

COLOFON

Uitgave

Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage
telefoon 070-4416611

Samenstelling/Productie

mw. J. Chabinath
mw. I. Ender
mw. drs. M. Höfkens
M. van Ingen
mw. drs. S.R. Jonkergouw
drs. M. Koenders
mw. drs. L.A. Nizet
mw. drs. C. Scheffer
drs. A. Schuurman
ir. M. Verwey

Begeleidingscommissie

D. Brouwer de Koning
W. de Jong
drs. W.B.J. Polman
ir. D. van der Veen
ir. J. G. Wegner

Vormgeving

Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk

Rooduyn vorm & druk

's-Gravenhage, september 1995

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING

2. BODEMGESTELDHEID

- 2.1. Bodem
- 2.2. Reliëf
- 2.3. Afwatering
 - 2.3.1. Hoogheemraadschap Schieland
 - 2.3.2. Hoogheemraadschap Delfland

3. GRONDGEBRUIK

- 3.1. Agrarisch grondgebruik
 - 3.1.1. Oostelijk gebied
 - 3.1.2. Middengebied
 - 3.1.3. Het Westland

4. INFRASTRUCTUUR

- 4.1. Landwegen
- 4.2. Wateren
 - 4.2.1. De "Randstadvaart"
 - 4.2.2. De Rotte
 - 4.2.3. Trekvaarten
- 4.3. Spoorwegen
- 4.4. Tramwegen
- 4.5. Zeewering

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

- 5.1. Algemeen
- 5.2. Steden
 - 5.2.1. Delft
 - 5.2.2. 's-Gravenzande
- 5.3. Dorpen
- 5.4. Verspreide bebouwing
- 5.5. Landschapsbeeld

LITERATUURLIJST

GERAADPLEEGDE KAARTEN

BIJLAGEN

1. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland is ten behoeve van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) verdeeld in negen inventarisatiegebieden:

- A. West Rijnland
- B. Rijn- en Gouwestreek
- C. Zuidhollands Waardengebied
- D. Noord- en Merwestreek
- E. Zuid-Holland Zuid
- F. Rotterdam
- G. Delf- en Schieland
- H. 's-Gravenhage e.o.
- I. Nieuwe waterweg

De regio, die wordt aangegeven met de naam Delf- en Schieland is ingeklemd tussen de Haagse agglomeratie in het noorden en de Rotterdamse agglomeratie in het zuiden. In het westen wordt Delf- en Schieland besloten door de Noordzee. In het oosten grenst de regio aan het Hollands-Utrechts veengebied.

In functioneel landschappelijke zin valt Delf- en Schieland in twee delen uiteen. In het westen wordt een gemengd gebied van jonge zeeklei- en veengronden gevonden, welke reeds lang in gebruik zijn ten behoeve van de tuinbouw (het Westland). Dit gebied gaat ten oosten van de lijn (N.Z.) Wateringen-De Lier-Maasdijk over in een gebied met veengronden en droogmakerijen, waar grasland wordt afgewisseld door complexen van kassen nabij Pijnacker, Nootdorp, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en Bergschenhoek.

De gemeenten Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Delft, 's-Gravenzande, De Lier, Maasland, Moerkapelle, Monster, Naaldwijk, Nootdorp, Pijnacker, Rijswijk, Schipluiden, Wateringen, Zevenhuizen en Zoetermeer behoren tot de regio.

2. BODEMGESTELDHEID

2.1. Bodem

De regio Delf- en Schieland bestaat van west naar oost uit:

- En smalle duinstrook, welke van Monster tot 's-Gravenzande loopt.
- Een jong zeekleigebied, het zogenaamde Westland en omgeving. Dit gebied wijkt sterk af van het algemene beeld van de jonge zeekleipolders. Een deel van het betreffende gebied komt overeen met de oude kernen van de Zuidhollandse en Zeeuwse eilanden. Het gaat om een gebied met kreekruggen en daartussen ingesloten kommen. Terwijl in het noorden uitlopers van strandwallen worden aangetroffen. Een groot deel van het gebied is echter nogmaals na de Romeinse tijd verjongd, dat wil zeggen, dat een dik dek jonge zeeklei, het zogenaamde Westlanddek is afgezet. Dit dek is zo dik, dat er geen inversie meer is opgetreden. Een deel van de gronden, ingesloten door de lijn Monster, Poeldijk, Wateringen, Maassluis en de oudste Maasdijk is na het midden van de 19e eeuw op grote schaal geschikt gemaakt voor de tuinbouw door ophoging met slootbagger en duinzand.
- Een veengebied, bestaande uit verschillende soorten veen. De kleiige en zandige veengronden in het midden van Delf- en Schieland gaan oostwaarts over in veengronden, waar de vermenging van veen met zand en klei niet wordt aangetroffen. Dit mosveen was uitermate geschikt voor vervening. Deze gronden zijn vanaf de 14e eeuw verveend en naderhand drooggemaakt. Zo ontstond in het oosten van Delf- en Schieland een landschap van droogmakerijen.

2.2. Reliëf

De verschillen in terreinhoogte in Delf- en Schieland zijn ontstaan door vervening, bemaling en droogmaking. Bij bemaling treedt inklinking van de veenondergrond op. De grootte van deze klink wordt hoofdzakelijk bepaald door de dikte van het veen dat in het profiel voorkomt. Bovendien komen kreekruggen en kreekresten (dit zijn overblijfselen van zee- en/of rivierinbraken) door klink relatief hoger te liggen dan kleigronden met veen.

De droogmakerijen van verveende plassen en natuurlijke meren vallen direct op in het landschap. Ze liggen namelijk 2 tot 6 meter onder NAP en worden omringd door de oorspronkelijke ontginningsassen met de hooggelegen bewoning en boezemwateren.

De reliëfverschillen zijn in het landschap vooral mooi te zien daar waar twee "typen" naast elkaar liggen, zoals bijvoorbeeld ten westen van Oude Leede waar niet-verveende en verveende gebieden elkaar raken.

2.3. Afwatering

Delf- en Schieland is niet alleen de benaming van het inventarisatiegebied. Delfland en Schieland staan voor twee hoogheemraadschappen, die voor een belangrijk deel samenvallen met de grenzen van het inventarisatiegebied.

Reeds bij het in cultuur brengen van Delf- en Schieland werden ten behoeve van de landbouw sloten gegraven om de afwatering in banen te leiden. Naderhand werd dit slotenpatroon verfijnd door het graven van ondiepe sleuven naar grotere sloten en krekken. Bovendien werd vanaf de 15e eeuw windbemaling een mogelijkheid en in het midden van de 19e eeuw stoombemaling.

2.3.1. Hoogheemraadschap Schieland

Het hoogheemraadschap Schieland, althans het gebied dat binnen de Hoge Zeedijk ligt, kent vijf afwateringseenheden. Het deel dat loost op de Rotte is vooral voor deze beschrijving van belang. Dit deel beslaat ongeveer de helft van het totale oppervlak van het hoogheemraadschap Schieland.

Het bedoelde gebied bestaat voor het overgrote deel uit door vervening ontstane droogmakerijen ter weerszijden van de Rotte. De Rotteboezem watert af op de Nieuwe Maas (buiten deze regio).

Nagenoeg alle polders c.q. droogmakerijen, die thans hun water op de Rotte afvoeren, waren drie tot vier eeuwen geleden grotendeels (nog) niet drooggelegd. Dit gaf de boezem een geheel ander aanzicht.

Wanneer de verschillende plassen achtereenvolgens worden drooggelegd, wordt ook het boezemoppervlak steeds kleiner. Dit had grote gevolgen voor de lozing. De lozing van polderwater op de boezem kon alleen nog kunstmatig door molens, stoomgemalen, diesel en/of elektrische gemalen plaatsvinden.

2.3.2. Hoogheemraadschap Delfland

Een van de voornaamste taken van het hoogheemraadschap Delfland is het beheer en onderhoud van de Schieboezem. Tot de Schieboezem behoren behalve de Schie met zijn drie zuidelijke takken, ook de Haagse en Delftse Trekvliet en alle open wateren die hiermee in verbinding staan.

De Schieboezem is van oudsher gescheiden in een Oost- en Westboezem door de Tanthofkade, gelegen ten zuiden van de stad Delft. Deze scheiding is tot 1600 streng gehandhaafd.

De boezemsituatie verslechterde in de 19e eeuw door tal van factoren. Evenals de Rotteboezem had de Schieboezem te kampen met een verkleining van het oppervlak door het droogleggen van plassen en de overgang van wind- op stoombemaling, waardoor in een korte tijd veel water op de verkleinde boezem kon worden gebracht.

Dit probleem werd opgelost door de stichting van het stoomgemaal Van der Goes in 1863/1864 bij Vijfsluizen op de Nieuwe Maas en een stoomgemaal op de Noordzee staande aan het Verversingskanaal nabij Scheveningen (beide stoomgemalen stonden buiten de regio).

Een andere kwestie die reeds lang speelde, wordt in 1921 opgelost. Het betreft hier het feit dat de Schieboezem onder beheer van Schieland viel, terwijl slechts een zeer klein deel van de polders binnen het hoogheemraadschap Schieland ook daadwerkelijk op deze boezem water bracht. In 1921 valt de beslissing over het beheer van de boezem ten gunste van het hoogheemraadschap Delfland. De beheersing van de boezem wordt in de jaren daarop stevig ter hand genomen door de stichting van twee dieselmolens: Dr. C.P. Zaaijer aan de

Boonersluis te Maassluis (1928) en J.M. van de Schalk te Vijfsluizen aan het einde van de Poldervaart tussen Vlaardingen en Schiedam (1937) in het Nieuwe Waterweggebied.

3. GRONDGEBRUIK

3.1. Agrarisch grondgebruik

Er is een variatie in het agrarisch grondgebruik die het gevolg van verschillen in bodemgesteldheid is. Van oost naar west wordt onderscheiden: 1) een oostelijk gebied van afwisselend weide, akker- en tuinbouw op veengronden en droogmakerijen; 2) een middengebied op veengrond; 3) het zogenaamde Westland, een tuinbouwgebied op jonge zeelei.

3.1.1. Oostelijk gebied

Het gebied ten oosten van de lijn Den Haag-Delft-Rotterdam wordt het oostelijke gebied genoemd. Nog in de 17e eeuw waren grote delen van dit gebied een aaneenschakeling van plassen. Deze plassen waren ontstaan door verveningen in de late Middeleeuwen. In en na de 17e eeuw zijn de meeste plassen drooggelegd en ontstond een nieuw areaal aan agrarische gronden. Het landschap van droogmakerijen ligt hier naast onverveend bovenland. Droogmakerijen vallen op door hun diepe ligging (6 tot 2 meter -NAP) en rationele verkaveling, welke scherp contrasteren met de langgerekte strokenverkaveling van de veengronden.

In het midden en het oosten van de provincie Zuid-Holland worden meerdere droogmakerijen aangetroffen, met een onderling verschillende bodemgesteldheid. Een belangrijk deel van de droogmakerijen in het oosten van Delf- en Schieland bestaat uit kalkrijke zavelgronden, waarop tuinbouw mogelijk bleek. Zodoende zijn tuinen ontstaan in Berkel en Rodenrijs, Bergschenhoek en Bleiswijk. Ook in Pijnacker, gelegen op een uitloper van het jonge zeeleidek ontstonden tuinen, evenals in Nootdorp. Ongeveer tegelijk met de tuinen in het Westland ontwikkelde ook hier de verspreide boomgaarden en moestuinen zich na 1850 als gevolg van de toegenomen afzetmogelijkheden. Sinds het begin van deze eeuw worden kassen in het gebied geplaatst.

In 1903 wordt in Berkel een veiling opgericht, welke enkele jaren later een veilinggebouw bij Rodenrijs langs de spoorlijn verkreeg. In 1915 wordt de coöperatieve groenteveiling voor Pijnacker e.o. opgericht. Er worden niet alleen groenten gekweekt, maar ook de teelt van (snij)bloemen is van groot belang.

Daarnaast worden de agrarische gronden in gebruik genomen door grasland en incidenteel voor akkerbouw (bijvoorbeeld Zuidplaspolder).

3.1.2. Middengebied

Dit middengebied van de regio Delf- en Schieland is van oorsprong in de 10e eeuw in hofverband vanuit de Delf of Delfse Schie ontgonnen. De ontginning van deze wildernis had plaats vanuit de bestaande hoven in Maasland, Vlaardingen en Delft. Toen in de 12e eeuw opnieuw overstromingen in dit gebied plaatsvonden, raakte de bevolking haar middelen van bestaan kwijt. Het verloren land moest worden herwonnen. De herontginning van het middengebied gebeurde op systematische wijze. Dit kon worden afgeleid uit het

verkavelingspatroon. Het ging om een strokenverkaveling met percelen van 40-60 meter breedte. De kaveldiepte varieerde van 500-1500 meter.

Het gebied bestaat nagenoeg uitsluitend uit veengronden, die niet verveend zijn in het verleden. Op deze gronden is uitsluitend veeteelt mogelijk. Het agrarisch grondgebruik in dit middengebied is, behoudens wijzigingen in de bedrijfsvoering, niet of marginaal veranderd. Rundvee wordt gehouden om de melk ten behoeve van zelfkazerijen en melkverwerkende industrieën. Naast runderen worden ook schapen op de graslanden geweid.

Verspreid in dit gebied liggen (nog steeds) eendenkooien zoals in de Zouteveense Polder en de Zuidpolder van Delfgauw.

3.1.3. Het Westland

Het gebied, dat Westland wordt genoemd, was reeds voor de 16e eeuw bekend om zijn boomgaarden en moestuinen. De vele kloosters in het gebied hielden zich bezig met teeltveredeling en bezaten voor die tijd een grote internationale gewassenkennis. Eind 16e eeuw werden vanwege de reformatie kloosters opgeheven en daarmee verdween de kennis op dit terrein.

De nieuwe grootgrondbezitters richtten zich voornamelijk op akkerbouw en veeteelt. Opvallend bleef wel het grote aantal luthoven en buitens ten zuiden van 's-Gravenhage. Zij hadden eigen moestuinen en boomgaarden. Bekend is dat reeds in de 17e eeuw wijndruiven werden gekweekt. De meeste luthoven en buitens zijn inmiddels verdwenen. Voor het midden van de 19e eeuw expandeerde het tuindersbedrijf echter niet. Na het midden van de 19e eeuw ging de groei van de tuinderijen samen met de groei van varkens- en rundermesterijen. De mest was van belang vanwege grondverbetering die hiermee kon worden bereikt.

In het derde kwart van de 19e eeuw was met name de export van aardappelen, fruit en groente naar Engeland van belang voor de Westlandse tuinders. Tegelijk met de landbouwcrisis (circa 1890) sloot Engeland haar grenzen voor invoer van buitenlandse produkten. In deze malaiseperiode gingen Westlandse tuinders op zoek naar nieuwe technieken voor gewasveredeling en verbreedden de gewassenteelt. Zo werden experimenten gedaan met bloembollenteelt.

Aangezien slechts een aantal gronden in het Westland van nature geschikt is voor de tuinbouw, namelijk de vochtige zand-, zavel- of geestgronden moest bij uitbreiding de grond worden verbeterd. Aan het einde van de 19e eeuw heeft dit massaal plaatsgevonden. De zandgronden van de binnenduinen werden verbeterd door het afgraven van het zand tot net boven het grondwater. Dit gebeurde onder andere in Monster, Naaldwijk en 's-Gravenzande. Het zand dat hierbij vrijkwam, werd gebruikt voor de verbetering van laagliggende natte kleigronden. Het aantal tuinderijen gevestigd op de van oorsprong kleigronden is dan ook groter dan het aantal op zandgronden.

De tuinen, die aan het eind van de vorige eeuw werden aangelegd, liggen langs vaarwater, waarlangs men het zand uit de duinen kon aanvoeren en de gewassen naar de steden c.q. veilingen kon afvoeren. Veel tuingrond ontstond mede daardoor derhalve op de landen langs de Delflandse boezem. Dankzij al deze activiteiten breidde het tuindersbedrijf zich uit. De streek tussen Monster, de Naaldwijkse Hoge Geest, Honselersdijk, Poeldijk tot voorbij Wateringen, de omgeving van Den Hoorn en Sion, de omgeving van De Lier en het

Honderdland te zamen met een oppervlakte van meer dan 1.000 ha is opgevaren met zand. Naast het "opvaren" met zand werd de grond verbeterd door organische mest als slootbagger, dunne koemest en varkensmest.

Beide methoden ter verbetering van de grond werden tot circa 1930 toegepast. De organische mest wordt dan vervangen door kunstmest, terwijl de zandvoorraad uitgeput raakte en daardoor te kostbaar is geworden. Turfmolm was in die tijd een goede vervanger van zand. Voorts werd stadsvuil toegepast als grondverbeteringsmiddel. De resultaten hiermee waren echter onvoldoende. Stadsvuil werd uiteindelijk alleen gebruikt ter ophoging van te laag gelegen tuinen.

De afbeeldingen tonen de gestage uitbreiding van de tuinbouw in het Westland sinds de 18e eeuw. Geconstateerd kan worden dat slechts de zeer arme bodem niet in gebruik is ten behoeve van de tuinbouw.

De uiterlijke verschijningsvorm van de tuinbouwbedrijven is sinds de sterke uitbreiding van de tuingronden en met name na het algemeen worden van de kassencultures sterk veranderd. Bij de uitbreiding in de vorige eeuw werden veel voormalige bouw- en weilanden omgezet of ingestoken in tuinen. Als eerste kwamen de gunstig gelegen stukken grond langs het

vaarwater hiervoor in aanmerking. Later vond ook uitbreiding langs de landwegen plaats. Op de lagere delen werd de groenteteelt aangetroffen, op de hogere delen de fruitteelt.

Vanaf het vaarwater werden sloten het land in gegraven, waardoor landerijen in smalle akkers werden verdeeld. Deze akkers werden op hun beurt begrensd door de vaarsloten en soms door tussensloten ten behoeve van de afwatering. Dergelijke akkers werden in hoeken van ongeveer een ha groot, omgeven door greppels, verdeeld. Langs deze greppels plantte men een windbeschutting van elzen. In de buurt van het woonhuis waren in plaats van elzen, muurtjes geplaatst waarlangs meestal druiven groeiden. Het verst van het huis werden boomgaarden met peren en appels aangetroffen en langs de vaarten de pruimenbomen en stoofperen. Voorts waren asperges, aardappels, fijne groenten en bloembollen de belangrijkste gewassen.

Sinds 1885 wordt er met kassen in het Westland geëxperimenteerd. Bovenstaande beschrijving van het landschap is niet langer te herkennen. De kassencultuur heeft zich sterk uitgebreid. De greppels zijn door moderne drainage (buizen) vervangen, de sloten en vaarten worden beschoeid en de boomgaarden zijn vervangen door kassen. Het groen maakte kortom plaats voor glas. Het Westland heeft door de schoorstenen van de verwarmingsketels het uiterlijk van een industrielandchap.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Landwegen

In de 18e eeuw werden onder Frans bestuur diverse internationale verbindingswegen in Nederland verbeterd en/of aangelegd. Uit die tijd dateert de Straatweg tussen Amsterdam en Antwerpen, welke in de regio Delf- en Schieland langs de oostelijke oever van de Delftse Vliet en de Delftse Schie liep. Rijswijk en Delft werden door deze Straatweg ontsloten. Bij vaststelling van het Rijkswegenplan in 1927 werd besloten een nieuw tracé aan te leggen. Deze nieuwe (autosnel)weg moest de oude weg en met name de stad Delft ontlasten. De weg hield geen rekening met historisch gegroeide structuren en werd in twee fasen aangelegd: Rijswijk/Hoornbrug en Delft-Rotterdam. Van noord naar zuid doorsneed deze weg (A13) de Hoge Broekpolder, de Bieslandse Bovenpolder, de Zuidpolder van Delfgauw, de Akkersdijkse Polder, de Polder Schieveen en de Polder Zestienhoven. De weg werd tussen 1927 en 1937 aangelegd en continu verbeterd. Naderhand kreeg de weg een aansluiting op het Maastunneltracé in Rotterdam richting Dordrecht.

In het Westland nam men reeds in 1834 het initiatief om de doorgaande wegen in het Westland te verharderen. Bij Koninklijk Besluit van 4 mei 1837 werd toestemming verleend om bedoelde wegen te voorzien van een schelplaag (1839), welke in 1852 op haar beurt werd voorzien van een grindlaag. Deze wegen waren bedoeld als landbouwwegen voor de aan- en afvoer van agrarische producten, maar ook als verbindingswegen tussen de dorpen en de steden in het gebied.

Uit onderzoek is bekend geworden, dat de wegen in het Westland over het algemeen eeuwenoud zijn en aangelegd langs de kleibanen in het veen. De wegen zelf zijn regelmatig opgehoogd met grond en puin. De wegen liggen dan ook vaak een halve meter of meer boven het aangrenzende gebied. De Zouteveense Weg tussen Schipluiden en Vlaardingen en de Abtwoudse Weg tussen Delft en Schiedam zijn hier voorbeelden van.

Het Westland is ontsloten door een fijnmazig netwerk van wegen. Enkele wegen daarvan zijn van interlokaal belang: de provinciale weg nr. 20, welke loopt van noord naar zuid van 's-Gravenhage over Poeldijk, Naaldwijk naar Maasdijk. De provinciale weg sluit bij Maasdijk aan op de A20 richting Rotterdam. De N20 kent een zijtak bij Westerlee naar Delft. Voorts loopt er een ringweg om het Westland, welke Maasdijk, 's-Gravenzande, Monster en Naaldwijk met elkaar en met de omliggende plaatsen verbindt.

Het gebied rond Berkel en Rodenrijs, Pijnacker en Nootdorp werd ontsloten door diverse oost-westverbindingen vanaf de Straatweg door de Hofweg, de Zuidweg, de Brasserskade en een weg langs de Pijnackerse Vaart. Opvallend is het aantal doodlopende weggetjes, ook thans nog, in het gebied tussen de spoorlijn Hofplein en de Rotte.

Sinds de aanleg van de Rijksweg nr. 13 worden de genoemde plaatsen door zijwegen op deze weg aangesloten.

Het meest oostelijke deel van Delf- en Schieland werd door de Bergweg en het verlengde daarvan, de Hoefweg tussen Rotterdam/Hilligersberg en Bleiswijk, ontsloten. In 1870 verkreeg men een provinciale subsidie om de weg te begrinden. Ter hoogte van het gehucht Kruisweg splitste deze weg zich in een oostelijke tak naar Moerkapelle en een westelijke tak naar Zoetermeer-Zegwaard. Nog steeds is dit tracé de doorgaande route in dit gebied.

Bij Bleiswijk sluit de weg thans aan op de Rijksweg nr. 12, welke loopt van 's-Gravenhage naar Gouda. Deze weg ontsluit Zoetermeer.

4.2. Wateren

4.2.1. De "Randstadvaart"

Tussen Amsterdam en Rotterdam ligt de zogenaamde Randstadvaart, of wel de vaart die de randsteden met elkaar verbindt, samengesteld uit gegraven vaarten. Onderdeel van deze route zijn de van noordwest naar zuidoost lopende Delftse Vliet en Delftse Schie.

In 1883 werd een plan gepresenteerd om deze waterweg te verbeteren, waarbij de doorvaartbreedte van bruggen en sluizen op 6 meter werd gesteld.

De coupure om de stad Delft heen (1888-1889) en de verbeteringen aan de Delftse Vliet (1890-1891) werden uitgevoerd in het kader van dit plan. Vanaf de Hoornbrug (bij Rijswijk) tot Delft werd de Vliet aan de westzijde verbreed, terwijl langs Delft een coupure werd geprojecteerd naar de Schie. Dit was noodzakelijk, omdat vaartverbreding binnen de stad onmogelijk was. Het tracé ging van noord naar zuid door de Kleine Vrijenbanse Polder, volgde de Singel over één kilometer, vervolgens door de Wippolder en bij de Rotterdampoortbrug naar de Schie.

De verbreding van de vaarroute maakte nieuwe bruggen noodzakelijk. Het drukker wordende scheepvaartverkeer vereiste bovendien beweegbare bruggen, zoals draaibruggen en (later) bascule bruggen.

Het deel van de route liggend tussen Delft en Leiden wordt sinds de verbeteringen Rijn-Schiekanaal of Provinciaal Kanaal genoemd (vergelijk chromo-topografische kaarten 1886-1913).

4.2.2. De Rotte

De Rotte, die van noord naar zuid loopt, vormde vroeger met de Hoogeveensche Vaart een verbinding van de Oude Rijn met de Nieuwe Maas. Door de droogmaking (circa 1700) van de Noordplas verviel de Hoogeveensche Vaart en daarmee de doorgaande vaarroute.

De Rotte meandert door het landschap en verwijdt zich ter hoogte van Bleiswijk. Dit deel van de Rotte heette op kaarten uit de periode 1850-1940 de Bleiswijkse Meren. Thans wordt het de Rottemeren genoemd. Ook veranderde de naam van de Rotte ten noorden van de Bleiswijkse Meren in Nieuwe Diep en bij de Holvoeterbrug in Oude Leede. Ook deze benamingen worden niet meer gehanteerd. Doordat de Rotte geen doorgaande route was, was ze van mindere betekenis voor het regionale vervoer dan de Schie. De Rotte is het voornaamste boezemwater van het hoogheemraadschap Schieland.

4.2.3. Trekvaarten

Tussen de Schie en de Rotte liggen slechts wateren van lokale betekenis voor vervoer en/of afwatering. Meestal lozen deze wateren, zoals de diverse tochten van de droogmakerijen, op de Rotte en lopen van oost naar west.

In het gebied ten westen van de Schie (een belangrijk deel hiervan is het Westland) worden trekvaarten gevonden, de Boonervliet of Maassluisser Trekvaart en de Vlaardinger Trekvaart. Trekvaarten dateren uit de 17e eeuw. De primaire functie van deze vaarten, nl. het vervoer van goederen en personen per trekschuit, bleef tot circa 1850 gehandhaafd. Ondanks het functieverlies zijn de vaarten volledig intact gebleven en hebben een functie als recreatiewater of een rol in de afwatering. Sommige van de voormalige trekpaden zijn in gebruik als fietspad. Het Westland wordt ontsloten door een netwerk van vaarten en weteringen. Nog in de dertiger jaren vond meer dan de helft van de aan- en afvoer van tuinbouwprodukten met schuiten en schepen plaats.

Door het drukker worden van de scheepvaartroutes in het Westland kalfden de oeverkanten af. Vooral het gebruik van de Gantel was intensief aangezien de veiling van zowel Poeldijk als Zwartendijk hier langs lag. De meeste veilingen lagen overigens aan water of hadden een eigen aansluiting door een klein haventje op het water, zoals de veilingen van 's-Gravenzande, Monster en Wateringen. Naar aanleiding van de aantasting van de vaarten door het drukker wordende en snelle scheepvaartverkeer stelde een Commissie voor de Vaartverbetering een plan op. De plannen waren echter snel achterhaald en zijn niet uitgevoerd, omdat men inmiddels de voorkeur gaf aan het verbeteren van wegen over land ten behoeve van de vracht- en personenauto's.

4.3. Spoorwegen

Drie spoorlijnen worden in de periode voor 1940 in de regio Delf- en Schieland aangetroffen, te weten 1. de hoofdspoorlijn Amsterdam-Rotterdam met stations te Rijswijk en Delft, 2. de zogenaamde Hofpleinlijn, een lokaalspoor tussen Rotterdam en Den Haag en 3. het hoofdspoor Den Haag- Gouda. Deze laatste lijn had alleen in Zoetermeer-Zegwaard een station binnen de regio.

Rijswijk en Delft werden in 1847 aangesloten op de lijn tussen Amsterdam en Rotterdam. Vanuit het noorden, Den Haag-Hollands Spoor, wordt de lijn in de richting van Rijswijk gebogen. De lijn passeerde de dorpskern Rijswijk op grote afstand. Na 1950 worden Rijswijkse uitbreidingen rond het station gegroepeerd. Men vindt hier zowel woonbebouwing als kantoorbebouwing.

De gemeente Delft verzocht de spoorlijn aan de westflank van de stad te situeren. De lijn lag gunstig ten opzichte van de binnenstad, hoewel het deze later zou isoleren van de westelijke stadsuitbreidingen. Het eerste station Delft (1848) lag aan de Houttuinen, iets noordelijker dan het huidige station. Dit station dateert uit 1884 en lag aan de Van Leeuwenhoeksingel. Het oude station is in 1885 afgebroken. Het spoor zelf liep in de stad tot 1965 langs de westelijke oever van de Spoorsingel. Tussen 1960 en 1965 is een spoorwegviaduct gebouwd na het dempen van de Spoorsingel. Door de bouw van het viaduct is er weer doorgaand verkeer tussen de binnenstad en de westelijke stadsuitbreidingen mogelijk.

Oostelijk van deze hoofdlijn wordt in 1908 de zogenaamde Hofpleinlijn voltooid. De lijn kan worden beschouwd als een lokale aanvulling op de zojuist besproken hoofdlijn. De lijn startte in Rotterdam vanuit een speciaal daarvoor aangelegd kopstation aan het Hofplein en wordt tot voorbij de stadsgrens over betonnen viaducten geleid. Eenmaal de stad uit werd het tracé telkens aangepast aan de diverse kavelrichtingen in het poldergebied. Enkele landwegen werden overbrugd, alsmede de spoorlijn Den Haag- Gouda, waarna met de

kavelrichting mee noordwestwaarts langs de Vliet op Voorburg werd gericht. Te Voorburg splitste de lijn zich in een tak naar Den Haag/Hollands Spoor en een tak naar Scheveningen. Voorheen had de Hofpleinlijn meerdere stations of haltes: station Rodenrijs, station Berkel, station Pijnacker en de halte 's-Gravenweg (bij Nootdorp). Station Berkel en Rodenrijs is nu een stopplaats, terwijl de halte 's-Gravenweg is opgeheven. Ook de tak naar Scheveningen is komen te vervallen. Bovendien is tegenwoordig het Haagse Centraal Station eindpunt van de lijn.

4.4 Tramwegen

In 1882 wordt in het Westland de tram als vervoermiddel geïntroduceerd, met als gevolg dat het snel is afgelopen met het vervoer per trekschuit. Het tracé 's-Gravenhage-Loosduinen werd in 1882 als eerste geopend. De Westlandse Stoomtrammaatschappij (WSM) breidde in de jaren direct daarop de lijn uit met de baanvakken Loosduinen-Poeldijk (1883), PoeldijkMonster-'s-Gravenzande (1883) en Loosduinen-Kijkduin (1888).

Tot 1885 werden de lijnen geëxploiteerd door de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM), waarna de exploitatie in handen van de Westlandse Stoomtrammaatschappij zelf kwam. Reeds in 1892 wordt besproken of en hoe doortrekking van de bestaande tramlijnen naar Hoek van Holland, Maassluis en Delft mogelijk is. Met financiële steun van belanghebbende gemeenten wordt in 1912 het tracé Naaldwijk-De Lier-Maasdam noordwaarts doorgetrokken via Schipluiden, Den Hoorn naar Delft en zuidwaarts via Maasland naar Maassluis. Voorts kregen tussen 1920 en 1931 verschillende veilingen een aansluiting op de tramlijn.

- 1920: Coöperatieve Groentenveiling Loosduinen en omstreken.
- 1921: Coöperatieve Warmoeziersvereniging De Delftse Groentenveiling G.A.
- 1922: Veilingvereniging Westerlee.
- 1925: Afdeling Poeldijk van de Bond Vereniging Westland.
- 1926: Loosduinse Groenteveiling.
- 1926: Coöperatieve Fruit en Groenteveiling Naaldwijk.
- 1927: Veilingvereniging Honselersdijk.
- 1931: Veilingvereniging Westland te Monster.

De eerste tramlijnen liepen langs of over de bestaande wegen. Door het zwaarder worden van het materieel werden in de jaren tien van de 20e eeuw verschillende tracés gemoderniseerd. Dit ging soms gepaard met de bouw van een nieuw emplacement en haltegebouwen. Het jongste tracé Maassluis-Delft werd direct door het veld aangelegd, dus niet langer langs of over bestaande landwegen. In de eerste helft van de jaren twintig wordt steeds meer de voorkeur gegeven aan personenvervoer per autobus. De concurrentie was groot. De WSM echter ging zelf een autobusdienst exploiteren waardoor het goederenvervoer per tram langer stand kon houden. Tot de Tweede Wereldoorlog functioneerden tram en vrachtauto naast elkaar.

Delft en Rijswijk werden eveneens ontsloten door een stoomtramlijn uit Den Haag. De tram reed over de Oude Delft en het Noordeinde en vervolgde via Kalverbos en de Haagweg zijn weg naar Rijswijk en Den Haag. Na de verbreding en de afgraving van de Wateringse

Vest, de Phoenixstraat en de Westvest komt de tegenwoordige lijn tot stand. In de twintiger jaren vond elektrificatie van de lijn plaats.

4.5. Zeewering

De regio Delf- en Schieland wordt in principe door duinen tegen de zee beschermd. Het probleem is echter dat de Delflandse kuststrook een dunne en lage duinenrij heeft. Met name ter hoogte van de Nieuw- en Noordlandse Polder en het dorp Terheijde is dit het geval. De afname van de duinenstrook wordt veroorzaakt door verstuiving en afslag van de duinen aan de zeezijde en door verlaging en versmalling van het voorgelegen strand door golfslag en stroomschuring. Daarom was een aanvullende bescherming op de duinen noodzaak geworden.

Reeds in de 17e eeuw werden er een soort van strandhoofden geplaatst ter bescherming van het dorp Terheijde. In de 19e eeuw werd de bescherming meer systematisch ter hand genomen. De zeewering werd verbeterd door de aanleg van de Zanddijk. Deze loopt van even ten noorden van Terheijde tot nabij Hoek van Holland. De duinen werden hier geëffend en tot Zanddijk omgevormd. Achter de Zanddijk bevindt zich een slaperdijk, welke boven Terheijde begint en aansluit op de Maasdijk (de voormalige rivierwaterkering). Voorts werden in zee zogenaamde golfbrekers of wel de Delflandse hoofden geplaatst. Er staan zo'n 68 hoofden op een onderlinge afstand van 200 tot 500 meter. De bestaande duinen worden nu verbeterd door het aanplanten van helm en het plaatsen van rietschermen om het (stuif)zand vast te houden. In de 20e eeuw werden tussen de strandhoofden steen- of asfaltglooiingen aangebracht.

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

5.1. Algemeen

In het westen van de regio Delf- en Schieland is op binnenduinen of strandwallen continu bewoning mogelijk geweest. Voorts was voor de 3e eeuw reeds bewoning in het Westland op lage zandbanken en hoge zandige oevers van verlande kreken. Door overstromingen vanaf de 3e eeuw werden deze laatstgenoemde plekken onbewoonbaar.

Nadat de Maasdijk werd aangelegd, was systematische herontginning weer mogelijk. De eerste nederzettingen worden gevestigd op terpen en dijken. De dijken in het Westland hebben niet per definitie een functie gehad als waterkering. De dijken dienden vooral om erop te wonen. De Endeldijk en Mariëndijk bij Honselersdijk en Poeldijk bij Maasland herinneren ons hieraan.

Monster en Rijswijk zijn beide ontstaan op een strandwal. Strandwallen zijn zuidoost-noordwest gerichte zandige ruggen en liggen iets landinwaarts evenwijdig aan de huidige kustwal. De ontwikkeling tot een wegdoorp wordt bevorderd door de langgerekte strandwal. Dikwijls is er echter sprake van een ovaalvormige plattegrond van de strandwaldorpen. Monster, gelegen op een strandwal is van oorsprong een ringdorp.

Meer naar het midden van de regio ligt een veengebied dat al voor de 10e eeuw bewoning kende. Bij herontginning vanaf de 10e eeuw raakt het gebied opnieuw bewoond. In dit middengebied ontstond een lineair verspreidingspatroon dat meeliep met de toenmalige hoogtelijnen in het landschap. Als gevolg hiervan zien wij dat boerderijen soms een eind van de weg of kade aflaggen. Voorbeelden hiervan zijn de boerderijstroken gelegen aan (zijwegen van) de Veenweg in de Zouteveense Polder, de Abtwoudseweg in de Abtwoudsche Polder en de Zuideindscheweg in de Zuidpolder van Delfgauw. Geconcentreerde bebouwing ontstond op kruispunten van wegen, Den Hoorn, en op kleigronden langs respectievelijk de Gaag en Zuidgaag, Schipluiden en Maasland.

Zoetermeer, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Nootdorp en Zevenhuizen zijn ontstaan als veenontginningsdorpen. Kenmerkend voor deze dorpen is hun eenvoudige lineaire opbouw. Pijnacker is ontstaan op een uitloper van een kleibaan in het veen. Het dorp heeft echter de lineaire structuur van de naastgelegen veenontginningsdorpen.

5.2. Steden

In historisch-juridische zin zijn er twee steden in de regio Delf- en Schieland aan te wijzen, namelijk 's-Gravenzande en Delft. Van deze twee heeft alleen Delft zich werkelijk tot stad ontwikkeld.

5.2.1. Delft

Delft is ontstaan uit een aantal hoven die in de 11e eeuw op de oeverwal van de Gantel waren gelegen. Toen dit gebied regelmatig met overstromingen werd geconfronteerd, werd het noodzakelijk om het huidige gebied van Delft te ontwateren. De Schie werd gegraven

naar het stroomgebied van de Maas bij Overschie en werd kort daarna noordwaarts doorgetrokken naar de Vliet. Zo ontstond een stad, die geheel gebouwd is op basis van waterverkeer.

De structuur van Delft

De structuur van de binnenstad is helder. Twee grachten, de Oude Delft en de Nieuwe Delft doorsnijden de stad in noordwest-zuidoost richting en vormen als het ware de ruggesgraat van de stad. Het stratenplan van de stad is sterk bepaald door het patroon van de prestedelijke verkaveling.

In 1246 werd aan het gebied van de Voorstraat-Hippolytusbuurt, Wijnstraat, Koornmarkt, Lange Geer, de bebouwing langs de Oude Langedijk, de Markt en de Voldersgracht stadsrechten verleend. In 1268 werd het stedelijk rechtsgebied uitgebreid met een gebied ten westen van de Oude Delft tussen Binnenwatersloot en de Dirk Langenstraat. In 1300 werd de stad door vestinggrachten omgeven.

Functieveranderingen en ruimtelijke ontwikkelingen

Doordat Delft in het centrum van een welvarend landbouwgebied was gelegen, ontwikkelde ze zich tot een handelscentrum voor agrarische producten. Met bierbrouwerijen en lakennijverheid breidde de stad zijn economische basis uit. In de 14e eeuw had dit stadsuitbreidingen in het noorden en oosten tot gevolg. Ten behoeve van de handel wordt het tracé van de Schie verbeterd door de Delfhavense Schie te graven.

In de 17e eeuw werden nieuwe takken van nijverheid in Delft geïntroduceerd, in de vorm van plateelbakkerijen (Delfts blauw) en tapijtindustrie. De lakennijverheid en de bierbrouwerij hebben dan afgedaan. Daarnaast behield Delft in de 17e eeuw haar centrumfunctie voor de handel in agrarische producten met de daaraan gebonden ambachtelijke bedrijvigheid. De 18e eeuw bracht zoals in zoveel Hollandse steden economische achteruitgang. Toename van de bevolking en de bedrijvigheid in de 19e eeuw maakte stadsuitbreidingen noodzakelijk. Nog voor het midden van de 19e eeuw werden de stadspoorten van de stad gesloopt. Een en ander vergrootte de toegankelijkheid van de stad. In 1847 werd Delft aangesloten op de spoorlijn Den Haag-Rotterdam. Daarnaast werd de Polytechnische school in 1842 opgericht. Deze school, nu de Technische Universiteit Delft, zal in de 20e eeuw, met name na 1945, het beeld van de stad op velerlei terrein bepalen.

De allocatie van bedrijfsgebieden en stadsuitbreidingen bleef voor Delft aan het einde van de 19e eeuw een voortdurend probleem, omdat de gemeente Delft een zeer beperkt grondgebied had. In 1865 startte Delft met annexatiepogingen, die (pas) in 1921 slaagden door annexatie van de gemeenten Hof van Delft en Vrijenban. Inmiddels hebben dan reeds enige uitbreidingen binnen de gemeentegrenzen plaatsgehad.

In 1868 startte de sociaal ondernemer J.C. van Marken "De Delftse Nijverheid", welke industriële initiatieven in Delft moest stimuleren. J.C. van Marken was de eigenaar van de Gist- en Spiritusfabriek en de Nederlandse Oliefabrieken in Delft. Dit complex is ten oosten van de spoorlijn in het noorden van de stad gelegen. De fabrieken hebben zich zowel ten oosten als ten westen van de spoorlijn Den Haag-Rotterdam uitgebreid.

In het noordwesten van de stad, juist buiten het stadscentrum, werd in 1884 een woonwijk aangelegd. Deze woonwijk, het Agnetapark, was aangelegd voor de arbeiders van de aan de overzijde gelegen Gist- en Spiritusfabriek. Het Agnetapark was een initiatief van de

fabrieksdirecteur J.C. van Marken. De woningen zijn gebouwd in een parkachtige omgeving naar ontwerp van L.P. Zocher. Naast woningen werden twee winkels, een ontspanningsgebouw, een onderwijscentrum en een directeurswoning aangelegd. Tussen 1925 en 1927 is het Agnetapark aan de westzijde uitgebreid met een nieuwe wijk rondom een rechthoekige vijver. In 1880 werd een begin gemaakt met de bouw van het Westerkwartier, een wijk gelegen achter het station, en werden Spoorringel en Oostsingel bebouwd. De coupure in verband met de aanleg van het Rijn-Schiekanaal leverde de stad Delft zowel in het noorden als in het zuiden enige uitbreidingsmogelijkheden op. Door demping van de vestinggracht in het noorden kon een groot plantsoen, de Nieuwe Plantage, worden aangelegd. In het zuiden van de stad werd rond de Nieuwelaan plaats geboden aan nutsbedrijven en woningbouw. Na aanleg van de Rijksweg nr. 13 in 1928 tussen Den Haag en Rotterdam werd de uitbreiding van de stad Delft in oostelijke richting beperkt.

In de tweede helft van de 20e eeuw wordt Delft aangewezen als groeistad. Dit had tot gevolg dat een nieuwe woonwijk ten zuidwesten van de stad ontstond: Delft-Zuid. De regionale betekenis van Delft als economisch centrum is in de tweede helft van de 20e eeuw overvleugeld door Rotterdam en Den Haag. Delft vervult wel een belangrijke functie in de sector onderwijs: streekscholen en Technische Universiteit. Het rijke historische verleden en de gave binnenstad trekken zowel toeristen uit binnen- als buitenland.

5.2. 's Gravenzande

's-Gravenzande kreeg in 1246 van Graaf Willem II stadsrechten. In de 13e en 14e eeuw lag hier een grafelijk hof. Onder bescherming van het hof kon 's-Gravenzande, ontstaan achter de dijk van de lang verdwenen Maasmonding, zich ontwikkelen. De nederzetting heeft een rechthoekige planmatige aanleg. Het wegvallen van het hof was een van de oorzaken, dat 's-Gravenzande zich niet stedelijk heeft kunnen ontwikkelen.

5.3. Dorpen

De bebouwing van de dorpen in het westen van Delf- en Schieland bestond in de vorige eeuw voor een groot deel uit zogenaamde poorten of plaatsen. Dit waren complexen van kleine huizen gebouwd om een binnenplaats; ze werden bewoond door 10-15 gezinnen. De aanleg van het Westlandse tramnet bracht naast de ontsluiting van het gebied ook een bouwactiviteit tot ontwikkeling in de vorm van emplacementen ten behoeve van de overslag van produkten, watertorens, stations en haltes.

Verschillende gemeentelijke gezondheidscommissies stelden aan het begin van de 20e eeuw het niveau van deze bebouwing aan de kaak. Tegelijkertijd ontstonden woningbouwverenigingen in onder andere Naaldwijk, Honselersdijk en Monster, welke zorgden voor een bouwstroom van arbeiderswoningen in de jaren twintig en dertig. De plaatsen en/of poorten konden worden afgebroken. Voorts was het de gewoonte dat de tuinders in de dorpskom woonden in plaats van op het eigen erf.

Het dorp Terheijde, direct gelegen aan de Noordzeekust, was in de vorige eeuw een verwaarloosd dorpje. Tussen 1930 en 1931 wordt door de Gemeentelijke Woningstichting Monster een geheel nieuw dorp neergezet, bestaande uit 120 woonhuizen en 5 winkels. Reeds in de Tweede Wereldoorlog wordt het dorp gesloopt om plaats te maken voor de

Atlantik Wall, een linie van de Duitse bezetters. Na de Tweede Wereldoorlog is het dorp herbouwd.

De dorpen in het Westland groeiden. De oorzaak hiervoor moet worden gezocht in het feit, dat het agrarisch grondgebruik in de vorm van tuin- c.q. kassenbouw hier van groter belang was dan het wonen.

Meer naar het midden van de regio Delf- en Schieland liggen Rijswijk en Zoetermeer. Twee dorpen, die zich in de afgelopen 100 jaar explosief hebben ontwikkeld.

De bebouwing van het dorp Rijswijk lag rond 1850 langs de Haagweg en Van Vredenburgweg. Aan deze laatste weg lagen enkele van de landgoederen die Rijswijk rijk is geweest. De nabijheid van de residentiestad en de zandige bodem maakten vestiging van landgoederen namelijk aantrekkelijk. De kern Rijswijk verdichtte zich en breidde zich uit rond deze wegen (Haagweg en Van Vredenburgweg). De zuidelijke uitbreidingen van Den Haag en de Rijswijkse uitbreidingen langs de Haagweg lopen al begin van deze eeuw in elkaar over. Naast het zuidwesten toe was Rijswijk dan tot aan de Rijswijkse Vaart bebouwd.

Tegenwoordig liggen de Rijswijkse buitens tussen de bebouwing in. Het station van Rijswijk heeft tot circa 1950 ruim van de bebouwde kom afgelegen. In de jaren vijftig wordt dit gebied voor het eerst ingevuld met woonbebouwing en kantoorgebouwen.

De Rijksweg A19 in het zuiden vormt heden ten dage de grens van de Rijswijkse bebouwing. Ten zuiden van deze weg ligt een groen gebied met een recreatieve functie.

Kenmerkend voor de ontwikkeling van nederzettingen nabij de residentiestad is, dat deze van oorsprong agrarische nederzettingen geheel verstedelijken. Rijswijk is zo te beschouwen als "vlek", een uitgegroeid dorp met stedelijke kenmerken.

Zoetermeer, in het oostelijk deel van Delf- en Schieland, is van oorsprong een veenontginningsdorp. Het westelijk deel van de langgerekte kern van Zoetermeer is te beschouwen als de plek van het oorspronkelijke 12e eeuwse dorp. Het oostelijk deel was tot de gemeentelijke samenvoeging in 1935 het zelfstandige dorp Zegwaard. Hoewel de groei van Zoetermeer op gang is gekomen na aanwijzing als groeikern, vond in de periode 1900-1940 enige bouwactiviteit plaats, onder meer in de Stationsstraat. Deze weg wordt voornamelijk ingevuld met veelal vrijstaande huizen. Wanneer de fabriek Nutricia in Zoetermeer wordt gevestigd, worden arbeiderswoningen gebouwd.

In de jaren dertig wordt parallel aan de spoorlijn Den Haag-Gouda een Rijksweg, de A12, aangelegd. Deze weg vormt nu samen met de spoorweg een visuele afscheiding van Zoetermeer en het open gebied. De spoorlijn en de autoweg zijn tevens de zuidgrens van de gemeente Zoetermeer. De nieuwbouwwijken van Zoetermeer liggen ten noordwesten van de oorspronkelijke kern. Vermeldenswaard is, dat de verschillende wijken door een zogenaamde Sprinterlijn of Zoetermeerlijn (een ringspoorbaan) worden ontsloten.

De dorpen nabij de Rotte kregen er in de vorige twee eeuwen door droogmaking een enorm areaal aan agrarische gronden bij. Vooral de tuinbouw en later de bloemeteelt bleken het goed te doen op deze gronden. De uitbreiding van de bebouwing in de vorm van verdichting van het lint in dorpen als Berkel en Rodenrijs, Pijnacker en Bleiswijk aan het eind van de vorige eeuw en de eerste decennia van deze eeuw moet dan ook in verband

gebracht worden met de opleving van deze sector: veilingen, arbeiderswoningen, los- en laadplaatsen. Thans is met name de export van bloemen van groot economisch belang. Daarnaast hebben de dorpen evenals Zoetermeer en Rijswijk de overloop van mensen uit Rotterdam en Den Haag opgevangen.

5.4. Verspreide bebouwing

Verspreide bebouwing komt in Delf- en Schieland regelmatig voor. Het betreft dan vooral agrarische bebouwing op kleibanen in de veenpolders en langs de polderwegen in de droogmakerijen.

In verschillende veenpolders is zelfs sprake van een bepaalde regelmaat in de verspreiding en wordt er gesproken van boerderijstrook.

In een gebied, zoals Delf- en Schieland, waar de controle over het waterpeil in de polder essentieel is, worden waterstaatkundige elementen aangetroffen, zoals gemalen, molens en duikers en dergelijke. Nabij het gehucht Ruiven in de Zuidpolder van Delfgauw, in de Kerkpolder, de Zouteveense Polder en de Kralinger Polder nabij de Burgerweg werden eendenkooien gevonden.

5.5. Landschapsbeeld

Ondanks de overheersing van het agrarische grondgebruik wordt wat Delf- en Schieland betreft gesproken van een verstedelijkt landschap. De uitzichten in het open gebied worden steeds beperkt door opdoemende gebouwen, zoals kassen en hoogbouw.

De kassencomplexen van het Westland geven een ondoorzichtige structuur aan dit deel van het gebied. Het Westland heeft zijn historische hoofdstructuur verloren.

In het midden van Delf- en Schieland, ten oosten van de lijn Wateringen-De Lier ligt een veenweidegebied. Dit veengebied met kavelsloten, trekvaarten en verspreide boerenbebouwing wordt begrensd door Rijswijk, Delft, (het beoogde tracé van) de A19 en de stedelijke randen van de Rotterdamse agglomeratie. Het gebied fungeert als groene buffer en is nog tamelijk authentiek.

Ten oosten hiervan ligt een van oorsprong open gebied waarvan de landelijkheid eveneens onder druk staat van forse uitbreidingen van het aantal kassencomplexen rond Pijnacker, Nootdorp, Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk en Bergschenhoek.

In het noorden wordt dit gebied begrensd door de spoorlijn en de Rijksweg tussen Den Haag en Gouda en het stedelijke Zoetermeer. In het oosten gaat het gebied geleidelijk over in een open agrarisch gebied met de Rotte, akkerbouw, weidebouw en bebouwingslinten.

LITERATUUR

- Een beeld van het Zuid-Hollands landschap (1981).
Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland, deel 1: Bollenstreek en Kagerplassen. Leidse en Haagse agglomeratie Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Bergschenhoek (B-driehoek).
- Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorend bij de Waterstaatskaart, 's-Gravenhage 1967.
- De bodem van Zuid-Holland. Wageningen 1966.
- Delft, gemeente Delft. Toelichting op het voorstel tot aanwijzing van Delft, gemeente Delft, tot beschermd stadsgezicht.
- Delft rond de eeuwwisseling.
Inleiding en tekst bij de foto's: C.D. Goudappel. Delft, z.j.
- Don, P. (1985)
Kunstreisboek voor Nederland, Zeist.
- Dijksterhuis, R.
Spoorwegtracering en stedenbouw in Nederland, historische analyse van een wisselwerking de eerste eeuw: 1840-1940 + bijlage.
- Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland, enige opstellen over de geschiedenis. Den Haag 1975.
- Kley, J. van der (red.) (1967)
Vaarwegen in Nederland, een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen. Assen-Amsterdam-Rotterdam-Brussel.
- Liere, W.J. van (1948)
De bodemkartering van Nederland deel II. De bodemgesteldheid van het Westland + bijlagen, 's-Gravenhage.
- Midden-Delfland, ontwikkelingsplan voor de open ruimte.
Deelrapport III - Basisgegevens. 's-Gravenhage 1968.
- Mulder, G.J.A. (red.) (1952)
Handboek der geografie van Nederland deel III, Zwolle.
- Niemeyer, J.F. (1944)
Delft en Delfland hun oorsprong en vroegste geschiedenis, Leiden.
- Ottevanger, G. e.a. (1985)

Molens, gemalen en andere waterstaatkundige elementen in MiddenDelfland, Den Haag.

- Ridder, J.G. de
Uit de geschiedenis van het Westland "de glazen stad". Den Haag, z.j.
- Schetsen uit de geschiedenis van Pijnacker 1975.
- Smook, R.A.F. (1984)
Binnensteden veranderen, atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste halve eeuw, Zutphen.
- Steegh, A. (1985)
Monumentenatlas van Nederland, 1100 historische nederzettingen in kaart, Zutphen.
- Van stoomtram tot locaalspoorweg met autodiensten, gedenkschrift ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan 1881-30 juli-1931, 's-Gravenhage, z.j
- Teixeira de Mattos, L.F. (1908) De Waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland, deel II Het Vasteland, 's-Gravenhage.
- Verbraeck, A.A.A. (1933)
Het Westland. Groningen-Den Haag-Batavia.
- Verheul Dzn., J. (1930)
De Rotte met de Bleiswijkschemeren en de omliggende gemeenten Hillegersberg, Bergschenhoek, Bleiswijk, Moerkapelle en Zevenhuizen, Rotterdam.

GERAADPLEEGDE KAARTEN

- Grote topografische Atlas van Nederland 1:50.000. West Nederland (1972-1986). Groningen 1987.
- Militair Topografische Kaarten 1:50.000. Circa 1860.
- Truppenkarte, Topografische Karte der Niederlande 1:50.000. Circa 1941.
- Historische Atlas Zuid-Holland. Chromotopografische Kaart des Rijks 1:25.000. Landsmeer 1989.

Gemeentegrenzen en regio-indeling Midden-Zuid-Holland

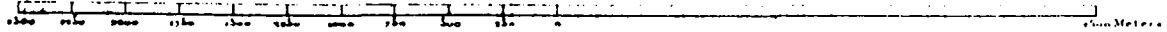
- A West-Rijnland
- B Rijn-en Gouwestreek
- C Zuidhollands Waardengebied
- D Noord-en Merwestreek
- E Zuid-Holland-Zuid
- F Rotterdam
- G Delf-en Schieland
- H Den Haag
- I Nieuwe Waterweg

NOORD
 schaal 1 : 400.000





Schaal van 5000 Meters.



Verkeerd in 18. Ueison in 1888, god horizon tot 1883

Schaal van 25000.

DELFT NA DE COUPURE

NV 180 'Ureanake



37.5 Meter

DELFT

Noorddorp

Gemeente

Schaal van 5000 Meter.

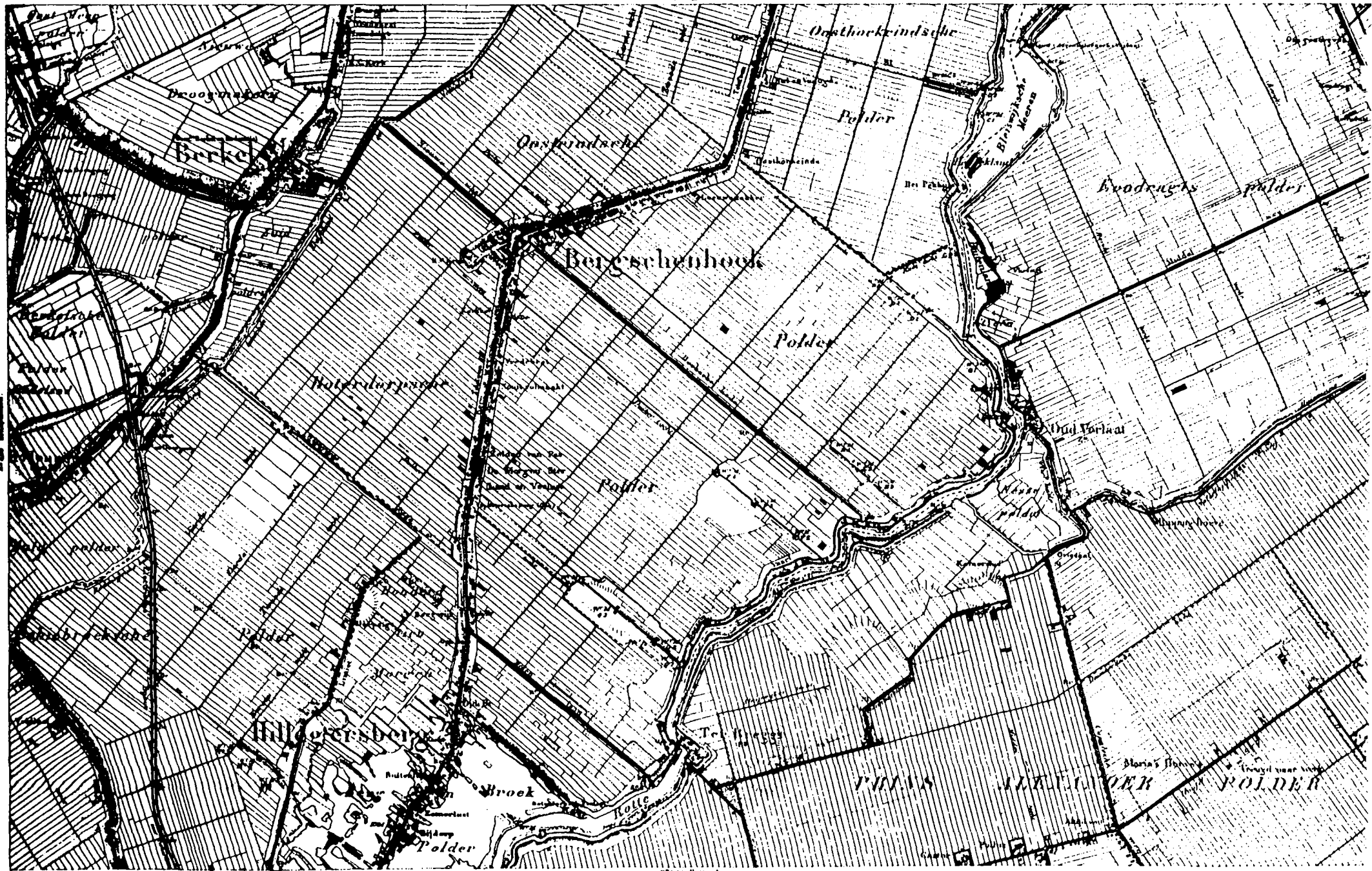
0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 Meter

430	000	001
000	002	003
004	005	006

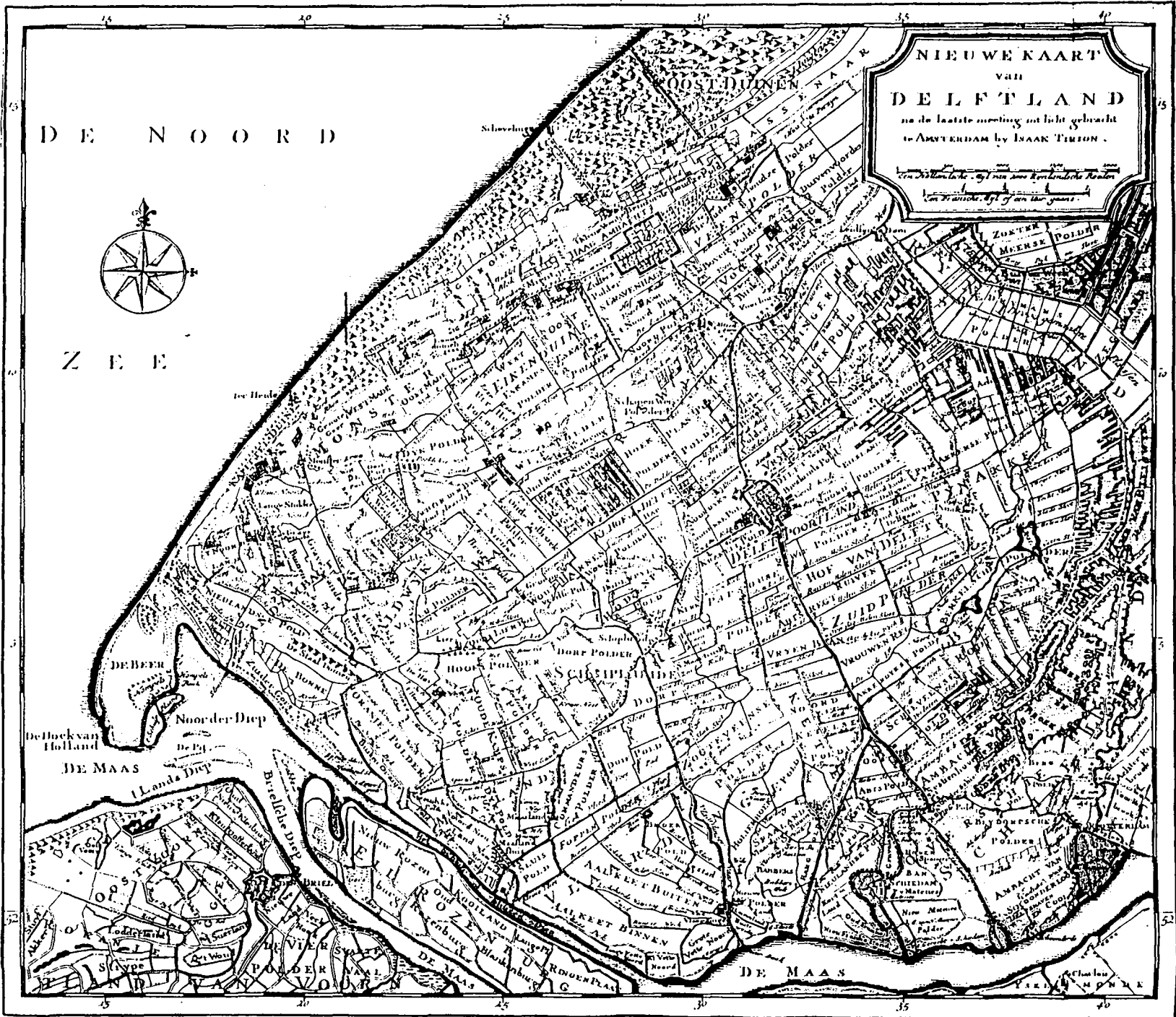
Uitgave 1919.

N^o 481
HILLEGERSBERG.
 Verkort in 1874. Herzien in 1883, ged. herzien tot 1908.
 Schaal van 25000.
 27260 Zeelevel

de Rotte (gedeelte)



Schaal van 5000 Meter



DE NOORD



ZEE

NIEUWE KAART
VAN
DELFTLAND
na de laatste meting in licht gebracht
te AMSTERDAM by ISAAC TIRION.

DE MAAS

DE MAAS

Tram- en Autobuslijnen
van de
Westlandsche Stoomtram.

Stoomtram. ——— Autobus.

