



Haags water als transportweg deel 5

In de nummers 3, 4 en 5 van Ons Den Haag is het zeewater (o.a. een artikel over de zandmotor), het drinkwater en het rioolwater besproken. Ook zijn alle functies van het Verversingskanaal de revue gepasseerd. In deze aflevering van Haags Water zullen de Vliet en Trekvliet met Spui, de grachten en de zanderijvaarten worden behandeld.



Veel levende historie op de Bierkade en het Groenewegje

De Vliet en de Trekvliet

Zonder twijfel is de Vliet, of zijn voorloper de Fossa Corbulonis, het oudste gegraven kanaal in de Haagse regio. Opgravingen hebben uitgewezen dat de vermoedelijke loop van dit kanaal deels samenvalt met de huidige Vliet. De Romeinse veldheer Corbulo had behoefte aan een vaarverbinding tussen de delta van de Rijn, nabij Leiden, en de delta van de Maas, die ongeveer bij Naaldwijk in zee uitstroomde. Door de Corbulogracht konden de niet-zeewaardige schepen van de Romeinen binnendoor vanaf de Maas naar Forum Hadriani (bij Voorburg) en de Rijn varen en kon de gevaarlijke Noordzee worden vermeden. Na het vertrek van de Romeinen is de Corbulogracht geheel verzand, waardoor er tussen Rotterdam en Leiden later opnieuw een waterweg moest worden gegraven.

De Vliet en een na 1900 gegraven kanaal bij

Leiden vormen samen het Rijn-Schiekanaal. Deze vaarweg doorkruist het gebied van de waterschappen Rijnland en Delfland, met elk een eigen boezempeil. Op de grens was een dam, de Leidsche dam met een overtoom, waar lading moest worden overgeslagen. Deze overtoom werd in 1888 vervangen door een schutsluis, toen nog een van de grootste binnenvaartsluizen van Nederland en door velen dus onterecht 'de Sluisjes' genoemd.

Het Spui met dwarshavens en de Singelgrachten

Om het centrum van Den Haag op de Vliet aan te sluiten werden in 1345 het Spui en de Trekvliet of Haagsvliet gegraven, deels voor de scheepvaart, deels om van vervuild water van de Hofvijver af te komen. In het Haags Historisch Museum is te zien hoeveel schilders de Trekvliet met als achtergrond de plaats Den Haag hebben vereeuwigd. Verschillende dwarshavens, zoals de Schedel-



De nu doodlopende Afzanderijvaart bij het Sweelinckplein

doekshaven, de Ammunitiehaven, de Bierkades, de Turfmarkt, de Nieuwe Haven en de Veerkades hadden overslagkades voor goederen. Alle binnenstadhavens, behalve die aan de singels – de Bierkades en Noordwal – zijn gedempt.

Den Haag was toen al – en nu weer – meer een producent van diensten dan van goederen. Er stonden geen brouwerijen aan de Bierkade, maar hier werd bier voor de dorstige Hagenaars, dat onder meer in Delft werd gebrouwen, uitgeladen.

Toen men omstreeks 1600 steeds meer de militaire zwakte van Den Haag voelde, nam Prins Maurits het initiatief om een gesloten systeem van singelgrachten aan te leggen. De singels kwamen er, maar militair stelden ze helemaal niets voor. Bijgevolg weken de magistraten in noodgevallen uit naar het veilig geachte Delft.

Dankzij het open maken van het water bij de Veenkade en Noordwal is nu weer de ononderbroken grachtengordel hersteld, waarvan de horecabedrijven en rondvaartbedrijven dankbaar profiteren.

In tegenstelling tot bijvoorbeeld Breda, waar uit toeristische overwegingen een oude haven weer is uitgegraven, is Den Haag er nog niet toe overgegaan om voormalige havens weer open te graven, hoewel de ontwerper van 'Spuihaven', een variant op het Spuikwartier, hiertoe wel een poging heeft gewaagd. Dit ontwerp kwam helaas te laat.

Zanderijvaarten

Er werden vaarten gegraven om afgegraven duinzand met schuiten af te voeren. De stadsuitbreidingen op het Haagse veen, maar vooral ook die in Rotterdam en Delft, hadden een

enorme behoefte aan ophoogzand. Zowel de gemeente als particuliere grondeigenaren maakten het Haagse duinzand te gelde en groeven onder meer de Afzanderijvaart langs de Waldeck Pymontkade, waarvan een stukje bij het Sweelinckplein nog aanwezig is. Het grootste gedeelte van deze lelijke en nutteloos geworden vaart is in 1959 gedempt om ruimte te maken voor auto en tram. Ook via de Valkenbosvaart werd veel zand afgevoerd. Beide vaarten sloten, via de bestaande waterwegen, aan op de Trekvluit.

Het Kanaal naar Scheveningen is naast een gewoon binnenvaartkanaal ook zanderijvaart geweest. Een van de drie bijzonder fraai intact gebleven zijtakken ('spranken') van het Kanaal is De Sprank, die nabij de Witte Brug, onder het voormalige KLM-gebouw door, naar de Stads-kwekerij loopt. Hierover meer in de laatste aflevering van 'Haags Water'.

De tweede sprank eindigt in de Waterpartij en de derde in het Westbroekpark. Het zand, dat diende voor ophoging bij stadsuitbreidingen en wegenbouw ging natuurlijk ook per schuit naar zijn bestemming. Zonder deze afgraving zouden Klein Zwitserland, de Waterpartij en het Westbroekpark er niet zijn gekomen.

In het volgende nummer zal de laatste aflevering van 'Haags Water', verschijnen, met de Loosduinse Vaart en het Kanaal naar Scheveningen.

Bert Hilberts, tekst en beeld



De Sprank, een onbekende wildernis in Klein Zwitserland