

EINDVERSLAG

DEN HAAG ALS KNOOPPUNT VAN VAARVERBINDINGEN



3 december 2024

Inleiding

Den Haag heeft sinds haar ontstaan een belangrijke rol gespeeld als waterstad. Vaarverbindingen waren essentieel voor het vervoer van goederen, passagiers, de aanleg van infrastructuur en de bouw van woningen in verschillende wijken. In het project 'Den Haag als knooppunt van vaarverbindingen' hebben we verschillende vaarroutes nader onderzocht.

Het verslag is opgedeeld in drie delen. Het eerste deel behandelt het onderzoek en de toevoeging van nieuwe producten aan het bestaande arsenaal van routes en tentoonstellingen dat in de loop der jaren is ontstaan. Het tweede deel gaat in op de oprichting van het initiatief Haags Welvaren. Hierbij hebben we artikelen en informatie verzameld door op te treden als platformorganisatie voor musea en historische instellingen. Dit deel focust op hoe we zowel digitaal als fysiek het thema 'Den Haag als knooppunt van verbindingen' kunnen verankeren in het culturele landschap van Holland. Het derde deel bespreekt de programmering, variërend van lezingen tot theater, routes en tentoonstellingen.

Het project is financieel mogelijk gemaakt door de Gemeente Den Haag, afdeling Monumentenzorg, de Provincie Zuid-Holland, erfgoedlijn trekvaarten en Regio Water. Het project is uitgevoerd door Hofcultuur en Canals5D.

A. Onderzoek - expo - Virtual Reality - lezingen - routes

Bij de publicatie van de Atlas van de Trekvaarten zijn vier openstaande vragen naar voren gekomen. Naar aanleiding van deze vragen is een onderzoek gestart met als doel het Haagse deel van het trekvaatstelsel volledig in kaart te brengen. Dit onderzoek heeft nieuw licht geworpen op de Loosduinse Vaart, de waterweg tussen Den Haag en de badplaats Scheveningen, de organisatie van de trekvaart in Den Haag, en de periode van de neergang van de trekvaart, die samenviel met het begin van de industrialisatie. Het betreft een onderzoek dat specifiek gericht is op locaties. Het onderzoek omvat het verzamelen van beeldmateriaal en het in kaart brengen van de routes die werden afgelegd, waarbij zowel de locaties als de routes zijn vastgelegd op Izi.Travel.

Voor de presentatie van de resultaten zijn vier momenten gekozen. Locaties zijn zo dicht mogelijk bij de trekvaartroutes gekozen. Tijdens lezingen in bibliotheken in Den Haag en de Historische Informatiepunten (HIP's) is dieper ingegaan op de onderzoeksresultaten. In de routes op Izi.Travel en bij de presentatie van de resultaten tijdens de lezingen en de expo-momenten is waar mogelijk een combinatie gemaakt van bepaalde locaties met Canals5D, waardoor mensen met een toepassing die het meeste weg heeft van Google Street View in het verleden, een buitengewoon goed en betrouwbaar beeld krijgen van het verleden.

Bij diverse HIP's is aandacht besteed aan het project door lezingen, expo's en het presenteren van de onderzoeksresultaten. De HIP is een Historisch Informatie Punt. Het is een samenwerkingsverband van het Haags Gemeentearchief, het Haags Historisch Museum, de afdeling monumentenzorg Den Haag, de afdeling archeologie Den Haag en de Haagse Bibliotheek.

1. Loosduinse Vaart

Wat

onderzoek en verzameling beeldmateriaal gekoppeld aan locaties

Eindresultaat

artikel, tour op Izi.travel en kleine expo HIP, lezing Loosduinen

Het artikel, de route op Izi.Travel en de presentatie bieden een historische kijk op de trekvaart van Den Haag naar Loosduinen en het Westland, een cruciale waterweg die vanaf de Gouden Eeuw een belangrijke rol speelde in de regionale economie.

De ontwikkeling van de trekvaart in het westen van Den Haag begon in de 17e eeuw met de aanleg van de zandvaart, die de stad verbond met het Westland. Ondanks aanvankelijke zorgen over vervuiling, werd de vaart gerealiseerd, wat haar belang voor zowel de economie als de infrastructuur van de regio onderstreepte. De trekvaart was niet alleen een transportroute voor goederen, maar fungeerde ook als handelskanaal en verbinding tussen verschillende gebieden.

De uitbreiding van de vaart naar Paleis Honselersdijk, gefinancierd door stadhouder Frederik Hendrik, benadrukte de nauwe banden tussen politieke macht en infrastructurale ontwikkeling in die tijd. Paleis Honselersdijk werd een belangrijk centrum voor regeringszaken en diplomatie, met bezoeken van hooggeplaatste figuren zoals koningin-moeder Maria de' Medici.

De trekvaart vereiste een uitgebreide infrastructuur, zoals jaagpaden, bruggen en speciale trekschuiten. De georganiseerde dienstregeling en het tolheffingssysteem zorgden voor een efficiënte werking en financiering. De aanleg en het onderhoud van de trekvaart leidde soms tot conflicten, bijvoorbeeld tussen de steden Delft en Den Haag, vanwege de hoge kosten en gedeelde belangen.

De vaart droeg ook bij aan de opkomst van luxe buitenplaatsen, waar rijke stedelingen konden genieten van schoon drinkwater en frisse lucht. Een van de meest prominente buitenplaatsen was Patijnenburg, dat uitgroeide tot een monumentaal landgoed.

Daarnaast speelde de trekvaart een cruciale rol in de bloei van de tuinbouw in het Westland, wat heeft geleid tot de hedendaagse Greenport.

Hoewel veel van de oorspronkelijke trekvaart is verdwenen door demping en veranderende transportbehoeften, blijven er tastbare overblijfselen bestaan, zoals oude gebouwen, kassen en waterwegen. Initiatieven zoals het Varend Corso en plannen om grachten opnieuw te openen, dragen bij aan het behoud en de viering van dit erfgoed. Het Varend Corso is zelfs erkend als immaterieel cultureel erfgoed, waarmee het belang van de trekvaart als bron van cultuur en traditie wordt onderstreept.

Bekijk de digitale expositie en scan de QR-code voor de route op de website. De route is ook te vinden op Izi.Travel, met beschrijvingen en beeldmateriaal per locatie. Lees het artikel voor verdere verdieping.

Hieronder vind je de tentoonstelling en de QR-code voor de route, inclusief beschrijvingen voor fiets- of autoroutes, informatie over de locaties en bijbehorende beeldmateriaal.

Naar het Westland

Langs de trekvaartroute naar Loosduinen, Peeldijk, Honselersdijk en Naaldwijk zijn nog steeds historische objecten te vinden die herinneren aan de tijd van de trekvaart, zoals buitenhuizen, herbergen, boerenland en roeden. Hoewel de vaart gedeeltes is gedropt, dragen straatnamen bij aan het behoud van deze geschiedenis en verwijzen vaak naar oude buitenplaatsen langs de route.



U kunt deze route zelf volgen. Scan de QR-code!

De vaart was belangrijk voor transport, waterbehoer en het doorspoelen van de visus grachten. In het gemeentearchief van Den Haag zijn diverse oude kaarten te vinden van de landmeter Van der Saalen voor de aanleg van de Inlandstroom in die delen, de Prinsgracht, de vaart naar Loosduinen en de Nieuwe Vaart naar Honselersdijk.



Ruven: Atlas de 1611, pagina 103. K3, stadskaart Prinsgracht. Afkomstig van de bron: verspreid bij Den Haag, Bibliotheek van de Gemeente van Den Haag, 1980. Afkomstig van de bron: verspreid bij Den Haag, Bibliotheek van de Gemeente van Den Haag, 1980.

Versoek van schipper
 Hierbij verzoeken wij u om te willen weten hoe het verloop van de waterloop van de Prinsgracht naar de Nieuwe Vaart en de Nieuwe Vaart naar Loosduinen, Peeldijk, Honselersdijk en Naaldwijk. Hij stelt voor om de boerderijen van de boeren en de waterloop van het water, en deels ook van de waterloop, dat voor passagiers is geschikt. Als er echter te weinig passagiers zijn om een voldoende vrucht op te leveren, stelt hij voor dat de passagiers een langer trefpunt hebben of waterloot tot en naar passagiers zijn.



Hink-stap-sprong

Het verhaal van de trekvaart naar het Westland begint met een zandvaart. Deze vaart maakt het makkelijk om groente en fruit uit het Westland naar de stad te vervoeren. Het project gaat van start met de aanleg van de Loosduinvaart naast de Loosduineweg (1622).



De regionale waterweg dient niet alleen voor transport, maar speelt ook een rol in de stedelijke watercirculatie en bij de stadsuitbreiding van Den Haag met de Prinsgracht. Dit is een ambiebale stadsuitbreiding die het centrum transformeert tot een chique woonwijk. De uitlijning van de stad met de Prinsgracht is rond 1642 klaar, tegelijkertijd met de Loosduinvaart. Nu kan vanaf de Grote Markt naar Loosduinen worden gevaren.



Al snel komt een verlenging naar paleis Honselersdijk met een Nieuwe Vaart. Ook te Griensvande en Minister worden verbonden met de trekvaart. Er wordt een schipper aangesteld en een dienstregeling ingesteld. Passagiers en goederen kunnen met de trekvaart mee. Zo is de trekvaart naar het Westland een feit.



Dezelfde naar het oop Loosduinen, Peeldijk, Honselersdijk, Naaldwijk, 1622. De vaart naar Loosduinen, Peeldijk, Honselersdijk, Naaldwijk, 1622. De vaart naar Loosduinen, Peeldijk, Honselersdijk, Naaldwijk, 1622.



Vaart naar Honselersdijk

Tussen 1663 en 1665 is een waterweg gegraven die het regioconcentra verbond met het Hof te Honselersdijk, genaamd "De Nieuwe Vaart". Voor dit ambitieuze project werd het gebied gesaneerd door Pieter Frederik Hendrik, die tevens de verhuizing van het Hoogheerwoudschap van Deiland om de rivier de Goude in de duisternis.



Om het Hof te Honselersdijk bereikbaar te maken, werden aanzienlijke investeringen gedaan. Voordat het kanaal kon worden gegraven, moest grond worden aangekocht. Een kaart uit het Oude Archief van Den Haag illustreert de geplande aanleg van de waterweg, van Loosduinen naar Honselersdijk in het Westland.



Deze kaart, gemaakt door landmeter P.F. van der Saalen, toont de gedetailleerde planning en afmetingen in Rijdsche roeden, de meeteenheid van die tijd. Naast de nieuwe waterweg werd het jaagend ingetekend in rood, dat lange de vaart liep. Jaagden werden aangelegd en steenbroggen werden gebouwd om de doornvaart te vergemakkelijken.

De Nieuwe Vaart vormde een cruciale verbindingssader tussen de politieke centra en het voorstijde hof, waardoor het Hof te Honselersdijk beter bereikbaar werd voor de hoogetheidsbieders en bezoekers van die tijd. Deze waterweg staat symbool voor de ambitie en bedrijvicheit van de 17e-eeuwse Nederlandse samenleving.

De kaart van Pieter Frederik Hendrik (1663) toont de geplande aanleg van de Nieuwe Vaart, die de vaart naar Loosduinen, Peeldijk, Honselersdijk, Naaldwijk, 1622. De vaart naar Loosduinen, Peeldijk, Honselersdijk, Naaldwijk, 1622.

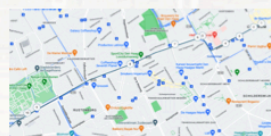


Route



Scan de route voor meer informatie over alle locaties aan deze vaart, wandel of fiets de route!

	1. Grote Markt		11. Bocht in de vaart
	2. Prinsgracht		12. Loosduinen
	3. Korenhuis		13. Landgoed Ockenburg
	4. Hofje van Nieuwkoop		14. Nieuwe Vaart
	5. Westende		15. Veiling
	6. Buitenhuizen		16. Rolpaal
	7. Industrie		17. Paleis Honselersdijk
	8. Boeklaan		18. Herberg
	9. Elk en Duinen		19. Boerderijen
	10. Tuinders		20. Raadhuis Naaldwijk



2. De Gondel

Wat

onderzoek en verzameling beeldmateriaal gekoppeld aan locaties

Eindresultaat

artikel, tour op Izi.travel en kleine expo, rond lezing Scheveningen

Het artikel, de tour en de presentatie bieden een boeiende inkijk in de geschiedenis van de gondel, een uniek vervoersmiddel dat een belangrijke rol speelde in de verbinding tussen Den Haag en de populaire badplaats Scheveningen in de 19e eeuw. Deze charmante boot, die badgasten van 1859 tot 1881 over het water naar de zonnige kust bracht, maakte deel uit van het dagelijks leven.

In de hoogtijdagen was de gondel een populaire keuze onder badgasten, met regelmatige vaarten van de Dierentuin naar Scheveningen. De gondel, geïnspireerd door de Venetiaanse gondels, maakte van een eenvoudige boottocht een bijzondere ervaring. Dit slimme marketingconcept wist het imago van de traditionele trekschuit – die door een paard werd voortgetrokken – te verbergen, want deze manier van vervoer had in de 19e eeuw een negatief imago. Ondanks uitdagingen, zoals overladenheid en concurrentie van opkomende transportmiddelen zoals de stoomtram, bleef de gondel aantrekkelijk tot het einde van de eeuw.

Hoewel de gondel uiteindelijk uit de vaart werd genomen, leeft haar geschiedenis voort in straatnamen en historische documenten. Initiatieven zoals de motordienst Den Haag-Scheveningen, de Willemsvaart-rondvaart en de Madurodam Express tonen pogingen om de waterverbinding nieuw leven in te blazen en het toerisme te bevorderen.

Tegenwoordig wordt het kanaal nog steeds gebruikt, en Scheveningen blijft een geliefde bestemming voor zowel lokale bewoners als internationale toeristen.

De geschiedenis van de gondel weerspiegelt de evolutie van transport en toerisme in Den Haag en Scheveningen, en biedt een fascinerende kijk op het verleden en heden van deze iconische waterverbinding.

De Gondel

In de 19e eeuw speelde de gondel een bijzondere rol in het verbinden van Den Haag met de populaire badplaats Scheveningen. Deze charmante trekschuiten, getrokken door trekpaarden langs het kanaal, boden badgasten een unieke reis over het water naar de zonnige kust.



Boven kraant met de gondel en onder een gebakken afbeelding van een paardentrekpaard, genaamd Tante's Kluisen n. 4, getrokken op het Gevees Dijkwijk in de nabijheid van de haven van C.C.A. Lant, 1850-1870 (reint het jaar 1865 met publiek Haagse Gemeentearchief, d. 185).

In 1858 werd een voorstel van B&W tot het verlenen van een concessie voor drie jaar voor de oprichting van een volkschuitveer van 's Hage naar Scheveningen goedgekeurd, waarna een eerste concessie werd verleend voor vaartochten met de gondel voor drie jaar.

De gondel was een opvallend vervoermiddel dat een knipgoeg gaf naar de Venetiaanse gondels. Ondanks zijn langzaamheid, werd de gondel geavanceerd als een 'aniversaire' optie om de negatieve associaties van een traditionele trekschuit te vermijden. Met zijn dagelijkse vaarten tijdens het badseizoen en betaalbare kaartjes, werd de gondel al snel populair onder zowel locals als toeristen.



Onstabiele trekschuit

De constructie van de boot als smalle schuit kon voor problemen zorgen. In 1862 nam de burgemeester dan ook maatregelen en vroeg de politie om in te grijpen als de boot werd overladen met passagiers. In de krant staat een artikel van ooggetuigen, waarbij het bijna mis ging:

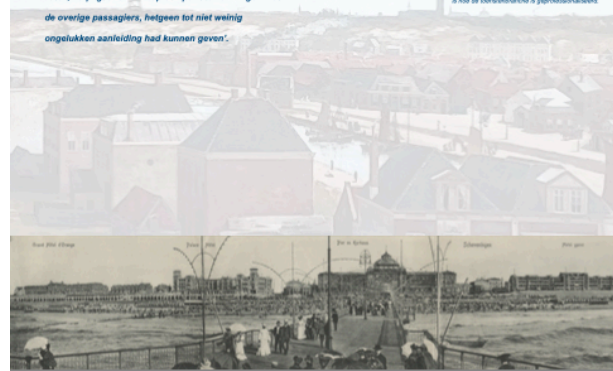
'De gondel de Batavier n1., die Zondag namiddag ten 6 ure naar Scheveningen vertrok, was zoo volgestopt dat is hier de juiste term dat de stuurman elk oogenblik de op het dek zich bevindende heeren moest uitnodigen zich nu eens naar deze, dan weder naar gene zijde te wenden, ten einde daardoor het vaartuig in evenwigt te houden, dat elk oogenblik dreigde te zinken. Dat gevaar vermeerde in niet geringe mate toen, gelukkig niet ver meer van de plaats der bestemming, het water aan ééne zijde stroomsgewijs in de schuit begon te loopen. Hierdoor waren de dames, die aan den bedoelden kant zaten, verpligt allen zich op één punt te verdringen met de overige passagiers, hetgeen tot niet weinig ongelukken aanleiding had kunnen geven.'

Dat het ook wel eens echt rijk ging, blijkt uit een fragment van Johan Gram:

'Wohr als meest met onrechtigheid geoordeeld, want de gondel lag door overlast gevaar te worden aan om te slaan. Maar men kon men na een voorwerk of veert in Scheveningen een zoedijkende verovering van de verrekende gondels bijeen. Het kon er den mij gaamen, en de schipper moest of gien afstoot den gonde, om die weglopen te bakken, het forse der passagiers op het oel te zetten. Het publiek verdroeg sich dan op het gevaar, zodat de schuit heverwer werd en de schipper niet geweld het onbesluit publiek naar beneden reest! Jagen, wilde de gondel niet in 't donker en veld kanaal ontsluit.'



Boven een schied aangevoerd ter hoogte van de Gondekraan in Scheveningen, breed door de arduwkaart 'Scheveningen' van groothandelaar van de badplaats, met alle afbeeldingen die een glimp spiegel van het leven en de activiteit van Scheveningen rond 1860. De afbeeldingen omvatten het Gevees Dijkwijk, Hotel des Dames, een Scheveningse vrouw met een mand, de wachpost van Scheveningen, en het slot het strand. Deze prentkaart, met afbeeldingen van 4.000 ft., komt uit het Haagse Gemeentearchief. Onderaan staat het beeld van Scheveningen van een later, rond 1900, waar te zien is hoe de toeristische inrichting is veranderd.



De tocht

De gondel, heerlijk gedachten!

Wij wij 7 uur van den Dienstdag uitkomen, staan wij juist op de plek, waar vroeger de gondel naar Scheveningen afvoer. De goede, lieveling gedachten! Het is een genot om te zien hoe het water, ruiter en lichter dan het klassieke vervoermiddel vaker overvloedt, maar allen is het niet zelden, zodat er de grootste gelukzaligheid heerscht.

Die laatste reizen of van den Dienstdag en laatste die passagier tot aan het einde van 't Avond, zodat men nog ongeveer een half uur kan wandelen het is een heel heerlijk Dood Stedelijk Bakkie. De hagenwoud vlag ging het avonds, want het jagenpaard stapte halverweg en haast werd hij het varend publiek niet verondersteld.

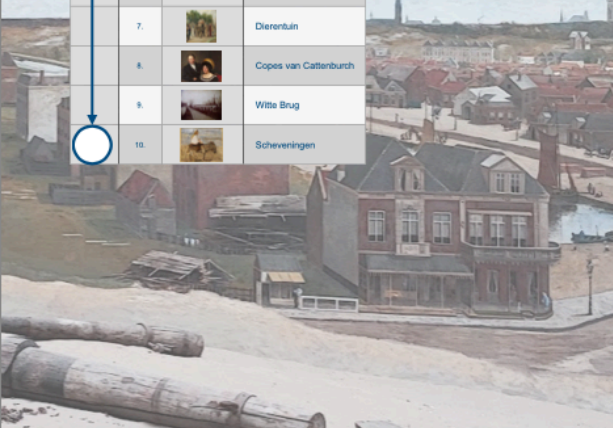


Route

1.		Centraal Station
2.		Pakhaven
3.		Bosbrug
4.		Alternatief vervoer
5.		Huis van het boek
6.		Gondel
7.		Dierentuin
8.		Copes van Cattenburch
9.		Witte Brug
10.		Scheveningen



Scan de route voor meer informatie over alle locaties aan deze vaart, wandel of fiets de route!



3. Zeilende vrachtvaarder in de smalle grachten van Den Haag

Wat:

Onderzoek en verzameling van beeldmateriaal gekoppeld aan twee routes. Ook is een sessie gehouden om vrijwilligers op te leiden in het gebruik van het CMS van de museum-app.

Eindresultaat:

Een artikel met bijbehorende informatie, een tentoonstelling op De Plaats, een permanente tentoonstelling op het museumschip de Hendrina Johanna, en twee routes. Daarnaast is de overdracht van vier kleine tentoonstellingen geregeld aan het einde van het project, die de programmering voor de komende twee jaar zullen vormen (één tentoonstelling per half jaar) op de Hendrina Johanna.

De Hendrina Johanna, een historisch zeilschip uit 1905, ligt afgemeerd in de historische binnenhaven aan de Bierkade in Den Haag. Dit schip speelde een belangrijke rol in het vervoer van bouwmaterialen naar de stad, waaronder naar wijken langs de Singelgracht en voor de bouw van het Vredespaleis. Het schip symboliseert het tijdperk van zeilend vrachtvervoer naar en vanuit Den Haag, van 1905 tot de Tweede Wereldoorlog. Het leven van de schippers uit die tijd, met al zijn facetten en ontberingen, wordt op het schip aan bezoekers getoond. De Hendrina Johanna is een beeldbepalend element in het stadsgezicht van Den Haag en herinnert aan een tijd van groei en ontwikkeling van de stad.

Het scheepstype van de Hendrina Johanna, een zogenoemde Wagenbrugger, werd specifiek ontworpen vanwege de smalle, haakse bochten van de grachten en de beperkte doorvaarthoogte van de Wagenbrug in het centrum van Den Haag. Deze vaste brug en de ondiepe wateren vormden een uitdaging voor het scheepsverkeer, wat leidde tot schepen met een beperkt laadvermogen van 80 tot 100 ton. Dit scheepstype ontstond rond 1880 en werd vooral gebruikt voor het transport van bouwmaterialen naar Den Haag.

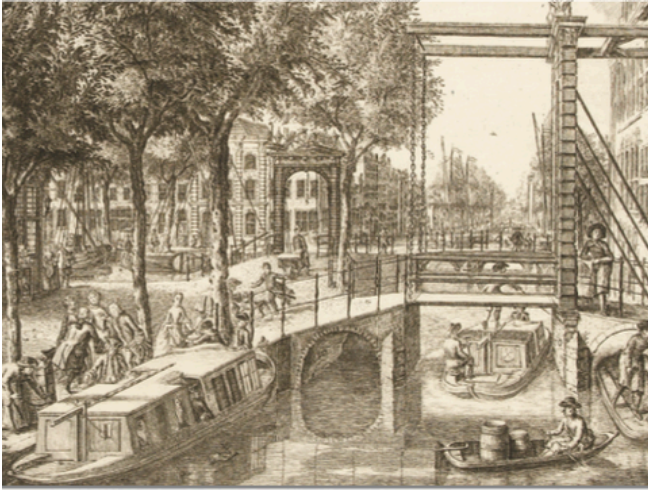
Uiteindelijk verloor het vrachtschip terrein aan vrachtwagens en treinen, en werd de bedrijvigheid verplaatst naar grotere binnenvaarthavens aan de rand van de stad.

We volgen deze historische binnenvaartroute per fiets of boot, in het kielzog van de Hendrina Johanna, langs de oude trekvaartroute en passeren diverse locaties die van belang waren voor de periode 1840-1940, beginnend bij Drievliet.

Trekvaart

De trekschuit was het openbaar vervoer van vroeger. De schuit werd door paarden voortgetrokken langs het jaagpad. Het was snel en betrouwbaar transport dat de belangrijkste steden van de Republiek met elkaar verbond. Vanaf de jaren dertig van de 17de eeuw tot laat in de 19de eeuw maakten jaarlijks duizenden mensen er gebruik van.

Tussen 1631 en 1670 werd de infrastructuur voor de trekschuit ontwikkeld, met jaagpaden langs kanalen en waterwegen die steden zoals Delft, Leiden, Den Haag, Amsterdam, Rotterdam en Schiedam met elkaar verbonden. De vaart was goed georganiseerd. Langs de route zijn nog steeds historische objecten te vinden die herinneren aan het vervoer over water; oude boarderijen, een commissariswoning, tolhuisjes, herbergen, molens, buitenhuizen en typische bruggetjes met een verlaagde leuning.



Haagse vaarverbinding

Bijna tweeënhalf eeuw openbaar vervoer

Den Haag was een belangrijk knooppunt voor trekschuiten. Zowel binnenlandse als buitenlandse delegaties reisden naar Den Haag, dat na de opstand tegen Spanje het bestuurlijke centrum van de Republiek was.



Reis mee met de schilders familie La Fargue naar Leiden!

De economie floreerde. Er was een verbinding met Delft en Leiden vanaf het Zieken en het Spui en naar Loosduinen en diverse dorpen in het Westland vanaf de Grote Markt. Ook was er in de 19de eeuw een vaart met de zogenaamde gondel voor badgasten die vanaf de Dierentuinbrug naar Scheveningen ging.



Delft en Leiden

In 1636 besloten Leiden en Delft gezamenlijk de Vliet geschikt te maken voor een trekschuitdienst. Na 1638 sloot Den Haag aan. De trekschuit was een platbodem met passagiersruimte onder een tent of later een houten roefje. Passagiers reisden eerste of tweede klasse.



Een obstakel in de verbinding tussen Leiden en Delft was de dam bij Leidschendam, die de hoogheemraadschappen van Deililand en Rijnland scheidde. Tot 1648 moesten reizigers hier overstappen. Er werd een ruime sluis aangelegd waar de trekschuit door kon varen.



Organisatie

Organisatie

De dienst tussen Den Haag, Delft en Leiden was één van de drukste in Holland, met zo'n 18 afvaarten per stad vanaf half 6 's ochtends tot 's avonds 7 uur. Bij Drievliet splitste de weg naar Delft en Leiden. Het jaagpad liep naar Delft langs de oostzijde van de Vliet. Vanaf 1695 werd het jaagpad verplaatst naar de westzijde vanaf de Hoornbrug. Het jaagpad naar Leiden lag aan de oostzijde. Een reis duurde ongeveer een uur naar Delft en ongeveer drie uur naar Leiden. Tegenwoordig ben je er in een kwartier met de trein.



Maak een reis door de tijd met de trekschuiten in Holland!

Naast een schipper en jager was er een commissaris. Hij was verantwoordelijk voor het toezicht op de schepen, het innen en verdelen van geld, de post, het handhaven van regels, zoals vertrek- en aankomsttijden en het gedrag aan boord. De tarieven varieerden, maar de vaart was zeer schappelijk geprijsd met kaartjes voor de eerste en tweede klas. Schipper en commissaris werden aangesteld door het lokale bestuur.



Ingehaald

Met de opkomst van nieuwe, snellere vervoermiddelen zoals diligences, stoomboten en treinen, raakte het trekvaartvervoer geleidelijk in verval. In de tweede helft van de 19de eeuw werd de trekschuit vervangen door diensten met de 's-Gravenhaagse stoombootdienst en de paarden- en stoomtram. Tegenwoordig rijdt lijn 1 nog altijd langs de trekvaartroute naar Delft.



Iconische stadsgezichten vanaf het water

De Haagse landschapsschilder Jan van Goyen

(1596-1656) was gespecialiseerd in het schilderen van stadsgezichten vanaf het water. Hij maakte een aantal voorbereidende tekeningen vanuit een bootje, waarbij hij het perspectief vanaf de waterlijn gebruikte. De lucht neemt zo een groot deel van het oppervlak in beslag. Zijn techniek resulteert in schilderachtige beelden waarbij de penseelstreken hun schetsmatige kwaliteit behouden. Van Goyen gebruikt een goedkoop kleurenschaal in bruine en gele tonen met veel grijs. De kleuren zijn als het ware uit de Hollandse polder getrokken.



Niet vanaf het water, maar wel met een hoofdrol voor de trekschuit en de Haagse Trekvlies is het schilderij dat Jan van Goyen in 1651 voor het lokale bestuur voltooide. Het is het bijna vijf meter brede Gezicht op Den Haag vanuit het Zuidoosten, één van de grootste stadsprofielen ooit geschilderd.



De afbeelding is de afbeelding van de stad Den Haag, gezien vanuit het Zuidoosten, in 1651. Het is een van de grootste stadsprofielen ooit geschilderd. De afbeelding is de afbeelding van de stad Den Haag, gezien vanuit het Zuidoosten, in 1651. Het is een van de grootste stadsprofielen ooit geschilderd.

Hendrina Johanna

Varend Monument

Op 12 september 2014, tien jaar geleden, werd de monumentenstatus toegekend aan de Hagenaar Hendrina Johanna (1995), een erkenning die alleen wordt toegekend aan schepen die ouder zijn dan vijftig jaar en een belangrijke rol hebben gespeeld in de Nederlandse wateren of bij de ontwikkeling van de Nederlandse scheepsbouw. Dit schip is een Varend Monument®.

De grondige restauratie is uitgevoerd volgens de standaarden van het Havenmuseum in Rotterdam. Het schip staat geregistreerd in het Nationaal Register Varende Monumenten en staat op de lijst van de Stichting Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen



Laden en lossen op het kruispunt van vernieuwing

Ten westen van het Vredespaleis, in Duinoord, zwierf Vincent van Gogh (1853-1890), uitgerust met zijn schildersezel, kwasten en verftubes, of simpelweg gewapend met potlood en papier. Hij legde de 'duinmannetjes' vast, de arbeiders die de zandgrond afgroeven. Dit gebied was het terrein van de Haagse Schoonschilders. Het gebied bood een schildersachtig landschap met slootjes en kanalen.



1902, Eduard Fabrik, Eindhoven, privé-collectie, F102, J-118. Hergebruikt als voorbeeld bij de zandgroeven (Dekkersduin) van Gogh Museum, Amsterdam (Vincent van Gogh, Steengr. F102, J-102). Auteursfoto toevoegen uit don 04 1185.

Hier meerde de Hagenaar Hendrina Johanna aan met bouw materiaal voor het Vredespaleis. De draaicirkel die het schip gebruikte om te keren is nu een vijfje geworden. Met kruhwagens werd alles naar de bouwplaats gebracht. Deze keer waren het geen bakstenen uit de eigen fabriek langs de IJssel, zoals gebruikelijk, maar natuursteen. Het schip voer terug met zand dat verderop in de zandgroeve van Dekkersduin gehaald werd. Voorgangers van deze Hagenaar waren van hout. Mogelijk kwam de schilder Vincent van Gogh ze op zijn tocht tegen.



Route de stad in

Doe het zelf route



	1. Zeilend vrachtverkeer		11. Duinwaterbedrijf
	2. Bierkade		12. Bamhartigheid
	3. Beurtschippers		13. Afbraak molens
	4. Pakschuit		14. Art Nouveau
	5. Gedompte grachten		15. Arbeidershuisjes
	6. Weeshuis		16. Groente en fruit
	7. Oude Centrum		17. Verversing
	8. Gezondheidszorg		18. School
	9. Woningbouw		19. Duinoord
	10. Meubelfabriek		20. Vredespaleis

Route de stad uit

Doe het zelf route



	1. Vredespaleis		11. Fabrieken
	2. Van Gogh		12. Rijswijkse Plein
	3. Hemsterhuisbrug		13. Spoorbrug
	4. Hoogeveen		14. Gasfabriek
	5. Panorama Mesdag		15. Havenkantoor
	6. Willemspark		16. Binckhorst
	7. Meestersmid		17. Geestbrug
	8. Architect		18. Breder kanaal
	9. Volksbond		19. Molenvlietpark
	10. Ambachtsschool		

4. Organisatie van de trekvaart in Den Haag

Wat:

Onderzoek en 5D-realiseatie.

Eindresultaat:

- Artikel
- 5D-reconstructie van het opstappunt van de trekschuit naar Delft
- Tentoonstelling op De Plaats
- Boekjes voor Open Monumentendag

De trekvaart in Den Haag, een essentieel vervoerssysteem sinds de 17e eeuw, verbond de stad met naburige steden en diende als levensader voor personen- en vrachtvervoer. Het onderzoek belicht de organisatie, bestuurlijke inrichting, aanleg, exploitatie en de rol van machtsverhoudingen. De vier vaarrichtingen schetsen een beeld van de trekvaart als druk bevaren verbinding tussen steden (Delft en Leiden), regionale verbinding (Loosduinen en het Westland) en als route naar de badplaats voor recreatieve doeleinden. Bestuurlijke inrichting: De organisatie van de trekvaart was nauw verbonden met het bestuurlijke landschap van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden. De Staten van Holland, ambachten en lokale besturen werkten samen om de infrastructuur te financieren en te onderhouden, met tolheffing als belangrijke financieringsbron. Aanleg en exploitatie: De aanleg en exploitatie vereisten nauwe samenwerking tussen steden, waarbij ordonnanties onderlinge afspraken vastlegden. Onderhoud en financiering werden gedeeld, onder toezicht van lokale commissarissen. Nadruk op lokaal bestuur: Lokale besturen beheerden de trekvaart, met ordonnanties die tarieven, vertrektijden en gedragsregels regelden. Alternatief vervoer: Naast de trekvaart waren beurtschepen en postkoetsen populair, maar de opkomst van treinen en stoomtrams betekende het einde van de trekvaart als dominante vervoerswijze. Machtsverhoudingen: De verlenging van de trekvaart naar paleis Honselersdijk in de zeventiende eeuw toont de invloed van politieke machtsverhoudingen. Regenten, de stadhouder en hun aanhangers speelden een cruciale rol in de aanleg van de trekvaart door politieke invloed en financiële steun.



Virtual Reality op de trekvaart in Den Haag

Het onderzoek naar het verleden van Den Haag heeft de rol van vaarwegen in de 17e eeuw belicht. Den Haag was toen een knooppunt voor vervoer per trekschuit, een belangrijk vervoermiddel dat de stad verbond met omliggende gebieden. Virtual Reality-visualisaties brengen enkele historische plekken, zoals de opstapplaats bij het Zieken, tot leven. Dit gebied fungeerde destijds als toegangspoort tot Den Haag, vergelijkbaar met het huidige Centraal Station.

De visualisaties maken deel uit van het project Canals5D, waarmee gebruikers op historische plekken kunnen rondkijken en informatie kunnen opvragen via hun telefoon of online. Dit initiatief maakt de rijke geschiedenis van Den Haag toegankelijker voor een breed publiek. Ook educatieve pakketten over de trekvaart zijn ontwikkeld om deze kennis door te geven aan toekomstige generaties.

Naast de trekvaarten werkt Stichting Verborgene Stad aan andere historische projecten, zoals reconstructies rond bekende figuren als Spinoza en Huygens. Door middel van de Huygens' Tijdmachine worden belangrijke plekken uit hun leven en werk in Den Haag tot leven gebracht. Het platform biedt niet alleen virtuele tours, maar ook uitgebreide verhalen, waardoor gebruikers meer inzicht krijgen in het Haagse verleden.



B. Haags Welvaren - platform - digitaal - fysiek

In 2024 is in Den Haag het platform voor de vaargeschiedenis van de stad officieel van start gegaan. Een aantal organisaties heeft de handen ineengeslagen om het vaarverleden van Den Haag breed uit te dragen en zichtbaar te maken. Hoewel het vaarverleden van de stad bij velen onbekend is, is het zeker niet onbemind. Zo was Den Haag een belangrijke bestemming voor de trekvaart, de eerste vorm van efficiënt openbaar vervoer die steden in Nederland met elkaar verbond. Voor Den Haag werd zelfs een speciaal sloopstypetyp ontwikkeld, zodat de wijken van de stad optimaal bevoorrad konden worden.

Haagswelvaren.nl, de website van het platform, fungeert als een digitaal museum dat is gewijd aan de Haagse vaarwegen en moedigt onderzoek naar het vaarverleden van Den Haag actief aan. Op deze website is een rijk aanbod te vinden van een collectieplan, beeldmateriaal, routes en artikelen van diverse experts en organisaties die zich bezighouden met de trekvaart in en rond Den Haag. De website is daarmee niet alleen een informatiebron, maar ook een plek waar het publiek kennis kan maken met de verhalen, de historische vaarroutes en het sloopserfgoed van de stad. Daarnaast biedt de website een link naar social media-kanalen over de trekvaart in Holland, zodat geïnteresseerden de ontwikkelingen op dit gebied op de voet kunnen volgen.

De platform-organisatie die voor het project is opgericht, heeft een museaal karakter waarin zowel digitale als fysieke aspecten in balans zijn. De organisatie voldoet aan de museale eisen op het gebied van publieksbereik, bedrijfsvoering en collectiebeheer, en streeft ernaar om het vaarverleden van Den Haag op een toegankelijke en boeiende manier over te brengen. Het platform werkt nauw samen met musea, erfgoedorganisaties en andere culturele instellingen om projecten te ontwikkelen die dit rijke verleden in de schijnwerpers zetten. Denk hierbij aan tentoonstellingen, evenementen en het uitstippelen van nieuwe vaarroutes.

Op Haagswelvaren.nl worden niet alleen onderzoeksresultaten en verhalen gedeeld, maar ook programma's met activiteiten zoals evenementen, tentoonstellingen en vaartochten. De website biedt daarnaast toegang tot waardevolle informatie van de Geschiedenis van Zuid-Holland, die beheerd wordt door het Erfgoedhuis Zuid-Holland. Via deze website worden de 'Haagse' verhalen uitgelicht, aangevuld met filmmateriaal, een educatief programma en diepgaande informatie voor verdere studie. Input van andere organisaties, zoals Vrienden van Den Haag, wordt actief aangemoedigd, wat de website tot een dynamisch platform maakt. Daarnaast zorgt een goede SEO-strategie ervoor dat de website gemakkelijk vindbaar is voor een breed publiek.

Het boegbeeld van het platform voor 2024 is de Hagenaar Hendrina Johanna (1905), een iconisch schip dat dienstdoet als symbool voor de beurtvaartroute de stad in en uit. Deze historische route voert langs diverse belangrijke locaties, waaronder die van de trekvaart van Den Haag naar Leiden en Den Haag naar Delft. Terwijl de website haagswelvaren.nl het digitale museum voor varend erfgoed in Den Haag is, kan het museumschip Hendrina Johanna vanaf de Open Monumentendag 2024 het fysieke museum zijn, ondanks haar beperkte afmetingen. De vier tentoonstellingen (poster expo's) zijn dan ook overgebracht naar de organisatie die het schip in beheer heeft.



varend erfgoed Den Haag



Programma 2024

28 maart - 15 april pop-up tentoonstelling Loosduinen
Momenteel is er een pop-up tentoonstelling over de Loosduinse trekvaart in de HIP in het centrum van Loosduinen.

[LEES MEER](#)



Terug in de tijd met Canals5D

In mei en oktober lanceert Canals5D een aantal nieuwe historische reconstructies van plekken die voor het varend erfgoed van Den Haag belangrijk zijn. Lees verder

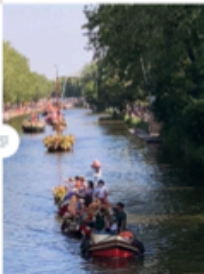


Expo Loosduinse Vaart

De trekvaart van Den Haag naar Loosduinen en het Westland is een belangrijke waterweg die een essentiële rol speelde in de regionale economie vanaf de 17e eeuw.

Vaarroute Loosduinen en Honselersdijk

Route Scan de route voor meer informatie over alle locaties aan deze vaart wandel of fiets de route! Lees verder



Expo zeilend vrachtverkeer Den Haag

De Hendrina Johanna, een historisch zeilschip uit 1905, is algemeen in de historische binnenhaven van de Bierkade in Den Haag. Lees verder



Haagse trekvaarten

De trekvaart speelde een cruciale rol als verbindingsweg tussen Den Haag en naburige steden en dorpen gedurende ongeveer tweehalve eeuw. Lees verder



OLDERE BERICHTEN

Educatie

Breedmateriaal voor verder onderzoek

Verdere verdieping

Catalogi

Facebook Trekvaarten

Collectieplan Welverend Den Haag

C. Programmering van het jaar

28 maart – 18 april: Pop-up tentoonstelling Loosduinen
Locatie: Historisch Informatie Punt Loosduinen

29 maart: Lezing Trekvaart: Intercity van de Gouden Eeuw
Locatie: Bibliotheek

30 mei: Lancering van het project - Opening in het Haags Historisch Museum
Overhandiging van het project met verhalen en routes op papier. Canals5D presenteert een reconstructie van het vertrekpunt aan het Zieken.

14 en 15 september: Open Monumentendag
Het landelijke thema van Open Monumentendag dit jaar is routes, netwerken en verbindingen. In Den Haag waren diverse activiteiten rond het thema varend erfgoed: In het Buitenmuseum werd de aandacht gevestigd op de Virtual Reality-reconstructie van het Zieken.

In Domus Spinozana (het huis van Spinoza) was een tentoonstelling over de trekvaart. Een bestaande route van Spinoza werd uitgebreid met een denkbeeldige ontmoeting tussen Jan Steen en Spinoza in het 17e-eeuwse Den Haag. Beide grootheden woonden waarschijnlijk in dit huis.

In Museum Loosduinen was een pop-up tentoonstelling te zien over de trekvaart naar Loosduinen. Deze tentoonstelling is geschonken aan het museum en zal vaker worden vertoond. Een route met QR-codes biedt inzicht in de vaarweg van de Grote Markt in het centrum van Den Haag naar het Westland.

In dezelfde wijk vond een lezing plaats met de titel Scheepmakers, Schippers en Schuiten. Hierbij werd het scheepstype, gebouwd in het Westland om groente en fruit naar de steden te vervoeren, verbonden aan bouwtekeningen van de trekschuit. Op de Hagenaar Hendrina Johanna werd een permanente tentoonstelling gepresenteerd met een posterexpo. Twee routes toonden Den Haag tijdens de industrialisatie. Op de Plaats waren alle vier posterexpo's van de Haagse vaarwegen te zien, inclusief de vier bijbehorende routes van dit project. Ook werd hier een boekje uitgedeeld met de artikelen die zijn geschreven aan de hand van de vier vaarwegen.

28 oktober: Lezing Trekvaart: Intercity van de Gouden Eeuw
Locatie: Bomenbuurt

26 november: Lezing Trekvaart: Intercity van de Gouden Eeuw
Locatie: HIP Escamp