

Weespertrekvaart

Ligging

De Weespertrekvaart loopt van de Vecht in Weesp naar de Amstel in Amsterdam via Diemen. De voormalige trekvaart heeft een lengte van 11 kilometer. Tussen de Bijlmermeer en de Vecht maken de van oorsprong natuurlijke veenriviertjes Gaasp en Smal Weesp deel uit van de Weespertrekvaart. Tussen Weesp en Driemond wordt de Weespertrekvaart doorsneden door het Amsterdam-Rijnkanaal (voorheen Merwedekanaal).

Geschiedenis

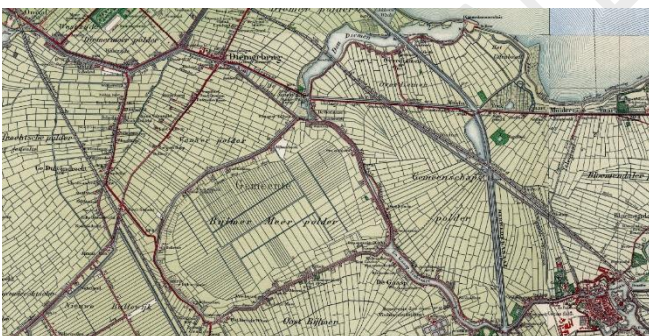
De trekvaartkoorts

Aan het begin van de 17e eeuw heerste er een ware trekvaartkoorts in de jonge republiek van de Nederlanden. Het land beleefde zijn Gouden Eeuw en met de bloeiende handel, sterke bevolkingsgroei en toegenomen welvaart ontstond de behoefte aan betrouwbaar interlokaal vervoer. Trekvaarten met hun strakke dienstregeling en directe routes voorzagen hierin. De eerste echte trekvaart werd in de periode 1631-1632 gegraven tussen Amsterdam en Haarlem. De Weespertrekvaart werd niet veel later aangelegd in 1639.



Een trekvaart naar Weesp

Een trekvaart naar Weesp had wellicht niet de hoogste prioriteit van Amsterdam, maar een aantal ontwikkelingen maakten dat de aanleg toch aantrekkelijk werd. Ten eerste was in de jaren twintig van de 17e eeuw het graan uit de Oostzeelanden erg duur geworden als gevolg van de oorlog tussen Polen en Zweden. Inpolderingen ten behoeve van bouwland werden daardoor populair. Zo werd in 1626 het Bijlmermeer drooggelegd en in 1629 het Diemermeer (of Watergraafsmeer). Omdat het Bijlmermeer in de gemeente Weesperkarspel lag, was de toestemming van Weesp nodig. Weesp wilde die wel geven, mits er ook scheepvaartvoorzieningen zouden komen. De ringvaarten van beide droogmakerijen konden vrij gemakkelijk ingericht worden als trekvaart. Ten tweede was Weesp in die tijd de belangrijkste Hollandse brandersstad, zodat er ook een economisch belang aanwezig was. Tenslotte kwam Amsterdam ook met Muiden en Naarden tot een akkoord over een trekvaart. Deze voor Weesp economisch gezien ongunstige ontwikkeling werd met een eigen trekvaart min of meer gecompenseerd.



De trekvaart van de Omval bij Amsterdam naar Weesp rond 1910. Goed te zien zijn de ingepolderde Bijlmermeer en een deel van de Watergraafsmeer (linksboven).

Gebruik maken van de trekvaart

En zo kwam er dus de trekvaart in 1639. Er waren vier vaarten per dag. Een enkele reis kostte een volwassene twee en een halve stuiver. Een kind tot drie jaar was gratis en onder de tien mocht een kind voor half geld reizen. Voor het varen over de trekvaart diende een soort tol, de

gabelle, betaald te worden aan de stad. De Weesper schippers konden tolvrij varen.

Steeds meer drukte

Amsterdam had in de loop van de tijd toch wel het nodige voordeel van deze verbinding. Zo werd in 1672 de Hinderdam opgeruimd in de Vecht waarmee de vaarroute naar Utrecht (en de Lek) aanzienlijk verbeterde. Daarmee kwam er een alternatief voor de lange en kostbare (tolgelden) route langs Haarlem, Leiden of Gouda: de Keulse Vaart. Een andere ontwikkeling was de ontginning van 's-Graveland ten behoeve van welgestelde stedelingen. Daarmee kwam veel zand vrij dat goed gebruikt kon worden voor de uitbreidingen van de stad. Verder was de Vecht tot in de 20e eeuw een belangrijk inlaatpunt voor schoon drinkwater voor Amsterdam.



Oude branderij (later ijsfabriek) bij de sluis in Weesp.

Een belangrijk knelpunt in de route van de Keulse Vaart was de oude 16e eeuwse sluis bij Weesp. In 1817 werd een nieuwe sluis in gebruik genomen. Deze sluis heeft maar kort bestaan. De Muider haven verzandde sterk en dat leidde tot een sterke toename van het scheepvaartverkeer over de Weespertrekvaart. In de periode 1822-1823 werden dan ook de sluis en alle bruggen in Weesp aangepast of vernieuwd. De Keulse Vaart is toen nog ruim een halve eeuw in gebruik geweest. De route was echter omslachtig door de kronkelige Vecht en vol knelpunten, waarvan de kleine Weerds sluis in Utrecht een belangrijke was. Met de opening van het Merwedekanaal in 1893

kwam er een einde aan de Keulse Vaart en daarmee indirect ook aan de (bovenlokale) transportfunctie van de Weespertrekvaart (en de Vecht). Sindsdien is er nog wel vrachtvaart naar de industrieterreinen van Weesp en Diemen en, tot de sluiting in de jaren zeventig, ook naar de Sluis Diervoederfabriek te Driemond. De recreatievaart voert nu echter de boventoon. De oude trekvaart is nu een snelle en aantrekkelijke vaarroute tussen de populaire watergebieden van de Amstel en de Vecht.



De Weespertrekvaart bij De Roskam in Weesp in vroegere tijden en nu.

Langs de Weespertrekvaart

Amsterdam's Manhattan: De Omval

We beginnen onze tocht bij De Omval (1) in Amsterdam. Vroeger een bedrijvig gebied net buiten de stadsmuren vol met molens en later fabrieken. Nu een economisch en infrastructureel centrum midden in de stad met het Amstelstation en de twee hoogste torens van Amsterdam: de Rembrandttoren (135 m) en de Mondriaantoren (123 m). De Weespertrekvaart buigt net ten zuiden van De Omval naar het westen om na de spoorbrug in de Amstel uit te monden. Oorspronkelijk liep de vaart hier rechtdoor, dwars door De Omval. Dit tracé is nog goed te herkennen in het fietspad dat dwars door het gebied loopt. Naar de vroegere nijverheid langs de vaart verwijst nu alleen nog het (opnieuw opgebouwde) portiersgebouw van de Blocker cacao-fabriek, nu een café-restaurant.

Rustig fietsen en wandelen midden in de stad

Vanaf De Omval loopt de Weespertrekvaart richting Duivendrecht. Zo midden in de stad vormt de vaart een oase van rust en ruimte. Langs de oostzijde van de vaart loopt een fiets- en voetpad dat druk gebruikt wordt. Hier is het beeld, mede door de aangelegene sportterreinen, lommerrijk te noemen. Over de vaart heen bestaat een indrukwekkend gezicht op de kantoortorens op De Omval. De westzijde is minder aantrekkelijk en wordt gedomineerd door bedrijventerreinen en de Bijlmer Bajes (2). Van de oude bedrijvigheid langs de vaart is weinig te merken op het historische fabrieksgebouw van Neverlak na.



De vroegere Bijlmerbajes.

Infrastructurele hoogstandjes

Bij Duivendrecht gaat de Weespertrekvaart onder een indrukwekkend knooppunt van viaducten door om vervolgens parallel te lopen langs de ringweg A10. Hier loopt ook een betonnen geluidsscherm langs. De noordzijde van de vaart wordt begeleid van een vluchtpad dat gebruikt kan worden bij een ongeluk op de A10. Aan de zuidzijde ligt een bedrijventerrein dat vervolgens overgaat in een rijtje oudere herenwoningen die ooit aan de rand van de stad stonden. Iets verderop ligt een gemaal met daarnaast de molenstomp (nu woning) van de oude Vensermolen. Hier raakt een door de stad ingesloten stukje oud agrarisch gebied nog aan de Weespertrekvaart. Nog altijd is dit het punt waarop de Venserpolder uitwatert.



De Weespertrekvaart in Diemen.

Met een vaart door Diemen

Ik ben inmiddels in Diemen aangekomen. Door dit gedeelte van de vroegere Diemer- en Venserpolder is de trekvaart daadwerkelijk gegraven en geen onderdeel van een ringvaart of natuurlijk water. Bij de Diemerbrug (3) splitst de Muidertrekvaart zich af van de Weespertrekvaart.

Met de komst van beide trekvaarten werd Diemerbrug een belangrijk verkeerskruispunt en kwam het zwaartepunt van de ontwikkeling van Diemen hier te liggen. Nog altijd komt hier veel verkeer samen en de kerk impliceert een zekere centrumvorming, maar van het historische karakter is weinig over. Tot 1990 liep de rijksweg A1 dwars door Diemen ten noorden van de Weesper- en Muidertrekvaart. De aanleg ervan betekende het einde van veel historische bebouwing. Nu is de rijksweg verdwenen en loopt er een tramlijn. Het gebied eromheen is nog voor een deel in transitie. Zo vallen de grote nieuwe woonflats ten zuiden van de vaart tussen de Diemerbrug en de Venserbrug op. Na de Diemerbrug is de Weespertrekvaart alleen langs de zuidzijde te volgen. De weg is slecht, maar de oude begraafplaats Rustoord draagt bij aan een lommerrijk karakter. Na de spoorbrug wacht aan de overzijde een groot braakliggend terrein. Dit was het bedrijventerrein Sniep waar ten tijde van de rijksweg A1 nog de meubelboulevard Diemen was gevestigd. Hier is nu een nieuw woongebied in ontwikkeling, waarbij het wonen langs de Weespertrekvaart speciale aandacht krijgt. Daar is het dan op wachten, want verder is het hier vrij saai zo fietsend langs bedrijven op een slecht fietspad. Gelukkig is de karakteristieke ijzeren brug van de provinciale weg niet ver weg.

hier begrensd door een brede groenzone, zodat de bebouwing weinig opvalt. De meest aantrekkelijke route loopt echter via de noordzijde over de Stammerdijk. Het is even wat zoeken via een bedrijventerrein, maar dan rijd je ook op een leuk en vrij rustig landelijk dijkweggetje. De uitzichten over de vaart zijn fraai en een nieuwe fietsbrug over het water legt een verbinding tussen de Bijlmermeer en het nieuwe recreatiegebied Diemberbos. Langs de Stammerdijk staan nog enkele historische boerderijen en een molenstomp. Net na het viaduct van de A9 staat zo'n beetje het scheefste huis dat ik ken. De venige ondergrond deed dit pand sterk verzakken. Het kan blijkbaar geen kwaad, want het is goed onderhouden en van binnen vast voorzien van waterpasse vloeren. Aan de overzijde is het Tulip Inn zichtbaar; een visuele en functionele begrenzing van de Amsterdamse regio. Het karakter van de vaart verandert nu ook duidelijk. Geen rechte lijnen meer, maar een brede zacht slingerende stroom. Hier is de trekvaart overgegaan in het natuurlijke water van de Gaasp. De sfeer is sterk landelijk, ook al raast het verkeer aan de zuidzijde over de provinciale weg. De fraaie Gaaspermolen beheerst echter al snel het beeld. Nog altijd maalt deze molen het water weg uit de Gemeenschapspolder.



Net voorbij Diemen wordt de Weespertrekvaart landelijker.

Landelijk langs de stadsrand

Eenmaal onder deze brug door krijgt de Weespertrekvaart een landelijk karakter. Dat ondanks de aanwezigheid van de Bijlmermeer ten zuiden van de vaart. Deze bekende wijk wordt



De Gaaspermolen.

De monding van drie stromen

Als snel komen we in het kleine dorp Driemond. Hier komen drie stromen bij elkaar: het Gein, de

Gaasp en Smal Weesp. De laatste twee maken deel uit van de Weespertrekvaart. Het is een lommerrijk plekje, alhoewel de drukke provinciale weg het dorp enigszins in de verdrukking brengt. Beeldbepalend was eens de karakteristieke Sluis Diervoederfabriek. De fabriek is echter gesloopt en nu staat er een klein woonbuurtje aan het water. Tegenover dit woonbuurtje stroom het prachtige riviertje het Gein de Weespertrekvaart in. Verderop ligt een brug en een sluis voor de kruising met het Amsterdam-Rijnkanaal. Omdat het waterpeil van beide kanalen gelijk is, staat de sluis open, maar als het nodig is kan deze wel worden gebruikt.

Over vervuiling en kwaliteit

Na de oversteek van het Amsterdam-Rijnkanaal komen we in Weesp. Dit deel van de Weespertrekvaart wordt Smal Weesp genoemd en is net als de Gaasp ook van oorsprong een natuurlijk water. De entree via de Weespertrekvaart is aan de westzijde van de stad weinig aantrekkelijk. Veel bedrijvigheid, waaronder het grote fabriekscomplex van Abbott en een nieuwe ontsluiting met brug voor het bedrijventerrein Noord. Er is helaas niet veel bijzonders van gemaakt. Voor de nieuwe brug ligt een keersluis om een scheiding aan te brengen tussen de waterstand in de Weespertrekvaart en het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze had een functie bij inundaties in het kader van de Hollandse Waterlinie of Stelling van Amsterdam en voorkwam het wegvloeien van water. Na de brug ligt de oude industriehaven van Weesp. Nog slechts een enkel bedrijf maakt hier nu gebruik van. De haven heeft al enige tijd een recreatieve en woonfunctie gekregen. Begin jaren negentig verrees in de haven het project Aquamarin: luxe wonen met een boot in de achtertuin. Er was ook enige landelijke ophef over toen er sprake was van bodemverontreiniging door gestort slib in de wel 30 meter diepe haven. Ook bij Abbott (voorheen Solvay en Philips Duphar) werd vroeger rechtstreeks geloosd op het Smal Weesp. Nog altijd ligt hier een kleine uitwateringsluis.



Sluis en brug in Driemond.

Weesp: stad van molens en cacao

Verder rijdend richting de binnenstad van Weesp komen we bij wellicht het mooiste bouwwerk langs de Weespertrekvaart: wipmolen 't Haantje (5). Deze onlangs gerestaureerde stellingmolen vormt een prachtige entree tot de stad. Helaas heeft de molenbiotoop hier niet veel indruk gemaakt, getuige de hoge flats in de directe omgeving. De molen is echter prachtig en na een leven als koren- en oliemolen al decennialang in gebruik als woonhuis. Direct naast de molen ligt het Ronde Huis en daarnaast de monumentale rode Villa Casparus (6). Dit landhuis is een restant van de voormalige woning van de Van Houten's, de cacao-baronnen die het imago van Weesp ruim een eeuw zouden bepalen (ca. 1850-1970). De fabrieken zelf lagen aan de zuidzijde van de vaart, nu zijn hier Abbott en het Van Houten industriepark gevestigd.



Wipmolen 't Haantje.

Het Sluis- en Bruggenfeest

We passeren de Roskambrug en komen waar vroeger herberg De Roskam was gelegen. Van hieruit, aan de rand van de oude stad, vertrokken de trekschuiten. Aan de zuidzijde verdwijnt het

Smal Weesp vervolgens achter de bebouwing om via de Zwaantjesbrug in de kom van Weesp aan te komen. Hier is de Weespertrekvaart op zijn pittoresk. Veel historische panden, waaronder een oude bierbrouwerij, liggen ter weerszijden van de vaart. De hoge RK kerk aan de noordzijde domineert het beeld. In 2016 is de torenspits door brand verwoest en moet Weesp het even met een geamputeerde toren doen. De kerk is niet meer in gebruik en wordt waarschijnlijk tot wooncomplex omgebouwd. Zeker in de zomer is het hier zeer druk met pleziervaart en op de terrassen. De kom wordt beëindigd door de sluis en de oude Zwaantjesbrug. De sluis uit 1823 is gerestaureerd in 1978. Hoewel de sluis vrijwel nooit wordt gebruikt, heeft de restauratie ervan wel geleid tot het grote jaarlijkse Sluis- en Bruggefeest. In de sluis zelf herinnert nog een steen aan de bouw ervan en aan de Keulse Vaart. Na deze waardige afsluiting gaat de Weespertrekvaart over in een wijde bocht van de Vecht. Links kun je naar Muiden en rechts naar Loenen, maar dat is voor een andere keer.



De oversteek over het Amsterdam-Rijnkanaal.

Wat valt op?

- sporen van de oude trekvaart heb ik niet mogen ontdekken. Geen rolpalen, tolhuisjes of oude jaagpaden. Een doorgaande route langs één of beide zijden van de vaart ontbreekt. Meermaals komt het voor dat bebouwing de plek tussen de aanliggende weg en de vaart heeft ingenomen. Ten tijde van de door paarden voortgetrokken trekvaart zal dit niet het geval zijn geweest;
- het voorgaande punt is natuurlijk ook een logisch gevolg van de grote ruimtelijke veranderingen in het gebied waarbinnen de Weespertrekvaart ligt. Het is een grootstedelijk gebied geworden met een grote ruimtelijke dynamiek. Zo bezien is het eigenlijk nog een wonder dat de vaart is blijven liggen. Alleen een klein deel bij de Omval is gedempt. Deze ligging heeft wel zo zijn invloed op het karakter van de vaart. Midden in de stad vormt de vaart een oase van rust en ruimte. In Diemen was er weinig aandacht voor de vaart, maar lijkt nu een ontwikkeling ingezet waarin het wonen langs de vaart als kwaliteit wordt gezien. Eenmaal buiten de stedelijke bebouwing krijgt de vaart het karakter van een stadsrandzone met een grote variëteit aan functies in combinatie met een zekere vrijbuitersmentaliteit. Met name langs de Stammerdijk is dit goed zichtbaar. Na de Tulip Inn is de Weespertrekvaart het meest landelijk, waarvoor de Gaaspermolen model staat. In Weesp is de vaart vanaf de haven een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte en niet weg te denken uit de historische binnenstad;
- de Weespervaart viel vroeger op door zijn vele vormen van nijverheid en bedrijvigheid langs het water. Op een bepaald moment lag aan beide uiteinden een cacaofabriek (Blooker en Van Houten). Nu is van dit industrieel erfgoed bitter weinig over: een heropgebouwde portierswoning, de fabriek van Neverlak en een ingebouwde villa van een industrieel. Wat wel gebleven is, is de bedrijvigheid langs het kanaal. Van de kantoorkolossen aan de Omval, via de bedrijventerreinen in Diemen naar de Haven en Abbott in Weesp. Anders dan vroeger maakt deze bedrijvigheid vrijwel geen gebruik meer van het water. Alleen bij een enkel bedrijf in Diemen en Weesp vindt nog zichtbaar enig laden en lossen plaats;
- je kunt niet zeggen dat de Weespertrekvaart in de ruimtelijke inrichting wordt genegeerd, maar het kost blijkbaar wel moeite. Er liggen veel onpersoonlijke bedrijventerreinen of grote infrastructurele werken langs. Toch zie je dat met name nieuwe woningbouwprojecten zich meer richten op de kwaliteiten van het water. Het kan echter altijd beter. Zeker als je iets zou willen doen met het verhaal van de vaart en de ruimtelijke samenhang langs de vaart. Nu hoeft van mij echt niet overal meteen een informatiebord te staan, maar de borden die er langs de vaart staan vertellen alleen iets over het gebied of de plek ter plaatse. De relatie met of de ligging aan de Weespertrekvaart lijken niet relevant. Ook als route is de vaart nog niet echt ontdekt, terwijl je er toch prachtig Amsterdam mee in en uit kan fietsen of wandelen. Er zou dus nog wel wat te winnen zijn in recreatief opzicht;
- tussen Driemond en Diemen is het Weesperpad al lang geleden vervangen door de provinciale weg N236. Omdat deze weg de bochtige loop van de trekvaart volgt met al zijn lommerrijke doorkijkjes en vergezichten, kent de weg een grote belevingswaarde. Het is een aantrekkelijk wijze om ver de stad in te raken zonder al te grote verkeershectiek (ook al kan het met de spits druk zijn). Ook het fietsen langs deze weg is geen straf, mede door de groene parkachtige inrichting.

Literatuur

- A.J. Zondergeld-Hamer, *Geschiedenis van Weesp; van prehistorie tot de moderne tijd*, 1990;
- Ida Kemperman-Wilke en Aukje Zondergeld-Hamer, *Weesp, 650 jaar stad*, 2005;
- Bas van der Post, Michiel de Visser, *Fietsen langs de trekvaart*, 2001.



