

HET JAAGPAD LEIDEN–LEIDSCHENDAM

Door: Henny van der Klis

Grote infrastructurele projecten doen een hoop stof opwaaien. Ook al in de 17e eeuw was er bestuurlijke evenwichtskunst nodig om een weggetje van 11 km tussen Leiden en Leidschendam geschikt te maken als jaagpad¹. De aanleg van het jaagpad tussen Leiden en Leidschendam vertoont veel overeenkomsten met de aanleg van nieuwe wegen in onze tijd.

In de 17e eeuw nam de ontwikkeling van trekvaarten en –paden een enorme vlucht. Het uitgebreide trekvaartnetwerk dat toen ontstond, vormde bijna twee eeuwen lang de belangrijkste manier van openbaar vervoer en transport in Nederland.

Met de aanleg was een enorme hoeveelheid geld gemoeid, vergelijkbaar met de kapitalen die nodig waren voor de grote droogleggingen in Noord-Holland. Toch waren stadsbesturen bereid tot die investering. Vervoer over land was moeizaam en daardoor niet betrouwbaar: zandpaden, die in het natte seizoen in modderpaden veranderden. Dijken die afkalften als zware paarden en vrachten ervan gebruik maakten. Trekvlietdiensten zorgden voor regelmatige verbindingen, onafhankelijk van weer en wind. En snelheid en betrouwbaarheid van vervoer waren essentieel voor groei van de handel in de steden.



Trekvliet Voorschoten.

¹ Bron: Martine van der Wielen-de Goede, *De nieuwe trekweg langs de Vliet. Het jaagpad van Leiden tot de Leidschendam en de trekschuitdiensten naar Delft en Den Haag 1636-1638* (Leiden 2007)

De heren van Leiden die het initiatief namen tot de oprichting van een trekschuitdienst tussen Leiden en Delft zullen zeker gehoord hebben van het financiële succes van de eerste trekschuitdienst tussen Amsterdam en Haarlem. Daar werd de hoge investering in een speciaal gegraven vaart dik terug verdiend door tolheffing. De Vliet tussen Leiden en 'den Leidschendam' lag er al! Alleen het weggetje erlangs moest geschikt worden gemaakt als jaagpad. En daarmee zou een mooie aansluiting op Den Haag en Delft kunnen worden gerealiseerd.

Maar ook toen waren bestuurders zich zeer bewust van het mijnenveld van uiteenlopende belangen van de vele betrokkenen. Heel voorzichtig hielden de gedeputeerden van Leiden 'eenige discourse en conferentien' om te polsen hoe Delft tegenover die aanleg stond. Toen Delft zich 'nyet ongenegen tot dat werck' had betoond, werd in 1633 een zware commissie benoemd. Die telde maar liefst 10 leden waaronder 4 burgemeesters. Het kostte de commissie twee jaar om tot een conclusie te komen.

En toen moesten de onderhandelingen met boeren en landeigenaren die bezwaar maakten nog beginnen! Boeren wilden hun 'wedden', ondiepten waar het vee de weiden aan de overkant kon bereiken, behouden maar voor een vaarweg was diepte nodig. Dus eisten de boeren op dit stukje maar liefst 22 bruggen. Ook werd twee jaar lang overleg gevoerd over de aankomstplek in Leiden. De wens was de trekschuit te laten aanmeren bij de stadsherberg.

Bij de aannemers was totaal geen ervaring met de aanleg van een dergelijk project en de slappe grond zorgde ervoor dat het aanbestedingsbedrag met 33% werd overschreden. Ook duurde de aanleg veel langer dan gepland. De opdrachtgevers waren wel zo wijs dat ze de boete voor het te laat opleveren maar lieten zitten.

15 maart 1638 vertrok dan eindelijk de eerste trekvaartdienst vanuit Leiden. Dat was niet zo feestelijk als je zou verwachten. De stadsbesturen vreesden ongeregelheden omdat voetgangers in de tussenliggende jaren van de nieuwe handige route gebruik hadden kunnen maken en nu moest er tol worden betaald. Er werden 'soldaten in de binnenwacht gelast' om de collecteurs bij de tolhekken bij te staan.

Ondanks alle voorbereidingsperikelen werd deze nieuwe vorm van openbaar vervoer een doorslaand succes. Trekschuitpassagiers konden rekenen op 8 afvaarten per dag. Al in het eerste jaar maakten gemiddeld 500 personen per dag op enigerlei wijze gebruik van het nieuwe trekpad. De route Leiden-Leidschendam behoorde tussen 1660 en 1670 tot de meest intensief gebruikte trajecten in de Republiek. Ook financieel werd het een succes: de investering was in 10 jaar terugverdiend. Pas eind 19e eeuw kreeg de trekschuit concurrentie door verbeterde bestrating en de komst van de trein en werd de tolheffing afgeschaft.