

DE HOORNBRUG OVER DE VLIET TE RIJSWIJK

Frans Remery



← Verloop van de Vliet tussen Delft en Leidschendam.

Bij 9 is de Hoornbrug

bron: www.waterwegwijzer.nl

GESCHIEDENIS

En bezoeker van het gebied van Rijswijk en Voorburg bevindt zich op historische grond. De Romeinen hadden aan de Rijswijkse kant van Voorburg een legerplaats die weldra uitgroeide tot (voor die tijd) stadse proporties. Toen keizer Hadrianus er in 120 na Chr. op bezoek was, kreeg de nederzetting marktrecht en kreeg zij de naam Forum Hadriani. Later heette de plaats Municipium Aelium Cananefatium (uit: 'Geschiedenis van Rijswijk', 1997, Gemeentearchief Rijswijk). Voorburg en Rijswijk waren toen al langer per schip bereikbaar via de Fossa Corbulonis, gegraven omstreeks 47 na Chr. in opdracht van de Romeinse veldheer Gnaeus Domitius Corbulo, dat een verbinding vormde tussen de toenmalige Rijn bij Leiden (Matilo) en Maas nabij Naaldwijk. Voordeel van het kanaal, dat pal achter de duinen lag, was dat men niet over zee hoefde te varen om van de ene riviermonding naar de andere te gaan. Gezien de geringe zeevaardigheid van de toenmalige scheepjes was dat geen overbodige luxe. Bij het graven van het kanaal kreeg men problemen op de waterscheiding van Rijn en Maas en daarom werd er vermoedelijk reeds omstreeks 50 na Chr. bij Leidschendam een dam met overtoom en doorlaatwerk voor het water in de Fossa aangelegd.

Men vermoedt dat de Fossa Corbulonis gelopen heeft van de tegenwoordige Oude Rijn bij Leiden tot de tegenwoordige Hoornbrug en van daar westwaarts tot de Liera, een watertje waarbij later het dorp De Lier is ontstaan en dat bij Naaldwijk uitmondde in de Maas, die toen anders stroomde dan tegenwoordig. In dat verband is het ook verklaarbaar dat de Kleiweg (tussen Rijswijk en Delft) tot ver in de middeleeuwen de Vlietweg werd genoemd (uit: 'Oud Rijswijk' door A. Rodenburg, NV de Zuid-Hollandsche Boek- en Handelsdrukkerij, Den Haag, 1965). Aan de Kleiweg is het kantoor van Rijkswaterstaat gelegen, waar de Nederlandse Bruggenstichting huisvesting heeft gekregen.

Bij het schrijven van het artikel over de Schutbrug in Rijswijk (zie BRUGGEN jg. 22, nr. 4), een brug die slechts 25 jaar in de twintigste eeuw ter plaatse dienst heeft gedaan, viel mij op wat een lange geschiedenis de naastgelegen Hoornbrug heeft gehad. Tijd om daar eens aandacht aan te besteden.

Al meer dan 650 jaar ligt er een brug met de naam 'Hoornbrug' bij Rijswijk over de Delftse Vliet, een kanaal tussen Delft en Rijswijk dat onderdeel is van het Rijn-Schiekanaal tussen Leiden en Overschie (gem. Rotterdam). Wie thans de vele auto's, trams, wielrijders en voetgangers gebruik ziet maken van de Hoornbrug, kan zich gemakkelijk voorstellen dat de brug er in die 650 jaar niet steeds hetzelfde heeft uitgezien. Wat naspeuringen gaven aan dat de huidige brug de zesde of zevende versie is van wat een historische toegangspoort tussen Delft en Den Haag mag worden genoemd.



↑ Vermoedelijk verloop van de gracht van Corbulo

bron: www.progettolimes.it

→ H-03 Reconstructie van de Romeinse brug over de Fossa Corbulonis in Leidschendam

bron: www.cultuurwijs.nl



Opgavingen hebben aangetoond dat de Fossa gedeeltelijk dezelfde route volgde als de huidige Vliet, maar daaraan niet identiek is. De Vliet dateert uit het midden van de 12^e eeuw en werd tussen Delft en Leidschendam gegraven om water uit het hoger gelegen Rijnland naar Delft te voeren ter verversing van het water in de grachten. Het doorlaatwerk in de 'Leidschendam' werd daarbij gehandhaafd en vergroot. De naam Vliet komt voor het eerste voor in een document uit 1281. Gerekend vanuit Delft, ontmoette

de nieuwe vaarweg ter plaatse van de huidige Hoornbrug in Rijswijk de Fossa of wat daarvan over was, want het oude kanaal van Corbulo was toen al geheel verzand. Met een scherpe knik draaide de Vliet zich bij Rijswijk in de richting Voorburg, Leidschendam, Voorschoten en Leiden. Die knik is nog altijd te zien, al is deze omwille van de scheepvaart in voorbije eeuwen minder scherp gemaakt. Voorbij de Hoornbrug heette het kanaal de Leidsche Vliet en in de richting Delft was de naam Delftse Vliet. Tegenwoordig wordt de hele route gedekt met de naam Rijn-Schiekanaal. Over de vaarweg, die aanvankelijk niet breder en dieper was dan de oorspronkelijke Romeinse Fossa, kwamen op de duur bruggen te liggen. Zowel het vaarwater als de naastgelegen Delftweg vormden een belangrijke verbinding tussen de stad Delft en het hof in Den Haag. De toegang uit het zuiden tot Den Haag passeerde bij Rijswijk de Vliet, dus daar was een brug nodig.

EERSTE VERMELDING HOORNBRUG

Voor het eerst wordt de Hoornbrug genoemd in 1340, toen Willem Naghel een stuk land, gelegen binnen de parochie Rijswijk ten oosten van de brug die de 'Horne bregghe' wordt genoemd, overdroeg aan de abt van Egmond (A.R.A. Archief Abdij van Egmond, Inv. No. 532, reg. No. 547).



↑ **Ontmoeting tussen Prins Maurits en Markies de Spinola bij de Hoornbrug (1608)**

Tekening van Willem Luytisz van Kittensteyn (folio 55 in Spiegel der Nederlandsche Geschiedenis, 1613).

Voor deze brug moest in 1394 met een kar de nodige grond worden aangevoerd om aan beide zijden de opricht te maken zodat er met wagens overheen gereden kon worden (A.R.A. Rekeningen no. 234, fol. 52). (uit 'De wegh tusschen die Haghe ende de Horne bregghe bij Rijswic', door Mr. M.L. Buschkens-Dijkgraaf). Hoe de eerste Hoornbrug eruit heeft gezien, is niet bekend. Pas in de loop van de 16^e eeuw horen we er meer van. Zo wordt de Hoornbrug op een kaart van het Hoogheemraadschap uit 1560 afgebeeld als een welfbrug met een enkele boog.

De oorsprong van de naam Hoornbrug komt waarschijnlijk van de plaats waar hij over de Vliet lag, een bijna rechte hoek waarmee de Vliet op de oude Fossa aansloot (uit: lezing mevr. Buschkens in Museum Rijswijk, 1982). In het Nederlands van die tijd was het middeleeuwse woord voor hoek 'horne' of 'hornic', vandaar de naam.

Volgens een verklaring uit de eerste helft van de 15^e eeuw onderhield het ambacht Wateringen de Hoornbrug, maar daarover waren klachten. In 1601 achtte de stad Delft reparatie van de Hoornbrug dan ook noodzakelijk en wendde zich daartoe tot het Hoogheemraadschap Delfland, dat het toezicht had op wateren en bruggen, waaronder de Hoornbrug. Die reparatie bleek inderdaad zeer nodig te zijn; zelfs werd in overweging gegeven de hele brug af te breken en de brug dan "tot meerder commoditeyt van de deurvaert" met twee bogen te maken. Zo'n brug is er gekomen. In 1601 maakte de Delftse aannemer Willem Woutersz een geheel nieuwe stenen brug, voorzien van twee bogen, voor het bedrag van 3800 pond. De brug werd in 1602 opgeleverd en geschouwd door dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland. Het recht om te



↑ **Wapen van Delft**

bron: project.3me.tudelft.nl

schouwen hadden zij in 1289 van Floris V gekregen. Binnen het gebied van Delfland konden zij ook keuren maken en recht spreken. In dat jaar ontstond een bestuursvorm die in de 21^{ste} eeuw nog steeds de zorg heeft voor het water in het gebied van Delfland en die al sinds eeuwen bekend staat onder de naam Hoogheemraadschap Delfland. (uit: C. Postma: 'Het Hoogheemraadschap Delfland in de Middeleeuwen, 1289 – 1589').

De brug is op diverse afbeeldingen uit die tijd te zien. Een befaamde prent uit de 17^e eeuw is die van Willem Luytisz van Kittensteyn, die de verwelcoming voorstelt van de Spaanse delegatie onder leiding van Ambrosio Spinola door onze prinsen Maurits en Frederik Hendrik op 6 januari 1608 bij de Hoornbrug te Rijswijk, als toegang van de weg vanuit Delft naar Den Haag (fol. 55 in verzamelband W.L. van Kittensteyn, Spiegel der Nederlandsche Geschiedenis, 1613). Spinola kwam met een uitgebreide Spaanse delegatie naar Den Haag om daar te praten over een staakt het vuren tijdens de Tachtigjarige Oorlog. De besprekingen resulteerden uiteindelijk in afspraken voor het twaalfjarig Bestand (1609-1621).

Hoewel ondergeschikt in de voorstelling, is de bakstenen Hoornbrug met zijn twee bogen duidelijk zichtbaar. En voor de nauwkeurige waarnemer: op de brug is het wapen van Delft aangebracht.

EEN NIEUWE HOORNBRUG, GROTER, MAAR VAN HOUT

De stenen Hoornbrug uit 1601 heeft meer dan anderhalve eeuw dienstgedaan. Het mocht dan een sterke brug zijn, veel gebruikers waren er allesbehalve content over. Op afbeeldingen is goed te zien waarom:



↑ **Hoornbrug door Jacob Elias La Fargue (1735-1778)**
bron: nl.wikipedia.org

de opritte waren erg steil en zeker in de winter was dat een groot probleem. Er gebeurden dan ook geregeld ongelukken waarbij man en paard of paard en wagen zelfs in de Vliet belandden, soms met desastreuze gevolgen.

↓ **Trekschuit bij de Hoornbrug**



↑ **Hoornbrug, foto uit december 1891; duidelijk zichtbaar is hoe scherp de bocht in de Vliet ter plaatse van de brug is: achter de brug loopt de Vliet nog vóór de molen langs.**
bron: RCE

In 1779 besloot het Hoogheemraadschap Delfland de brug te vervangen door een lagere brug met minder steile op- en afritten. Deze brug had een houten dek op gemetselde landhoofden en een gemetselde middenpijler. Dit blijkt onder meer uit diverse afbeeldingen en uit een memorie over de onderhoudstoestand van de brug van Pieter Heinsius op 13 mei 1782 aan de dijkgraaf en hoogheemraden van Delfland. De nieuwe brug was minder steil, maar als het glad was, gebeurden er toch nog ongelukken. Heinsius schrijft wanneer de brug pas drie jaar oud is, dat diverse planken al dun zijn uitgesleten en gaten vertonen, hetgeen hij gevaarlijk noemt voor paarden en rijtuigen.

De brug met het houten dek zou nog dienst doen tot het eind van de 19^e eeuw. De ontwikkelingen in die tijd betekenden echter meteen het einde van de brug. Wat was het geval? Op 23 juni 1866 reed de eerste paardentram over de brug. Elk uur passeerde een zware paardenomnibus op zijn reis van Den Haag naar Delft en omgekeerd. De omnibus reed na het passeren van de brug over een enkelsporig tracé langs de Delftsche Vliet (waar nu nog altijd tramlijn 1 rijdt). Rails lagen er toen nog niet op de brug. Dat mocht niet van het Hoogheemraadschap. Daarom was de tram tevens voorzien van wielen met brede velgen, want op meer plekken mocht nog niet met geflensde wielen worden gereden. Die rails kwamen er toch, toen in 1887 de stoomtram op dit traject zijn intrede deed. Van dit zware vervoermiddel heeft de brug veel te lijden gehad. Omdat in dezelfde tijd ook de schepen sterk in afmetingen toenamen, ontstond behoefte aan een sterkere en grotere brug.

In de periode 1885-1895 is de Vliet vanaf Leidschendam tot aan de Schie bij Rotterdam verbeterd met het doel de vaarverbinding tussen Rijn en Schie geschikt te maken voor de grootste vaartuigen die toen voor het binnenlands verkeer werden gebruikt. Bovendien moest Den Haag beter bereikbaar worden. Wat het eerste betreft werd de breedte van de Vliet sterk vergroot. De scherpe hoek in de Vliet bij de Hoornbrug werd ruimer en daartoe werd een groot deel aan de overzijde van de brug afgegraven. Ook in de binnenbocht werd grond opgeofferd. Ten behoeve van de vaart naar Den Haag werd de rechte hoek bij de Tolbrug naar de Trekvluit met een grote boog gemaakt tot wat ze nu is. Ook daar werd een groot stuk afgegraven en daarmee verdwenen het buitenhuis Burchvluit en de Tolbrug. In de plaats daarvan kwam het kippenbruggetje, bekend onder de naam Nieuwe Tolbrug.

Ter plaatse van de Hoornbrug kwam een beweegbare brug, een ijzeren draaibrug. In 1893 was hij klaar. De draaipijler stond in het midden van het water, zodat de schepen aan twee kanten tegelijk konden passeren. Daartoe werd ook de bocht in de Vliet verruimd. Op de brug kwam enkel spoor voor de tram naar Delft, aanvankelijk de stoomtram en vanaf 1922 de elektrische tram.

→ De Vliet in de tweede helft van de achttiende eeuw met huize Burghvliet, de nieuwe Tolbrug (van 1556),gezien in de richting van Voorburg naar de Hoornbrug (zie de molen); rechts de afslag richting Den Haag (Trekvllet) - schilderij van Karel la Fargue (1753-1793)



↓ Hoornbrug omstreeks 1900; wij kijken in de richting van Voorburg
bron: Gemeente-archief Rijswijk

De brug lag laag boven het water en moest dus vaak open voor de schepvaart. Daarom werd op een paar honderd meter afstand een tweede brug gebouwd, die alleen voor de tram was bestemd. Deze kreeg in de

volksmond de naam Schutbrug. Als de Hoornbrug voor de scheepvaart geopend was, kon de tram via de Schutbrug toch de Vliet oversteken.





← Schutbrug met passerende elektrische tram
bron: Gemeente-archief Rijswijk

↓ **Hoornbrug; afbraak van de draaibrug; op de achtergrond de hulpbrug.**

bron: Beeldbank Rijswijk, fotonummer 3497

Een systeem van seinlampen leidde de trambestuurders over de juiste brug. Over de Schutbrug is in dit blad eerder geschreven (BRUGGEN, jg. 22, nr. 4).

Binnen 40 jaar bleek de Hoornbrug te smal vanwege de

toename van het wegverkeer. Vanaf 1933 werden dan ook plannen gemaakt voor een grotere en hoger gelegen brug.



Kort voor de Tweede Wereldoorlog werd begonnen met de vervanging van de draaibrug door een hoger gelegen basculebrug, die vanwege de wegbreedte was opgesplitst in twee klappen. Zolang de werkzaamheden duurden, was er vlak naast de bouwplaats een hulpbrug in gebruik. Deze was op 10 augustus 1939 gereedgekomen.

Als jaartal van ingebruikname van de Hoornbrug geldt 1947. Ruim vijftig jaar later, in 2000, werden de brugklappen vervangen door nieuwe met een gewijzigde indeling van het brugdek. Zo verschoven de tramsporen van de zijkanten naar de middenberm. Verder veranderde er aan het uiterlijk van de brug niet veel.

Na gereedkomen van de nieuwe Hoornbrug werd de hulpbrug overgeplaatst naar De Kooy bij Den Helder en

heeft daar als Kooybrug tot 1989 dienstgedaan. De geschiedenis van de Hoornbrug is nog niet ten einde. De brug blijft een belangrijke toegangsweg tot Den Haag. En weer zijn er klachten: de brug moet toch wel erg vaak open en dat betekent oponthoud voor alle verkeersdeelnemers, maar vooral ook voor de tram, die met wachttijden van 5 tot 10 minuten niet in staat is een betrouwbare dienstregeling te rijden. Bovendien zijn er, door de ontwikkeling van nieuwe wijken, intussen meer tramlijnen die gebruik maken van de brug. Dus herhaalt de geschiedenis zich en worden er plannen gemaakt voor weer een nieuwe brug die, net als vroeger, weer vast moet worden, maar voor de scheepvaart wel hoger gelegen moet zijn.

→ Hoornbrug anno 2015.



En weer zijn er klachten: de brug moet toch wel erg vaak open en dat betekent oponthoud voor alle verkeersdeelnemers

↓ Plannen voor een nieuwe Hoornbrug

bron: www.hoornwijk.info





↑ Hoornbrug anno 2015.

Raad van Advies

ARUP

lv-Infra 

 MAMMOET

Samenwerkende
Nederlandse
Staalbouw 

 JANSONBRIDGING
COME ACROSS

 mobilis | TBI

CONSOLIS
SPANBETON

 WESTENBERG
INGENIEURSBUREAU

 anteagroup

 HAASNOOT BRUGGEN
ONTWERPERS, ENGINEERS EN BOUWERS

ProRail

 Gemeente Amsterdam
Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer

 Movares
adviseurs & ingenieurs

 Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu