waar zo lang over gedelibereerd is, als de verbinding van Den Haag naar Scheveningen. Al in 1640 waren er plannen om een verbinding tussen Den Haag en de zee te maken, met allerlei varianten via Delft en Leiden. Vooral de machtige stad Delft was een fervent tegenstander van deze plannen. Men vreesde ooit door Den Haag overvleugeld te worden en had er zelfs strafexpedities naar Den Haag voor over om de Hagenaars mores te leren. Het plan van Burgemeester Copes van Cattenburgh gaf in 1824 de doorslag en leidde uiteindelijk tot de aanleg van het Kanaal naar Scheveningen. Met argumenten als afvoer van vuil grachtenwater, een



*De Sprank in Klein Zwitserland*



rechtstreekse verbinding met het Badhuis, bevordering van Scheveningen en afvoer van gevangen haring, lukte het om in 1832 met de aanleg te beginnen.

Maar al in 1834 liet Koning Willem I, nota bene de 'kanalenkoning' genoemd, het werk stoppen. Er was te weinig geld en er was veel bezwaar van de Scheveningse hotelhouders, die vreesden dat de stranden zouden vervuilen door smerig 'Haags water'.

Je kunt je afvragen of men zich de gevolgen van een doorgraving door de duinen bij Seinpost voldoende had gerealiseerd. Immers aan het einde van het Verversingskanaal moest in 1888 een zee-sluis gebouwd worden om bij hoog water overstroming van Den Haag te voorkomen. Een dergelijke sluis zou er dan ook bij Seinpost moeten komen.

### Werk met werk maken

Pas in 1853, toen de gemeente fors meebetaalde en er bovendien geld vrijkwam door 'werk met werk' te maken, werd het graven hervat. Met het ontgraven zand werd een deel van het Statenkwartier opgehoogd.

Om al dat afgegraven zand per schuit te kunnen vervoeren werd een aantal spranken gegraven (*sprank = smalle tak van een waterloop*). Aan weerszijden van 'De Sprank', die begint onder het voormalige KLM-gebouw, werd in 1875 begonnen met het afgraven van de duinen waardoor Klein Zwitserland ontstond. De Sprank loopt door de Stadskwekerij, langs de tennisbanen en maakt bij de Van Alkemadelaan een lus om het complex van hockeyclub Klein Zwitserland.

Toen de afgravingen voltooid waren, had niemand meer enige belangstelling voor dit fraai stukje natuur. Slechts een enkele roeiboot en kano vaart hier. Ook staan er twee fraaie landhuizen aan de oevers van de Sprank, waaronder het 'Zwitserse huis', ooit ambtswoning van Pieter Westbroek, directeur van de Dienst der Gemeenteplantsoenen, naar wie het Westbroekpark is genoemd.

### Eindelijk na 30 jaren ...

Na 30 jaar graven was men in 1863 Scheveningen genaderd en kwam er bij Seinpost een binnenhaven. De namen Badhuiskade en Haringkade herinneren hier nog aan.

Zowel boottochtjes naar Seinpost als de export van haring met wel tientallen schepen per dag zijn jarenlang een succesverhaal geweest.



De geamputeerde Loosduinse Vaart bij de Leyweg/Thorbeckelaan

Scheveningen was in die tijd nog een mondaine badplaats en men deed er alles aan om het de koopkrachtige badgasten zoveel mogelijk naar de zin te maken. Van 1859 tot 1879 voer de 'Gondel' naar Seinpost en vanaf de Zwarteweg voeren in de 20e eeuw motorschepen over het Kanaal naar Scheveningen.

Toen in 1968 de Dr. Kuyperdam doorvaart onmogelijk had gemaakt, waren alle remmen los en begon in 1970 het dempen van de binnenhaven met zijtakken en het verlagen van de doorvaarthoogtes.

Recente pogingen om de havens weer open te maken zijn gestrand op de veranderde infrastructuur. Zo blokkeert de grote ondergrondse waterberging bij de Blinkerd deze wens. Pleister op de wonde is dat de Dr. Kuyperdam inmiddels weer door een brug is vervangen, waardoor directe tochten met lage vaartuigen vanuit de binnenstad naar Madurodam en het Westbroekpark gelukkig weer mogelijk zijn.

*Hopelijk heeft deze reeks van artikelen over 'Haags Water' duidelijk gemaakt, dat onze stad ook op dit gebied veel meer te bieden heeft dan menigeen denkt. Wellicht, dat deze artikelen ooit nog eens zullen leiden tot heropening van in het verleden gedempte havens. Lichtpuntjes zijn de Veenkade/Noordwal en de Dr. Kuyperdam.*

Tekst en beeld: Bert Hilberts