

HET WATERAMBACHT  
LEIDEN



HISTORISCHE VERENIGING  
OUD LEIDEN

# Gedemptegrachtenwandelning



*De Stille Mare, gezien van de Aalmarkt, eind 19<sup>e</sup> eeuw.  
Gouache Roelof Raar. (ELO).*

Tekst: Jan Wieles en Piet de Baar  
Kaarten: Bert de Jonge

## Voorwoord

We danken Cor Smit, Rudi van Maanen, Matthijs Burger en Leen Barendregt voor hun zeer nuttige en bruikbare opmerkingen bij een eerdere versie van dit routeboekje. Uiteraard blijven de tekst en de kaarten geheel onze eigen verantwoordelijkheid. Ook danken wij de proefwandelaars van Het Waterambacht Leiden voor hun waardevolle suggesties.

We hebben gestreefd naar een zo nauwkeurig mogelijke datering en weergave van de loop van alle gedempte grachten. Maar we hebben niet de illusie en al helemaal niet de pretentie dat we hierover in dit boekje het laatste woord hebben gesproken. Aanvullingen en correcties op het routeboekje worden dan ook zeer op prijs gesteld (e-mailadres: [info@waterambachtleiden.nl](mailto:info@waterambachtleiden.nl)).

We zullen deze op onze website [www.waterambachtleiden.nl](http://www.waterambachtleiden.nl) plaatsen. Op deze website staan ook een literatuurlijst en een uitgebreide illustratieverantwoording. Voorts staan er korte verhalen over de geschiedenis van afzonderlijke grachten op.

Tenslotte bedanken we de gemeente Leiden en enkele gulle particulieren die met hun financiële bijdragen deze uitgave mogelijk hebben gemaakt.

Leiden, mei 2015

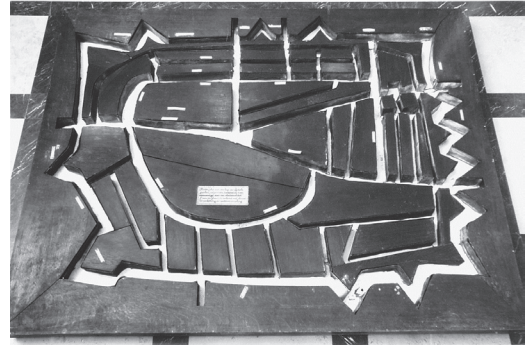
# 1 Inleiding

Leiden is van oudsher een waterrijke stad. Rond het midden van de zestiende eeuw maakte de stad op de Italiaans-Vlaamse koopman en geschiedschrijver Guicciardini de indruk van een waar eilandenrijk. Hij telde 31 eilanden, verbonden door 145 bruggen. De stad had toen nog zijn middeleeuwse omvang.



Afbeelding 1. Kaart van Leiden, getekend door Jacob van Deventer ca. 1545. Reproductie naar het origineel, eind 19<sup>e</sup> eeuw. (Erfgoed Leiden en Omstreken - ELO)

Een echt eilandenrijk is de stad ook in het waterlooppkundig model uit 1827 van de toenmalige stadsarchitect Van der Paauw. Dit geeft de stad weer met zijn 17<sup>e</sup>-eeuwse stadsuitbreidingen.



Afb. 2. Waterlooppkundig model van de toenmalige stadsarchitect Van der Paauw, 1827. Museum De Lakenhal, Leiden. Foto Jan Lagas, 2002. (ELO)

En ook nu nog maakt Leiden een waterrijke indruk. Toch is er in de loop van de tijd heel veel water gedempt. Deze wandeling wil daarvan een beeld geven. Hij voert langs meer dan dertig dempingen die door de eeuwen heen binnen de singels hebben plaatsgevonden. De wandeling laat zien hoe steeds meer water verdween uit Leiden. Dat gebeurde in mindere mate in de 14<sup>e</sup> en 15<sup>e</sup> eeuw, wat meer in de 17<sup>e</sup> eeuw, maar vooral in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw en in de 20<sup>e</sup> eeuw.

In de 14<sup>e</sup> en 15<sup>e</sup> eeuw groeide Leiden uit van een landelijke nederzetting tot een echte stad en werden met name voor de aanleg van straten, pleinen en gebouwen enige grachten gedempt. Die zagen er toen heel anders uit dan nu: het waren doorgaans brede sloten met (stukken) houten beschoeiingen. Bij de stadvorming werden namelijk vooral natuurlijke waterlopen en ontwateringsloten tot grachten aangepast. Pas vanaf het eind van

de 16<sup>e</sup> eeuw kregen de grachten hun huidige uiterlijk met stenen walkanten en vanaf begin 17<sup>e</sup> eeuw werden ze ook hoofdzakelijk nieuw gegraven. De grachten dienden als vervoerswegen, het open water werd gebruikt in het industriële proces en vooral na ca. 1600 fungeerden de grachten ook als riool.

Van ca. 1490 tot ca. 1590 vonden er geen noemenswaardige dempingen plaats. Na het ontzet in 1574 volgde een eeuw van grote groei van de bevolking en de (laken)industrie. In de middeleeuwse stad werd de bebouwing verdicht en in de loop van de 17<sup>e</sup> eeuw werd de stad drie maal uitgebreid. De grotere bebouwingsdichtheid in de middeleeuwse stad leidde daar tot meer verkeer in de straten. Dit werd niet alleen opgevangen door grachten te dempen, maar vooral door ze onder de grond te brengen in grote gemetselde riolen of de gracht te overkluizen. Ook het gevaar voor de volksgezondheid en de stank van het vervuilde water waren redenen voor demping en overkluizing.

Gedurende de 180 jaar van 1681 tot 1861 zijn er maar enkele kleine dempingen en een kleine overkluizing geweest. De meeste grachten zijn na het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw verdwenen. In een periode van ruim honderd jaar, van 1861 tot 1967, waren er heel veel dempingen. Redenen waren wederom de stank en het gevaar voor de volksgezondheid van het vuile water, maar steeds meer ook het toegenomen wegverkeer.

In dit boekje wordt op blz. 41 e.v., na de routebeschrijving, een uitgebreider historisch overzicht met kaarten gegeven van de dempingen en overkluizingen. Het is niet strikt noodzakelijk dat voorafgaand aan de wandeling te lezen, maar het geeft wel meer inzicht in wat tijdens de wandeling aan de orde komt.

## 2 Wandelroute

De wandeling begint en eindigt bij het Museum voor Volkenkunde, Steenstraat 1. U kunt de route ook op een ander punt beginnen of beëindigen. En u kunt hem ook in gedeelten lopen.

De nummers in de tekst wijzen naar de nummers op de routekaart, die de plaats aangeven waar u dan bent. De routekaart vindt u midden in dit boekje, op de blz. 28 en 29.

### 1 Start

Vertrek bij de ingang van het Museum voor Volkenkunde, Steenstraat 1.

Ga vanaf de ingang van het museum richting binnenstad (dus niet in de richting van de brug over de Morssingel/Rijnsburgersingel) en ga direct op de hoek van het museum rechtsaf de 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht op.

### 2

De binnenvestgrachten lagen aan de binnenkant van de stadsmuren of stadswallen en maakten als zodanig deel uit van de vestingwerken. Na de laatste 17<sup>e</sup>-eeuwse uitbreiding

van Leiden in 1659 waren er zeven. Ze zijn in de loop van de tijd op een paar kleine stukken na alle gedempt.

Volg de 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht, langs het Museum voor Volkenkunde aan uw rechterhand tot aan de 'knik' in de straat. Het museum was van 1872 tot 1928 Academisch Ziekenhuis; het eerste als zodanig gebouwd in Nederland.

### 3

De 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht tussen de Steenstraat en het Galgewater is in gedeelten gedempt. Het stuk vanaf de Steenstraat tot de 'knik' in de gracht, bij de vroegere ingang van het Academisch Ziekenhuis, is gedempt in 1867 voor de bouw van het ziekenhuis. Het stuk vanaf de 'knik' tot even voor de Morsstraat is in 1876 gedempt. Het laatste stukje tot aan de Morsstraat en de in 1854 gemaakte coupure in de vestwal (zie punt 5) zijn gedempt in 1884.

Volg de 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht verder tot voor de Morspoort.

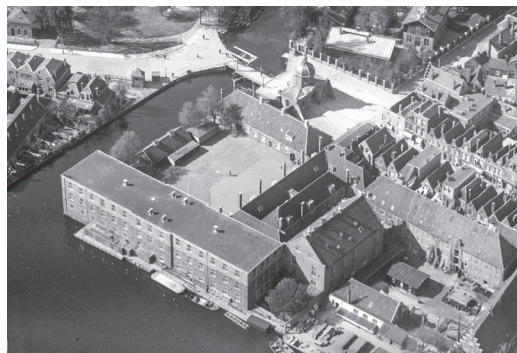
### 4

De huidige stenen Morspoort is in 1668-1669 opgetrokken volgens een ontwerp van de Leidse bouwmeester Willem van der Helm. Eerder stond er een houten poort, die dateerde uit 1611, toen de stad naar het noorden uitbreidde. Van de acht stadspoorten die Leiden telde na de 17<sup>e</sup>-eeuwse stadsuitbreidingen, zijn alleen de Morspoort en de Zijlpoort overgebleven. De andere zes werden tussen 1863 en 1876 gesloopt.

Volg de 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht verder voorlangs de Morspoort en loop door langs het oude wachtgebouw van de vroegere Morspoortkazerne en het parkje.

### 5

Het stuk 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht voorlangs de Morspoort, het oude wachtgebouw en het parkje, tot de vroegere uitmonding in het Galgewater, is gedempt in 1854 bij de uitbreiding van de Morspoortkazerne. Voor de doorstroming is toen ook vanaf het eind van de resterende 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht aan de andere kant van de Morsstraat een coupure gemaakt in de vestwal. De 'oude' Morspoortkazerne dateerde uit 1824 en stond op de hoek Kort Galgewater/1<sup>e</sup> Binnenvestgracht, waar nu het nieuwbouwblok staat. De kazerne breidde in 1854 uit over de 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht en het plantsoentje tot aan het water van de Mors-singel. Hij is in 1981 gesloopt.



Afb. 3. Morspoortkazerne 1927. Foto AVIODROME Lelystad. Detail. Midden boven de Morspoort en het nog bestaande oude wachtgebouw. Links onder het Galgewater en het dwars op de 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht staande kazernegebouw.

Ga de ophaalbrug over het Galgewater (de Rijn) bij molen De Put over. Loop na de brug rechtdoor de Weddesteeg door tot het Noordeinde.

6

De Weddesteeg ontleent haar naam aan een (gedempt) paardenwed, dat rechts langs de steeg liep. Een paardenwed was een plaats in een stad waar reizigers vroeger hun paarden konden laten drinken en waden om bij te komen van de reis. Bij elke invalsweg van de stad lag zo'n wed, doorgaans in de buurt van een stadspoort; in dit geval de (oude) Witte Poort aan het Noordeinde. Het wed is voor 1574 gedempt.

Steek het zebrapad over en ga aan de overkant op het Noordeinde linksaf.

Loop door tot de tweede straat rechts: de Oude Varkenmarkt. Ga rechtsaf de Oude Varkenmarkt op.

7

In 1475 is het noordelijk deel van de Jan van den Woudegracht in het verlengde van de Doelengracht (toen ook deel van de Jan van den Woudegracht) tot het Noordeinde gedempt ten behoeve van het Zand, de huidige Oude Varkenmarkt. Het Zand was een plein dat moest dienen als parkeerplaats voor wagens bij de toenmalige Witte Poort. Het stuk Jan van den Woudegracht tussen het Noordeinde en het Galgewater is voor 1475 gedempt.

### Parkeerproblemen

Wie denkt dat parkeerproblemen van de huidige tijd zijn heeft het mis.

Uit Cor Smit, *Leiden met een luchtje* (Primavera Pers, Leiden 2001, p. 29):

“Het was niet altijd even gemakkelijk om met paard en wagen door de stad te komen, en dan hebben we het niet alleen over de kwaliteit van de bestrating. Er moesten maatregelen worden genomen om het aantal obstakels op straat te verminderen. .... In hedendaags perspectief is het nog het aardigst erop te wijzen dat dit probleem in 1475 leidde tot de eerste parkeerverordening in Leiden. Geconstateerd werd dat geparkeerde wagens op het Noordeinde het verkeer op deze plek – een van de vijf toegangswegen tot de stad – te zeer bemlemmerden. Alleen bewoners mochten hun wagens nog voor hun eigen huis parkeren (‘ende anders niet’), anderen moesten ze maar neerzetten op het Zand, de huidige Oude Varkenmarkt. Het verbod werd in de zestiende eeuw meermalen herhaald, waarbij uiteindelijk ook de wagenvoerders die zelf op het Noordeinde woonden de opdracht kregen om hun wagens op het Zand of bij de Haagpoort te parkeren. Het Noordeinde was te smal om er te parkeren, voetgangers en kinderen stootten zich te vaak aan de wagens.”

Loop over de Oude Varkenmarkt door tot de Groenhazengracht. Steek de brug voor de Doelenpoort (Sint Jorispoort) over en ga voor de poort direct linksaf de kleine brug over. Loop rechtdoor langs de Groenhazengracht tot het Rapenburg.

## 8

Aan de overzijde van het Rapenburg geeft een gemetselde boog in de walkant aan waar de voormalige overkluisde Langebrug op het Rapenburg uitkwam. Alle overkluisde en gedempte grachten die op het Rapenburg uitkwamen zijn op deze manier in de walkanten daarvan aangegeven.



Afb. 4. De uitstroomopening van de overkluisde Langebrug op het Rapenburg, begin 20<sup>e</sup> eeuw. (ELO)

Tot het midden van de jaren vijftig van de 20<sup>e</sup> eeuw was het mogelijk onder de Langebrug door te varen vanaf het Rapenburg tot aan het andere eind, dat uitkwam op het Steenshuur. (Meer over de overkluisde Langebrug bij punt 14.)



Afb. 5. De uitstroomopening van de Langebrug aan het Steenshuur, ca. 1900. (ELO)

Ga rechtsaf het Rapenburg op. Loop tot huisnummer 39.

## 9

Onder Rapenburg 39 ligt nog een stuk van de overkluisde Roomgracht, die liep van het Rapenburg naar de Doelengracht. De gracht is genoemd naar het in 1440 gestichte klooster Roma van de zusters van St. Hieronymus, dat lag in het bouwblok tussen de Groenhazengracht en de Doelensteeg. De Roomgracht vormde vermoedelijk de scheiding tussen het kloosterdeel van de nonnen en dat van de lekenzusters. Het kloostercomplex heeft na de Reformatie geleidelijk aan plaats gemaakt voor woonhuizen.

Bij de bouw van Rapenburg 39 in 1630-1635 is de Roomgracht onder het woonhuis overkluisd. Rond 1756 is de Roomgracht verder overkluisd tussen de achterkant van Rapenburg 39 en de Doelengracht. Dit deel van de overkluizing is niet meer aanwezig; het deel onder het huis Rapenburg 39 nog wel.



*Afb. 6. De overkluizing van de Roomgracht in 1948 bij het vernieuwen van de walmuur van het Rapenburg. Foto C.H. van Ulden, Leids Jaarboekje 1950.*



*Afb. 7. De overkluisde Roomgracht, 1981. Foto Het Rapenburg, deel IIIb, p. 541.*

Loop verder langs het Rapenburg en ga de eerste brug aan uw linkerhand (de Doelenbrug tegenover de Doelensteeg) op.



## **Demping Rapenburg?**

De open grachten konden vroeger, vooral in de zomer, vreselijk stinken. Midden 19<sup>e</sup> eeuw liepen er ongeveer 1.000 riolen rechtstreeks op uit, evenals 8 uitlozingen van hoofdriolen, ontstaan uit de overkluisde grachten. Daar kwamen nog enige honderden kolkriolen bij, het gebruikte was-, volmolen-, verf- en zeemwater enz. dat door de meer dan dertig grote en kleine fabrieken op de grachten werd geloosd en het vuil dat dagelijks door de bewoners in de grachten werd gegooid. Verder waren veel grachten ondiep, stond het water in de zomermaanden bijna stil en ontbrak een behoorlijke mogelijkheid tot waterverversing. Voeg daar nog aan toe dat er vanaf 1832 tot en met 1866 negen cholera-epidemieën waren, die in totaal 5.411 mensen het leven kostten en waarvan de oorzaak toen mede werd gezocht in de stinkende en vuile grachten, en het is geen wonder dat zowel het gemeentebestuur als de bewoners aanstuurden op demping van grachten en een betere riolering.

Daarbij kwam ook het Rapenburg ter sprake. Zo was in de nota uit 1866 over de verbetering van de watertoestand in de stad van de toenmalige stadsarchitect Schaap mede de demping van het Rapenburg van het Noordeinde tot de Vliet opgenomen. En ook in 1866 verzocht een groep om- en aanwonenden aan de gemeenteraad dit stuk van het Rapenburg te dempen vanwege de stank en het gevaar voor de gezondheid. In 1876 herhaalden 28 bewoners dit verzoek en in 1882 vroegen 53 bewoners nogmaals om demping van het eerste deel van het Rapenburg. In 1907 ten slotte verzochten 96 om- en aanwonenden om demping van het Kort Rapenburg en het hele Rapenburg (en Steenschuur) tot de Nieuwe Rijn. Telkens waren andere bewoners, en in 1907 ook de in 1902 opgerichte Vereniging Oud Leiden, tegen demping omdat ze dit een onaanvaardbare aantasting van het stadsschoon vonden en meenden dat de stank ook op andere wijze kon worden tegengegaan.

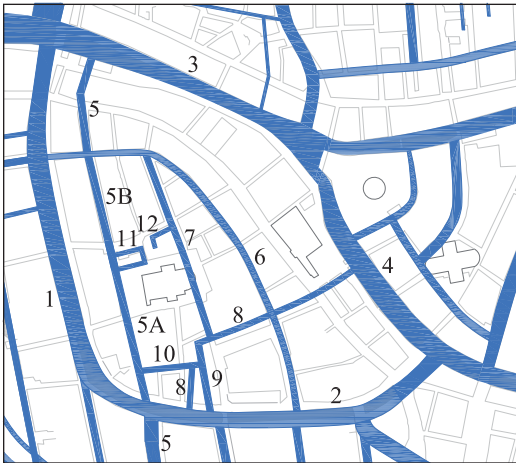
Gelukkig wees de gemeenteraad de verzoeken tot demping steeds in overgrote meerderheid af. Niet alleen kon de gracht niet gemist worden voor de doorstroming, maar vooral, zoals B&W het in 1907 stelden, “zou door de demping één van de schoonste en schilderachtigste gedeelten van onze stad verloren gaan”.

## 10

Vanaf de brug terugkijkend is goed de gemetselde boog in de walmuur te zien, die aangeeft waar de vroegere Roomgracht in het Rapenburg uitkwam.

Ga verder over de brug en loop rechtdoor door de Houtstraat naar het Gerecht. De eerste straat links is de Papengracht.

Om de volgende punten 11 t/m 19 van de wandeling beter te kunnen plaatsen geven we hier een kaartje van de vroegere waterlopen in het oudste deel van de stad, de Pieterswijk.



Kaart 1. De vroegere waterlopen in de Pieterswijk. 1 = Rapenburg; 2 = Steenschuur; 3 = Rijn; 4 = Nieuwe Rijn; 5 = Leidse Vliet (5A = Donkeregracht; 5B = Papengracht); 6 = Langebrug; 7 = Pieterskerkgracht; 8 = Arkegracht; 9 = Hoefsloot; 10 = Bagijnedwardsgracht; 11 = gracht om Gravensteen; 12 = Hofgracht.

## 11

De Papengracht was een deel van de Leidse Vliet (meer hierover bij punt 18), die voorbij de Breestraat uitmondde in de Rijn. De Leidse Vliet is in de loop van de tijd in gedeelten overkluisd en gedempt. Het stuk van de Langebrug tot de Rijn is vóór 1389 gedempt. Het deel dat liep van het Gerecht tot de Langebrug, de toenmalige Papengracht, is overkluisd in 1633. De overkluizing is in 1956 weggebroken en vervangen door rioolbuizen. De huidige Papengracht loopt iets verder door dan de vroegere, namelijk van het Gerecht tot de Breestraat.



Afb. 8. De sloop van de overkluizing van de Papengracht in 1956. (Historische Vereniging Oud Leiden - HVOL).

Tegenover de Papengracht ziet u de Vierschaar van het Gravensteen.

Rechts langs het 'oude' Gravensteen is de Leidse Vliet in 1670 overkluisd, tegelijk met de demping van de gracht om het 'Groene Zoodje' (punt 12). Nadien is in 1671-1672 op de overkluizing de Vierschaar gebouwd, de zaal waar rechtgesproken werd.

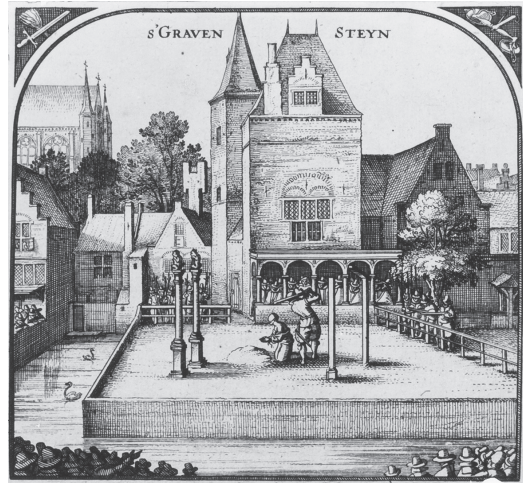


*Afb. 9. Overkluizing van de Leidse Vliet in het verlengde van de Papengracht onder de Vierschaar van het Gravensteen, bij de demping en vervanging door een riool in 1956. Foto W.J. van Varik. (ELO)*

Loop een stukje verder rechtdoor het Gerecht op. Hier ziet u naast de Vierschaar het andere deel van het Gravensteen. Dit was vroeger een gevangenis en - in de vleugel van 1656, linkerzijde - een tuchthuis. Voorts werd er rechtgesproken. Het complex kreeg in 1672 met de bouw van de (nieuwe) Vierschaar zijn huidige vorm, maar het oudste deel van het Gravensteen, de (onderkant van de) vierkante toren, dateert waarschijnlijk van kort voor 1200.

## 12

Voor het Gravensteen lag een grasveldje, dat het 'Groene Zoodje' en ook wel 'Schoonverdriet' werd genoemd. Daarop werden de executies van doodstraffen voltrokken. Om dat terreintje lag een gracht, die mede diende om toeschouwers bij de terechtstellingen op afstand te houden. In het plaveisel van het Gerecht is de omtrek aangegeven van het vroegere 'Groene Zoodje'. De gracht is in 1670 links en voor het Gravensteen gedempt en rechts overkluisd (zie punt 11).



*Afb. 10. De gracht om het 'Groene Zoodje' bij het Gravensteen, 1623. (ELO) De gravure beeldt de onthoofding uit van een drietal, dat betrokken was bij plannen voor een aanslag op het leven van Prins Maurits. De voltrekking van het vonnis wordt van onder de galerij gecontroleerd door Schout en Schepenen, terwijl het publiek van alle kanten toekijkt.*

### Epidemie in 1669-1670

In 1669 en 1670 woedde een epidemie in de stad, waaraan soms per week 500 tot 700 mensen stierven en die in totaal naar schatting 6.000 doden eiste. De epidemie trof ook het patriciaat ernstig: meer dan de helft van de vroedschap is er aan overleden. Vrij snel was duidelijk dat het, anders dan in de decennia daarvoor, niet de pest was. Thans denkt men dat het om een malaria-epidemie ging. De oorzaak werd door het stadsbestuur gezocht in het stinkende water in verband met de grote warmte. Dit was aanleiding om in 1670 de gracht om het Gravensteen/Groene Zoodje te dempen (punt 12) en om de Leidse Vliet bij het Gravensteen (punt 11), de Arkegracht (punt 19), een deel van de Burchtgracht (punt 35) en de Dolhuisgracht (punt 38) te overkluisen.

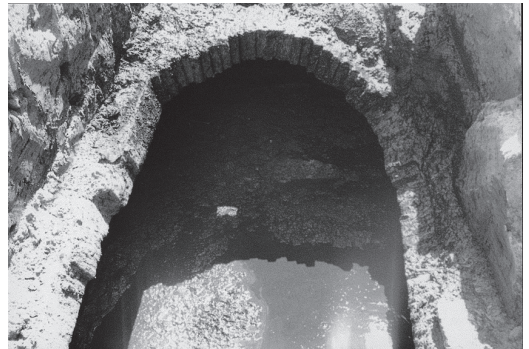
Loop op het Gerecht rechtdoor naar de Lokhorststraat. Loop de Lokhorststraat door langs de Latijnse School tot de kruising met de Pieterskerkgracht links en Pieterskerkstraat rechts.

### 13

De vroegere Pieterskerkgracht (tegenwoordig links Pieterskerkgracht en rechts Pieterskerkstraat) is vanaf het Pieterskerkhof tot de Langebrug gedempt in 1611 en vervangen door een groot gemetseld riool.

De gebouwen aan de rechterkant van de

huidige Pieterskerkstraat, waaronder het voorgebouw van de kerk van de Doopsgezinde Gemeente (de Lokhorstkerk), waren op dit riool gebouwd. In 1894 besloot het gemeentebestuur, op verzoek van de Doopsgezinde Gemeente, tot de aanleg van een vervangend gemeenteriool in de Pieterskerkstraat zelf. De Doopsgezinden namen de kosten daarvan op zich als afkoop van de toen gangbare eeuwigdurende verplichting om als aanhorige (het deel van) het riool waarop men loosde te onderhouden. Het nieuwe riool sloot in de gedempte (huidige) Pieterskerkgracht ter hoogte van de Diefsteeg aan op het aldaar bestaande 17<sup>e</sup> eeuwse riool. Dat riool is in 1985 gesloopt en vervangen door rioleringsbuizen.



Afb. 11. Het gemetselde riool van de Pieterskerkgracht bij de sloop in 1985. Foto mr. ir. L. Barendregt. (ELO)

Loop rechtdoor door de Diefsteeg tot de eerste kruisende straat: de Langebrug.

### 14

De Langebrug heette oorspronkelijk Vollergracht, naar de vollerijen die daar waren gevestigd. Vollen was een deelproces in de

lakenfabricage. Het was een nabewerking van de geweven wollen stof waarbij de weefselstructuur werd vervilt, d.w.z. dichter en vaster gemaakt voor een betere weer- en waterbestendigheid. Het vollen was aanvankelijk puur fysieke arbeid: vollers stonden in een kuip met warm water, volaarde en ook urine en boter met de voeten het natte laken 'in te treden' tot dat het viltachtig werd. Het was zwaar en vuil werk. Mede vanwege de zeer grote vervuiling die de vollers met zich brachten zijn ze vanaf het eind van de 16<sup>e</sup> eeuw geconcentreerd aan de rand van de stad: in Marendorp aan de Donkere Gracht, die daarna (ook) Vollersgracht werd genoemd (punt 40). Daar waren betere mogelijkheden voor de waterverversing. De 'oude' Vollersgracht was vermoedelijk de oude afwateringssloot achter de (Hoge) Rijn-dijk en vormde aanvankelijk de achtergrens van de oorspronkelijke stedelijke bebouwing aan de Breestraat. De Breestraatpanden hadden met een brug een achteruitgang over de gracht. De Vollersgracht is in zeven fasen, grofweg vanaf het Steenschuur naar het Rapenburg toe, overkluisd tussen 1595 en 1668, waarna in 1670 de openingen aan beide einden met gemetselde schilden werden afgesloten. Er ontstond zo als het ware één lange brug, waaraan de straat zijn huidige naam dankt. Nog tot 1956 diende de overkluisde Langebrug als riolering. In 1956-1957 is hij definitief gedempt en werd een nieuwe riolering aangelegd. Reden was dat de overkluising 'op' was en er regelmatig gaten in vielen, met name door het toegenomen wegverkeer.



*Afb. 12. De overkluising van de Langebrug in 1956. (ELO)*

Ga rechtsaf de Langebrug op en sla de eerste smalle steeg aan uw rechterhand, de Arend Roelandsteeg, in. Volg deze tot halverwege en sla de smalle steeg aan uw linkerhand in, de William Brewstersteeg. Loop deze uit en sla na het poortje rechtsaf de Pieterskerkchoorsteeg in. Ga voor de huizen tegen het koor van de Pieterskerk op het Pieterskerkhof linksaf en volg de ronding van het kerkkoor tot aan de hoek Kloksteeg/Nieuwsteeg.

## 15

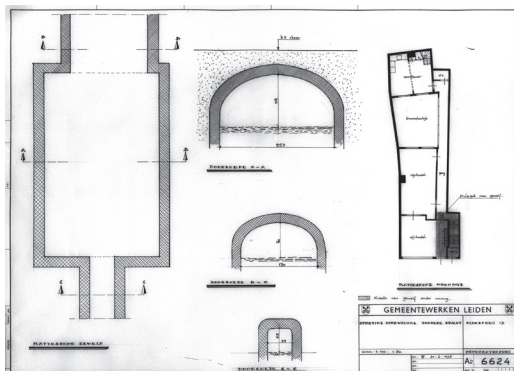
De Nieuwsteeg is ca. 1388 aangelegd in het kader van de stadsuitbreiding van 1386. Voor de aanleg van de Nieuwsteeg is het zuidelijk deel van de Pieterskerkgracht gedempt; deze liep vroeger zuidwaarts langs de Pieterskerk tot de huidige hoek Nieuwsteeg/Salomonsteeg, waar hij uitkwam in de Arkegracht (zie kaart 1 op blz. 10). Vermoedelijk rond dezelfde tijd is ook een stuk van de Pieterskerkgracht gedempt voor de bouw van het koor van de Pieterskerk.

Sla rechtsaf de Kloksteeg in.

N.B.: Op Kloksteeg 16 kunt u koffie of een ander drankje nuttigen in het Pieterskerkcafé, één van de nevenruimten van de Pieterskerk. Volg de Kloksteeg tot nr. 13.

## 16

Onder Kloksteeg 13 is nog een deel te vinden van de overkluisde Donkeregracht, deel van de Leidse Vliet. (Meer informatie over de Donkeregracht bij punt 18.) Het gewelf is gerestaureerd en nu in gebruik als wijnkelder. Het huis aan de overzijde van de Kloksteeg is eveneens gebouwd op de Donkeregracht. Hier is het gewelf echter volgestort met zand.



Afb. 13. Kloksteeg 13, opmeting overvelving Donkeregracht door Gemeentewerken, 1978. (ELO)

Loop de Kloksteeg verder door, ga over de Nonnenbrug, sla direct na de brug linksaf het Rapenburg (oneven zijde) op en volg dit tot de straat in het verlengde van het Rapenburg. Dit is de Kaiserstraat (genoemd naar Frederik Kaiser, de beroemde 19<sup>e</sup>-eeuwse sterrenkundige, die hier heeft gewoond).

## 17

De Kaiserstraat is de in 1875 gedempte Cellebroersgracht. De gracht dateerde van de stadsuitbreiding van 1386, maar bestond wellicht voordien al als een kavelsloot.



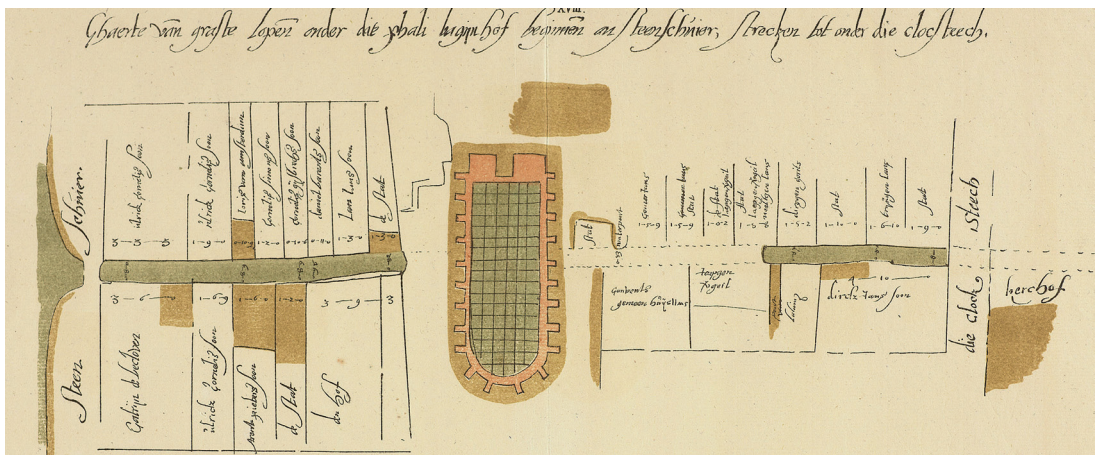
Afb. 14. De Cellebroersgracht, voor de demping. (ELO)

Loop, links aanhoudend, verder over het Rapenburg. Ter hoogte van Rapenburg 117 en 117a, vlak voor de brug over de Vliet, de Sint Jeroensbrug, ziet u in de walmuur aan de overzijde van het water de dichtgemetselde overkluising van de voormalige Donkeregracht.

Vanaf dit punt stroomde de Leidse Vliet, bijna parallel aan het Rapenburg, naar de Rijn (zie kaart 1 op blz. 10 nrs. 5, 5A en 5B). De Papengracht (punt 11) maakte daar deel van uit. De Leidse Vliet was oorspronkelijk een belangrijke transportroute, onder meer voor de aanvoer van bouwmaterialen voor de bouw van het Gravensteen en de Pieterskerk. De betekenis als transportroute nam echter af na het graven van de Vestgracht (het Rapenburg en het Steenshuur) omstreeks 1250. De Leidse Vliet werd tot het Gravensteen in de loop van de 15<sup>e</sup> en 16<sup>e</sup> eeuw op steeds meer plaatsen overkluisd, wat het water de naam Donkeregracht opleverde. Zo is kort na 1400 begonnen met de overbouwning van de Donkeregracht langs het Pieterskerkhof met huizen en werd ca. 1450 een deel van de Donkeregracht

overkluisd ten behoeve van de bouw van de kapel van het Falide Begijnhof, die ligt achter het huidige bestuursgebouw van de Universiteit, de vroegere universiteitsbibliotheek. De resterende open delen Donkeregracht tussen Rapenburg en Kloksteeg aan weerszijden van de kapel van het Falide Begijnhof zijn eind 16<sup>e</sup> eeuw overkluisd.

Onder de huizen aan de overkant boven de uitstroomopening, Rapenburg 98/98a en Rapenburg 100, zijn nog resten van de overkluisde Donkeregracht te vinden.



Afb. 15. De Donkeregracht tussen Rapenburg (toen Steenshuur geheten) en de Kloksteeg, 1589. Naar de kaart van Salomon Davidsz. van Dulmanhorst, in *W. Pleyte, Leiden voor 300 jaren en thans*, 1874. (ELO) In het midden de Begijnhofkerk, die op de overkluisde gracht is gebouwd.

Steek de brug over en loop verder langs het Rapenburg. Ter hoogte van Rapenburg 129 is aan de overkant in de walmuur de uitstroomopening van de voormalige Arkegracht aangegeven.

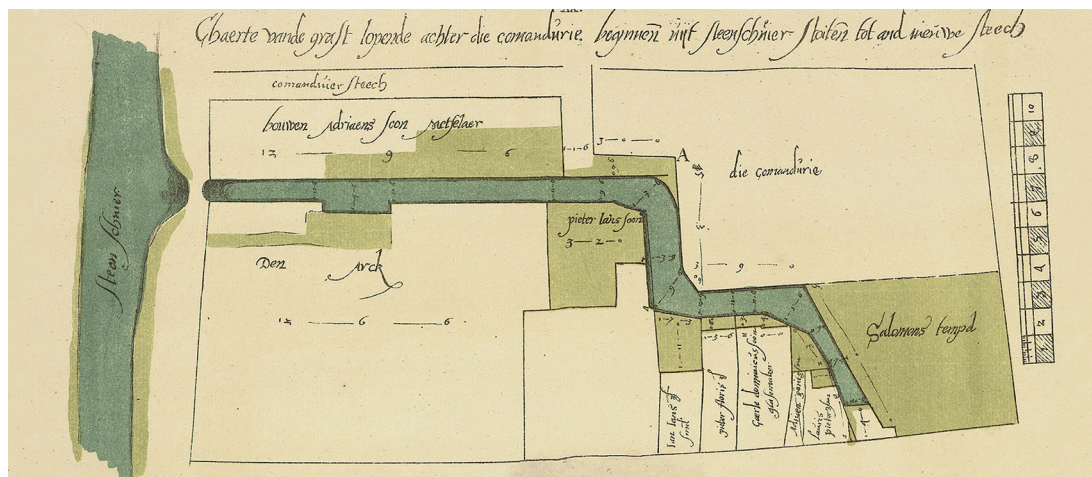
## 19

De Arkegracht, vermoedelijk een pre-stedelijke kavelsloot, liep vanaf het Rapenburg met enige haakse bochten vlak langs de huidige Salomonsteeg naar de Nieuwsteeg en van daar verder naar het oosten om uit te monden in de Nieuwe Rijn ten zuiden van de Koornbrugsteeg (zie kaart 1 op blz. 10, nr 8). Op de bochten kwamen enige andere grachten uit. Op de hoek Salomonsteeg/Nieuwsteeg mondde aan de noordzijde de Pieterskerkgracht in de Arkegracht uit. Voor de aanleg van de Nieuwsteeg ca. 1388 en de bouw van

het koor van de Pieterskerk is dit deel van de Pieterskerkgracht gedempt (punt 15). Vanuit het zuiden liep de Hoefsloot uit in de Arkegracht. Het noordelijk gedeelte daarvan, het stuk tussen de Arkegracht en het Steenschuur, verdween na de aanleg van de Nieuwsteeg onder de daaraan gebouwde huizen.

Het deel van de Arkegracht tussen de Nieuwsteeg en de Nieuwe Rijn is in de loop van de 14<sup>e</sup> eeuw gedempt. Het stuk Arkegracht vanaf het Rapenburg tot de Nieuwsteeg bleef bestaan.

Kort na 1592, gelijktijdig met de aanleg van de Salomonsteeg, werden op het eind van de Arkegracht aan de Nieuwsteeg twee huizen (huidige Nieuwsteeg 17 en 19) gebouwd. Het deel van de Arkegracht van de achterkant van deze huizen tot het Rapenburg is in 1670 overkluisd.



Afb. 16. De Arkegracht in 1588. Naar de kaart van Salomon Davidsz. van Dulmanhorst, in *W. Pleyte*, Leiden voor 300 jaren en thans, 1874. (ELO) Links het Rapenburg (toen Steenschuur genoemd) en onder de Nieuwsteeg. De Salomonsteeg was nog niet aangelegd.



Het pand Rapenburg 114 (boven de boog in de walkant) is op een stukje eerder overwelfde gracht gebouwd. Voor dit pand zakte op 3 mei 1973 een mobiele heistelling door de nog onder het wegdek van het Rapenburg liggende over-

welving. Tot 1890 is de overkluisde Arkegracht in gebruik geweest als riool. Toen werd hij om overwegingen van volksgezondheid gedeeltelijk gedempt en vervangen door een gemeenteriool in de Salomonsteeg en de Nieuwsteeg.

### Beerputten

Veel overkluisde grachten en grote gemetselde riolen waren in wezen niets anders dan heel grote beerputten. Ze moesten dan ook regelmatig worden geruimd. In 1873 beschreef de Gemeentearchitect de toestand in de Arkegracht als volgt:

Ondertusschen waren de klachten der bewoners van de Nieuwsteeg, bij den dag toegenomen, over den toestand der zoogenaamde Arkegracht, aanvangende op het Rapenburg nabij de Heerensteeg en gaande in kromme richting onder huizen, binnenplaatsen en tuinen, tot een groote beerput nabij de Salomonsteeg. Hoewel de ontruiming van deze gracht sedert onheuglijken tijd ten koste der ingelanden of gebruikers plaats had, werd besloten alsnu dit voor rekening der Gemeente te doen geschieden, aangezien onderscheiden onder de openbare straat gelegen zijriolen daarmede in gemeenschap stonden en de noodige ruiming daarvan niet geschieden kon, zonder de hoofdgracht geledigd te hebben; ook het aflaten der kolken gaf hiertoe genoegzaam reden. Van de aldaar aangetroffen toestand laat zich geen denkbeeld vormen. De dan eens smaller en wijder wordende, hooger en lager gelegen overwelfde gracht, die eene lengte heeft van ongeveer 130 meters, was tot den kruin toe, met het afzichtelijkste vuil stijf ineengedrongen, en voor een groot deel tot een vaste massa overgegaan, gevuld, waardoor alle afloop van kolken, pompwater, enz. werd tegen gehouden; hetwelk gepaard met een aantal verstopte privaten, ingevallen kruinen en afdekkingen met planken, hier en daar onder de vloeren van woonvertrekken aangetroffen, een hoogst onhoudbaren en ten uiterste voor de gezondheid gevaarlijke staat van zaken veroorzaakte. Met het plaatsen van een dam in het Rapenburg bij de rioolmonding, moest het werk worden aangevangen, om door voortdurend uitmalen het toevloeiend water over te storten en het riool droog te leggen. Voorts werden 31 ruim en luchtgaten gemaakt en alle onvermijdelijke herstellingen verricht en het geheel in tamelijk soliedea staat gebracht, welk een en ander na weinige dagen afgeloopen zal zijn. De gezamenlijke uitgaven van de voorschreven werken hebben tot Zaterdag 11 October bedragen.

De rioolspecie heeft opgeleverd.

f 1360,09½

f 159,50

Kosten voor de Gemeente

f 1200,59½

Leiden, October 1873.

Opgemaakt door den Gemeente-Architect.

*Verslag van de Gemeentearchitect over de ruiming van de Arkegracht in 1873. (ELO)*

Loop het Rapenburg verder af en sla rechtsaf de Doezastraat in.

## 20

De Doezastraat is de voormalige Koepoortsgracht. De Koepoortsgracht dateerde van de stadsuitbreiding van 1386 en maakte deel uit van de vroegere Hoefsloot. Hij is gedempt in 1864 en werd in 1879 als Doezastraat vernoemd naar Jan van der Does (Janus Douza), bevelhebber tijdens het beleg en nadien bestuurder en bibliothecaris van de universiteit.



Afb. 17. De Koepoortsgracht, ca. 1787. Aquarel Jacob Timmermans. (ELO)

Zal de Doezastraat ooit weer Koepoortsgracht kunnen worden?



Afb. 18. De Doezastraat als nieuwe Koepoortsgracht. Foto Gerard Zwarts, 2001; fotobewerking Jos Versteegen, 2001. (Stichting Kunst in de Wijk - KidW)

Volg de Doezastraat langs het Van der Werf park.

## 21

Het Van der Werf park ligt op de vroegere Grote Ruïne: het lege terrein dat ontstond na de ontploffing van het kruitschip op 12 januari 1807.



Afb. 19. Gezicht op de Grote Ruïne vanaf de Doezastraat, ca. 1880. (ELO) Rechts de huizen van de Raamsteeg.

Loop door tot de eerste straat aan uw linkerhand: de Raamsteeg. Sla linksaf de Raamsteeg in en volg deze tot aan de eerste straat rechts: de Sint Jacobsgracht.

## 22

De Sint Jacobsgracht dateert van de stadsuitbreiding van 1386 en was voordien een oudere ontginningsloot in het verlengde van de Vollersgracht/Langebrug. Het zuidelijk deel van de Sint Jacobsgracht (dat u rechts ziet) is gedempt in 1809 vanaf de Raamsteeg tot de Hoefstraat. Het stukje gracht vanaf de Hoefstraat tot de uitmonding in de Zoeterwoudsesingel is tegelijk met de Binnenvestgracht tussen de huidige Doezastraat en de huidige Korevaarstraat gedempt in 1870. De Binnenvestgracht is verdwenen onder de huizen en hun tuinen aan de Jan van Houtkade.

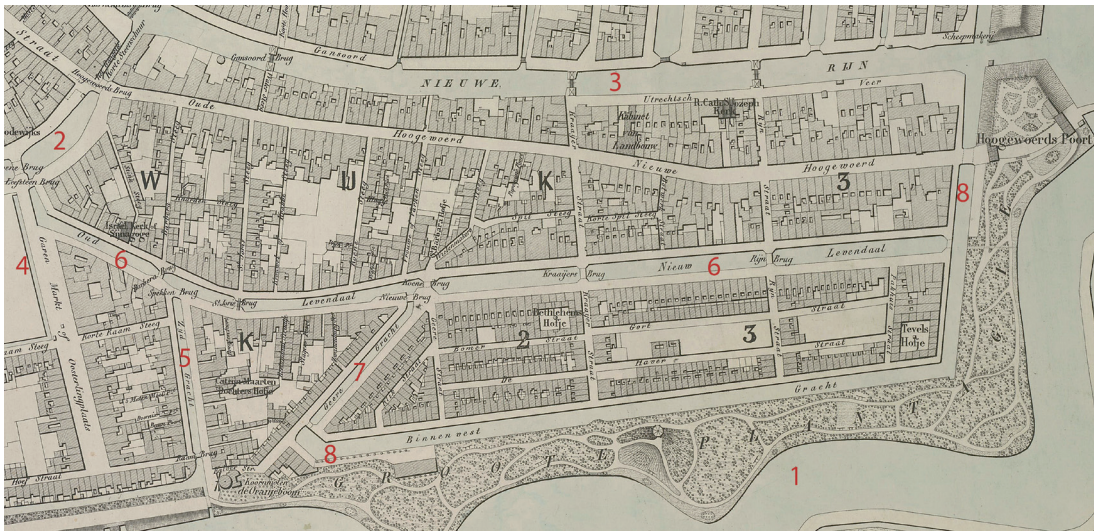


Afb. 21. De Sint Jacobsgracht weer opengegraven in ??  
Foto Beelding Videoproducties & Faciliteiten, 2001.  
(KidW)

Links ziet u tegenover de huidige Sint Jacobsgracht het voormalige Rijksmuseum van Natuurlijke Historie, gebouwd tussen 1900 en 1913. Het staat met het Van der Werfpark en enige andere gebouwen op het terrein van de Grote Ruïne. Na de ontploffing van het kruitschip in 1807 verdween het noordelijk deel van de Sint Jacobsgracht dat uitkwam in het Steenshuur. Om het terrein van de Grote Ruïne werd toen een sloot gegraven, die in 1863 is gedempt.

Loop verder door de Raamsteeg tot de volgende kruising. Dit is de Garenmarkt.

Afb. 20. Gezicht vanaf de Zoeterwoudsesingel bij de (gesloopte) muurtoren Bourgondië in de richting van de Sint Jacobsgracht, ca. 1865. Aquarel J.E. Kikkert.  
(ELO)



Afb. 22. Nieuwe kaart der Stad Leiden 1850 door W.J. van Campen. Detail. (ELO) De kaart geeft de toenmalige loop van het Levedaal, de Zijdgracht, de Geregracht en de 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht.

1(rood) = Zoetenoudsesingel; 2 = Steenschuur; 3 = Nieuwe Rijn; 4 = sloot om Ruïne; 5 = Zijdgracht; 6 = Levedaal; 7 = Geregracht; 8 = 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht.

## 23

De Garenmarkt ligt op de gedempte Raamkloksgracht. Het noordelijk deel van de Raamkloksgracht (het deel van de Garenmarkt aan uw linkerhand) is ca. 1490 gedempt ten behoeve van de Oosterlingplaats. Het zuidelijk deel van de Raamkloksgracht (het stuk van de Garenmarkt aan uw rechterhand) is gedempt in 1595 toen de daar liggende raamlanden ter bebouwing werden uitgegeven.

[Ga linksaf de Garenmarkt op. Loop tot de eerste straat rechts, de straat langs het parkeerterrein. Dit is het \(Kort\) Levedaal.](#)

Voor een goed begrip van de volgende punten 24 t/m 28 geven we hier een kaart van de waterlopen (Levedaal, Zijdgracht, Geregracht en 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht) in 1850.

## 24

Het Levedaal van Steenschuur tot Geregracht dateert van de stadsuitbreiding van 1346. Het Levedaal is tussen het Steenschuur en de Korevaarstraat (de vroegere Zijdgracht) gedempt in 1961. Daarna is in de periode 1964-1969 ook het huidige (parkeer)plein ontstaan door de gefaseerde afbraak van de toenmalige bebouwing.



Afb. 23. Het Levendaal gezien naar het Steenschuur met de Leefsteenbrug en de Lodewijkkerk op de achtergrond, 1937. Ets H.E. Roodenburg. (ELO)

Ga rechtsaf het Levendaal op, loop langs het parkeerterrein. Aan het eind van het plein, bij de synagoge, komt u op de Korevaarstraat. Sla deze rechtsaf in en volg de Korevaarstraat langs het parkeerterrein tot het zebrapad op de hoek met de Raamsteeg, aan het eind van het parkeerterrein.

## 25

De huidige Korevaarstraat werd in 1924 gevormd door de verbrede Jodenkerksteeg (genoemd naar de op de hoek Levendaal/ Korevaarstraat gevestigde synagoge) en de in

1886 gedempte Zijdgracht. De Zijdgracht liep vanaf het Levendaal tot de Zoeterwoudsesingel en dateerde van de stadsuitbreiding van 1386. De Korevaarstraat is vernoemd naar de Leidse wethouder J. Korevaar (1855-1916), onder wiens leiding onder meer de volkshuisvesting in de stadswijk tussen Zijdgracht en Geregracht werd verbeterd.



Afb. 24. De Zijdgracht voor 1886, gezien vanaf het Levendaal naar de Jan van Houtkade. (ELO) Aan het eind van de gracht molen 'De Oranjeboom', naamgever van de Oranjeboomstraat.

Steek over bij het zebrapad. Ga rechtsaf en volg de Korevaarstraat verder langs de even zijde. Loop door tot de stoplichten. Steek daar het zebrapad over en ga dan linksaf de Geregracht op. Ga verder over de rechterkant van de Geregracht. Bij de tweede afslag rechts aanhouden. (N.B.: De eerste afslag is direct bij het zebrapad.) Niet rechtdoor lopen: dat is de Oranjeboomstraat.

## Doorbraken

In 1959 stelde de gemeenteraad een Wegenschema vast, dat verder werd uitgewerkt in het Wegenplan en basisplan Sanering en Stadsvernieuwing 1961. In het Wegenplan 1961 werd uitgegaan van een vierkant van autowegen om de stad en - in de eindfase - een eigen wegenvierkant in de binnenstad. Dit laatste vergde forse ingrepen in de structuur van de binnenstad, met dempingen, verbredingen, doorbraken en fly-overs. Het plan is uiteindelijk maar voor een klein deel gerealiseerd omdat de uitvoering traag was en er in de eerste helft van de jaren '70 een omslag kwam in het denken over de binnenstad en de plaats van het autoverkeer daarin (zie kadertekst *Ontdempingen* op blz. 40 en 41). Maar het heeft nog wel geleid tot onder meer de verbredingen en doorbraken van de Oranjeboomstraat en in het verlengde daarvan de Sint Jorissteeg en de Watersteeg en tot het huidige wegtracé van de Geregracht bij het Plantsoen. Het plan leidde ook tot demping van het (Kort) Levendaal in 1961 (punt 24) en van de Langegracht in 1967 (punt 42).

Direct na de splitsing van de Geregracht en de Oranjeboomstraat ligt schuin rechts de 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht.

## 26

De 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht is gedempt in 1880, tegelijk met de Geregracht (punt 27). Hij dateert van de stadsuitbreiding van 1659.



*Afb. 25. De 4e Binnenvestgracht voor de demping, gezien naar de Geregracht vanaf de hoek bij het Tevelingshof, ca. 1880. (HVOL)*

Ga verder over de Geregracht.

## 27

Na de stadsuitbreiding van 1386 liep de vestgracht van de Zoeterwoudsesingel bij de huidige Korevaarstraat tot de Nieuwe Rijn,

waarin hij iets voorbij de huidige Kraaiërstraat uitmondde.

Bij de stadsuitbreiding van 1659 is deze vestgracht tussen het Levendaal en de Nieuwe Rijn gedempt en onder de huizen verdwenen. Ook is toen het stukje vestgracht vanaf de Zoeterwoudsesingel tot de nieuw aangelegde 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht gedempt (zie kaart 5, blz. 48, nr. 32). Het stuk vestgracht tussen de 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht en het Levendaal bleef na 1659 open als Geregracht (zie afbeelding 22 op blz. 20, nr 7). Deze is in 1880 gedempt.



Afb. 26. De Geregracht gezien bij de 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht. Pentekening met aquarelverf J.E. Kikkert, ca. 1875. (ELO) Op de achtergrond huisjes aan de zuidzijde van de 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht.

Loop de Geregracht af tot aan het Levendaal. Ga schuin rechtsaf het Levendaal op. (Let op: sla niet de straat direct rechts in, dat is de Gerestraat.)

## 28

Het Levendaal tussen het Steenschuur en de Geregracht dateert van de stadsuitbreiding

van 1346. Het Levendaal tussen de Geregracht en de 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht (bij de huidige Plantagelaan) dateert van de stadsuitbreiding van 1659. Na de demping van de 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht in 1880 is het Levendaal met een coupure door het Plantsoen doorgetrokken tot de Zoeterwoudsesingel. Het Levendaal is in 1935 gedempt van de Korevaarstraat tot de Zoeterwoudsesingel.



Afb. 27. Levendaal gezien van de Geerbrug bij de Geregracht naar de Bethlehembrug bij de Kraaiërstraat (de richting waarin de route verder gaat), begin 20e eeuw. (ELO)

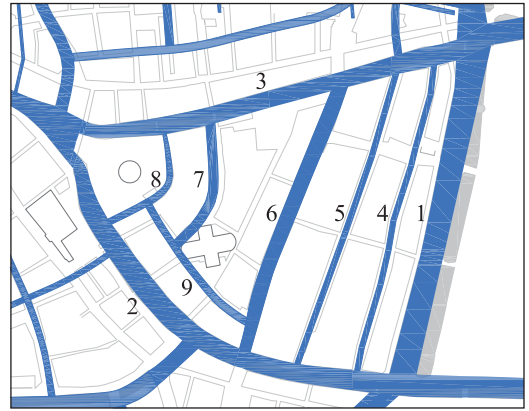
Overigens was lang niet iedereen rouwig om de demping.



Afb. 28. Feest op het Levendaal nadat de Gemeenteraad besloten had tot demping ervan, 17 juli 1934. (ELO)  
De kranten schatten dat er toen zo'n 10.000 mensen op de been waren.

Ga verder over het Levendaal tot de kruising met de Kraaijerstraat. Sla daar linksaf, steek het zebrapad voor Levendaal 117 over en loop rechtdoor de Kraaijerstraat in. Kruis de Hogewoerd en steek aan het eind de brug over de Nieuwe Rijn over.

Voor een goed begrip van de punten 29 t/m 35 geven we hier een kaart met de voormalige waterlopen tussen de Herengracht en de Burcht.



Kaart 2. De vroegere waterlopen op het Hogeland.  
1 = Vestgracht van 1346 (grijs is de loop van de huidige Herengracht; de waterloop is bij de stadsuitbreiding van 1659 iets naar het oosten verlegd); 2 = Nieuwe Rijn; 3 = Oude Rijn; 4 = Uiterstegracht; 5 = Middelstegracht; 6 = Hooigracht; 7 = Hooglandsekerkgracht; 8 = Burchtgracht; 9 = Nieuwstraatgracht

Ga linksaf de Nieuwe Rijn op. De eerste straat rechts is de Uiterstegracht.

## 29

De Uiterstegracht loopt tussen de Nieuwe Rijn en de Oude Rijn. Hij dateert van de stadsuitbreiding van 1346 en was een voormalige ontwateringssloot. De Uiterstegracht is gedempt in 1959. De gracht heet zo omdat hij in de stadsuitbreiding van 1346 de - op de nieuwe vestgracht na - verst weg liggende gracht was.





*Afb. 29. De Uiterstegracht tussen Nieuwe Rijn en Groenesteeg, 1930. (ELO)*

Loop verder langs de Nieuwe Rijn tot de volgende straat rechts: de Middelstegracht.

### 30

De Middelstegracht ligt eveneens tussen de Nieuwe en de Oude Rijn en dateert ook van de stadsuitbreiding van 1346 en was eveneens een voormalige ontwateringssloot. Het zuidelijk deel van de Middelstegracht (van de Nieuwe Rijn tot en met de kruising met de Groenesteeg) is gedempt in 1932, het noordelijk deel (vanaf de Groenesteeg tot de Oude Rijn) in 1957.



*Afb. 30. De Middelstegracht gezien vanaf de Nieuwe Rijn, 1932. (ELO)*

Ga de Middelstegracht op en loop tot de eerstvolgende kruisende straat, de Groenesteeg. Sla linksaf de Groenesteeg in. Loop door tot het eind van de Groenesteeg. U komt dan uit op de Hooigracht.

### 31

De Hooigracht dateert van de stadsuitbreiding van 1294. Hij fungeerde tot de stadsuitbreiding van 1346 als vestgracht. De Hooigracht is gegraven, maar is vermoedelijk wel op een verbrede en genormaliseerde wetering terug te voeren. De gracht is in 1681 gedempt en vervangen door een groot gemetseld riool. Dit is in 1958-1959 vervangen door riole-

ringsbuizen. De Hooigracht was de laatste gracht die in de 17<sup>e</sup> eeuw uit het zicht verdween.

Steek de Hooigracht over via het zebrapad en ga aan de overkant linksaf. Volg de Hooigracht tot de eerste straat rechts: de Hooglandsekerkchoorsteeg. Sla deze in en loop tot het eind, de Middelweg. Ga rechtsaf de Middelweg op en sla direct daarna de eerste straat links in: de Moriaansteeg. Loop deze uit tot het eind. U komt dan uit op de Hooglandse Kerkgracht.

### 32

De Hooglandse Kerkgracht ligt eveneens in de stadsuitbreiding van 1294. Vermoedelijk was de gracht al eerder gegraven als een soort eerste verdedigingslinie van de Burcht. De Hooglandse Kerkgracht is in 1607 overkluisd. Het zuidelijkste stukje dat liep tot de Nieuwstraat was al eerder, voor 1377, gedempt voor de kerk. In 1985 is de overkluizing gesloopt en werd de gracht weer opengegraven voor de aanleg van een nieuwe riolering.



Afb. 31. De Hooglandse Kerkgracht, 1985. Foto mr. ir. L. Barendregt. (ELO)

Volg de Hooglandse Kerkgracht links om de kerk heen. U komt dan in de Nieuwstraat.

### 33

De Nieuwstraat ligt in de stadsuitbreiding van 1294 en was oorspronkelijk een gracht. Dit verklaart vermoedelijk de breedte van de straat. De Nieuwstraatgracht is - mede voor de bouw van de kerk - in gedeelten gedempt tussen 1392 en 1410.

Sla rechtsaf de Nieuwstraat in en loop onder de Burchtpoort door naar de burcht. Ga rechtsaf het pleintje op.

### 34

De Leidse burcht is een voorbeeld van een motte-kasteel: een sterkte op een kunstmatige heuvel. De burcht in zijn huidige vorm met een ringvormige stenen muur dateert uit de twaalfde eeuw.

Loop rechtdoor over het Van der Sterrepad langs de burchtheuvel.

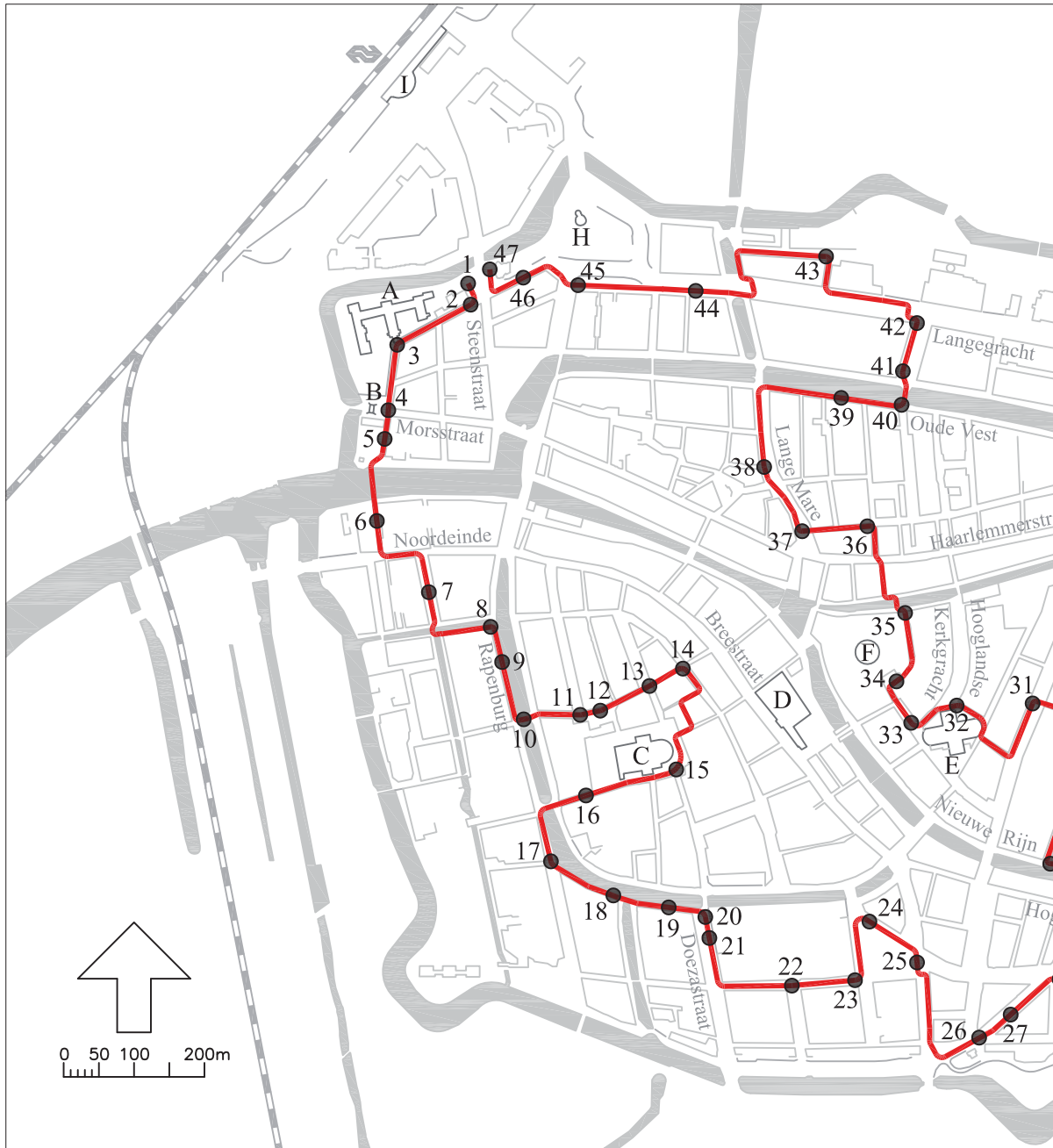
### 35

Hier lag vroeger rond de burcht de Burchtgracht. Deze is in gedeelten vanaf de Nieuwe Rijn naar de Oude Rijn toe overkluisd en gedempt tussen 1360 en 1917. In 1360 is de Burchtgracht eerst overkluisd en daarna in 1651 gedempt van de Nieuwe Rijn tot het pleintje voor de ingangspoort. In 1670 is hij overkluisd van het pleintje tot aan de achterkant van het Weeshuis. In 1917 is het laatste stuk achter het Weeshuis tot de Oude Rijn gedempt. Deze demping was op verzoek en op kosten van het Weeshuis, omdat het open water te veel stankoverlast gaf. Door de demping ontstond het Burchtheuvelpad onderlangs de heuvel van de burcht. Dit is in 1980 hernoemd tot het Van der Sterrepad naar de architect Piet van der Sterre onder wiens supervisie onder meer het Burchtzalencomplex is gerestaureerd.



*Afb. 32. De Burchtgracht eind 19e eeuw, gezien vanaf de Oude Rijn. (ELO)*

Volg het Van der Sterrepad tot de Oude Rijn. Ga het bruggetje naar de overkant van de Oude Rijn op. Terugkijkend ziet u links naast de brug de oude uitstroomopening van de Burchtgracht in de walkant aangegeven. Steek de brug verder over, ga linksaf en sla direct daarna rechtsaf de Dullebakkersteeg in. Loop door tot de Haarlemmerstraat, steek die schuin links over en loop de Janvossensteeg in. De eerste straat die de Janvossensteeg kruist is de Van der Werfstraat.



- A Museum Volkenkunde
- B Morspoort
- C Pieterskerk
- D Stadhuis
- E Hooglandse kerk
- F Burcht
- G Zijlpoort
- H Molen De Valk
- I Station Leiden Centraal



De Van der Werfstraat was vroeger de Marendorpse Achtergracht, door sommigen ook wel Stinkgracht of cynisch Rozengracht genoemd. De gracht dateerde van de stadsuitbreiding van 1346. Hoogstwaarschijnlijk was de Marendorpse Achtergracht een veel oudere ontginningsloot langs de oude (Lage) Rijndijk (de huidige Haarlemmerstraat). De gracht is in 1861 gedempt, als eerste in de lange reeks dempingen van na het midden van de 19<sup>e</sup> eeuw.



Afb. 33. Plattegrond der Stad Leyden volgens de verdeling van 1808. Wijk VI: Marendorp Oost en West, ca. 1827. Detail. Maker: onbekend. (ELO) De Marendorpse Achtergracht loopt midden op de kaart van de Mare, links, tot de Oude Vest, rechtsboven. Thans staat daar het studentencomplex Pelikaanhof aan de in het kader van het Wegenplan 1961 verbrede Pelikaanstraat.

Sla de Van der Werfstraat linksaf in en volg deze tot de Lange Mare. Loop naar de overkant van de Lange Mare.

### 37

De Mare is een voormalig veenriviertje. Dit liep van de plaats waar de Oude en de Nieuwe Rijn in Leiden samenkomen (bij de huidige Hoogstraat) naar de Kagerplassen bij Warmond. Het gedeelte tussen de Stille Rijn en de Oude Vest (de Stille Mare en de Lange Mare) werd - onder veel protest - in 1953 gedempt.



Afb. 34. Lange Mare gezien vanuit de bovenvoorkamer van Haarlemmerstraat 131 richting Oude Vest, 11/08/1950. Aquarel Chris Schut. (ELO) Het eerste volledig afgebeelde huis rechts, met de trapgevel, staat op de hoek met de Van der Werfstraat, waar u zojuist uit kwam.

## **De demping van de Mare**

De demping van de Mare heeft een lange en roerige voorgeschiedenis.

Al in 1863 en 1864 vroegen leden van de Gemeenteraad om demping. Daarna bleef het vrij rustig totdat op 6 juni 1907 een raadslid onverhoeds een voorstel indiende om de Mare tussen Oude Vest en Stille Rijn te dempen. Anders dan in de 19<sup>e</sup> eeuw was nu minder de stank van het vuile water een overweging, maar meer het verkeer: de passage van de Mare bij de Hartebrugkerk was te nauw geworden. B&W ontraadden het voorstel. Zij vonden dat de Mare niet gemist kon worden voor de (binnen)scheepvaart. In zijn vergadering van 13 februari 1908 verwierp de Raad met 20 tegen 10 stemmen het voorstel tot demping.

Het onderwerp sudderde voort tot 19 april 1923, toen B&W zelf de Raad voorstelden om de Mare te dempen van de Stille Rijn tot de Oude Vest. Voor B&W wogen de bezwaren voor het scheepvaartverkeer niet meer op tegen de voordelen voor het verkeer te land. Na een verhitte discussie, waarbij onder meer de werkverschaffing werd gesteld tegenover het stadsschoon, verwierp de Raad op 26 november 1923 het voorstel tot demping met 17 tegen 14 stemmen.

De zaak was echter de volgende jaren niet weg en kwam in 1950 in alle hevigheid terug. B&W stelden op 19 juni 1950 voor drie bruggen over de Lange Mare (de Mare tussen de Haarlemmerstraat en de Oude Vest) te vernieuwen. Ze gaven hierbij aan demping te hebben overwogen, maar dat de meerderheid van het College daar tegen was. In de Commissie voor de Openbare Werken van de Raad lag dat anders: daar was de meerderheid uit verkeerstechnisch oogpunt voor demping. Daarop stelden twee leden de Raad voor om de Lange Mare te dempen. Dit voorstel werd door de Raad in zijn vergadering van 26 juni 1950 met 22 tegen 14 stemmen aangenomen.

Tot consternatie van de Raad verklaarde direct hierna burgemeester Van Kinschot dat hij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland (GS) zou meedelen dat hij dit besluit niet uit zou voeren en GS zou verzoeken het ter vernietiging aan de Kroon voor te dragen op grond van strijd met het algemeen belang. In oktober 1951 berichtten GS aan B&W dat de minister van Binnenlandse Zaken de voorgestelde vernietiging ernstig had overwogen, maar toch meende deze niet te kunnen bevorderen. Hoewel GS voor vernietiging hadden geadviseerd, meende de minister onder meer dat hij bij aangelegenheden waarbij de gemeentelijke autonomie in het geding was de grootste terughoudendheid moest betrachten. Wel betreurde de minister het dat door de demping van de Lange Mare een karakteristiek historisch stadsbeeld ernstig zou worden verminkt.



Na het besluit van de minister gaven B&W de directeur van gemeentewerken opdracht overeenkomstig het raadsbesluit een plan tot demping van de Lange Mare op te stellen.

Op 23 juni 1952 stelden B&W voor om ook het eerste stuk van de Mare van de Stille Rijn tot de Haarlemmerstraat (de Stille Mare) te dempen, om te voorkomen dat dat een dood stuk water zou worden. Op 30 juni 1952 stemde de Gemeenteraad hiermee in en werd definitief besloten de Mare van Stille Rijn tot Oude Vest te dempen.

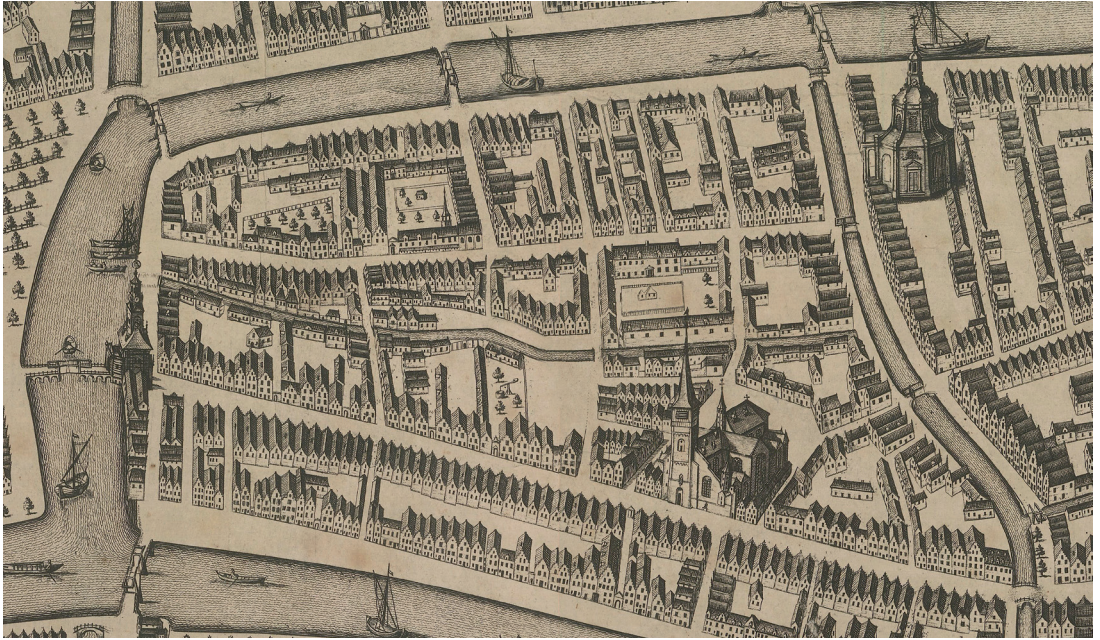
Tegen de plannen tot demping van de Mare zijn telkens burgers en organisaties in het geweer gekomen; het meest in 1950. Organisaties variërend van Oud Leiden tot de Maatschappij der Nederlandse Letterkunde en veel burgers maakten toen bezwaar tegen de in hun ogen onaanvaardbare aantasting van een van de aantrekkelijkste stadsbeelden van Leiden. Daar staat tegenover dat bewoners van de Mare de Raad om demping verzochten vanwege de verkeersongelukken en het vuile en stinkende water.

Op 5 december 1952 werd de demping aanbesteed met de opdracht dat het werk voor 3 oktober 1953 gereed moest zijn. Half oktober 1953 vierden de winkeliers van de Mare de demping met een winkelweek.

Sla rechtsaf en loop verder langs de Lange Mare tot de derde straat links: de Dolhuissteeg. (Let op: de Spijkerboorsteeg direct na de kerkmuur is hierbij als eerste straat meegeteld.)

### 38

Voorheen liep hier van de Lange Mare tot aan de Turfmarkt de Dolhuisgracht.



*Afb. 35. De Dolhuisgracht op de plattegrond van Leiden van Hagen, voor 1670, de zgn. kleine Hagen. Detail. (ELO) De Dolhuisgracht ligt midden op de kaart, tussen rechts de Lange Mare en links de Turfmarkt. Onder de Rijn en boven de Oude Vest.*

De Dolhuisgracht heette naar het vroegere dolhuis van de stad, dat eind 16<sup>e</sup> eeuw samen met het pesthuis werd gevestigd in het gebouw van het oude Sint Caeciliaklooster, het huidige museum Boerhaave. De Dolhuisgracht dateerde van de stadsuitbreiding van 1346 en is in 1670 overkluisd. Bij rioleringswerkzaamheden in 1982 werd de

overkluisde Dolhuisgracht op een aantal plaatsen blootgelegd. In de gracht bevond zich een gekruind riool en ter weerszijden hiervan een hoger gelegen nevenriooltje. Waarschijnlijk was die situatie ontstaan omdat het middelste riool de vervanger was van de gedempte gracht als waterloop en waren de twee riolen ter weerszijden inderdaad als riolen bedoeld.

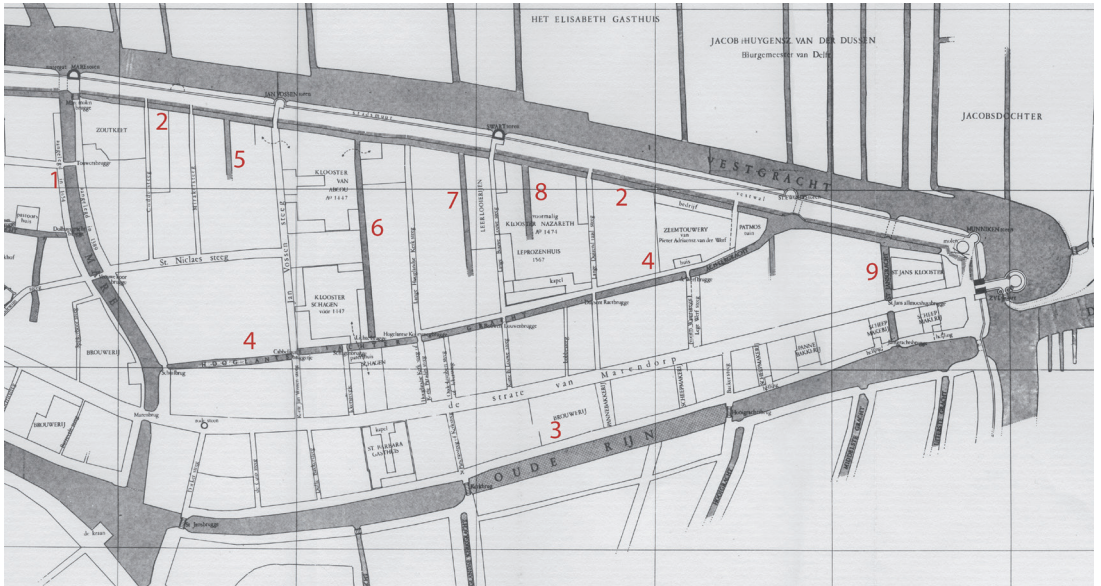


*Afb. 36. De Dollhuisgracht bij de rioleringswerkzaamheden in 1982. Foto mr. ir. L. Barendregt.*

Loop verder over de Lange Mare tot de Oude Vest. Ga voor de brug rechtsaf en ga verder over de Oude Vest. Ongeveer midden tussen de tweede en de derde straat aan uw rechterhand (de Mirakelsteeg en de Janvossensteeg), ter hoogte van Oude Vest 85/87a, lag, tot aan de achterkant van de huizen aan de huidige Clarensteeg, de Mirakelgracht.

### 39

De Mirakelgracht lag in de stadsuitbreiding van 1346. Hij is gedempt tussen 1600 en 1614. Iets verderop na de Vollersgracht lagen de voor 1600 gedempte Paradijsgracht en Leprozenhuisgracht. De grachten waren overigens alle waarschijnlijk oudere kavelsloten.



Afb. 37. De stadsuitleg Marendorp. Reconstructie van de toestand in de jaren 1581-1586. Uit: dr. ir. H. A. van Oerle b.i., *Leiden binnen en buiten de stadsvesten, Atlas, kaart 12*. E.J. Brill-Leiden 1975. Detail.

1 = Mare; 2 = Binnenvestsloot; 3 = Oude Rijn; 4 = Marendorpse Achtergracht; 5 = Mirakelgracht; 6 = Vollersgracht; 7 = Paradijsgracht; 8 = gracht/kavelsloot op terrein Leprozenhuis; 9 = Sint Jansgracht.

Volg de Oude Vest verder tot de eerste brug aan uw linkerhand. De straat rechts, die op de brug uitkomt, is de Vollersgracht.

#### 40

De Vollersgracht is tegelijk met de Marendorpse Achtergracht in 1861 gedempt. Ook de Vollersgracht dateert van de stadsuitbreiding van 1346. Hij heette oorspronkelijk Donkere Gracht. Hier werden vanaf het eind van de 16<sup>e</sup> eeuw de sterk vervuilende laken-vollerijen geconcentreerd, nadat ze van de vroegere Vollersgracht, nu Langebrug, werden geweerd (zie punt 14). De gracht ontleent daar zijn huidige naam aan.



Afb. 38. De Vollersgracht voor de demping. (HVOL) Op de achtergrond het vroegere hoge dak van het Huiszittenhuis aan de Haarlemmerstraat en in de verte links de Hooglandse kerk.

Sla linksaf en steek de brug over en loop schuin links rechtdoor de Volmolengracht op.

41

Vanaf eind 16<sup>e</sup> eeuw werd het vollen van de lakens (zie punt 14) in Leiden gemechaniseerd en kwamen er door paarden of wind aangedreven volmolens in gebruik, waarbij de lakens met houten stampers werden bewerkt om ze te laten vervilten, in plaats van ze met de voeten in te treden. De Volmolengracht dankt zijn naam aan de hieraan gevestigde (paarden)volmolens. Hij ligt in de stadsuitbreiding van 1611 en is in 1926 gedempt.



Afb. 39. De Volmolengracht in 1916, gezien richting Langegracht. (HVOL)

Aan het eind van de Volmolengracht komt u uit op de Langegracht.

42

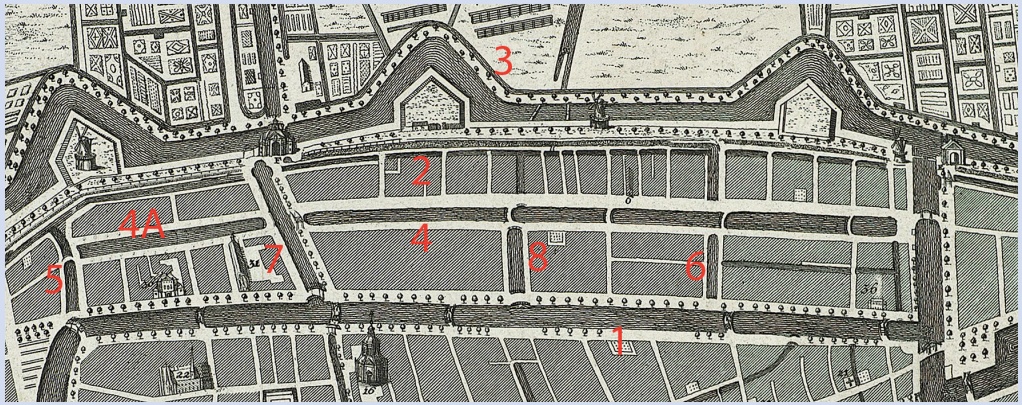
De Langegracht (tussen de Korte Mare en de Houtmarkt) dateerde van de stadsuitbreiding van 1611 en is samen met de Oostdwarsgracht gedempt in 1967. Dit waren de laatste (blijvende) dempingen van grote grachten in Leiden.



Afb. 40. De Langegracht van de Houtmarktbrug naar het westen gezien. Foto 1957. (ELO) Vanaf het punt waar u nu staat is dit het stuk van de Langegracht aan uw rechterhand. Op de foto rechts op de achtergrond de Stedelijke Lichtfabrieken, waar u nu tegenover staat.

## De Langegracht

Bij de stadsuitleg van 1611 was het vrij logisch om het langgerekte blok dat ten noorden van de toenmalige stadsvest, nu de Oude Vest, bij de stad getrokken werd, door een gracht in twee delen te splitsen en met enkele dwarsgrachten met zowel de Oude Vest (1) als de binnenvestgracht (2) of de nieuwe stadssingel (3) te verbinden. Die gracht was vrij lang en werd voorlopig als Lange gracht (4) aangeduid. Ook de andere grachten kregen namen die de eenvoud zelve zijn, zoals Westdwarsgracht (later IJzerengracht, nu Nieuwe Beestenmarkt) (5)



Afb. 41. Plattegrond van Leiden, Wéd. A. Honkoop en A. Kallewier, 1762. Uit: Frans van Mieris, *Beschrijving der stad Leyden*, 1762. Detail. (ELO)

en Oostdwarsgracht (6). De naam Langegracht verwierf burgerrecht, waarbij deze zelfs ook wel eens Lange Langegracht genoemd werd, in tegenstelling tot de Korte Langegracht (4A), de huidige Lammermarkt, tussen de Nieuwe Mare (7) en de vroegere Westdwarsgracht (5). Aan deze Langegracht was vooral veel industrie gevestigd, eerst veel werkplaatsen die met de textielproductie van doen hadden (aan de Volmolengracht (8) vooral paardenvolmolens), maar later zeer uiteenlopende industrie. Namen als Clos & Leembruggen en Krantz zijn nog zeer bekend, maar ook de distilleerderij Hartevelt mag genoemd worden omdat de bedrijfspanden daarvan nog grotendeels bestaan. Een steeds grotere ruimte namen de Lichtfabrieken in. Voor de Electriciteitscentrale (waarvan de huidige schoorsteen uit 1953 met zijn 87 meter het hoogste gebouw van Leiden is) werden zelfs hele blokken arbeidershuisjes opgekocht en gesloopt, waardoor ook straatjes met prachtige namen als het Vogelstraatje, de Speksteeg en de Tweede Huigdwardsstraat verdwenen. Voor de groei van die Stedelijke Fabrieken van Gas en Electriciteit moest ook een flink stuk Binnenvestgracht gedempt worden. Door het verminderende belang van grachten voor de scheepvaart (de kolenschepen losten in de Maresingel) werd al snel ook gedacht aan het dempen van de Langegracht, vooral ook omdat het onderhoud van de slechte walmuren en bruggen zeer veel geld kostte. Al in 1934 was er sprake van, maar door de Oorlog en Wederopbouw kreeg de Langegracht nog enig uitstel. In het Wegenplan van 1961 was demping voor een brede verkeersweg echter een belangrijk onderdeel. En dus werd in 1964 overgegaan tot het uitbaggeren en daarna grotendeels volstorten van de Langegracht met zand, waarbij langs de walmuren nog enig water

overbleef waarop de huisaansluitingen van de riolen konden blijven lozen. De brug in de Korte Mare werd al meteen gesloopt en vervangen door een tijdelijke zanddam. Het duurde nog tot 1967 alvorens tot de aanleg van riolering, het wegbreken van de bovenste lagen van de walmuren en het aanbrenge van de nieuwe bestrating overgegaan kon worden. Tegelijk met de Langegracht werd ook de Oostdwarsgracht gedempt, want anders zou dat stilstaand water geworden zijn, met zeer grote stank als gevolg. Ook al zijn de plannen voor enorme doorbraken voor het verkeer niet meer gerealiseerd en is ook een traject voor de tram in het kader van de Rijn-Gouwe-lijn inmiddels naar de hoge stapel ongerealiseerde leuke plannen verbannen, de Langegracht is tegenwoordig toch vooral een brede verkeersweg.

Steek via het zebrapad de rijbanen over en ga de Langegracht linksaf op. Volg de Langegracht tot de eerste straat rechts: de Reineveststeeg. Sla deze in en ga aan het eind linksaf de 3<sup>e</sup> Binnenvestgracht op.

#### 43

Dit deel van de Binnenvestgrachten dateert van de stadsuitbreiding van 1611 en is in 1890-1893 gedempt.

Ga aan het eind van de 3<sup>e</sup> Binnenvestgracht linksaf de Korte Mare op. Ga aan het eind voor de Langegracht rechtsaf de brug op. Op de brug terugkijkend ziet u rechts voor de volgende brug met een boog in de walkant de vroegere uitstroomopening van de 3<sup>e</sup> Binnenvestgracht aangegeven en links voor de brug die van de 2<sup>e</sup> Binnenvestgracht. Loop de brug af en steek de straat naast de Korte Mare over. U bent nu op de Lammermarkt, de vroegere Korte Langegracht.

#### 44

De Korte Langegracht dateert van de stads-

uitbreiding van 1611 en is in 1876 gedempt. De zo verkregen ruimte werd gebruikt voor de veemarkt, aanvankelijk voor de groeiende lammermarkt. De voormalige gracht heeft hieraan zijn huidige naam te danken.



Afb. 42. De Korte Langegracht, gezien vanaf het andere eind, de Nieuwe Beestenmarkt, naar het punt waar u nu staat, de kruising Lammermarkt/Korte Mare. Foto ca. 1870. (ELO)

Loop verder over de Lammermarkt, recht door over het trottoir aan de rechterkant, langs de even genummerde huizen tot de bocht in de weg naar rechts. Ga daar linksaf het zebrapad over naar de overkant van de Lammermarkt, ga rechtsaf en vervolg de wandeling over het

trottoir langs de oneven zijde van de Lammermarkt. U loopt op het eind aan tegen de Nieuwe Beestenmarkt, die links ligt.

#### 45

De (sinds 1879 zo geheten) Nieuwe Beestenmarkt is ontstaan op de in 1863 gedempte IJzerengracht of Westdwarsgracht, die dateerde van de stadsuitbreiding van 1611.

Ga niet de Nieuwe Beestenmarkt op, maar steek deze over en ga aan de overkant rechtsaf en direct daarna aan het eind linksaf de 2<sup>e</sup> Binnenvestgracht op.

#### 46

De 2<sup>e</sup> Binnenvestgracht dateert van de stadsuitbreiding van 1611 en is gedempt in 1882.

Aan het eind van de 2<sup>e</sup> Binnenvestgracht bij de kruising met de Steenstraat ziet u aan de overkant van de Steenstraat rechts het Museum voor Volkenkunde.

#### 47 Einde wandeling

Hier eindigt de wandeling: u bent weer terug bij het beginpunt.

### Ontdempingen

Tot 1974 werd doorgewerkt aan het realiseren van het Wegenplan en Basisplan Sanering en Stadsvernieuwing 1961. Dit omvatte ook de sanering van krottenwijken, met name die tussen de Herengracht en Zijlsingel. In het Basisplan wilde men in dat gebied radicaal breken met de bestaande structuren. De Oranjegracht, Waardgracht, Zuidsingel en Kijfgracht zouden gedempt worden en er moest een andersgericht stratenplan komen, met overwegend (hoge) kantoorgebouwen in plaats van woningen. Zodra er aan de Nieuwe Rijn een voldoende groot gat aan weerszijden van de Waardgracht ontstaan was, werd in 1973 de gracht daar ter plaatse gedempt en eroverheen werd het Huis op de Waard, een groot bejaardenhuis, gebouwd. Met het voortschrijden van de sloop werd de buurt steeds desolater en de Oranjegracht en de Waardgracht werden gedempt, wat ook bij het slopen gemak betekende. Daarna was het wachten op de nieuwbouw, maar de droefenis over het verdwijnen van de zo schilderachtige wijk nam in brede kring toe. Toen in 1974 een nieuw college van Burgemeester en Wethouders aantrad met totaal andere denkbeelden dan het afgetreden college, kregen die nieuwe gevoelens een kans, vooral door het optreden van wethouder Cees Waal. Woningbouw kreeg voorrang, renovatie en restauratie kwamen boven sloop en het verkeer moest zich aan de stad aanpassen in plaats van andersom.

Wat het gebied Herengracht-Zijlsingel betreft werd gekozen voor nieuwe woningbouw en herstel van het oude stratenplan, met het weer opengraven van de gedempte grachten. Na heel veel discussie, met name over de hoogte van de te bouwen huizen, ging de kogel door de kerk en in



de periode 1978–1982 werden ook de grachten weer nieuw gegraven. Althans, waar het kon, want het Huis op de Waard blokkeerde nu eenmaal de Waardgracht. Natuurlijk werden ook een moderne riolering en nieuwe bruggen gerealiseerd. En tot slot werd in 1982 besloten tot het weer opengraven van de in 1875 gedempte Minnebroersgracht en van het in 1937 gedempte stukje Binnenvestgracht bij het huidige Katoenpark, waarbij de Laatste Brug naar de begraafplaats Groenesteeg weer uit zijn as herrees.

Ook buiten de binnenstad braken de nieuwe inzichten door: in plaats van een voorgenomen aanleg van een brede autoweg op de gedempte voormalige Rijn–Schieverbinding werd langs de Rijn en Schiekade weer een waterweg aangelegd. Het leidde ook tot ideeën om andere gedempte grachten weer open te graven, te ontdempen. Dat de Lange Mare daarbij meteen genoemd werd, is logisch gezien de grote pijn bij velen toen die in 1953 gedempt werd. Maar ook het project ‘Water in de Wijk’ van de wijkvereniging voor Pieters- en Academiewijk en Levendaal-West in 2001 was een goede vingeroefening. Dat de Vereniging Het Waterambacht Leiden het ontdempen van grachten hoog in het vaandel heeft staan, spreekt haast vanzelf. Goede ideeën over welke gracht als eerste ontdempt kan worden, worden gaarne door haar ingewacht ([info@waterambachtleiden.nl](mailto:info@waterambachtleiden.nl))!

### **3 Historisch overzicht dempingen en overkluizingen**

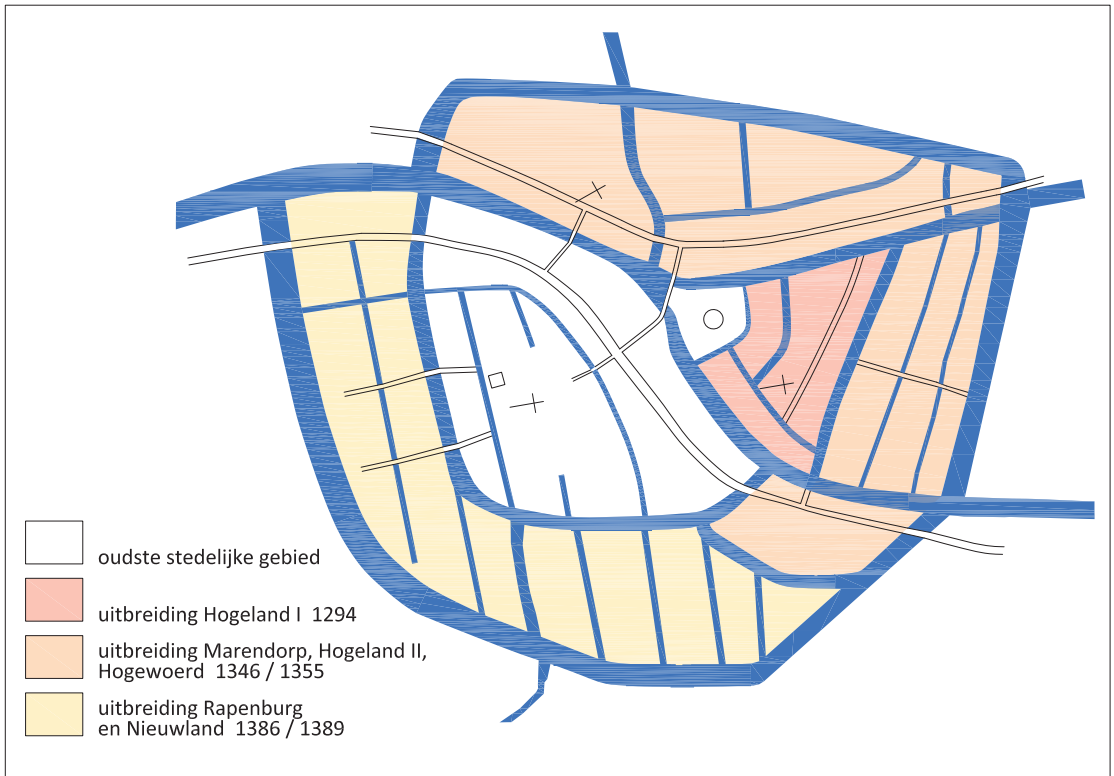
#### **1 Vooraf**

Leiden is altijd een stad met veel stadswater geweest. Maar in de loop der eeuwen zijn er ook heel veel grachten gedempt en overkluisd. Dit gebeurde in mindere mate in de 14<sup>e</sup> en 15<sup>e</sup> eeuw, wat meer in de 17<sup>e</sup> eeuw, maar vooral in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw en in de 20<sup>e</sup> eeuw. Dit waren perioden van demografische en economische groei, waarin meer plaats nodig was voor verkeer te land en waarin ook de met de grotere vervuiling van het stadswater gepaard gaande stank en gevaren voor de volksgezondheid redenen waren om grachten te dempen of te overkluizen.

In dit hoofdstuk geven we mede aan de hand van de kaarten op de bladzijden 46–55 een historisch overzicht van de dempingen en overkluizingen van het stadswater binnen de Leidse singels.

#### **2 De periode tot aan de 16<sup>e</sup> eeuw**

Leiden is ontstaan op de oude oever van de Rijn, bij de samenvloeiing van de Oude en de Nieuwe Rijn. De oudste stadskern ligt op de zuidelijke Rijnsoever, rond de Breestraat. De middeleeuwse stad bestaat uit deze oude kern en drie uitbreidingen. De eerste uitbreiding (het Hogeland tussen de Burcht en de Hooigracht) dateert uit 1294. De tweede (Marendorp, Hogeland tussen Hooigracht en Vestestraat/Herengracht en Hogewoerd tussen



Kaart 3. Middeleeuwse stad: oude stad met drie uitbreidingen. (N.B.: de grachten zijn preciezer weergegeven op kaart 4, blz. 46.)

Nieuwe Rijn en Levendaal) werd toegestaan in 1346 en bevestigd in 1355. Hoewel 1355 ook dikwijls als jaartal voor deze tweede stadsuitbreiding wordt gegeven, duiden wij hem in dit boekje aan als de stadsuitbreiding van 1346, omdat er al snel daarna bouwactiviteiten zijn geweest. De derde en laatste grote middeleeuwse stadsuitbreiding dateert uit 1386 en betreft het gebied tussen het Rapenburg/Steenshuur en de Wittesingel/Zoeterwoudsesingel. In 1389 legde het stadsbestuur de grenzen van deze stadsuitbreiding vast in

een verordening. In dit boekje spreken we van de stadsuitleg van 1386.

In 1250 woonden er naar schatting zo'n 1.250 mensen in Leiden. Dat aantal liep de volgende twee eeuwen geleidelijk op tot ongeveer 6.000 in 1440. In de daaropvolgende 60 jaar was er een snelle groei en verdubbelde het aantal inwoners tot circa 12.500 in 1498. Leiden groeide zo uit van een landelijk 'dorp' met veel groen in 1250 tot een stad in 1498 met tien keer zoveel inwoners en een dichtere bebouwing.

In de Middeleeuwen werd bij de inrichting van de stad traditioneel aangesloten bij de fysieke structuur van het bestaande landschap. Bij de stadsvorming vanaf de 12<sup>e</sup> eeuw zijn dan ook vooral natuurlijke waterlopen en ontwateringssloten aangepast tot grachten. Er zijn maar enkele grachten nieuw gegraven, met name de vestgrachten (stadssingels) en de binnenvestgrachten. Een deel van de Witte Singel en het middeleeuwse deel van de Zoeterwoudsesingel waren overigens ook oude weteringen.

De grachten vervulden in hoofdzaak drie functies. Allereerst waren het vervoerswegen. Daarnaast werd het open water gebruikt in het industriële proces, voor wassen en vol-len e.d. En ten slotte werden de stadswateren vooral vanaf het einde van de 16<sup>e</sup> eeuw ook gebruikt als riool.

De grachten zagen er lange tijd uit als brede sloten met stukken houten beschoeiing. Het verzorgen van de beschoeiing was in de Middeleeuwen nog een plicht voor de omwonenden. Pas in de jaren '80 van de 16<sup>e</sup> eeuw kwamen er regels van het stadsbestuur voor de breedte van de grachten, de rooilijnen en de bestrating van wegen en werden stenen walkanten verplicht, waarbij al snel de stad aanleg en onderhoud overnam, overigens wel op kosten van de aanwonende burgers. In de 17<sup>e</sup>-eeuwse stadsuitbreidingen (zie kaart 4, blz. 46) kwamen er van het begin af aan gegraven grachten met stenen walmuren.

In verband met de voortgaande stadwording

zijn er in de 14<sup>e</sup> en 15<sup>e</sup> eeuw (tot ca. 1490) enkele overkluizingen van grachten geweest en wat meer dempingen (zie kaart 4, blz. 46). Ze vonden hoofdzakelijk plaats om redenen van ruimtelijke ordening, zoals de aanleg van straten, pleinen en gebouwen.

### **3 Zestiende eeuw**

Tijdens het beleg werd in augustus 1574 vrijwel eenzelfde aantal inwoners geteld als 80 jaar eerder in 1498: 12.456. Dat aantal nam overigens tijdens de laatste maanden van het beleg af met ongeveer 5.000 door ondervoeding en pest.

Na 1490 waren er gedurende een eeuw geen noemenswaardige dempingen en overkluizingen meer.

### **4 Zeventiende eeuw**

Na het ontzet in oktober 1574 groeiden de industrie (textiel/laken) en de bevolking heel snel. De omvang van de bevolking vervijfvoudigde in minder dan een eeuw van bijna 12.000 inwoners in 1581 tot ca. 60.000 in 1668. Dat noodzaakte tot een verdichting van de bebouwing in de middeleeuwse stad en tot stadsuitbreidingen in 1611, 1644 en 1659 (aangegeven op kaart 4, blz. 46).

Van ca. 1590 tot 1681 vond in de middeleeuwse stad een aantal dempingen en overkluizingen van grachten plaats (kaart 5, blz. 48). Een belangrijke reden was dat er zo meer ruimte kwam voor het door het grotere aantal bewoners en de verdichting van de bebouwing toegenomen verkeer in de straten. En daarnaast werd met de dempingen

en overkluizingen het gevaar voor de volksgezondheid en de stankoverlast tegengegaan, die werden veroorzaakt door de grote vervuiling van het stadswater als gevolg van de sterke toename van industrie en bevolking.

Omdat de stadsuitbreidingen nieuw waren, hoefden daar geen dempingen of overkluizingen te gebeuren, behalve in 1611 van de kersverse Stadsvuilsloot uit 1609 en van mogelijk de voorstedelijke slootjes.

Ook al waren de gedempte en overkluide grachten in de middeleeuwse stad niet meer nodig voor het verkeer te water, de waterlopen ervan konden doorgaans niet gemist worden voor de doorstroming en de riolering. Ze werden dan gehandhaafd door ze onder de grond te brengen. Dat gebeurde op verschillende manieren. Soms door overkluizing of overwelving, wat inhield dat op de bestaande walmuren van de gracht een gewelf werd gebouwd. Vaak ook werden tussen de walmuren (grote) stenen riolen gemetseld, waar het water doorheen ging. De overkluizingen en gemetselde riolen kwamen voor met of zonder een houten of gemetselde bodem. De (grote) gemetselde riolen worden dikwijls ook als overkluizingen aangeduid en de begrippen overkluizing en demping worden ook wel door en naast elkaar gebruikt. Voorts wordt in Leiden vaak het woord overwulven gebruikt voor overkluizen of overwelven.

Veel van de 17<sup>e</sup>-eeuwse overkluizingen en gemetselde riolen zijn tot ver in de 20<sup>e</sup> eeuw blijven bestaan. Enkele stukken bestaan nog steeds. Op de overkluizingen werden soms huizen en andere gebouwen gebouwd.

## **5 Achttiende eeuw en eerste helft negentiende eeuw**

De 18<sup>e</sup> eeuw en het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw was een periode van stagnatie en achteruitgang van de industrie en van de bevolking. Na het hoogtepunt van ca. 60.000 inwoners in 1668 liep de omvang van de bevolking terug via ca. 37.000 in 1748 tot ca. 31.000 in 1795. Het dieptepunt lag in 1815 met ca. 28.000 inwoners.

Tot 1861 was de situatie voor wat betreft het stadswater nagenoeg dezelfde als in 1681.

In die 180 jaar zijn er maar enkele (kleine) wijzigingen geweest, hoofdzakelijk in verband met de ontploffing van het kruitschip in 1807 (kaart 6, blz. 50, nummers 44-48).

## **6 Tweede helft negentiende eeuw**

In de 19<sup>e</sup> eeuw namen de industrie en de bevolking weer toe. Na het dieptepunt van 1815 met circa 28.000 inwoners groeide de bevolking tot ongeveer 45.000 inwoners in 1895. Vanaf 1896 werd de bevolkingsgroei opgevangen in uitbreidingen buiten de singels. Anno 2015 telt Leiden circa 121.000 inwoners.

In de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw werden de problemen van het vuile water en de stank rigoureuus aangepakt. Van 1861 tot 1886 was er een golf van dempingen. De stank en de volksgezondheid en ook wel het toenemende wegverkeer waren redenen voor de dempingen. In die tijd zijn ook zes van de acht stadspoorten gesloopt.

Nadat van 1861 tot 1864 al vier grachten en

een sloot waren gedempt (kaart 6, blz. 50, nrs. 49-53), bracht de toenmalige stadsarchitect Schaap in 1866 een nota uit over de mogelijkheden tot waterverversing en de aanleg van een riolering. Hij bepleitte de demping van een groot aantal 'overtollige dwarsgrachten'. Hij noemde deze "door verdunde beer gevulde open riolen". Hoewel niet het hele plan is uitgevoerd, zijn tussen 1870 en 1887 op basis van het plan-Schaap veel grachten gedempt (kaart 6, blz. 50, nrs. 54-61). Ook werd buiten het plan-Schaap in 1876 nog een gracht gedempt (kaart 6, blz. 50, nr. 62).

In de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw zijn - ten dele mede op basis van het plan-Schaap - ook veel (delen van de) Binnenvestgrachten gedempt (kaart 6, blz. 50, nrs. 63-74). Vaak gebeurde dat gelijktijdig met de demping van de 'gewone' grachten waar ze op uitkwamen.

## **7 Twintigste en eenentwintigste eeuw**

In de 20<sup>e</sup> eeuw zijn er, verspreid over de periode 1910 tot 1967, nog veel dempingen en enkele overkluisingen geweest. Dit gebeurde mede vanuit overwegingen van stank en gevaar voor de volksgezondheid. Maar vooral ook het toegenomen wegverkeer (na de oorlog met name het autoverkeer) en besparing op het onderhoud van de walkanten waren redenen voor demping.

Voor de oorlog werden tussen 1910 en 1938 twee kleine stukken gracht overkluisd (kaart 7, blz. 52, nrs. 75-76) en een aantal grachten gedempt (kaart 7, blz. 52, nrs. 77-83), waaronder in 1935 het Levendaal.

Na de oorlog werd nog een aantal grachten gedempt (kaart 7, blz. 52, nrs. 84-90). Daaronder waren de Stille Mare en de Lange Mare, die in 1953 - onder veel protest - werden gedempt. Na de oorlog zijn ook veel van de in de oude binnenstad nog bestaande oude overkluisingen en grote gemetselde riolen gesloopt en vervangen door rioolbuizen. Dat gebeurde mede vanwege instortingsgevaar door het toenemende autoverkeer.

Bij de stadsvernieuwing in het gebied tussen Herengracht en Zijlsingel zijn in 1973 nog de Waardgracht en in 1976 de Oranjegracht gedempt. Vanwege de verandering in het denken over de structuur van de stad in het midden van de jaren '70 (zie kadertekst *Ontdempingen* op blz. 40 en 41) zijn deze echter vrij snel daarna in 1979-1982 weer opengegraven, op een klein stukje Waardgracht bij de Nieuwe Rijn na (kaart 7, blz. 52, nr. 90). In 1983 zijn ook de in 1875 gedempte Minnebroersgracht (kaart 6, blz. 50, nr. 56) en het in 1937 gedempte stukje Binnenvestgracht bij het Katoenpark (kaart 7, blz. 52, nr. 79 zuidelijk stukje) weer opengegraven.

De huidige (2015) situatie van het stadswater is weergegeven op kaart 8, blz. 54. Op kaart 9, blz. 55, geven we alle nog bestaande (2015) en in de loop van de tijd gedempte en overkluisde grachten en singels weer. Vergelijking van beide kaarten laat zien dat er heel erg veel water uit Leiden is verdwenen.



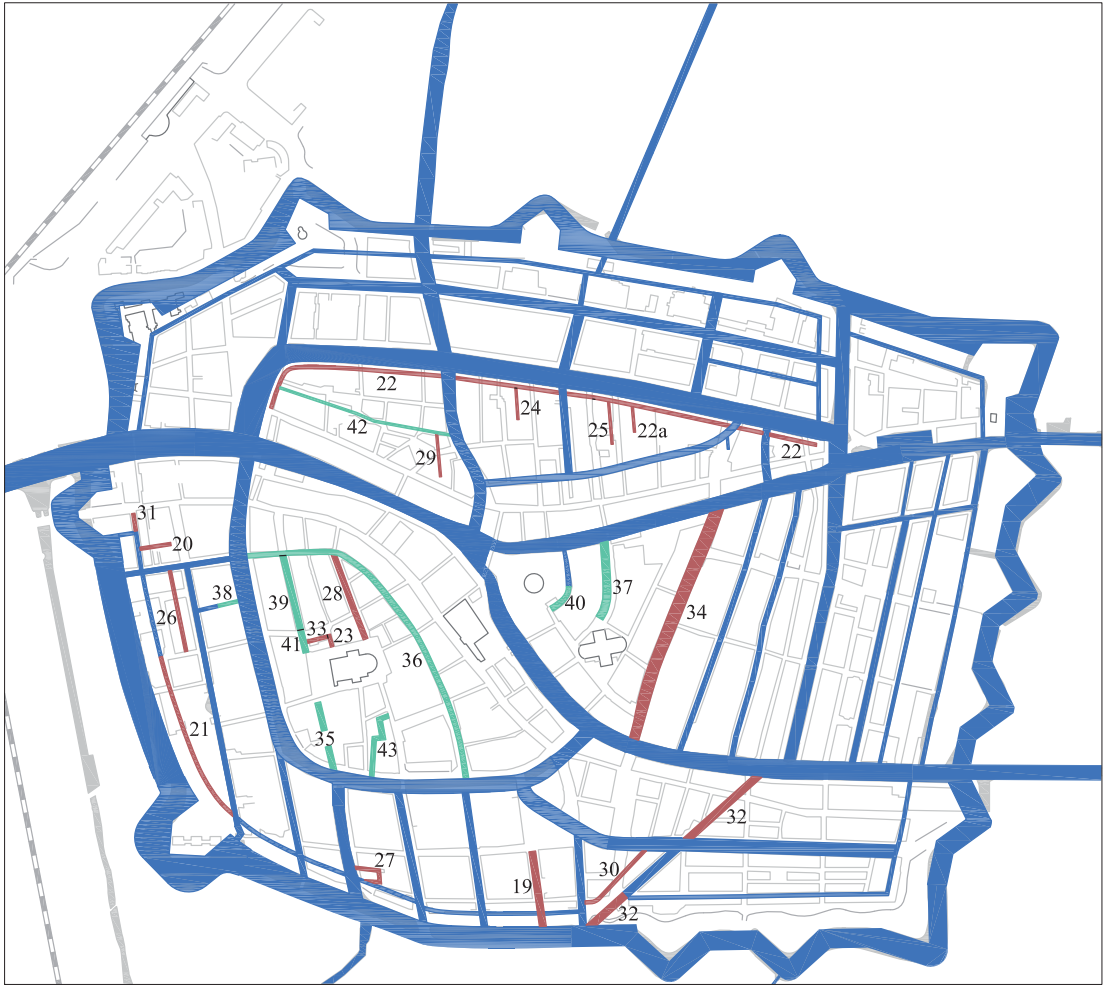
Kaart 4. Dempingen (rood) en overkluizingen (groen) in de 14<sup>e</sup> tot 16<sup>e</sup> eeuw in de middeleeuwse stad.

### ***Overkluisingen***

- 01 - 1360: Burchtgracht van Nieuwe Rijn tot Nieuwstraat, in 1651 gedempt,
- 02 - (kort) na 1400: deel Donkeregracht, begin overbouwning met huizen langs Pieterskerkhof,
- 03 - ca. 1450: deel Donkeregracht t.b.v. bouw kapel Falide Begijnhof.

### ***Dempingen***

- 04 - 1358: deel Hofgracht t.b.v. bouw (oude) Latijnse School,
- 05 - vóór 1377: deel Hooglandse Kerkgracht mede t.b.v. vergroting Sint Pancras- of Hooglandse kerk,
- 06 - ca. 1388: zuidelijk deel Pieterskerkgracht t.b.v. aanleg Nieuwsteeg,
- 07 - ca. 1388: noordelijk deel Hoefsloot onder huizen verdwenen bij aanleg Nieuwsteeg,
- 08 - ca. 1388: deel Pieterskerkgracht t.b.v. bouw koor Pieterskerk, vermoedelijk tegelijk met de aanleg van de Nieuwsteeg,
- 09 - vóór 1389: deel Leidse Vliet (Donkeregracht) van huidige Langebrug tot Rijn,
- 10 - tussen 1397 en 1410: Nieuwstraatgracht,
- 11 - in de loop van de 14<sup>e</sup> eeuw: Arkegracht van Nieuwsteeg tot Nieuwe Rijn,
- 12 - 1400: Gevangenisgracht zuidelijk van Gravensteen bij Pieterskerkhof,
- 13 - voor 1475: gracht/sloot tussen Binnenvestgracht en Rapenburg, parallel aan Noordeinde, van Rapenburg tot iets voorbij de huidige Oude Varkenmarkt,
- 14 - voor 1475: Jan van den Woudegracht tussen Noordeinde en Galgewater,
- 15 - 1475: Jan van den Woudegracht t.b.v. aanleg het Zant (parkeerplaats wagens),
- 16 - ca. 1490: noordelijk deel Raamkloksgracht t.b.v. Oosterlingplaats (Garenmarkt),
- 17 - onbekend: Bagijnedwarsgracht,
- 18 - onbekend: paardenwed (Weddesteeg) na 1389, voor 1574.



Kaart 5. Dempingen (rood) en overkluisingen (groen) in de 17<sup>e</sup> eeuw.

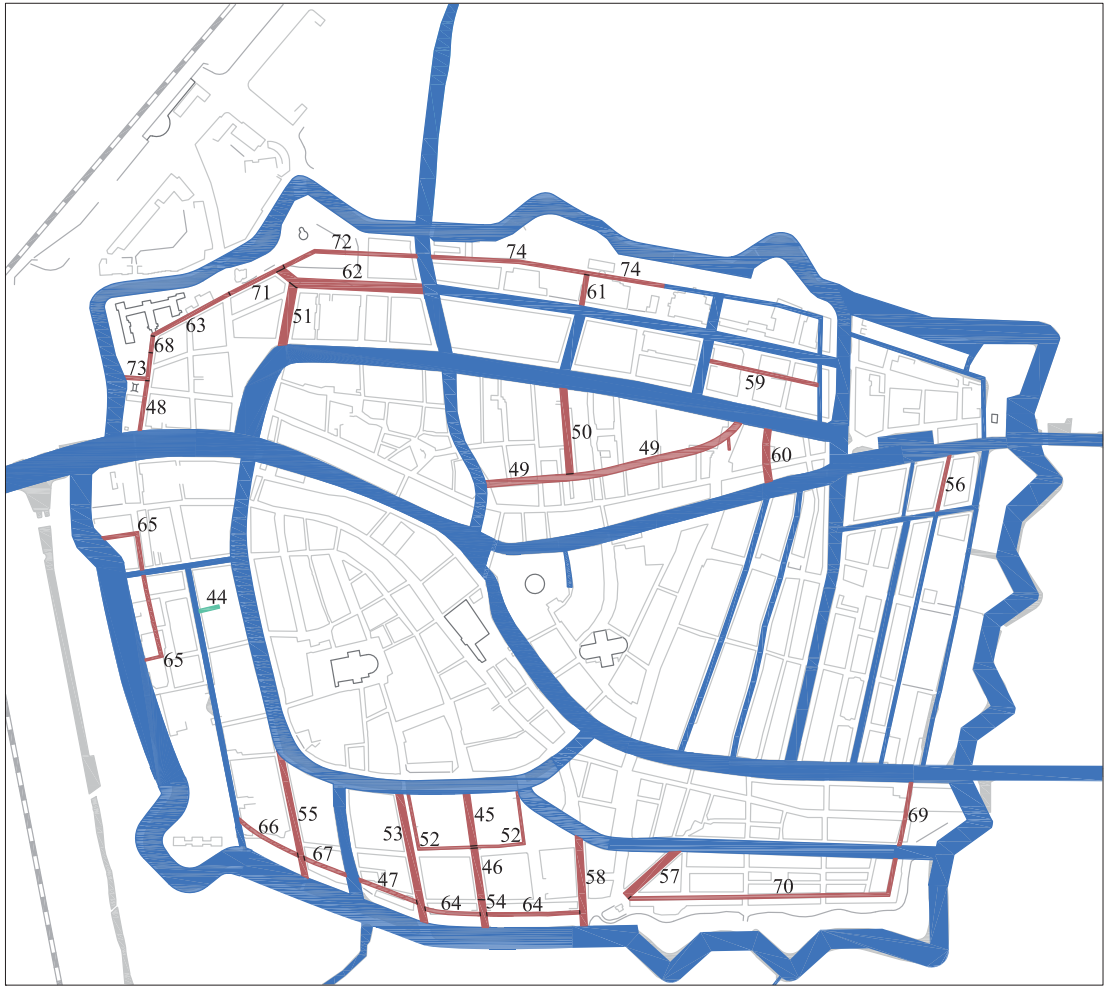


### ***Dempingen***

- 19 - 1595: zuidelijk deel van de Raamkloksgracht t.b.v. de Garenmarkt,
- 20 - voor 1600: gracht/sloot tussen Binnenvestgracht en Rapenburg, parallel aan Noordeinde, van Binnenvestgracht tot iets voorbij de Sliksteeg
- 21 - voor 1600: Binnenvestgracht vanaf de Sterrewacht achter langs de latere Hortus tot het verlengde van de Doelensteeg,
- 22 - ca. 1613-1614 in het kader van de stadsuitleg van 1611: Binnenvestsloot langs de Oude Vest,
- 22a - ca. 1596 gracht/sloot op terrein Leprozenhuis t.b.v. bouw arbeiderswoningen,
- 23 - ca. 1600: Gracht om Gravensteen, gedeelte oostzijde (links) voor bouw tuchthuis,
- 24 - tussen 1600 en 1614: Mirakelgracht,
- 25 - tussen 1600 en 1614: Paradijsgracht,
- 26 - tussen 1600 en 1614: sloot midden op Doelenterrein tussen Groenhazengracht en Doelensteeg,
- 27 - 1609: Kampersteeg/Consciëntieplein, grachtje om en dwarsloot door 'het Eiland',
- 28 - 1611: Pieterskerkgracht, vervangen door groot gemetseld riool,
- 29 - voor 1614: Vrouwenkerk- of Brandewijnsgracht,
- 30 - 1650 Binnenvestgracht bij huidige Geregracht tussen Zijdgracht (huidige Korevaarstraat) en Levendaal t.b.v. woningbouw,
- 31 - kort voor 1650: Binnenvestgracht van halverwege Rembrandtstraat tot Noordeinde (gedamde Vestgracht),
- 32 - 1659: Vestgracht van 1386 (Geregracht) tussen Levendaal en Nieuwe Rijn en tussen 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht en Zoeterwoudsesingel t.g.v. stadsuitbreiding,
- 33 - 1670: Gracht om Groene Zoodje op Gerecht, behalve deel Leidse Vliet westzijde Gravensteen, dat werd overkluisd (nr. 41),
- 34 - 1681: Hooigracht, vervangen door groot gemetseld riool.

### ***Overkluisingen***

- 35 - eind 16<sup>e</sup> eeuw: resterende open delen Donkeregracht tussen Rapenburg en Kloksteeg aan weerszijden kapel Falide Begijnhof,
- 36 - 1595-1670: Langebrug,
- 37 - 1607: Hooglandse Kerkgracht,
- 38 - ca. 1630-1635: Roomgracht (8) onder woonhuis Rapenburg 39,
- 39 - 1633: Papengracht,
- 40 - 1670: Burchtgracht van Nieuwstraat tot aan de achterkant van het Weeshuis,
- 41 - 1670: Donkeregracht bij Gravensteen westzijde,
- 42 - 1670: Dolhuisgracht,
- 43 - 1670: Arkegracht.



Kaart 6. Overkluising (groen) in de 18<sup>e</sup> eeuw en dempingen (rood) in de 19<sup>e</sup> eeuw.

## **A Overkluizing en dempingen 1681-1861**

### ***Overkluizing***

44 - ca. 1756: Roomgracht tussen achterzijde Rapenburg 39 en Doelengracht.

### ***Dempingen***

45 - 1807: noordelijk deel Sint Jacobsgracht, tussen Steenschuur en Raamsteeg, verdwenen bij de ramp met het kruitschip; na ramp met het kruitschip is een sloot om de Grote Ruïne aangelegd,

46 - 1809: zuidelijk deel Sint Jacobsgracht, tussen Raamsteeg en Hoefstraat,

47 - kort voor 1850: Binnenvestgracht tussen Doezastraat en Vliet,

48 - 1854: 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht langs Morspoortkazerne van Galgewater tot iets voorbij de Morsstraat bij uitbreiding Morspoortkazerne.

## **B Dempingen 1861-1864**

49 - 1861: Marendorpse Achtergracht,

50 - 1861: Vollersgracht,

51 - 1863: IJzerengracht of Westdwarsgracht,

52 - 1863: in 1807 aangelegde sloot om de Grote Ruïne,

53 - 1864: Koepoortsgracht.

## **C Dempingen plan Schaaap**

54 - 1870: Sint Jacobsgracht tussen Hoefstraat en Zoeterwoudsesingel,

55 - 1875: Cellebroersgracht,

56 - 1875: Minnebroersgracht, in 1983 weer opengegraven,

57 - 1880: Geregracht (van 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht tot Levendaal),

58 - 1886: Zijdgracht,

59 - 1886: Koolgracht,

60 - 1887: St. Jansgracht,

61 - 1887: een naamloze gracht.

## **D Demping buiten plan Schaaap**

62 - 1876: Korte Langegracht.

## **E Dempingen Binnenvestgrachten**

63 - 1867: 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht tussen Steenstraat en 'knik' in de gracht bij vroegere ingang Academisch Ziekenhuis,

64 - 1870: Binnenvestgracht tussen Koepoortsgracht (Doezastraat) en Zijdgracht (Korevaarstraat); hierop werd een lijnbaan (touwbaan) aangelegd,

65 - 1874: Binnenvestgracht van Doelensteeg tot halverwege Rembrandtstraat,

66 - 1875: Binnenvestgracht tussen de 5<sup>e</sup> Binnenvestgracht en de Cellebroersgracht (Kaiserstraat) tegelijk met de Cellebroersgracht,

67 - 1875: Binnenvestgracht tussen Vliet en Cellebroersgracht,

68 - 1876: 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht vanaf de 'knik' in de gracht bij vroegere ingang Academisch Ziekenhuis tot kort voor de Morsstraat,

69 - 1876: Binnenvestgracht tussen Nieuwe Rijn en Levendaal (thans Veerstraat en 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht),

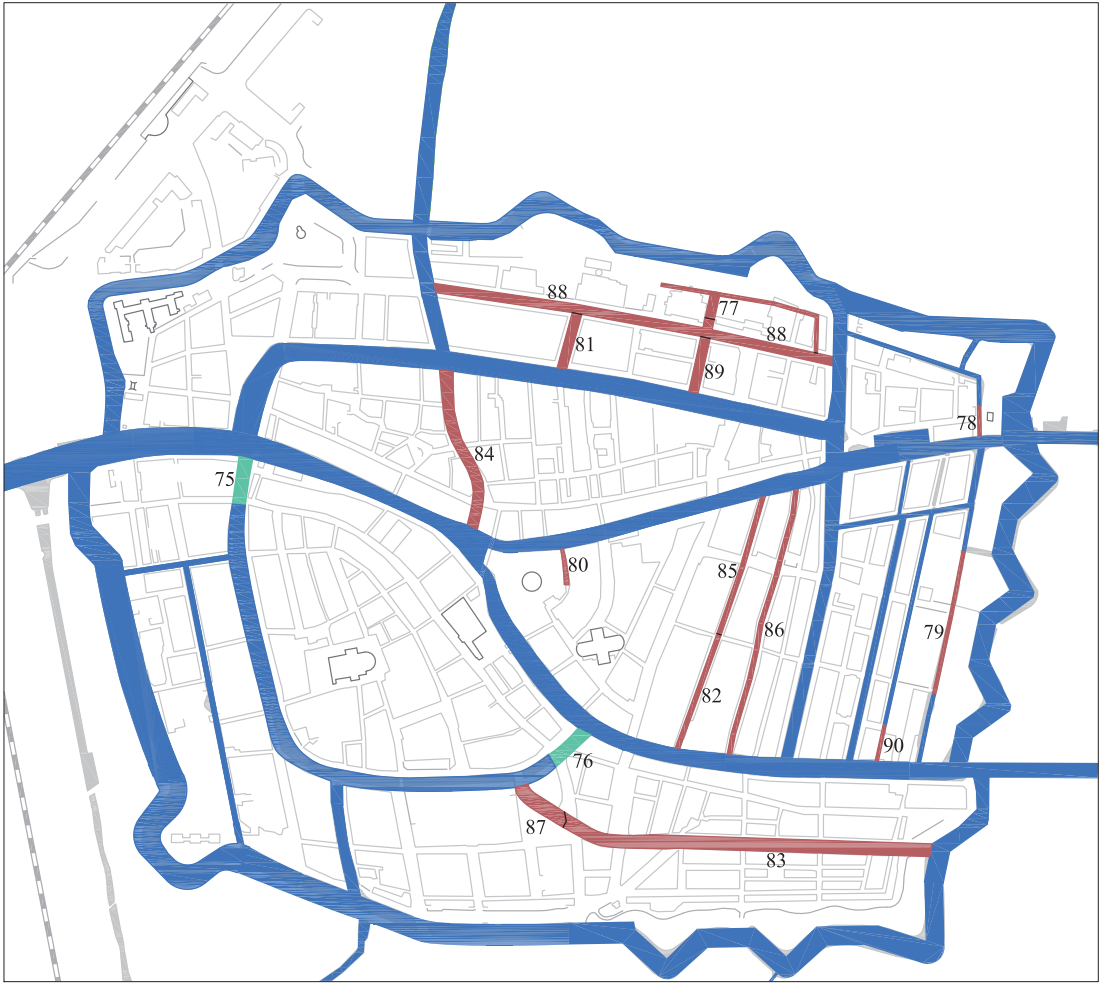
70 - 1880: Binnenvestgracht tussen Levendaal en Geregracht, tegelijk met Geregracht (thans 4<sup>e</sup> Binnenvestgracht),

71 - 1882: Binnenvestgracht tussen Steenstraat en Nieuwe Beestenmarkt (thans 2<sup>e</sup> Binnenvestgracht),

72 - 1883: Binnenvestgracht tussen Nieuwe Beestenmarkt en Korte Mare,

73 - 1884 stukje 1<sup>e</sup> Binnenvestgracht en coupure door vestwal, vanaf kort voor de Morsstraat tot de Morsstraat,

74 - 1890/1893-1900: Binnenvestgracht tussen Korte Mare en Tweelingstraat.



Kaart 7. Dempingen (rood) en overkluizingen (groen) in de 20<sup>e</sup> eeuw.

## **A Dempingen en overkluizingen voor de Tweede Wereldoorlog**

### ***Overkluizingen***

75 - 1910: Kort Rapenburg,

76 - 1938: Gangetje.

### ***Dempingen***

77 - 1919/1923: Binnenvestgracht tussen Tweelingstraat en Noorderstraat,

78 - 1930: Binnenvestgracht aan weerszijden van de Zijlpoort,

79 - 1937: Binnenvestgracht bij de Meelfabriek en de Katoenweverij,

80 - 1917: noordelijk deel Burchtgrachtje achter het Weeshuis tot Oude Rijn,

81 - 1926: Volmolengracht,

82 - 1931-1932: zuidelijk deel Middelstegracht van Nieuwe Rijn tot na Groenesteeg,

83 - 1935: Levendaal tussen Korevaarstraat en Plantage (Zoeterwoudsesingel).

## **B Dempingen na de Tweede Wereldoorlog**

84 - 1953: Stille Mare en Lange Mare,

85 - 1956: noordelijk deel Middelstegracht van Groenesteeg tot Oude Rijn,

86 - 1959: Uiterstegracht,

87 - 1961: Kort Levendaal,

88 - 1967: Langegracht,

89 - 1967: Oostdwarsgracht,

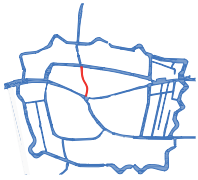
90 - 1973: een klein stukje Waardgracht bij de Nieuwe Rijn t.b.v. Huis op de Waard.



*Kaart 8. Huidige (2015) situatie grachten en singels.*



*Kaart 9. Alle huidige (2015), gedempte en overkluide grachten en singels.*



HET WATERAMBACHT  
LEIDEN



HISTORISCHE VERENIGING  
OUD LEIDEN

Vormgeving: Michael Sierat (Drukkerij Sparta)  
Drukwerk: Drukkerij Sparta

Copyright © 2015 Het Waterambacht Leiden  
ISBN 978-90-823656-0-3