COLOFON

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

Samenstelling/Productie
mw. drs. J. Bookelman
mw. J. Chabinath
mw. I. Ender
mw. drs. M. Höfkens
M. van Ingen
mw. drs. S.R. Jonkergouw
mw. drs. M. Keereweer
drs. M. Koenders
mw. drs. L.A. Nizet
mw. drs. M. Polman
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, november 1995

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING
A. Schuurman
mei 1993

B. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE
M. Polman
M. Keereweer
december 1993

C. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN
M. Polman
M. Keereweer
december 1993

D. INVENTARISATIE
M. Keereweer
M. Polman
C. Scheffer
1993

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. ONTWIKKELINGEN TOT CIRCA 1800

3. FYSISCHE GESTELDHEID
3.1. Bodem en reliëf
3.2. Afwatering

4. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
4.1. Ontginningen en agrarisch grondgebruik
4.2. Niet-agrarisch grondgebruik
4.3. Visuele karakteristiek

5. INFRASTRUCTUUR
5.1. Landwegen
5.2. Wateren
5.3 Dijken en kaden
5.4. Spoor- en tramwegen
5.5. Militaire infrastructuur
5.6. Nutsvoorzieningen

6. NEDERZETTINGEN
6.1. Algemeen
6.2. De stad Delft
6.2.1. Functionele ontwikkelingen
6.2.1.1. Handel, markt en opslag
6.2.1.2. Nijverheid en industrie
6.2.1.3. Dienstensector en overheid
6.2.1.4. Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog
6.2.2. Stedebouwkundige ontwikkelingen
6.2.2.1. Binnen de oude stad
6.2.2.2. Ontwikkelingen buiten de oude stad
6.2.2.3. Volkshuisvesting
6.2.2.4. Voorzieningen
6.2.2.5. Groenvoorziening
6.2.2.6. Na-oorlogse ontwikkelingen
6.3. Klein Delfgauw
6.4. Abtswoude
6.5. Zweth
6.6. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

C. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

D. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Delft ligt in het westen van de provincie Zuid-Holland. In het kader van het M.I.P. is zij ingedeeld in de regio Delf- en Schieland (zie figuur 1).
De gemeente grenst aan Schipluiden (in het westen), Rijswijk (in het noordwesten), Pijnacker (in het oosten), Rotterdam (zuidoosten) en Schiedam (in het zuiden) (zie figuur 1a).

De grenzen berusten op historische, administratieve en landschappelijke gronden. Binnen de huidige gemeentegrenzen lagen rond 1818 zes gemeenten: Delft, Biesland, Ackersdijk en Vrouwenregt, Abtsregt, Vrijenban en Hof van Delft. In 1833 werd Biesland bij Vrijenban gevoegd, in 1855 volgden Abtsregt enerzijds en Ackersdijk en Vrouwenregt anderzijds.
Het grondgebied van de gemeente Delft bestond uit de huidige binnenstad, het huidige Westerkwartier en het gebied ten oosten van de stad tussen de Tweemolentjesvaart en de Pijnackerse Vaart. De uitbreidingen in de 19e eeuw vonden dan ook gedeeltelijk plaats op het grondgebied van Hof van Delft en Vrijenban. Om aan deze situatie een einde te maken, werden in 1921 Hof van Delft en Vrijenban (zie de figuren 3b en 3c) opgeheven en verdeeld over Pijnacker, Delft en Schipluiden. In 1957 werd de grens met Pijnacker, die sinds 1921 grotendeels door weidegebied liep (langs kavelsloten), verlegd tot langs de Rijksweg A 13. In 1960 vond een - voorlopig - laatste grenswijziging plaats, waarbij het weidegebied ten westen van de spoorlijn Delft-Schiedam (de Lage Abtswoudsche polder en een deel van de Noord-Kethelpolder) van Schipluiden naar Delft overging, dit vanwege geplande uitbreidingen van de stad in zuidelijke richting.
De huidige gemeentegrenzen zijn dus dankzij planologisch-administratieve beslissingen uit het verleden tot stand gekomen. Zij hebben ook historisch-juridische kenmerken en zijn in het landschap terug te vinden. De grens wordt gevormd door onder meer polderscheidingen, zoals de Berkelse Zweth in het zuiden, de Kerstanjewetering in het noordwesten, de Brasserskade in het noordoosten en de Tanthofkade in het westen. Ten noorden van de Tanthofkade valt de gemeentegrens samen met de voormalige tramdijk Den Hoorn - Delft en de voormalige scheidingswetering van de Voordijkshoornse Polder. Ook kavelsloten (in het zuiden, waar nog twee grenspalen herinneren aan de oude grenzen tussen de ambachtsheerlijkheden Kethel en Hof van Delft) en wegen (de Rijksweg, de Noordeindseweg en de Middelweg in het oosten) bepalen de grenzen.

Op 1 januari 1990 telde de gemeente Delft 88.739 inwoners. De totale oppervlakte bedraagt 26,31 km², de bevolkingsdichtheid 3.489 inwoners per km² landoppervlak.

De nederzetting dankt zijn ontstaan aan de ter plaatse aanwezige hoger gelegen gronden (kreekrug), veroorzaakt door Middeleeuwse overstromingen (zie 3.1.). Aan gegraven waterwegen (de Oude en de Nieuwe Delft) vestigden zich handelaren en ontwikkelde zich een ambachtelijke nijverheid, gericht op de verwerking van de produkten uit het agrarisch achterland.
Vanaf circa 1870 vond een grootscheepse industrialisatie plaats, mede door de verbetering van de infrastructuur (de spoorlijn Den Haag - Rotterdam en het Rijn - Schiekanaal) en onder invloed van de toegenomen economische activiteiten in de regio (de Nieuwe Waterweg en het Westland). Sindsdien is de stad een belangrijke industriestad en dienstencentrum.

De gemeente bestaat uit vier kernen: de stad Delft en de gehuchten Klein Delfgauw (in het noordoosten aan de Noordeindseweg), Abtswoude en Zweth (in het zuiden aan de Rotterdamseweg). De laatste nederzetting behoort gedeeltelijk tot de gemeente Schiedam.

2. ONTWIKKELINGEN TOT CIRCA 1800

Een aantal gunstige vestigingsfactoren hebben bijgedragen aan het ontstaan van de stad Delft. Als eerste moet genoemd worden de kleiige en zavelige bodem (kreekrug, ontstaan door sedimentatie vanuit de Gantel), die een stevige ondergrond vormt. Aanvankelijk lag Delft vermoedelijk lager dan het omringende veenlandschap, hetgeen wateroverlast in de hand werkte.
Voor de afvoer van dit veenwater zijn in de 9e eeuw de Schie respectievelijk de Vliet (in de Middeleeuwen ook wel de Delf(t) genoemd) gegraven. Deze wateren waren tevens van belang voor de watervoorziening en als verkeersweg.
Beide factoren geven een verklaring voor het feit dat de graaf van Holland zich in het gebied vestigde op de plaats van de huidige Markt (vermoedelijk in het midden van de 11e eeuw). Deze stimuleerde de ontginning van het gebied (zie 3.1.) en de vestiging van talloze kloosters in en rond de stad. Ook in het zuiden op de plaats van het in 1251 aldaar gevestigde klooster Koningsveld (zie figuur 10), zou reeds in de 11e eeuw een hoeve gelegen hebben.
Bij het grafelijk hof ontstond langs de oostzijde van de (Oude) Delft een eerste lintbebouwing als een bescheiden handelswal. In de tweede helft van de 12e eeuw werd een parallelgracht gegraven, de Nieuwe Delft, waar aan weerszijden bebouwing ontstond, o.a. van handelaren (de Wijnhaven). Een derde gracht werd kort daarna aangelegd. Deze liep niet alleen parallel aan de Nieuwe Delft, maar boog in oostelijke richting af. Aan laatstgenoemde gracht ontwikkelden zich ambachtskwartieren, zoals de Verwersdijk en de Voldersgracht. De markt bleef lange tijd vrij van bebouwing. Vanaf de 14e eeuw is het ingericht als marktveld en als kerkelijk (met de Nieuwe kerk) en bestuurlijk (stadhuis) centrum.
In 1246 werden door de Hollandse graaf Willem II stadsrechten verleend, ofschoon Delft reeds in 1220 als stad werd aangeduid. In 1268 werd het rechtsgebied uitgebreid naar het westen (zie figuur 9), nadien ook naar het noorden (1347) en oosten (1355).

De stad werd in drie fasen (zie figuur 9) met wallen omgeven. Circa 1300 bestond de stad slechts uit de bebouwing langs de drie grachten. Zij werd begrensd door de Oude Delft, de Binnenwatersloot, de Westvest en Kolk, de Verwersdijk, Vrouwjuttenland, Burgwal, Brabantse Turfmarkt en Achterom. In de 14e eeuw werden rond de stad singels (vesten) gegraven, die tot in de 19e eeuw de voornaamste begrenzing vormden van de stedelijke bebouwing. Vermoedelijk vanaf 1330 is de Oostsingel gegraven, terwijl circa 1345 de omwalling het Noordeinde en de Geerweg bereikte. Een tiental jaar later werd het gedeelte ten zuiden van de Breestraat, dat tot dan tot de abdij van Rijnsburg behoorde, binnen de vesting getrokken, evenals het gedeelte ten zuiden van de Binnenwatersloot. Op dat moment was de stad qua oppervlakte de grootste van Holland.
De stadsmuren, poorten en torens, die in die tijd waren aangelegd, werden reeds circa 1360 verwoest (in het kader van de Hoekse en Kabeljauwse Twisten). Na 1390 werden de poorten weer opgebouwd; de muren en torens na 1448. Als gevolg van sloopactiviteiten in de 19e eeuw is van de oude muren en poorten weinig over. De Oostpoort, ook wel Sint Catharijnepoort genoemd, is bewaard gebleven, evenals enkele torens (zie 5.5.).
Binnen de omwalling ontwikkelde zich een regelmatig stratenpatroon met wegen loodrecht op de Oude Delft (onder andere de Vlamingstraat, het Rietveld, de Nieuwe Langendijk, de Molslaan en de Gasthuislaan). Deze structuur was een afspiegeling van het stelsel van kavelsloten van voor de aanleg van de wallen. Het Oosteinde ligt in het verlengde van de Kromme Wetering langs de later aangelegde Delfgauwseweg.

De eerste bewoners leefden voornamelijk van de landbouw en de handel in vee en zuivelprodukten (boter en kaas) uit de omgeving. Deze handel was tot circa 1870 een van de peilers van de Delftse economie. Vanaf de 15e eeuw werd het marktwezen op regelmatige grondslag georganiseerd (jaar-, week- en dagmarkten). Vee werd verhandeld op de Beestenmarkt (ontstaan in 1582 na de sloop van het Minderbroederklooster) en de

Paardenmarkt (ontstaan in 1654 als gevolg van de ontploffing van kruitmagazijnen). Daarnaast waren er in de stad een boterhuis (op de Markt, gebouw gemoderniseerd in 1765), een vleeshal (aan de Voldersgracht, gebouwd in 1650), een korenbeurs (inmiddels verdwenen) en een vismarkt (Hippolytusbuurt, eveneens afgebroken) gevestigd. Op de Markt werd in 1770 een waag gebouwd, die nog tot 1930 heeft gefunctioneerd.
Vanaf de tweede helft van de 13e eeuw werd de stad opgenomen in de Hollandse stedelijke economie. Een belangrijke stimulans vormde de aanleg van de Delfshavensche Schie (tussen Overschie en Delfshaven) in 1389, gegraven om de tol van Schiedam te ontwijken. Aan de monding ontstond de gelijknamige plaats als buitenhaven van Delft.
In de tweede helft van de 13e eeuw kwam het bierbrouwerijbedrijf op, vanaf de eerste helft 14e eeuw de lakennijverheid. De brouwerijen vestigden zich bijna alle binnen de oudste omwalling langs de Oude Delft en de Nieuwe Delft. Zij waren afhankelijk van schoon (veen)water. Ten behoeve van een regelmatige verversing van het grachtwater kwam op hun aandrang een inlaatsysteem met windbemaling en sluizen tot stand. De brandstof (turf) werd in de regio gewonnen (zie 4.2.), maar ook van elders ingevoerd (vgl. Brabantse Turfmarkt).
De lakennijverheid kwam tot bloei dankzij de vestiging van vele Vlamingen (Vlaanderen ging in de 14e eeuw onder een Franse bezetting gebukt). De ambachtslieden zetelden binnen de tweede omwalling in het noordoostelijk stadsgedeelte. Straatnamen als Voldersgracht, Verwersdijk en Raam herinneren hier nog aan.
Vanaf de 16e eeuw werden tal van industriemolens gebouwd, vooral in het noordwesten van de gemeente, vlak bij de hinderdam in de Vliet (bij de Lepelbrug). Van deze molens is alleen de korenmolen De Roos aan de Phoenixstraat nog over. De gelijknamige molen stond oorspronkelijk bij de Oostenrijkse toren in het zuiden van de stad, maar werd in 1679 naar de huidige lokatie verplaatst, ter vervanging van een door storm vernietigd exemplaar. De molen is in 1964-1965 gerestaureerd. De molen aan de Wateringsevest werd in 1917 afgebroken en in het Openluchtmuseum te Arnhem opnieuw opgebouwd. Aan de Delfgauwseweg staat nog een molenstomp van een oude molen, die o.a voor de produktie van loodwit gebruikt is. De molen met molenaarswoning verkeert in slechte staat.

De stad was in de late Middeleeuwen een religieus centrum. In en rond de stad vestigde zich een tiental kloosters. De meesten zijn tijdens de Reformatie opgeheven en gesloopt (o.a. Koningsveld bij de Rotterdamseweg). Sommigen kregen een andere bestemming. Het rond 1390 gestichte Agathaklooster (beter bekend als het Prinsenhof) was het onderkomen voor stadhouder Willem I. Ook kwam de Staten-Generaal er bijeen. Na 1584 vervulde het nog talrijke functies, o.a. als Gymnasium (na 1775) en kazerne (in de 19e eeuw). De kapel wordt tot de dag van vandaag gebruikt door de Waalse Gemeente. Vanaf 1884 werd het complex geleidelijk opgeknapt en ingericht als museum.
In de gebouwen van het Sint Barbaraklooster (de orde werd gesticht rond 1400), die dateren van kort na de grote brand in 1536 was tot 1910 het weeshuis gevestigd; sinds 1949 is het het onderkomen van een studentenvereniging. De kapel van het klooster van de Zusters van de Heilige Geest aan de Oude Delft was vanaf 1924 in gebruik als aula van de Technische Hogeschool. Sinds 1972 fungeert het gebouw als godshuis voor de Vrijzinnig Hervormde Gemeente.

Op de plaats van een ouder kerkje aan de Oude Delft werd omstreeks 1325 begonnen met de bouw van wat later de Oude kerk zou heten. Minder dan een eeuw later werd het hoofdkoor gebouwd. De Nieuwe kerk aan de oostzijde van de Markt werd als houten bouwwerk gesticht in 1381. Twee jaar later werd begonnen met de herbouw in steen. Met de toren werd aangevangen in 1396, het schip in 1412. De kerk zou pas in 1496 voltooid zijn. Delen van het gebouw zijn meermalen beschadigd en herbouwd. Zo dateert de torenspits van 1872. Van 1923-1950 vond een grootscheepse restauratie plaats.

Het aan de westzijde van de Markt gelegen stadhuis is gebouwd rond een 13e eeuwse toren, welke oorspronkelijk de gevangenis bij het grafelijk hof was. Bij branden in 1536 en 1618

leed het gebouw ernstige schade. Na de laatste brand werd het stadhuis in zijn huidige vorm onder leiding van Hendrick de Keyser herbouwd (1618-1620).

De Gouden Eeuw bracht Delft in vergelijking met veel Hollandse steden slechts in beperkte mate economische groei, ondanks infrastructurele verbeteringen. In het begin van de 17e eeuw werd in het zuiden van de stad een haven, de Kolk, aangelegd. Daar ontstond een nieuw nijverheids- en handelscentrum. Langs de Schie vestigden zich scheepsbouwers (werven). De naam van de even ten noorden van de Kolk gelegen Houttuinen verwijst naar de voormalige functie van het gebied als opslagplaats van (Noors) hout. Aan het Zuideinde werden pakhuizen van de V.O.C. gebouwd. Hoewel in de Compagnie werd geparticipeerd, ging de handel op Oost-Indië grotendeels aan de stad voorbij. Ook de haring- en walvisvangst was in vergelijking met steden als Vlaardingen en Rotterdam van weinig betekenis. Daarnaast liep (in het bijzonder in de periode 1600-1640) de bierbrouwerij terug. Delft concentreerde zich op de produktie van luxe goederen: de tapijtweverijen, plateelbakkerijen, drukkerijen en instrumentmakers (Van Leeuwenhoek).
In de leeggekomen brouwerijen vestigen zich vele plateelbakkerijen (produktie van aardewerk), die in de periode 1650-1680 een "gouden tijd" doormaakten. Oorspronkelijk kopieerde men het Chinese porselein, later ontwikkelde de producenten een eigen stijl: het beroemde Delfts blauw. Er waren in het derde kwart van de 17e eeuw in de stad circa 30 bedrijfjes, de meeste langs de Lange Geer, de Gasthuislaan en de Molslaan (in het zuiden van de stad).
Een andere nieuwe bedrijfstak was de tapijt-, saai- en linnenweverij, wederom in de stad gebracht door een vluchtelingenstroom uit de Zuidelijke Nederlanden (voornamelijk Vlaanderen) vanaf het einde van de 16e eeuw. Zij oefenden hun bedrijf onder andere uit in de oude kloostergebouwen. In de voormalige kapel van het Sint Agathaklooster was sinds 1645 de laken- en linnenhal gevestigd.
Daarnaast kreeg de stad een belangrijke functie als opslagplaats van wapens. Het stadsartilleriehuis was sinds 1647 gevestigd in de kerk bij het Sint Joris Gasthuis; het Geschutsmagazijn van Holland stond aan de Paardenmarkt (1671). Ook het Armamentarium (gebouwd in 1602 en 1692, tegenwoordig Legermuseum) tussen de Oude Delft en de Geer was opslagplaats voor wapens van Holland. De Generaliteits-Kruitmagazijnen werden, na de ontploffing van de voorgangers in 1654, buiten de stad aan de Schie gevestigd (1659-1662). Tot circa 1900 was ook de fabricage van wapentuig een voorname bron van werkgelegenheid en inkomsten (zie ook 6.2.1.2.).

Tabel 1. De bevolkingsomvang van Delft 1622-1829

jaar	Delft	Vrijenban	Ruyven	Abtsrecht	Biesland	Akkersdijk
1622	22.769	356	59	123	10	167
1680	24.000	396	31	106	4	62
1747	13.900	532	42	103	4	106
1795	13.737	560	44	96	66	116
1829	15.023	822	56	155	24	154

Na 1680 trad een forse economische teruggang in, die ook in de bevolkingscijfers is terug te vinden. Van de vele industriemolens waren er in 1794 nog maar vier actief. De lakennijverheid kwijnde en de plateelbakkerijen krompen in als gevolg van de concurrentie uit Engeland (Wedgewood) en Duitsland (Meissen). In 1793 waren er nog maar 10 bedrijfjes. Ook de brouwerijen namen verder af. Alleen de landbouw en de handel in de agrarische produkten bleef een voorname bron van welvaart tot ver in de 19e eeuw.

Keren we weer terug naar de stedebouwkundige ontwikkelingen in de prinsenstad, dan blijkt

dat de Middeleeuwse stad pas in de 16e eeuw volgebouwd raakte. Een grote ramp trof de stad in 1536, toen bij een brand maar liefst 2300 van de 2600 woningen zouden zijn beschadigd. De stad werd snel heropgebouwd. De 16e eeuwse gevels werden aan het einde van de 18e eeuw en in de 19e eeuw vervangen door nieuwe exemplaren, die volgens de toenmalige schoonheidsopvattingen ontworpen waren.
Het westen van de stad was in de periode tot 1800 het dichtst bebouwd. De drie noord-zuid lopende assen (de Westvest, de Oude Delft en de Nieuwe Delft) en de in oost-westelijke richting lopende as (de Binnenwatersloot respectievelijk Buitenwatersloot) vormden met de Markt het economisch (handel en nijverheid), kerkelijk (de Oude en Nieuwe kerken) en bestuurlijk centrum.
In het oosten van de binnenstad was de verstedelijking minder omvangrijk, mede doordat er weinig relaties waren met het ten oosten van de stad gelegen agrarisch gebied. De Koepoort op de kop van de Vlamingstraat vormde de enige verbinding met dit achterland. Daarnaast werd het open karakter gestimuleerd doordat de kloosterkomplexen, die er gevestigd waren, na afbraak open plekken achterlieten (de Beestenmarkt). Ook na branden (1536) of andere rampen (ontploffingen in 1654, 1723 en 1742) ontstonden onbebouwde terreinen, die als pleinen of exercitieterreinen (bij de Fortuinstraat) ingericht werden. Na de ontploffing van de kruitmagazijnen bij de Lakengracht in 1654 ontstond de Paardenmarkt en werd onder andere de Van der Mastenstraat (tussen de Paardenmarkt en de Verwersdijk) aangelegd. Van een grootschalige verfijning van het stratenpatroon was in de 17e en 18e eeuw geen sprake (vergelijk de figuren 10, 11 en 2a).
In het oostelijk gebied woonden en werkten vooral kleine ambachtslieden. Zij benutten de vele open ruimtes als tuinen voor groente- en fruitteelt. Daarnaast zijn er enkele hofjes te vinden: het Hofje van Gratie aan de Van der Mastenstraat (1660), het Klaeuwshofje aan de Oranjeplantage (1605) en het Hofje Van der Dussen aan de Paardenmarkt (1707).

Buiten de stadsvesten vormde zich vanaf de 17e eeuw in het zuiden een handels- en nijverheidskwartier langs de Schie (het Zuideinde) en de Westvest (de Houttuinen), terwijl zich in het westen langs de Buitenwatersloot vele tuinders vestigden (reeds in de 16e eeuw). In de 17e eeuw werden langs de singels uitgestrekte tuinbouwcomplexen aangelegd, die de stedelijke bevolking van voedsel voorzagen.

Met de opkomst van vele nieuwe geloofsopvattingen werd ook in Delft het religieus leven diverser. Circa 1610 vestigde zich een Lutherse gemeenschap in de stad. Zij maken nog steeds gebruik van de kapel van het voormalige Sint Joris Gasthuis aan het Noordeinde, dat zij in 1766 inwijdden. De Oud-Katholieke gemeenschap komt sinds 1743 bijeen in een ruimte op het Begijnhof, terwijl de Fransiscaner Orde in hetzelfde tijdvak diensten organiseerde in een schuilkerk aan de Oude Langendijk.

Daarnaast vonden tal van sociale instellingen een plaats in de stad. Het Oude Gasthuis aan de Koornmarkt was reeds gesticht in 1252. In de jaren '60 van de 20e eeuw werd het echter verplaatst naar de Westlandseweg. Het Sint Joris Gasthuis (vermoedelijk gesticht in de tweede helft van de 15e eeuw) fungeerde sinds 1647 als Dolhuis (vanaf de 19e eeuw als krankzinnigeninrichting, zie 6.2.1.3.). Verder waren er een oudemannenhuis en jongensweeshuis aan de Kantoorgracht gevestigd, een oudeweduwenhuis aan de Schoolstraat (alle inmiddels verdwenen) en een meisjeshuis aan de Oude Delft (gesticht 1577, herbouwd 1769-1771). De Fundatie van de Vrijvrouwe van Renswoude aan de Oude Delft (gesticht 1756-1759) zorgde eveneens voor de opvang van wezen en gaf hen een - voor die tijd - uitgebreide opleiding.

3. FYSISCHE GESTELDHEID

3.1. Bodem en reliëf

Zoals we gezien hebben, vormt de bodem één van de verklarende factoren voor het ontstaan van de nederzetting Delft. De bodem behoort grotendeels tot het inversielandschap, bestaande uit klei-op-veengronden. De jonge zeeklei heeft plaatselijk een venig karakter. In het noordoosten liggen enkele kleine droogmakerijen met oude zeeklei aan de oppervlakte. In de 20e eeuw is het oppervlak in de noordelijke helft van de gemeente bouwrijp gemaakt, zodat hier niet meer van een natuurlijke bodemgesteldheid gesproken kan worden.

Van 3300-2300 voor Christus (in de periode van het vroeg-Subboreaal) overstroomde het latere grondgebied van Delft meerdere malen, waarbij op de toenmalige bodem (veen) een laag klei afgezet werd. Na de sluiting van de kustlijn (vorming van de strandwallen) vanaf 2300 voor Christus is op deze oude zeeklei veen ontstaan. Door zeewaterstijgingen braken de strandwallen echter verschillende malen door waarbij het veenpakket gedeeltelijk werd opgeruimd en klei zich afzette. Een doorbraak van de strandwallen bij Monster in de derde eeuw voor Christus leidde tot jonge-zeeklei-afzettingen in het centrum en het zuiden van de gemeente (de Abtswoudsche Polder). Ook in de late Middeleeuwen (12e eeuw) vonden nog overstromingen plaats.
De doorbraken uitten zich in vloedkreken die verlandden zodra het water rustiger werd: ze slibden vol met klei en zand. Ook op de oevers van de kreken werd een dikke laag zware jonge zeeklei afgezet, die geleidelijk uitwigde, dat wil zeggen, verder van de kreek steeds dunner werd. De bodem tendeerde hierbij steeds meer naar venige klei of kleiige veen op een veenpakket.
Op plaatsen waar het veen niet door deze jonge zeeklei bedekt werd (in het noordoosten van de gemeente), is de veenlaag vanaf de late Middeleeuwen door erosie en vervening (zie 3.1. en 3.2.) verdwenen. De tijdens de vervening gevormde plassen werden in de 19e eeuw drooggelegd, waardoor de bodemlaag, die onder het veen gelegen had, weer aan de oppervlakte kwam: de oude zeeklei.

De droogmakerijen (Klein Vrijenban en de Bieslandsche Bovenpolder), bestaande uit smalle kreekruggen met lichte oude zeeklei en kommen met zware klei, hadden een moerige (=venige) bovengrond, ontstaan door restveen of uit "meermolm". Dit meermolm is een mengsel van bij de vervening teruggestorte, voor turfbereiding onbruikbare bovengrond van het veenland, van oeverafslag en van resten van waterplanten en -dieren die op de bodem van de veenplassen bezonken zijn. Een deel van deze veenlaag is door oxydatie verdwenen of met het ploegen door de zeeklei gemengd.

In het zuiden van de gemeente liggen de voornoemde klei-op-veengronden. Deze bestaan uit kreekruggen van zavel of lichte klei met daaromheen zware komgronden. De voornaamste kreekruggen en kleibanen liggen in de Abtswoudsche Polder en buigen af in zuidoostelijke richting. De komgronden gaan langzaam over van duidelijke klei-op-veen in kleiig veen (in de Noord-Kethelpolder in het zuiden van de gemeente). Door bemesting (stalmest vermengd met stalzand) is zand op het land terecht gekomen.

Het huidige landschap kent een beduidend reliëf. De droogmakerijen (4 à 5 m -NAP) liggen aanzienlijk lager dan het onverveende landschap (1,0-3,0 m -NAP). Binnen de polders is sprake van microreliëf. De hoogteverschillen zijn afhankelijk van de dikte van de afgezette kleidekken. Hierdoor loopt het terrein van noord naar zuid licht af.

3.2. Afwatering

De polders binnen de gemeente Delft vallen onder het hoogheemraadschap Delfland, dat sinds 1645 in het Gemeenlandshuis aan de Oude Delft zetelt. De polders lozen hun overtollig water via een omvangrijk stelsel van waterlopen die deel uitmaken van de Schieboezem in zuidelijke richting uit op de Nieuwe Maas bij Schiedam (via de Vijfsluizen). De polders behoorden tot de zogenaamde Oostambachten, die een ander boezempeil hanteerden als de Westambachten (het Westland). De scheiding liep langs de Tanthofkade en wordt nog steeds in stand gehouden door een tweetal keersluizen in respectievelijk de Buitenwatersloot en de Kerstanjewetering (zie 5.2.).
Na de Tweede Wereldoorlog zijn een aantal polders (de Hooge Abtswoudsche Polder en de oostelijke helft van de Voordijkshoornse Polder) opgeheven en is het gebied aangesloten op het riool.

Tijdens de ontginning van het gebied vanaf de 9e eeuw werden sloten aangelegd en vaarten gegraven om het overtollig water af te voeren. Hierbij werd zoveel mogelijk van bestaande natuurlijke wateren gebruik gemaakt. Na de bedijking (in de 12e en 13e eeuw) loosde men bij eb via spuisluizen in de dijken op de Maas.
Toen het natuurlijke afwateringssysteem van het klei-veengebied niet langer voldeed vanwege de daling van het maaiveld als gevolg van klink en oxydatie (zie 3.1. en 4.1.), werden in de 15é eeuw boezemvaarten gegraven en windbemaling geïntroduceerd. In de tweede helft van de 19e eeuw werden in een aantal polders de molens verwijderd en vervangen door stoomgemalen. In de 20e eeuw vond modernisering plaats middels diesel- respectievelijk elektrogemalen (zie tabel 2).

Tabel 2. De afwatering van de polders in de gemeente Delft.

polder	watert af op	aantal molens	mechanishe stoom	mechanishe diesel	aandrijving electrisch
Noord-Khetel	Schie	twee	1872	1921	1933/4
Lage Abtswoude P.	Schie	drie	1868		1951
Hoge Abtswoude P.	Schie	één	1880		1945/55
Voordijkshoornse P.	Buitenwatersloot	één	1923/33		1961/66
Klein Vrijenban	Tweemolentjes vaart	via een duiker			
Bieslandse Bovenp.	Oostsingelgracht	één			1934
Noordp. van Delfgauw	Pinackerse Vaart	één		1926	1970/75
Zuidp. van Delfgauw	Schie	vijf	1870/1		1919/15
Akkerdijkse P.	Schie	twee	1877		1915

N.B.: Voor de ligging van de polders en de droogmakerijen wordt verwezen naar het kaartmateriaal in de bijlagen.

In het zuiden van de gemeente liggen de Lage Abtswoudsche Polder en Noord-Kethel. Samen met de Holierhoekse en Zouteveensche Polder en de Kerkpolder in Schipluiden zijn deze samengevoegd als afwateringseenheid Vockestaert (1971). De twee eerstgenoemde polders wateren uit op de Schie met behulp van twee elektrogemalen.
De vijf molens van de Zuidpolder van Delfgauw werden in 1870–1871 vervangen door het stoomgemaal Van der Woerden aan de Caritaatsmolensloot. Dit gemaal werd in 1919

geëlektrificeerd en in 1965 geheel vernieuwd. Op de plaats van de Oudelaanmolen (in de huidige T.U. wijk) werd in 1915 een tweede elektrogemaal in gebruik genomen, dat in 1965 verplaats werd naar de monding van de Oudelaanmolensloot.
In de Zuidpolder van Delfgauw lag een apart polderdeel, de Wippolder genaamd, waar tot 1900 een eigen waterpeil werd gehanteerd. Via een duiker waterde het poldertje af op de Zuidpolder. Rond de eeuwwisseling werden de polderpeilen geëgaliseerd en de duiker verwijderd. In de eerste helft van de 20e eeuw werd het polderdeel bebouwd (zie 6.2.2.2.).
De Noordpolder van Delfgauw waterde aanvankelijk af met behulp van een molen op de Kromme Wetering. Na 1926 werd het polderwater echter via een motorgemaal in Delfgauw (gemeente Pijnacker) op de Pijnackerse Vaart gebracht. Tegenwoordig geschiedt dit met behulp van een elektromotor.
Klein Vrijenban loosde in het begin van de 19e eeuw het overtollig polderwater via een molen op de Oostsingelgracht. In 1851 werd de polder via een duiker verbonden met de binnenboezem van de polder Nootdorp (drooggemaakt in 1840–44 door een stoomgemaal). Deze wordt sinds de jaren '30 van de 20e eeuw door een elektrogemaal bemalen.

4. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

4.1. Ontginningen en agrarisch grondgebruik

De aanwezigheid van een oude kreekrug (zie 3.1.) verklaart de relatief vroege ontginning van (de omgeving van) Delft in de 9e en 10e eeuw. Het werd door de graaf van Holland, die in Delft een hof had, onder andere aan monniken (vgl. Abtswoude) en vrije boeren (vgl Vrijenban) ter ontginning uitgegeven. Hierbij werd zowel de kavellengte als –breedte nauwkeurig vooraf vastgelegd (= cope–ontginning). De verkaveling vertoonde een regelmatig, rationeel bepaald strokenpatroon met een overwegend oost–west–oriëntatie, haaks op de ontginningsassen. De voornaamste ontginningsassen zijn van west naar oost achtereenvolgens de Abtswoudscheweg, de Schiekade en de Zuid– en Noordeindsewegen. Langs deze assen vestigden zich de boeren, in sommige gevallen op enige afstand van de wegen (in verband met de natuurlijke hoogteverschillen en de bodemgesteldheid). De Tanthofkade (zie 5.3.) en de Mandjeskade waren de grenzen van de westelijke ontginning. De Polder Noord–Kethel ten zuiden van dit gebied werd pas in de 12e eeuw ontgonnen. Het slagenlandschap werd met akkers (boekweit, gerst en haver) en weiden (koeien, paarden, schapen) ingericht (gemengde bedrijfsvoering). Met de ontwatering van het gebied en door het ploegen trad klink en oxydatie op (daling van het maaiveld) waardoor akkerbouw spoedig in belang terugliep. Toen de agrarische economie vanaf de late Middeleeuwen aan de stedelijke economie werd verbonden (import van granen uit de Oostzeelanden), richtten de boeren zich steeds meer op de veeteelt voor de produktie van boter en kaas voor de stedelijke markt.

Vanaf de late Middeleeuwen tot in de 19e eeuw vonden in het noordoosten van de gemeente turfafgravingen plaats, waardoor delen van het landbouwareaal verloren gingen (zie 3.2.). Wanneer een gebied, dat binnen kaden was gebracht om wateroverlast te voorkomen, vrijwel volledig uitgeveend was en omvangrijke veenplassen resteerden, werd tot droogmaking overgegaan. De Polder van Nootdorp, waar Klein Vrijenban deel van uitmaakte, werd in 1840–1844 drooggemaakt, de Droogmakerij in de Bieslandsche Bovenpolder in 1858–1859. De plassen werden verkaveld (in een zeer regelmatige strokenverkaveling) en bebouwd.
De droogmakerijen zijn kort vanaf de jaren '30 van de 20e eeuw onttrokken aan het landbouwareaal en ingericht als recreatieterreinen (de Hertenkamp, aangelegd rond 1935 en de Delftse Hout, aangelegd in het begin van de jaren '70).

Binnen de gemeente vond in de 18e en 19e eeuw nog op zeer beperkte schaal akkerbouw plaats. De voornaamste gewassen waren aardappelen, haver, gerst en tarwe. De Landbouwcrisis tijdens het laatste kwart van de 19e eeuw betekende vrijwel het einde van deze bedrijfstak.

Belangrijker dan de akkerbouw was het tuinbouwbedrijf. Reeds in de late Middeleeuwen hadden veel bewoners in het oostelijk stadsdeel enkele perceeltjes warmoezeniersgrond, waar zij voor eigen behoefte en als aanvulling op het inkomen groenten verbouwden.
Het gebruik van de open ruimte in de binnenstad verminderde in de loop der eeuwen naarmate de bebouwing toenam. In het midden van de 19e eeuw lagen alleen langs de stadswallen nog tuinderscomplexjes: bij het huidige Koningsplein, de Wateringsevest, langs de Oranjeplantage en het Oostplantsoen. In het zuiden van de stad zijn de tuinen in de jaren 1880 opgeruimd, toen daar de bebouwing oprukte, in het westen en het noorden kort na de Eerste Wereldoorlog.
Reeds in de 16e eeuw werden op het terrein buiten de singels groentetuinen aangelegd. De voornaamste complexen lagen langs de Buitenwatersloot. Verder werd op het terrein tussen de Rotterdamseweg en de Schie, langs de Oostsingel en de Kromme Wetering en ten noorden van de stad langs de Vliet groente– en fruitteelt (van de koude grond en fruitboomgaarden) uitgeoefend. Ook bij enkele verspreid liggende boerderijen lagen

moestuinen en boomgaarden, waar de landbouwers groenten voor de eigen behoefte kweekten.
Vanaf de tweede helft van de 19e eeuw nam met het oprukken van de bebouwing langs de singels het tuinbouwareaal ook daar af. In het noorden maakten de gronden plaats voor industrie. Langs de Buitenwatersloot verplaatste het tuinbouwbedrijf zich westwaarts richting Den Hoorn (gemeente Schipluiden). Tegelijk werden de bewerkelijke, weinig rendabele boomgaarden gerooid. Kassenbouw kwam pas vanaf de jaren '20 tot ontwikkeling, maar bleef beperkt tot enkele percelen.
Tijdens het Interbellum werden in het noordwesten van de gemeente, langs de Kerstanjewetering, enkele tuinbouwbedrijfjes gesticht en breidde de groente- en fruitteelt ten oosten van de stad zich uit, o.a. in de richting van Delfgauw.
Aan de Westvest was tot 1921 een groenteveiling gevestigd. Sindsdien maakte men gebruik van de veiling in Den Hoorn, even ten westen van Delft.
Na de Tweede Wereldoorlog (in de jaren '50 en '60) waren de tuinders vanwege de aanleg van nieuwbouwwijken gedwongen hun bedrijven te verplaatsen naar lokaties buiten de gemeente. Hiermee kwam een einde aan deze vorm van grondgebruik binnen de gemeentegrenzen. Alleen de volkstuintjes bij Delfgauw herinneren nog aan deze kapitaal- en arbeidsintensieve bedrijfstak.

Het grootste deel van het landbouwareaal in Delft was en is echter in handen van veeboeren. Midden-Delfland kan als een typisch open graslandgebied worden gekarakteriseerd. De stad Delft was een belangrijke veemarkt (zie 6.2.1.1.). De boter- en kaasproduktie uit het gebied genoot en geniet een zekere faam. Naast een grote rundveestapel werden verder paarden, pluimvee, varkens en schapen gehouden. Het aantal paarden is dankzij de invoering van de tractor afgenomen. Het aantal varkens nam toe met de ontwikkeling van de stedelijke vraag naar vleesprodukten.

Samenvattend kan gesteld worden dat de akkerbouw in de periode 1850-1945 nauwelijks van betekenis was (minder dan 10% van het landbouwareaal). De veeteelt was en is het voornaamste bedrijf (circa 80-90% van het areaal), terwijl de tuinbouw, ofschoon zeer arbeids- en kapitaalintensief, relatief weinig ruimte vereiste. Zij omvatte rond 1850 minder dan 10% van de landbouwgronden. Na de Eerste Wereldoorlog trad een lichte groei op, maar na de Tweede Wereldoorlog verdween deze ooit zo belangrijke bedrijfstak uit de gemeente.
Ook de totale oppervlakte landbouwgronden nam fors af. Aanvankelijk, in de periode 1840-1860, trad door de droogmaking van de veenplassen in het noordoosten van de gemeente een uitbreiding van het landbouwareaal op.
Na 1870 ontwikkelde de bebouwing buiten de stadssingels zich op grote schaal en vormden zich woonwijken, aanvankelijk vooral ten westen en ten zuidoosten van de oude stad. De bouwactiviteiten bereikten na de oorlog een dergelijke omvang, dat tegenwoordig ongeveer de helft van het totale gemeentelijke oppervlak bebouwd is met woonwijken, bedrijfsterreinen, universiteitsgebouwen etc. In het noordoosten werden recreatieterreinen (de Delftse Hout) aangelegd. Het areaal landbouwgrond (weide- en tuinbouwgrond) nam navenant af.

4.2. Niet-agrarisch grondgebruik

De belangrijkste vorm van niet-agrarisch grondgebruik in Delft tot in de 19e eeuw was de turfwinning. De opkomst van de steden in de late Middeleeuwen (zoals Delft), waar de vraag naar brandstof voor huishoudelijk en industrieel gebruik snel toenam, gaf een belangrijke impuls (zie hoofdstuk 2).
Omdat de bodem binnen de gemeente grotendeels door jonge zeeklei bedekt is, kon slechts in beperkte mate (in het noordoosten) veen worden gedolven.
Het veen werd aanvankelijk alleen boven de grondwaterspiegel gedolven ("droge vervening"). Hierbij werd de afgegraven bodem aangevuld met bagger. In de eerste helft van de 16^{e} eeuw werd overgegaan tot "natte vervening". Hierbij werd met behulp van de

baggerbeugel ook het veen onder de grondwaterspiegel weggegraven. Smalle stroken veenland werden uitgespaard om het uitgebaggerde veen te laten drogen (=zetwallen of legakkers). Deze brokkelden echter vrij gemakkelijk af. Zo ontstonden uitgestrekte waterplassen met daartussen "drijvende landen": onvergraven veenrestanten waarop bebouwing, wegen en dijken waren gelegen. Deze werden beschermd om de overgebleven landbouwgronden voor overstromingen te behoeden. De veenderijen moesten met een ringdijk worden omgeven (zie 5.3.). Binnen een bepaalde afstand tot de dijken en kaden mocht geen veen weggegraven worden. Tevens werd bepaald dat een wanneer gebied was uitgeveend, dit weer drooggelegd moest worden om het gebied voor economisch verval (en wateroverlast) te vrijwaren. De eventueel nog aanwezige verveningsrestanten (de zetwallen) werden hierbij opgeruimd. Het weidegebied dat hieruit resulteerde, heeft in de jaren '30 (de Hertenkamp) en de jaren '70 (de Delftse Hout) een recreatieve functie gekregen.

De noordelijke helft van de gemeente bestaat tegenwoordig vrijwel geheel uit bebouwde terreinen. Langs de Schie en de Vliet liggen industrieterreinen. Het zuidoostelijk gedeelte van de bebouwde kom is in gebruik bij de Technische Universiteit en aanverwante organisaties (onder andere T.N.O.), terwijl in het zuidwesten enkele nieuwbouwwijken zijn verrezen (Voorhof, Buitenhof en Tanthof). De voornaamste uitbreidingen dateren van na de Tweede Wereldoorlog (zie hoofdstuk 6).

4.3. Visuele karakteristiek

Het weidelandschap in het zuiden van de gemeente wordt gekenmerkt door een grote mate van openheid. De laatste decennia wordt het steeds meer als een landschappelijk waardevol gebied beoordeeld, dat zo veel mogelijk in stand moet worden gehouden. Dat neemt niet weg dat de bebouwde kom van Delft steeds verder in het gebied oprukt. Naar het noorden toe zijn echter bij de Abtswoudscheweg en de T.U.–wijk stroken met bomen aangelegd om de hoogbouw van Delft enigszins aan het oog te onttrekken. In de polders vallen de hoger gelegen kaden, dijken (onder andere de spoordijk) en boezemwateren (de Schie) op, die dit weideland opdelen in verschillende vlakken. De boerderijen, waarvan enkele midden in de polder liggen, zijn van ver te herkennen aan de erfbeplanting.
Ook het noordoosten van de gemeente bestaat uit groene gebieden: de (voormalige) recreatieterreinen de Hertenkamp en de Delftse Hout, het sportterrein aan de Brasserskade en de volkstuincomplexen bij Delfgauw.
De A 13, die op een dijklichaam ligt, vormt een duidelijke grensscheiding met de stedelijke bebouwing. Vooral de na–oorlogse bebouwing in de universiteitswijk en op de industrieterreinen langs de Schie en de Vliet heeft een opvallend grootschalig karakter.

5. INFRASTRUCTUUR

Delft heeft zijn ontstaan en ontwikkeling mede te danken aan de goede infrastructurele voorzieningen met het Nieuwe Waterweggebied en Den Haag. Deze werden in de 19e en 20e eeuw voortdurend aangepast aan de eisen des tijds. De Schie, de Vliet en de Oostsingel werden aan het einde van de 19e eeuw verbreed en uitgediept. In de jaren '20 en '30 van de 20e eeuw kwam met de aanleg van de Rijksweg A 13 een voorziening voor het snelle autoverkeer tot stand. In dezelfde periode werden de verbindingen met het Westland en met Pijnacker en Zoetermeer (de Delfgauwseweg) dankzij inspanningen van de provincie verbeterd. Ook de spoorlijn Rotterdam – Den Haag (geopend in 1847) en de verschillende tramlijnen speelden een belangrijke rol.
Een indicatie voor het belang van de verschillende verkeersmiddelen geven de cijfers voor het goederenvervoer in 1939. In dat jaar vervoerde men van de eindprodukten ongeveer 60% over het water, 20% over de weg en eveneens 20% per spoor.

5.1. Landwegen

De stad Delft beschikte al vroeg in de 19e eeuw over goede verbindingswegen van regionaal en nationaal belang.
De voornaamste doorgaande route liep oostelijk van de Delftse Vliet en de Schie naar Den Haag en Rotterdam respectievelijk de Haagweg en Rotterdamseweg genaamd. Andere voorname verbindingen waren de wegen naar Pijnacker en Zoetermeer (de Delfgauwseweg) en de Hoornseweg/Buitenwatersloot, die vanuit Delft naar Schipluiden leidde. De laatstgenoemde weg behoort tot de oudste wegen in dit deel van Zuid–Holland. De weg maakte deel uit van de interregionale verbinding tussen Delft en de Hollandse en Zeeuwse eilanden. In de late Middeleeuwen werd de weg al genoemd en in de 16e eeuw werd ze, om haar belang aan te geven, als "grafelijkheidsweg" aangeduid.
De wegen naar Den Haag/Rotterdam en naar Den Hoorn maakten als respectievelijk rijksweg 7 en rijksweg 4 deel uit van het in 1821 vastgestelde Rijkswegenplan. In dat kader zijn zij bestraat.

Sinds het einde van de jaren '20 voldeden de rijkswegen steeds minder als doorgaande verbindingen vanwege het toenemende autoverkeer. De wegen leidden door de binnenstad (over de Oude Delft), die daar niet op berekend was. Daarom werd in het Rijkswegenplan van 1928 een rijksweg van Rotterdam naar Den Haag ontworpen ruim ten oosten van de bebouwde kom van Delft (doch wel met afritten: de Vrijenbanselaan en bij de Brasserskade, de Bieslandsekade en de Delfgauwseweg; alle zijn in de jaren '70 en '80 verplaatst). De vierbaans–weg, gerealiseerd in de periode 1928–1933, werd tot A 13 gedoopt en heeft sinds de jaren '60 zes rijbanen. Met de aanleg van de A 13 verviel de rijksstatus van de Haag– en Rotterdamseweg. Sindsdien worden de wegen langs de Vliet en Schie door de provincie onderhouden.
De provincie nam in 1927 het initiatief tot een wegenplan, waarbij de verbinding met het Westland, waartoe de Buitenwatersloot behoorde (provinciale weg 12) en de verbinding met Pijnacker en Zoetermeer (de Delfgauwseweg) werden verbeterd.

In de tweede helft van de 19e eeuw zijn de meeste wegen van lokaal of interlokaal belang verbeterd en van een grindverharding voorzien (de weg naar Zoetermeer bijvoorbeeld in 1870–71). In de eerste helft van de 20e eeuw volgde de bestrating en later asfaltering van de meeste wegen, deels door de provincie en het rijk. Sommige insteekwegen en oprijlanen naar de boerderijen beschikken nu nog steeds over een gebrekkig wegdek.

In 1888 werd een omnibusverbinding tussen Maassluis en Delft geopend, die in 1925 vervangen werd door een autobusdienst. De autobusdienst werd geëxploiteerd door de Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij ter vervanging van de in 1925 gestaakte tramdienst voor het personenvervoer (zie 5.4.).

5.2. Wateren

Het oude stadscentrum van Delft ligt als een spin in een web van waterwegen, die een functie voor de scheepvaart en de afwatering vervullen. Rond het oude centrum liggen singels, die het beginpunt vormen van een wijdvertakt stelsel van vaarten. De Delftse Vliet leidt naar het noorden, de Schie naar het zuiden. De Buitenwatersloot en de Kerstanjewetering zijn vaarwegen in westelijke richting, de Pijnackerse Vaart en de Tweemolentjesvaart in oostelijke richting. De vaarten zijn vermoedelijk gedeeltelijk natuurlijke wateren (vloedkreken en veenstromen), gedeeltelijk gegraven (delven = graven). In de Middeleeuwen en de vroeg–moderne tijd zijn de vaarten rechtgetrokken en uitgediept om als boezemwater voor Delfland te fungeren, maar ook ten behoeve van de scheepvaart. Tot in de 20e eeuw vonden de voornaamste goederenstromen over de genoemde waterwegen plaats.

De Vliet en de Schie tussen de Kerstanjewetering en Kandelaar (gemeente Schiedam) zijn vermoedelijk in de Karolingische tijd (9e eeuw) gegraven. Vermoedelijk is hierbij gebruik gemaakt van reeds bestaande wateren. Later is de vaart doorgetrokken tot aan de Vliet bij de Hoornbrug. Onderdeel van dit water is de Oude Delft, waarnaar de prinsenstad genoemd is, tegenwoordig één van de stadsgrachten. De overige stadsgrachten, waaronder de Nieuwe Delft, zijn in de late Middeleeuwen (12e–14e eeuw) gegraven.
De Vliet en de Schie waren in de Late Middeleeuwen voorname vaarroutes. Zij maakten deel uit van de westelijke vaarverbinding tussen Rotterdam en Amsterdam. In 1389 werd de vaart genormaliseerd en werd de Delfshavensche Schie gegraven, aan de monding waarvan Delfshaven ontstond als buitenhaven van Delft.
In de periode 1610–1614 werd de haven van Delft, de Kolk gegraven. Aan de singel even ten noorden hiervan, tussen de Houttuinen en Westvest lagen aanlegplaatsen voor o.a de houthandel en de groenteschepen. Verder werden in de 17e eeuw jaagpaden aangelegd ten behoeve van de trekvaart. De trekschepen meerden onder meer af bij de Kolk aan de Zuidwal. Een tweede kolk, bedoeld om de doorspoeling van het grachtwater binnen de stad te verbeteren, lag in het noorden.

Langs de Schie, de Vliet en de Buitenwatersloot werden in de 17e eeuw jaagpaden aangelegd voor veerdiensten tussen Delft en Den Haag (1618) respectievelijk Maassluis (1644), Vlaardingen (1654) en Overschie (1655). Na 1870, toen het verkeer over land zich uitbreidde, nam het belang van de beurtvaart snel af. De invoering van de omnibus en de tram (zie 5.1. en 5.4.) betekende het einde. In 1926 voer voor het laatst een trekschuit door de Delftse wateren. Langs de jaagpaden zijn dikwijls wegen aangelegd, zodat de routes dikwijls nog eenvoudig te herkennen zijn. Ook zijn nog enkele rolpalen en aanlegplaatsen aanwezig.

Aan het einde van de 19e eeuw voldeed de vaarweg via de Vliet en de Schie steeds minder, vooral langs het centrum van Delft, waar het drukke scheepvaartverkeer zich door de westelijke spoorwegsingel moest murwen. Als Rijn – Schiekanaal werd de vaarweg verbeterd. Van 1891–1894 werd de Oostsingelgracht langs de oostelijke wallen van de stad door de provincie verbreed en uitgediept en werden de verbindingen met de Schie en de Vliet afgesneden, dit om al te scherpe bochten in het traject te vermijden. De oude noordelijke singelgracht tussen het zogenaamde Duivelsgat en de Calvéfabriek, werd gedempt (zie 6.2.2.1.).
De bruggen over de singels werden in de genoemde periode 1891–1894 aangepast aan de toegenomen breedte van de vaarweg. In de jaren '30 werden enkele bruggen ten behoeve van het autoverkeer verbreed: de Rotterdammerpoortbrug in 1935 en de Koepoortbrug in 1936. De laatstgenoemde brug werd verplaatst van de Vlamingstraat naar de Nieuwe Langendijk. De Reineveldbrug werd in 1931 aangelegd als onderdeel van de Vrijenbanselaan (zie 5.1.) ter vervanging van de provinciale draaibrug aan de Nieuwe Plantage. De Rotterdammerpoortbrug is inmiddels gesloopt en vervangen door de oostelijker gelegen Sint–Sebastiaansbrug (1963).

Het Rijn – Schiekanaal wordt gebruikt voor het transport van bulkgoederen (voor de oorlog o.a. kolen en zand). Langs de oevers van het kanaal hebben zich tal van bedrijven gevestigd (zie hoofdstuk 2 en paragraaf 6.2.1.2.). In de 19e en 20e eeuw zijn daarom een aantal havens aangelegd: ten noorden van de Calvé kort voor de Eerste Wereldoorlog, bij het station in 1886 en even ten zuiden van de Porceleyne Fles eind jaren '20/begin jaren '30. De haven tegenover de Lijmfabriek, aangelegd in het begin van deze eeuw, is teruggebracht tot een smalle vaart.

In de twee vaarten in westelijke richting, de Kerstanjewetering (gegraven in de 13e eeuw) en de Buitenwatersloot (gegraven in de 15e eeuw), liggen twee sluizen. Deze herinneren aan de oude scheiding in Oost– en Westambachten en hun respectievelijke oude boezempeilen (zie 3.2). Door de schutsluizen werden de hoogteverschillen overbrugd en scheepvaartverkeer mogelijk, zij het met de nodige moeite en vertragingen. De sluizen waren tevens van belang voor de waterverversing in de grachten en singels.

Rond 1750 bestond het noordoosten van de gemeente gedeeltelijk uit veenplassen (zie 4.2.). In de periode 1840–1860 werden de veenplassen drooggemalen: de polder Vrijenban in 1840–1844, de Bieslandsche Bovenpolder in 1858–1859.
In de 20e eeuw zijn er in de polders weer enkele plassen gegraven ten behoeve van de recreatie. Het voornaamste voorbeeld is de Grote Plas in de Delftse Hout (eind jaren '60). In de meeste na–oorlogse nieuwbouwwijken is een uitgebreid net van singels en vijvers aangelegd.

5.3. Dijken en kaden

De dijken en kaden in de gemeente Delft hebben een gevarieerde ontstaansgeschiedenis. Tijdens de ontginningen werden kaden aangelegd als dam tegen wateroverlast uit de nabijgelegen, nog niet ontgonnen veengronden. De Tanthofkade ('t anthooft = het tegenhoofd, het uiteinde van een kavel), de huidige gemeentegrens tussen Delft en Schipluiden, dateert vermoedelijk uit de 9e eeuw en diende om de ontginningen ten oosten van de kade te beschermen tegen wateroverlast vanuit het westen, dat toen nog wildernis (moeras) was. Later functioneerde de kade als waterscheiding tussen de Oost– en Westambachten (zie 2.1.). De Mandjeskade tussen de Abtswoudsche Polder en de Polder Noord–Kethel beschermde de eerstgenoemde polder tegen overstromingen vanuit het zuiden, toen dit nog onontgonnen gebied was.
Vanaf het midden van de 15e eeuw, toen het proces van terreindaling zijn invloed had doen gelden en windmolenbemaling noodzakelijk werd, werden kaden aangelegd om de polders te beschermen tegen het boezemwater. Met dit doel kwamen bijvoorbeeld de kaden langs de Vliet en de Schie tot stand.
Tijdens de vervening was de aanleg van ringdijken rond de afgravingen een vereiste (zie 3.2.), voornamelijk om het onverveende gebied tegen overstromingen te beschermen. Ook rond de droogmakerijen, die aanzienlijk lager liggen dan het onverveende landschap, werd een kadestelsel aangelegd. De hoge ligging van het noordwestelijk gedeelte van de Noordeindseweg is hiervan een voorbeeld.

Naast de primaire functie als waterkering fungeerden de meeste boezemkaden tevens als verbindingsweg of als vestigingsplaats voor bewoning. De gebruikers van deze hoger gelegen plaatsen waren tenslotte gevrijwaard van wateroverlast. Het 19e eeuwse stratenpatroon buiten de singels was grotendeels gegrondvest op de dijk– en kadestructuren. Anderzijds kennen de oude ontginningsassen binnen de gemeente, zoals de Zuideindseweg en de Abtswoudse Weg geen duidelijk hoogteverschil met hun omgeving. Zij volgen grotendeels de hoger gelegen kreekruggen.

Ook een aantal 19e en 20e eeuwse infrastructurele voorzieningen werd op een dijklichaam aangelegd. De rijksweg A 13 vormt een duidelijke visuele scheiding tussen het stedelijke

gebied en het oosten van de gemeente, dat een groen karakter heeft. Ook de spoorlijn Den Haag – Rotterdam ligt op een dijk. Ten westen van de oude binnenstad werd de lijn aangelegd op de omwalling. Na de oorlog is deze aarden wal vervangen door een viaduct om de verbindingen met het westen van de stad te verbeteren (zie 6.2.2.6.).

5.4. Spoor- en tramwegen

In 1847 werd de spoorlijn Rotterdam – Den Haag in gebruik genomen. Delft was één van de halteplaatsen. Bij de bebouwde kom werd de lijn langs de Westvest aangelegd. Delft was geen vestingstad meer zodat het spoor op de westelijke stadswallen aangelegd kon worden. Enkele bastions werden opgeruimd (o.a. bij de Buitenwatersloot). Vanaf de bebouwde kom werd de lijn op Schiedam (niet op Rotterdam) gericht, mede om een zeer scheve overbrugging van de Schie te voorkomen. Het traject heeft een recht verloop in noord–noordwestelijke richting. Alleen bij het Station Delft maakt de lijn een knik, vanwege de reeds voor 1847 bestaande bebouwing bij de Houttuinen. De lijn ligt haaks op de verkaveling, parallel aan de voornaamste ontginnings– en verkeersassen (onder andere de Schie).

De opening van de spoorlijn Rotterdam – Den Haag in 1847 had nog al wat voeten in de aarde. Ten zuiden van de toenmalige bebouwde kom van Delft, bij het zogenaamde Laantje van Van der Gaag (de huidige Crommelinlaan), eisten de grondeigenaren een dergelijke prijs voor de grond, dat de spoorwegmaatschappij (de H.IJ.S.M.) zich genoodzaakt zag, de lijn om het stukje land te leggen, zodat een hoefijzervormig traject ontstond. Kort na de opening van de lijn werd deze echter rechtgetrokken.
Het station aan de Houttuinen (nabij het Bolwerk) werd in 1885 vervangen door het huidige gebouw aan de Van Leeuwenhoeksingel. Het koffiehuis bij het oude station aan de Houttuinen is nog wel aanwezig (tegenwoordig Dansschool). Daarnaast waren er gedurende een korte periode (1886–1905) nog een drietal haltes in de stad gevestigd: Singelweg, Schoolpoort en Oud Station Delft. De laatstgenoemde halte dankte haar naam aan de ligging nabij de plaats van het eerste station. In 1968 werd ten behoeve van het forenzenverkeer een tweede station (Delft Zuid) geopend aan de rand van de nieuwbouwwijk Voorhof.

De lijn ligt door de gehele gemeente op een dijklichaam (gedeeltelijk op de voormalige stadswallen). Ze vormde een duidelijke scheiding tussen de oude binnenstad en de 19e en 20e eeuwse (woon)wijken. Ten westen van het station werden tal van uitbreidingswijken gerealiseerd. Lange tijd bleef de ontwikkeling van de woningbouw in het oosten van de gemeente hierbij achter (zie 6.2.2.3.).
De spoorlijn vormde een lastig obstakel voor het verkeer. Daarom werden in de jaren '30 voetgangerstunnels aangelegd. Als onderdeel van de gehele reconstructie van het gebied werd in de eerste helft van de jaren '60 de lijn omhooggebracht en ongelijkvloerse kruisingen aangelegd. De ruimte onder het tracé wordt tegenwoordig gebruikt voor parkeerplaatsen.

Het bedrijfsleven maakte veel gebruik van de lijn. Het spoor lag op een gunstige afstand parallel aan het Rijn – Schiekanaal. Op het tussenliggende terrein vestigden zich bedrijven, die zowel het spoor als de waterweg benutten voor het transport van grondstoffen en eindprodukten. Bedrijven als Calvé, de Nederlandse Gist– en Spiritusfabriek, de N.V. Pletterij v.h. Enthoven en de Koninklijke Kabelfabriek waren via raccordementen op het net aangesloten. De tuinders in het Westland leverden via de tramlijnen (zie hieronder) hun waren af op het station, om deze vandaar uit naar het buitenland te vervoeren.

Naast de spoorlijn konden de Delftenaren gebruik maken van twee tramdiensten. De oudste was de lijn naar Den Haag en Rijswijk. Deze bestaat nog steeds en wordt geëxploiteerd door de Haagsche Tramweg Maatschappij (H.T.M.) als lijn 1. De tramverbinding naar het Westland is inmiddels opgeheven.

In 1866 werd een paardentram–verbinding tussen Den Haag en Delft geopend. Deze werd in 1887 vervangen door een dienst met een stoomtram en in 1924 met een electrische tram. De lijn lag op de kade langs de Delftse Vliet en volgde de Haagweg, het Kalverbos en het Noordeinde om op de Oude Delft vlak bij de Rotterdamsepoortbrug te eindigen. In 1927 werd de lijn verlegd om de auto in de binnenstad meer ruimte te geven. Aanvankelijk waren er plannen om de Oude Delft te dempen en deze als laaggelegen trambaan in te richten (1922), maar protesten uit de burgerij voorkwamen dit voornemen. De lijn werd verlegd naar de Vrijenbanselaan, Wateringsevest, Phoenixstraat en Westvest. Het eindpunt kwam te liggen vlak bij de Zuidwal.

Tot slot exploiteerde de Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij (de W.S.M.) een verbinding met de gelijknamige regio. In 1912 werd de lijn Naaldwijk–De Lier–Maaslandse Dam (1907) doorgetrokken via Schipluiden en Den Hoorn naar Delft. De lijn bereikte via een tramdijk (op de plaats van de huidige Westlandseweg) Delft en liep via het Lokomotiefpad, de Parallelweg en de Coenderstraat naar de Spoorsingel en eindigde bij de Singelstraat.
De tramlijn functioneerde in de eerste plaats voor het vervoer van tuinbouwprodukten van de Westlandse veilingen naar het station Delft. Al in 1925 werd het personenvervoer stopgezet en vervangen door busdiensten. Het goederenvervoer bleef tot 1966 functioneren. Het betrof hier voornamelijk het vervoer van groenten, brandstoffen en andere tuinbouwbe–nodigdheden (glas, stro en kunstmest). Het toenemend gebruik van de fiets, de bus (zie 4.1.) en de (vracht)auto maakte verdere exploitatie onrendabel.

5.5. Militaire infrastructuur

De versterkingen, die in de Middeleeuwen waren aangelegd, hadden in de 19e en 20e eeuw geen militaire functie meer. In de 14e en 15e eeuw werd de stad versterkt met wallen, muren, poorten en torens (zie hoofdstuk 2). De volgende eeuwen vonden nog enkele kleine wijzigingen plaats, tot in 1550 de verdediging van de stad bestond uit 8 poorten, 20 muurtorens en 6 rondelen. Nadien zijn rond de stad nog enkele ravelijnen aangelegd: bij de Buitenwatersloot, bij de Oostpoort en bij de Wateringsevest. In de 19e eeuw zijn een groot aantal poorten en torens gesloopt en een deel van de omwalling geslecht. Van de oude vestingwerken zijn bewaard gebleven de stadspoort de Oostpoort (oudste deel van omstreeks 1400) en de waltorens de St. Huybrechtstoren aan het Oostplantsoen (in 1914 door H. van Meegeren historiserend gerestaureerd), de Rietveldsetoren bij het Rietveld (volgens de gevelsteen uit 1448, vermoedelijk echter van latere datum) en de Bagijnetoren bij het Bagijnhof.

De stad beschikte daarnaast over een groot aantal wapenfabrieken en –opslagplaatsen, waaronder het Kruithuis aan de Schie (zie hoofdstuk 2). Aan de Houttuinen lag reeds in de 17e eeuw een affuitmakerij. Deze traditie werd in de 19e eeuw voortgezet door de vestiging van de Constructie Werkplaatsen van de Artillerie Inrichtingen aan de Van Leeuwenhoeksingel en de Rijksmagazijnen aan de Rotterdamseweg. Aan de Paardenmarkt werd een kazerne voor de Infanterie gebouwd (1864).

5.6. Nutsvoorzieningen

In 1842 werd een particuliere gasfabriek geopend, die in 1856 vervangen werd door een nieuwe onderneming, gevestigd op de plaats van de Oostenrijkse of Keitoren in het zuiden van de binnenstad aan de Asvest. Deze straat ontleent haar naam aan de stortplaats, de Asch, in 1870 in gebruik genomen. Ook deze gasfabriek was geen lang leven beschoren. Op dezelfde lokatie stichtte de gemeente in 1875 een nieuwe gasfabriek. Vervolgens werd in het begin van de 20e eeuw bij de fabriek de elektriciteitscentrale van het Gemeentelijk

Elektriciteitsbedrijf gebouwd (1910). Tal van omringende gemeenten werden op het gas- en elektriciteitsnet aangesloten, zoals Hof van Delft en Vrijenban, beiden in 1911.
Aan het einde van de jaren '60 en het begin van de jaren '70 moesten de bedrijven wijken voor de verkeersvoorzieningen die hier gepland waren: de reconstructie van de Zuidwal en het parkeerterrein bij de Torenstraat. In 1968 staakte de gasfabriek de exploitatie en werd gesloopt. Het beschikbaar komen van natuurlijk aardgas uit Slochteren maakte de produktie uit minerale grondstoffen onrendabel. In 1972 werd de elektriciteitscentrale verplaatst naar de Mercuriusweg. Het Gashouderpad herinnert nog aan de voormalige bestemming van het terrein.

In 1886 werd het Waterleidingbedrijf van de Gemeente Delft opgericht. Het water uit de duinen bij Monster werd geleverd door de Westlandsche Drinkwaterleiding Maatschappij; sinds 1920, toen niet meer aan de toegenomen vraag kon worden voldaan, ook door Rotterdam (Maaswater). Aan de Wateringsevest staat nog de watertoren uit 1895.

6. NEDERZETTINGEN

6.1. Algemeen

De gemeente Delft omvat vier kernen: de stad Delft en de gehuchten Abtswoude, Klein-Delfgauw en Zweth. In de resterende polders ligt verspreid een aantal boerderijen, met name aan weerszijden van de Schie. Ongeveer de helft van de gemeente bestaat tegenwoordig uit stedelijke bebouwing.

De ontwikkeling van de bevolking gedurende de laatste twee eeuwen komt tot uitdrukking in tabel 3. Tot omstreeks 1870 was de groei vrij beperkt. De bevolkingsomvang bleef onder de aantallen uit de 17e eeuw (zie tabel 1, hoofdstuk 2). Na 1870, toen van Marken zijn "Delftse Nijverheid" initieerde, trad een grote bevolkingsgroei op. Deze zette in het Interbellum door, doch minder spectaculair dan in de periode voor de Eerste Wereldoorlog. Na de Tweede Wereldoorlog groeide Delft stormachtig (10.000 inwoners per decennium) tot in de jaren '70, toen een opvallende stagnatie optrad. Het laatste decennium gaf echter weer een licht herstel te zien.

Tabel 3. De bevolkingsontwikkeling in de gemeente Delft 1829-1990.

jaar	Delft	Hof v. Delft	Vrijenban	jaar	Delft
1829	15.023	854	822	1930	50.051
1837	15.987	902	892	1940	54.957
1847	18.094	914	994	1950	64.676
1860	19.769	1175	1411	1960	73.323
1870		1405	1439	1970	83.698
1880		1664	1687	1980	83.939
1890	28.537	2601	1926	1990	88.739
1900	31.589	3727	2559		
1910	34.191	4900	2821		
1920	38.433	5612	3860		

6.2. De stad Delft

6.2.1. Functionele ontwikkelingen

De economie van Delft draaide in de 19e eeuw voornamelijk op drie peilers. De militaire werkplaatsen zorgden voor veel werkgelegenheid en produceerden in opdracht van het rijk wapens. Het hoger onderwijs (de Polytechnische School) was een belangrijke bron van welvaart dankzij o.a. de inkomsten uit huren. Het industrieel management dat er opgeleid werd, trok meestal na het beëindigen van de studie weer weg (met als voornaamste uitzondering J.C. van Marken). De derde peiler, de handel in agrarische produkten uit de omliggende regio, had vermoedelijk de belangrijkste uitstralingseffecten, niet alleen op de nijverheid, maar ook op de handel in het algemeen en het verkeerswezen. De vervoerscapaciteit van de regio werd sterk verbeterd door de opening van de spoorlijn tusse n Den Haag en Rotterdam in 1847 en de aanleg van het Rijn - Schiekanaal in 1891-94. Vanaf circa 1830 werd stoomkracht als energiebron toegepast. Het produktieproces werd kapitaalintensiever en daarom in grotere fabrieksgebouwen geconcentreerd. De metaalsector was de eerste bedrijfstak waar men op de nieuwe produktiewijze overschakelde. In de jaren '70 en '80 van de 19e eeuw brak de industrialisatie definitief door. Een centrale rol hierin speelde J.C. van Marken (1845-1906), wiens bedrijven nog voor de Tweede Wereldoorlog tot grote multinationals uitgroeiden. Delft werd een industriestad. In het midden van de 20e

eeuw werkte ongeveer de helft van de Delftse beroepsbevolking in de industrie, 25% in de dienstensector en 20% in de handel en het verkeerswezen.

6.2.1.1. Handel, markt en opslag

Delft vervulde een centrumfunctie voor de handel in landbouwprodukten van het omringende platteland (onder andere het Westland). Vanaf de late Middeleeuwen werden tal van markten gehouden (zie hoofdstuk 2). In de eerste helft van de 19e eeuw, toen Nederland één van de belangrijkste zuivelexporterende landen van Europa was, was de handel in boter en kaas een van de voornaamste bedrijfstakken in Delft. Aan de handel in boter kwam echter na 1890 een einde door de opkomst van de margarine. De boeren werden consumptiemelkers die de produktie van boter en kaas aan de fabrieken (in Delft werd omstreeks 1880 een zuivelfabriek opgericht) overlieten; zij leverden alleen nog de melk.

Vanaf de tweede helft van de 19e eeuw kwam een specialistische winkelstand op met o.a. koek- en banketbakkers en modemagazijnen. Zij wijzigden het straatbeeld door de oude voorgevels te vervangen door etalages. Er ontstonden geleidelijk winkelstraten, zoals de Oude Langendijk, de Peperstraat, de Choorstraat, de Koornmarkt en de Binnenwatersloot. Ook de horeca kwam tot ontwikkeling. De cafés en restaurants profiteerden niet alleen van toeristen die de historische binnenstad bezochten, maar ook van de vele boeren, die de markten in de stad bezochten. In de binnenstad was het Centraal Hotel gevestigd, aan het Koningsplein het monumentale Hotel Wilhelmina (1903), dat echter in 1977 afgebroken is.

6.2.1.2. Nijverheid en industrie

De nijverheid in Delft werd in de tweede helft van de 19e eeuw structureel gewijzigd. Nieuwe produktiemethoden (vanaf 1822 met behulp van stoom, later electriciteit) op een grote schaal (fabrieken) vervingen de traditionele ambachtswerkplaatsen. Nieuwe, kapitaalintensieve bedrijfstakken kwamen op, terwijl oude verdwenen of zich aanpasten aan de veranderende economische omstandigheden. De metaal en chemie werden de voornaamste bedrijfstakken. Ook de voedings- en genotmiddelenindustrie kwam tot ontwikkeling. De traditioneel in Delft gevestigde (zie hoofdstuk 2) specialistische bedrijfjes die kwalitatief hoogwaardige produkten fabriceerden konden zich dikwijls handhaven, zoals de instrumentmakers, die met de vestiging van de Polytechnische School een nieuwe groep afnemers aanboorden (voor bijvoorbeeld röntgenapparaten en optische instrumenten). Een ander voorbeeld van een traditioneel bedrijf, dat zich wist aan te passen, was De Porceleyne Fles. Zij houdt de traditie van het Delfts aardewerk in stand, zij het met een gemoderniseerde, op Engelse leest geschoeide produktiewijze. Ook de houtzagerijen bleven van belang.

In de tweede helft van de 19e eeuw was de metaalnijverheid (met name de fabricage van wapens) van grote betekenis. Aan de Van Leeuwenhoeksingel stonden de constructiewerkplaatsen van 's Lands artillerie. Tegenwoordig zijn er de werkplaatsen van de technische dienst van de Rijkspolitie gevestigd. Aan de Buitenwatersloot staat nog het poortgebouw van een oude kogelgieterij (1845), waar eveneens munitie voor het ministerie van Defensie geproduceerd werd. Andere belangrijke metaalfabrieken uit deze periode waren de gereedschappenfabriek van H. Hartogh Heys (1841, was gevestigd aan de Kanaalweg, maar is inmiddels verdwenen), de zinkwerkerij F.W. Braat (opgericht circa 1845) aan de Hooikade (tegenwoordig gevestigd aan de Rotterdamseweg, in het oude kantoor aan de Hooikade uit 1930 is tegenwoordig de Sociale Dienst gehuisvest) en de instrumentmakerij van P.J. Kipp (1830), die voor de Tweede Wereldoorlog aan de Rotterdamseweg gevestigd was, maar tegenwoordig aan de Mercuriusweg zijn bedrijf uitoefent.

De opkomst van de chemische industrie in Delft, waar de naam van J.C. van Marken aan verbonden is, was het begin van de grootschalige kapitaalintensieve industrie in de stad. In 1869 richtte hij de Ned. Gist en Spiritusfabriek op. Bij het fabrieksterrein liet hij, als één van de eerste industriëlen in Nederland, een tuinwijk bouwen voor de huisvesting van zijn arbeiders (het Agnetapark, zie 6.2.2.3.). Onder zijn inspirerende leiding kwamen nog een drietal andere bedrijven tot ontwikkeling: de Lijm- en Gelatinefabriek aan de Rotterdamseweg (in 1885 overgenomen, gesticht enkele jaren eerder), de Oliefabriek (opgericht in 1883) aan de Wateringseweg, naast de Gistfabriek en een drukkerij (1891) aan de Fred. Matthesstraat in het Agnetapark.
Op het fabriekscomplex aan de Wateringseweg vond regelmatig nieuwbouw plaats. Zo werd in 1906 een directiegebouw in gebruik genomen. In 1928 vond een grootschalige uitbreiding van de gistfabriek plaats, onder meer met een laboratorium. Voor de Tweede Wereldoorlog verrezen ook aan de westzijde van de spoorlijn fabrieksgebouwen. Het terrein werd aangesloten op de spoorlijn en beschikte over een haven (aangelegd in 1913).
Ook vonden organisatorische veranderingen plaats. In 1898 fuseerde de Oliefabriek met Calvé te Bordeaux. In de jaren '30 kwam het bedrijf in handen van het Unilever-concern. De Gistfabriek maakt sinds 1967 deel uit van de NV Gist-Brocades.

Naast de Oliefabriek was er rond de eeuwwisseling een aantal kleinere bedrijven in de voedings- en genotmiddelenbranche actief: enkele distelleerderijen (o.a. de Papegaai) en branderijen (o.a. van Vlek en van Van Berckel), de NV Bierbrouwerij (die in 1916 als laatste bierbrouwerij van Delft zijn deuren sloot), enkele sigarenfabrieken (o.a. van Hillen aan de Crommelinlaan), een fabriekje voor suikerwerken en een ijs-, boter en kaasfabriek. De verpakkingsmiddelenindustrie kwam op als gevolg van de ontwikkelingen in het Westland. Ook werden meerdere brood- en meelfabrieken opgericht.

De verbetering van de infrastructuur, met name de aanleg van het Rijn - Schiekanaal in 1891-1894, waardoor de verbinding met de steden en havens langs de Nieuwe Waterweg voor grotere schepen bevaarbaar werd, stimuleerde de vestiging van nieuwe bedrijven en de uitbreiding van bestaande. De Nederlandse Kabelfabriek, opgericht in 1913, was met 1500 werknemers rond 1950 de grootste onderneming van Delft. Koninklijke Shell vestigde in 1928 een laboratorium, dat na de oorlog is verplaatst naar de Broekmolenweg.
Aan de andere kant verdwenen na 1900 een aantal kleine ambachtsbedrijven, zoals de vele blekerijen en de wapenfabrieken. De constructiewerkplaatsen werden omstreeks 1900 naar Zaandam (Hembrug) overgeplaatst. Ook het bedrijfsleven langs de Buitenwatersloot boette aan belang in. Naast de kogelgieterij waren hier onder andere een korenmolen en een houtzagerij gevestigd; beide zijn reeds lang verdwenen.

De lokatie van de meeste bedrijven kan verklaard worden aan de hand van de infrastructurele voorzieningen. Het vervoer per schip was tot na de Tweede Wereldoorlog het voornaamste middel van vervoer, vooral voor het transport van grond- en hulpstoffen.
Aan weerszijden van het Rijn - Schiekanaal ligt een langgerekt lint van grote kapitaalintensieve bedrijven. In het noorden van de stad aan de Wateringseweg (tussen het kanaal en de spoorlijn Rotterdam - Den Haag) ligt het complex van Gist-Brocades en Calvé. Ten oosten van het kanaal aan de Haagweg ligt een bedrijfsterrein met kleinschaliger bebouwing. Hier waren voor de oorlog de machinefabriek van Reineveld (gesticht kort na 1890) en Van Deventer's Schiedam-Delft flessenfabriek gevestigd, die inmiddels verdwenen zijn.
Op de terreinen in het zuiden van de gemeente is de metaal een belangrijke bedrijfstak. De fabrieken van Van Enthoven en Co., Spoorijzer (beide verdwenen), Braat en de Kabelfabriek lagen ten westen van de Schie. Aan de oostzijde had de industrie een gevarieerder karakter. Hier lagen (en liggen) o.a. het bedrijf van Kipp, De Porceleyne Fles en Gelatine-Delft.
Buiten deze assen is het bedrijfsleven kleinschaliger van karakter, vooral in de binnenstad, waar de grondprijzen hoog zijn en de ruimte beperkt. De meeste bedrijfjes kunnen de investeringen voor nieuwbouw niet opbrengen en zijn daarom in oude (17e-19e eeuwse)

panden gevestigd. Het gaat hier om o.a. drukkerijen, bouwondernemingen, metaalbedrijfjes (siersmederijen, instrumentmakers e.d.) en bedrijven in de voedings- en genotmiddelensector. Zij richten zich op de lokale markt, dit in tegenstelling tot de kapitaalintensieve industrie langs de Schie.

6.2.1.3. Dienstensector en overheid

De dienstensector bestaat uit instellingen ten behoeve van de communicatie, financiële instituties en organisaties van maatschappelijke zorg, inclusief het hoger onderwijs. Een aantal van deze instellingen werd gehuisvest in de oude herenhuizen langs de Oude en de Nieuwe Delft, die tot kantoorruimte werden verbouwd. Wanneer nieuwbouw plaatsvond, betekende dit dikwijls een aanzienlijke schaalvergroting van de bebouwing. De T.H. wijk in het oosten en zuidoosten van de stad is hiervan een voorbeeld.

Tot 1890 was het hoofdpostkantoor van Delft gehuisvest aan de Oude Delft. In dat jaar werd een nieuw gebouw aan de Hippolytusbuurt opgeleverd, waar ook de interlokale telefoondienst werd geopend (1899).
Het justitieel apparaat kreeg in 1907 in de vorm van het Kantongerecht aan de Korte Geer een nieuwe behuizing.
In de binnenstad vestigden zich eveneens een aantal banken, zoals de Delftsche Bank aan de Koornmarkt (1897) en een filiaal van de NMB aan de Oude Delft (1938).
Ook de behoefte aan culturele voorzieningen nam toe. In 1831 werden de Doelen (oefenruimte voor de schutters) verbouwd tot schouwburg. Het gebouw werd in 1904 vernieuwd, evenals in 1927 (uitgebreid met een bioscoopzaal) en 1938. Ook na de oorlog vonden aanpassingen plaats. De eerste bioscoop van Delft stond op de hoek van de Binnenwatersloot en de Westvest (1915).

De sociale instellingen werden in de 19e en 20e eeuw gemoderniseerd en aangepast aan de ontwikkelingen in de verschillende disciplines. Het Oude en Nieuwe Gasthuis speelde in op de ontwikkelingen in de medische wetenschap via uitbreidingen vonden in o.a. 1898 en 1930. In 1968 trok men in een geheel nieuw gebouw. Het Hippolytus- en Bethelziekenhuis werd opgericht in de periode 1923-1927 aan het Begijnhof. Het Gasthuis en het ziekenhuis gingen in 1982 op in het Reinier de Graafgasthuis, gehuisvest in twee complexen aan de Reinier de Graafweg in de nieuwbouwwijk De Buitenhof. Het gebouw van het Hippolytusziekenhuis fungeert tegenwoordig als cultureel centrum Het Tref.
Het voormalige Dolhuis aan het Koningsplein, het Sint Jorisgesticht, werd in de 19e eeuw hervormd tot krankzinnigeninrichting. Het werd hiertoe in 1872 verbouwd. In 1895 kwam het Buitengesticht in het noordoosten van de gemeente tot stand, ontworpen door de stadsarchitect M.A.C. Hartman. Een oprijlaan (met aan weerszijden tuinen, waar de patiënten als vorm van arbeidstherapie werkzaam waren), leidde tot het complex, waarbij de gebouwen volgens een symmetrisch concept geordend waren. Aan het begin van de oprijlaan aan de Oostsingel staat de (voormalige) woning voor de directeur-geneesheer. In de jaren '30 werden om de gebouwen groenvoorzieningen aangelegd (met een vijver), waarvan een klein gedeelte nog bestaat. Het complex heeft zich na de Tweede Wereldoorlog sterk uitgebreid, met name in de jaren '70. In de jaren '50 is voor de gebouwen, de Sint Jorisweg aangelegd. Hiermee verloor de oprijlaan haar betekenis.
Het nieuwe complex verdrong geleidelijk het Binnengesticht. Dit werd in 1982 gesloten en kort daarna gesloopt.
Aan de Phoenixstraat werd in 1907 een Nederlands-Hervormd Rusthuis gebouwd. Het weeshuis aan het Koningsplein (1909, gebouwd ter vervanging van de in hoofdstuk 2 genoemde instelling in het voormalige Barbaraklooster), werd in 1923 ingericht als school.

De Technische Universiteit is van grote betekenis voor Delft. Van 1814 tot 1828 was er reeds een Rijks Artillerie-, Genie- en Marineschool in de prinsenstad gevestigd (in het gebouw van de Fundatie van de Vrijvrouwe van Renswoude), die in laatstgenoemd jaar

naar Breda en Medemblik werd overgeheveld. De traditie werd echter voortgezet met de stichting in 1842 van de koninklijke Academie, waar men tot burgerlijk ingenieur of ambtenaar voor Nederlands Oost-Indië kon worden opgeleid. De laatstgenoemde opleiding werd in 1900 opgeheven. In 1864 werd de Academie omgevormd tot Polytechnische School en in 1905 tot Technische Hogeschool. Recent is de status van universiteit verkregen.
De opleiding had een belangrijke uitstraling naar andere economische sectoren in de stad. De talloze instrumentmakers, grafische bedrijven etc. profiteerden van de vraag naar hun produkten, terwijl de studentenpopulatie de stad veel inkomsten verschafte in de vorm van huren en uitgaven voor het levensonderhoud.

De hogeschool was voor de Tweede Wereldoorlog, ondanks het ontbreken van een stedebouwkundige planning, geconcentreerd op een drietal plaatsen: tussen de Westvest en de Oude Delft, aan weerszijden van het Rijn-Schiekanaal en in de omgeving van de Doelenstraat.
Aanvankelijk was de opleiding gevestigd aan de Oude Delft. Het gebouw van de zogenaamde Indische Instelling (1875, met aanbouw uit 1895) is tegenwoordig in gebruik als Politiebureau. In 1865 en 1875 werden twee vrijwel identieke gebouwen aan de Westvest gebouwd, waarna de school zich uitbreidde in de tussen de Delft en de Westvest gelegen, reeds bestaande panden.
Rond de eeuwwisseling ontstond een nieuw centrum aan weerszijden van het Rijn - Schiekanaal in het zuidoosten van de stad. Langs de Nieuwelaan en de Kanaalweg verrezen o.a. het Bacteriologisch Laboratorium (1895) en de afdelingen voor Geodesie (1898), Elektrotechniek en Natuurkunde (1903), Werktuig- en Scheepsbouwkunde (1911). Tussen de Kanaalweg en het Zuidplantsoen ontstond vervolgens, zonder duidelijk samenhangend stedebouwkundig totaalconcept een verzameling instituten: Mijnbouwkunde aan de Mijnbouwstraat (1912), Technische Physica aan het Mijnbouwplein (1917), Technische Botanie (met een botanische tuin) aan de Julianalaan (1919), Analytische Scheikunde aan het De Vries van Heystplantsoen (1923). De wijk werd voltooid met het als het "rode" Scheikundegebouw ontworpen complex aan de Julianalaan (aangevangen reeds in de jaren '20, voltooid na de oorlog), dat zo'n uitstraling had, dat het als Hoofdgebouw in gebruik werd genomen, en het "gele" Scheikundegebouw, eveneens aan de Julianalaan (1938-46). Een derde cluster van gebouwen ontstond in de binnenstad in de omgeving van de Doelenstraat, waar de Centrale Bibliotheek (1915), Weg en Waterbouwkunde (aan het Oostplantsoen, 1923) en het Waterloopkundig Laboratorium (1933) zich vestigden.

Het studentenleven in de stad kwam reeds in de 19e eeuw tot ontwikkeling via de stichting van het Delfts Studentencorps (1869). De sociëteit was gehuisvest aan de toenmalige Singelgracht, dat minder dan tien jaar na de ingebruikname in vlammen opging. Ongeveer op dezelfde plaats verrees vervolgens de huidige monumentale sociëteit, Phoenix (1878). Aan de Oostsingelgracht staan nog twee vooroorlogse boothuizen. H. van Meegeren ontwierp in 1914 het boothuis naast de St. Huybrechtstoren. De studentenroeivereniging "Laga" vestigde zich in 1926 aan de Nieuwelaan.

6.2.1.4. Ontwikkelingen na de Tweede Wereldoorlog

Na de oorlog breidde de industrie verder uit, vooral in het zuiden van de stad. In het noorden is de ruimte voor grootschalige bedrijfsvestigingen beperkt. De Gistfabriek vond aan de overzijde van de spoorlijn, ten noorden van het Agnetapark, nog mogelijkheden tot uitbreidingen. In het zuiden liggen de omvangrijkste bedrijfs- en industrieterreinen ten westen van de Schie. Hier breidde de bebouwing zich uit in zuidelijke richting (het bedrijfsterrein aan de Schieweg). Langs het spoor werd het terrein aan de Vulcanusweg aangelegd.

De Technische Hogeschool besloot kort na de Tweede Wereldoorlog om de nieuwbouw van de instituten te concentreren in een aparte wijk. Vanaf de jaren '50 werd ten oosten

van de Rotterdamseweg de huidige T.U. wijk gerealiseerd. Anders dan de vooroorlogse vestigingen, lag nu wel een duidelijk stedebouwkundig concept ten grondslag aan de nieuwbouw. De Mekelweg fungeert als markante hoofdas.

6.2.2. Stedebouwkundige ontwikkelingen

De hier beschreven ontwikkelingen zijn duidelijk te volgen met behulp van het kaartenmateriaal in de bijlagen. In het hierna volgende zullen alleen de historisch-geografische aspecten aan bod komen. Voor een beschrijving van de bouwactiviteiten in meer kwalitatieve zin wordt verwezen naar de bebouwingskarakteristiek elders in dit rapport.

6.2.2.1. Binnen de oude stad

De stedebouwkundige structuren in de binnenstad zijn in de laatste twee eeuwen slechts in beperkte mate gewijzigd. Haar middeleeuws en vroeg-modern karakter kan worden samengevat als volgt (in de woorden van Peter Don). "De plattegrond van het oude Delft wordt bij het ontbreken van brede straten in hoge mate bepaald door de grachten. De ongeveer noord-zuid lopende hoofdgrachten, waarvan de Oude Delft de rechtstreekse verbinding vormt tussen de Vliet in het noorden en de Schie in het zuiden, en de evenwijdige dwarsgrachten, die oorspronkelijk alle hun vervolg hadden in de poldersloten aan de oostzijde van de stad, verdelen Delft in een aantal door talrijke boogbruggen met elkaar verbonden eilandjes. In het centrum van deze typisch Hollandse grachtenstad ligt de langgerekte Markt, evenwijdig aan de dwarsgrachten en gedomineerd door het stadhuis aan de westzijde en de Nieuwe Kerk aan de oostzijde.
De smalle kaden langs de grachten zijn veelal met bomen beplant. De aaneengesloten bebouwing is met name langs de Oude en de Nieuwe Delft van grote allure (...). In de noordelijke en oostelijke stadsdelen is de bebouwing veel bescheidener van karakter, terwijl hier ook meer open ruimten voorkomen."

De bevolkingsgroei van Delft in de 19e en eerste helft van de 20e eeuw (zie tabel 3) werd gehuisvest in uitbreidingswijken én door middel van verdichting van de bebouwing in de oude kern. Uit tabel 4 is af te leiden, dat Delft een forse groei doormaakte. In ruim honderd jaar (1828-1945) verviervoudigde de woningvoorraad. De relatieve bevolkingsgroei bleef hierbij achter, zodat de gemiddelde woningbezetting daalde. Dit is overigens een trend, die in geheel Nederland waarneembaar is.
De eerste 70 jaar van de 19e eeuw kon vrij eenvoudig op de 18e eeuwse structuren worden voortgeborduurd. De bevolking bereikte pas omstreeks 1875 zijn 17e eeuws niveau, zodat lange tijd er geen behoefte aan grootschalige nieuwbouw was. Nadien werden tal van uitbreidingswijken gerealiseerd.

Tabel 4. De woningvoorraad in Delft 1837-1947.

jaar	aantal woningen
1828	3.264
1860	4.524
1890	6.375
1920	ca. 8.000
1945	13.213
1990	37.873

In de 19e eeuw werd de stad naar de toenmalige inzichten van tal van hinderlijke obstakels en lelijke gebouwen verlost. Hierbij speelden naast hygiënische motieven ook verkeerstechnische argumenten een rol. De middeleeuwse structuur van de oude binnenstad met zijn singels en omwallingen bleek voor een vlotte verkeerscirculatie een groot probleem. Het aantal toegangswegen naar de stad was beperkt. Het Rijn-Schiekanaal en de spoorlijn vormden lastige obstakels, die slechts op een beperkt aantal plaatsen genomen konden worden. De verbindingen binnen de stad en met het gebied erbuiten was één van de problemen, die de gemeentelijke beleidmakers voortdurend bezig hield.
Tal van gebouwen aan de rand van de stad werden gesloopt (de vestingwerken, de torens en muren, de poorten etcetera), deels omdat deze soepele verkeersstromen in de weg stonden. Tot in de eerste decennia van de 20e eeuw werd de omwalling stukje bij beetje opgeruimd. Het aanzien van de stad verbeterde volgens de toenmalige opvattingen. De wegen werden bestraat, riolering werd aangelegd. In 1837 ontwierp de architect J.D. Zocher een plan voor de aanleg van een wandelpark langs de oostelijke singels. In dat kader werden de meeste stadspoorten gesloopt, maar van de geplande groenstroken is nauwelijks iets gerealiseerd. In het zuiden werden op de vrijgekomen terreinen de gasfabriek, de vuilnisbelt en de elektriciteitscentrale aangelegd (zie 5.6).
De grachten waren in de ogen van de 19e eeuwers niet langer in de eerste plaats waterwegen voor de aan- en afvoer van produkten (zie 5.2.), maar obstakels voor de verbreding van de straten en bronnen van stankoverlast en ziekte (cholera). Gedeelten van de Brabantse Turfmarkt en de Burgwal werden gedempt in 1860. In 1896-98 werden de grachten langs de Oude Langendijk, in 1899 langs de Nieuwe Langendijk gedempt. De wegen werden verbreed, waarmee een betere verbinding met het gebied ten oosten van de stad (via de Koepoortbrug) tot stand kwam. Ter gelegenheid van de bouw van de bibliotheek van de T.H. werd de Raamgracht (tussen het Rietveld en de Kantoorgracht) gedempt (1914).
In de eerste helft van de 20e eeuw vonden de meeste activiteiten in de omgeving van de Spoorsingel plaats. In 1924 werden de Wateringsevest en de Phoenixstraat gereconstrueerd in verband met de wijziging van het tracé van de tram (zie 5.4.). De westelijke bebouwing langs de Phoenixstraat (met uitzondering van de Begijnetoren) werd afgebroken en restanten van de stadswallen afgegraven. De ontwikkeling van de westflank van de stad tot verkeersas werd voltooid met de verbreding van de Westvest in 1928, waarbij de bouwwerken aan de westzijde van de straat verdwenen. In de Peperstraat werden in 1938-40 de huizen aan de noordzijde afgebroken ten behoeve van het verkeer tussen de Phoenixstraat en de Markt. In 1932 werden dankzij de aanleg van de Vrijenbanselaan/Wateringsevest, die dwars door de Nieuwe Plantage brak, de verbindingen naar het noorden verbeterd. De weg zorgde voor een vlotte verbinding tussen de Phoenixstraat/Westvest en de A 13 in het noorden. Reeds in 1927-28 was het Wateringsebolwerk (bij de oude begraafplaats) geëgaliseerd en de singel bij het westelijk gedeelte van de Nieuwe Plantage verlegd.

De doorbraken gingen gepaard met de sloop van woningen en pakhuizen in de binnenstad. Dit geschiedde elders in stad ook om ongewenste huisvestingssituaties op te ruimen. Reeds in 1854 kreeg Delft als één van de eerste steden van het land een verordening op het bouwen en slopen. De woningwet van 1901 betekende voor de gemeente een verruiming van de middelen om de wantoestanden aan te pakken. Zo werden in 1904 de Annastraat en de Geerweg in het noorden van de binnenstad gesaneerd en opnieuw bebouwd.
Over het algemeen was van grootscheepse sanering echter geen sprake. De binnenstad met zijn vele pleinen beschikte over voldoende ruimte voor nieuwbouw. Tot na de Eerste Wereldoorlog waren er op de kaart van Delft open plekken aan te wijzen, die als tuinbouwgronden in gebruik waren. Langs de Oostsingelgracht werd vanaf 1885 de Oranjeplantage bebouwd met woningen voor de burgerij. Aan de Doelenstraat en de Fortuinstraat verrezen rond die tijd arbeiderswoningen. Andere open ruimtes werden opgevuld met groenstroken (het Koningsplein). Daarnaast groeide aan het einde van de 19e eeuw het besef van de schoonheid van de Delftse binnenstad. Dit resulteerde in talloze grote restauratieprojecten (het Prinsenhof, de Oude en de Nieuwe Kerk), maar kwam ook tot

uiting in een terughoudend beleid in verband met stadsvernieuwing: de succesvolle protesten tegen de demping van de Oude Delft zijn al gememoreerd (zie 5.4).

Door de aanleg van het Rijn-Schiekanaal werden een aantal gebieden bij de binnenstad getrokken, die eerder buiten de singels hadden gelegen: in het noorden de Nieuwe Plantage (reeds vanaf circa 1880 bebouwd met herenhuizen), in het zuiden de Nieuwlaan en omgeving. Op de laatstgenoemde coupure verrezen o.a. enkele gebouwen van de Technische Hogeschool (zie 6.2.1.3.).

6.2.2.2. Ontwikkelingen buiten de oude stad

De bebouwing buiten de singels beperkte zich tot 1870 tot lintbebouwing langs de belangrijkste uitvalswegen (de Rotterdamseweg, de Haagweg, de Delfgauwseweg en de Buitenwatersloot). Dit lint werd langzaam verlengd; de uiteinden verwijderden zich steeds verder van de binnenstad. In de periode 1870-1945 kwamen de voornaamste uitbreidingswijken ten westen van de binnenstad tot stand, gedeeltelijk op het grondgebied van de gemeente Hof van Delft. Hier lag traditioneel het zwaartepunt van het economisch en sociaal leven, dat versterkt werd door de opening van de spoorlijn in 1843. Na 1900 werd ook in het zuidoosten van de stad nieuwbouw gepleegd.
De industrialisatie, die omstreeks 1870 doorbrak, maakte arbeiderswoningbouw op grote schaal noodzakelijk. Het modelwijkje "het Agnetapark" is het bekendste voorbeeld, maar in zijn uitvoering en door zijn achtergronden tevens uitzonderlijk.

Aan weerszijden van de Buitenwatersloot in het westen van de stad lagen sinds de 16e eeuw tuinbouwgronden en enkele boomstroken. De bebouwing bestond hier uit een dubbel lint langs de Buitenwatersloot. Verder waren de Van Leeuwenhoeksingel en de Houttuinen bebouwd met bedrijfspanden. Op en langs de warmoezerijen, aan onverharde paden, stond eveneens bebouwing, onder andere langs de huidige Raamstraat ten zuiden van de vaarweg en de Paxlaan, Singelstraat en Laan van Overvest ten noorden ervan. Van een vastomlijnd stratenpatroon was geen sprake.
Na 1875 verrees er langs de spoorlijn een langgerekte gevelwand van herenhuizen, bedoeld voor de welgestelden die de binnenstad verlieten (city-vorming): van zuid naar noord werden de Van Leeuwenhoeksingel (1877-87), de Parallelweg (1883-84), de Coenderstraat (1885-1886) en delen van de Spoorsingel (vanaf 1880) bebouwd. Achter deze gevelwanden kwam deels spontaan, deels planmatig ontworpen woningbouw tot stand, meest van arbeiderswoningen. Alleen het eerste gedeelte van de Hugo de Grootlaan, het gelijknamige plein en de Havenstraat, allen aangelegd circa 1900, hebben een statiger karakter.
De Parallelweg en de Coenderstraat waren terug te vinden in een uitbreidingsplan (1878) van de hand van Scholten en de stadskameraar De Bruyn Kops, waarbij een eerste aanzet tot een stratenpatroon van het zogenaamde Westerkwartier werd gegeven. Het was het voornaamste gebied buiten de stadssingels, waarover de gemeente tot 1921 beschikte. Het stratenpatroon is typerend voor deze in aanleg 19e eeuwse wijk. De feitelijke invulling werd, ondanks het plan, dikwijls overgelaten aan de woningbouwers. De wijk bestaat dan ook uit een aantal rechtgetrokken assen (o.a. de Westerstraat en de Van Bleyswijckstraat), deels vanuit de Buitenwatersloot, deels vanuit de Parallelweg/Coenderstraat (respectievelijk haaks op en parallel aan de verkaveling in de Krakeelpolder) en een wirwar van zijstraatjes, waardoor een chaotisch beeld ontstaat. De woningbouw werd door particulieren (speculatiebouwers), door sociale woningbouwverenigingen gerealiseerd en bestaat uit goedkope huisjes, bedoeld om de fabrieksarbeiders te huisvesten. De kolossale H. Nicolaaskerk (1909) lijkt hier enigszins misplaatst.
In het gebied ten noorden van de Hugo de Grootlaan achter de Spoorsingel, dat tot de gemeente Hof van Delft behoorde, bleef tot 1900 het agrarisch karakter behouden. Vanaf circa 1890 werden arbeiderswoningen aan de Singelstraat, de Sint Olofslaan en het gelijknamige plein gebouwd. Er vormde zich in het gebied, begrensd door de Spoorsingel, Hugo de Grootstraat, Willemstraat/V.d. Spiegelstraat en Laan van Overvest, vooral rond

de Eerste Wereldoorlog (1910-1920) een aantal smalle straatjes en pleinen, voornamelijk met rijtjes goedkope arbeiderswoningen. Alleen de Laan van Overvest heeft zijn landelijk karakter (met tuinen en theekoepels) nog het best bewaard. Opvallend zijn hier de verspringende rooilijnen.
In 1908 werd het eerste uitbreidingsplan van Delft in het kader van de Woningwet van 1901 ontworpen door M.A.C Hartman. Hierbij werd voorzien in een grote uitbreidingswijk ten westen en ten noorden van het reeds bebouwde gebied, waarbij het stratenpatroon meer slingerende vormen vertoonde. Tot het midden van de jaren '20 werd de nieuwbouw echter verwezenlijkt binnen de traditionele rechthoekige patronen, waarbij vooral de Hugo de Grootlaan zich ontwikkelde tot een voorname as. De uitvoering van een groot stedebouwkundig concept kwam pas op gang met het Uitbreidingsplan voor de Voordijkshoornse Polder door J. de Booij jr (1928). Het plan is in hoofdlijnen tot stand gekomen. Het voorzag onder andere in een brede singel, met daarlangs een ringweg (het Westplantsoen), een invalsweg (het Ruys de Beerenbrouckplein), een centraal winkelplein (de Hof van Delftlaan) en een stadspark (het Wilhelminapark). Woningbouwactiviteiten (eengezinswoningen voor arbeiders en middenklasse) werden overgelaten aan particulieren, onder andere aan het bouwkundig bureau Van de Berg en Van der Vlis.
Deze staatsliedenbuurt werd kort voor de oorlog uitgebreid met een wijkje ten noorden van het Wilhelminapark. Het stratenpatroon met korte straatjes haaks op de Cort van der Lindenlaan dateert grotendeels van voor de Tweede Wereldoorlog, de bebouwing werd gedeeltelijk ook na 1945 gerealiseerd.
Het gebied tussen het Ruys de Beerenbrouckplein en het Agnetapark (zie 6.2.2.3.) werd voornamelijk in de jaren '20 bebouwd. Alleen de Heemskerkstraat, een eerste aanzet tot een wijk voor de welgestelden in de stad, is aangelegd in de jaren rond de Eerste Wereldoorlog (1910-1920). Tot een villawijk is het echter nooit gekomen, ondanks de villa's aan het Ruys de Beerenbrouckplein, die het gebied nog een zekere status verschaffen. Vooral de villa van Waller (1931), een van de opvolgers van Van Marken als directeur van de gistfabriek, is een opvallend bouwwerk.

Tot 1900 bestond de bebouwing ten zuiden van de binnenstad uit twee lange linten aan beide zijden van de Schie: respectievelijk langs de Rotterdamseweg en het Zuideinde/Schieweg. Het ging hierbij om boerderijen, vrijstaande woningen, villa's van renteniers (die rustig buiten wilden wonen) en fabrikanten, die er hun bedrijfjes vestigden. Pas na 1900 kwam dit gebied tot ontwikkeling, enerzijds door de vestiging van de Technische Hogeschool, anderzijds dankzij de industrie langs de Schie.
Ten westen van de Schie waren er in het midden van de 19e eeuw aan de Hooikade en het Zuideinde (tot de Abtswoudscheweg) tal van bedrijfjes gevestigd. Achter de huizen lagen tuinbouwgronden. Na 1870, maar vooral na 1913 (de vestiging van de Kabelfabriek) breidde de bebouwing zich uit. Enerzijds vond binnen de bestaande bebouwing een aanzienlijke schaalvergroting plaats, anderzijds werd de lintbebouwing verlengd tot voorbij het Kruithuis. Tevens werd het zijstraatje de Crommelinlaan bebouwd (o.a. met een sigarenfabriek). De nieuwbouw bleef binnen de toenmalige gemeentegrenzen, d.w.z. ten oosten van de spoorlijn Delft - Rotterdam. De tuinbouw verloor steeds meer terrein voor de oprukkende bebouwing. Tegenover de Lijm en Gelatinefabriek werd in het eerste decennium van de 20e eeuw een haven aangelegd (zie 5.2.). Een voetveer bij de haven, dat tot na de Tweede Wereldoorlog heeft gefunctioneerd, verbond de beide oevers met elkaar.
De ontwikkelingen aan de Rotterdamseweg vertonen eenzelfde beeld. In het midden van de 19e eeuw had het gebied nog steeds een overwegend agrarisch karakter met weilanden ten oosten van de Rotterdamseweg en tuinderijen op het terrein tussen de weg en de Schie. De bebouwing bestond voornamelijk uit verspreid liggende boerderijen en tuinderswoningen (met een lichte concentratie bij het Kruithuis) direct langs de Rotterdamseweg en aan de Schie. In het noorden waren bedrijven gevestigd, zowel aan de Kolk (de Scheepmakerij) als aan de Rotterdamseweg (o.a. de Rijksmagazijnen).
Tot de Tweede Wereldoorlog breidde de bebouwing zich fors uit. De verspreide bebouwing verdichtte zich zodanig, dat een open lintbebouwing ontstond die reikte tot de Ackerdijkse-

weg. Er werden enkele arbeidersbuurtjes gebouwd (de Ruivenstraat en Wassenaarstraat) voor de werknemers in de nabijgelegen fabrieken (de Porceleyne Fles en de Lijm- en Gelatinefabriek). Ten oosten van de Rotterdamseweg werd de begraafplaats Jaffa aangelegd (1867). Bij de Kolk werden rond 1900 de eerste uitbreidingen in oostelijke richting verwezenlijkt (de Hertog Govertkade met pakhuizen).

De vestiging van de Polytechnische School, sinds 1905 Technische Hogeschool, was een belangrijke stimulans voor de ontwikkeling van het gebied ten oosten van de Rotterdamseweg. Het voornoemde uitbreidingsplan uit 1908 van M.A.C. Hartman betekende o.a. een geleidelijke verplaatsing van de belangrijkste nieuwbouwactiviteiten van het westen van de stad naar het zuidoosten, naar de Wippolder. Dit gebied werd tot 1925 de voornaamste bouwlocatie van de gemeente. De wijk werd echter gerealiseerd met belangrijke wijzigingen op het plan.
De spil van het gebied is het Poortlandplein. De rechte assen vanuit dit knooppunt leiden enerzijds naar de T.H. wijk, anderzijds naar de arbeiders- en middenklassewoningen ten oosten hiervan. De voornaamste verkeersweg is de Julianalaan, die naar het Oostplein (en de Oostpoortbrug) en de Rotterdamseweg leidt. Door de aanleg kon het verkeer, dat vroeger de weg langs het kanaal volgde, de bocht af snijden.
Ten westen van de T.H. wijk, die begrens werd door de Julianalaan, de Schoenmakerstraat, het Zuidplantsoen en de Michiel de Ruyterweg/Kanaalpad, werd na de Eerste Wereldoorlog een (zeehelden)wijkje aangelegd ten behoeve van de huisvesting van docenten en studenten. De buurt bestaat uit herenhuizen en beneden- en bovenwoningen.

De woonwijk de Wippolder ligt tussen de T.H. wijk en de Delfgauwseweg. Vanuit het Poortlandplein, waar o.a. de Katholieke kerk staat, leidden twee rechte assen de wijk in: de Nassaulaan in zuid-oostelijke richting, de Simonsstraat in oostelijke richting. Het stratenpatroon bestond aanvankelijk (circa 1910-1920) uit rechte zijstraten, die op beide assen uitkwamen. In de jaren '20 werd het patroon gevarieerder, o.a. door de aanleg van pleinen (het Frisoplein en Nassauplein). Na een stilstand in de bouwactiviteiten van 10 jaar (1925-35) werd in de tweede helft van de jaren '30 ten zuiden van de bestaande bebouwing een zuidelijke uitbreiding ontworpen met een rechtlijnig stratenpatroon en lange rijen arbeiderswoningen. Voor de oorlog werd alleen de Emmalaan gerealiseerd (1935). Het terrein ten westen van de Amalia van Solmslaan bleef tot na de oorlog onbebouwd.
De woningbouw in de wijk werd door verschillende sociale woningbouwverenigingen en door de gemeente (zie 6.2.2.3.) verwezenlijkt.

Omdat de voornaamste economische activiteiten in het westen van de stad plaatsvonden, bleef de ontwikkeling van het oostelijke stadsdeel ook in de periode 1850-1945 achter bij de activiteiten elders. De uitbreidingswijken bleven zeer beperkt van omvang. Evenals in het westen kwam hier weliswaar een statige gevelwand - zij het duidelijk van minder allure dan die langs de Spoorsingel - tot stand (de Oostsingel, vanaf circa 1885). De daar achter gelegen zijstraatjes met eenvoudige woningbouw (arbeiderswoningen) vormden echter nauwelijks een uitgewerkt stratenpatroon. De straatjes waren kort en liepen dood in de tuinen rond de stad (tuinbouw van de koude grond). Voor 1900 was alleen de Koepoortsstraat bebouwd en werd de eerste aanzet gegeven tot de Roomse hoek (de Schaepmanstraat en Van der Madestraat). De meeste arbeiderswoningen werden na de Woningwet van 1901 gerealiseerd, vooral door sociale woningbouwverenigingen (zie 6.2.2.3.). Er vormden zich drie buurtjes, alle aangelegd in de eerste twee decennia van de 20e eeuw: de Roomse hoek, aangelegd door de Katholieke woningbouwvereniging St Hippolytus, het buurtje tussen de Bieslandsekade en de Koepoortstraat en een schildersbuurtje (Fabritiusstraat tot Tweemolentjeskade). In de jaren '40 en '50 werd met de aanleg van de Van Mereveltlaan/Stalpaert van der Wieleweg de wijk voor het doorgaand (auto)verkeer ontsloten, doordat de doodlopende straatjes op deze ringweg uitkwamen.

In het noorden van de gemeente kwam ten oosten van de Vrijenbanselaan de Indische Buurt tot stand. De eerste woningen werden reeds in 1918 door de gemeente opgeleverd (de

Javastraat). Vervolgens kwamen telkens met lange tussenpozen nieuwe huizenblokken gereed (het eerst aan weerszijden van de Brasserskade, vanaf 1935 tussen de Javalaan en de Doerastraat. Het driehoekig terrein tussen de Vrijenbanselaan, de Insulindelaan en de Oostsingel (de Timorstraat en omgeving) bestaat uit middenklassewoningen uit de tweede helft van de jaren '30.
De wijk ligt enigszins afgezonderd van de rest van de stad. Het Sint Jorisgesticht in het zuiden en bedrijfsterreinen in het westen zorgen voor een zeker besloten karakter.

6.2.2.3. Volkshuisvesting

Zoals de gemeente Delft vrij vroeg een verordening op het bouwen en slopen opstelde, zo kwam ook relatief vroeg sociale woningbouw tot stand. De in het midden van de jaren '50 van de vorige eeuw opgerichte 'Philodemus, vereeniging tot verbetering der woningen van de arbeidzamen ambachtsman', bouwde in die tijd twintig woningen aan de 1e Nieuwsteeg. De huizen en de steeg zijn inmiddels verdwenen.

Zonder enige twijfel een van de fraaiste voorbeelden van sociale woningbouw in Nederland in de 19e eeuw is het Agneta-park, genoemd naar de echtgenote van J.C. van Marken, Agneta Matthes. Van Marken meende dat de werkgever (mede) verantwoordelijk was voor de huisvesting van zijn werknemers. Reeds in 1879 liet hij vier dienstwoningen op het terrein van de gistfabriek aanleggen. Het Agnetapark kwam aan de overzijde van de spoorlijn te liggen (die westelijk van de gistfabriek loopt), als een afzonderlijk tuindorp op ruime afstand van de oude binnenstad.
Het park werd aangelegd in 1882-85 naar een ontwerp van L.P. Zocher. Het is geënt op de Engelse landschapsstijl met slingerende vijvers en woningen in cottage-stijl. Het slingerend verloop van de waterpartijen komt in de straten terug. Deze zijn genoemd naar Zocher, Pasteur, Matthes en Zieren (tegenwoordig is de laatstgenoemde weg niet meer dan een voetpad). De woningen, gebouwd in 1884-85 zijn van de hand van de Delftse hoogleraar E. Gugel en zijn assistent F.M.L. Kerkhoff. Van Marken besloot eveneens in het park te gaan wonen, als een vader temidden van zijn kinderen. De villa Rust Roest (1884-1885), waarin na 1931 een huishoudschool was gehuisvest, is in 1981 gesloopt.
Dat de stichter voor ogen had met het park een eigen dorp te stichten, blijkt uit de voorzieningen, die tot stand kwamen: twee winkels, een school, een ontspanningsruimte (aanvankelijk een houten gebouw, in 1914 vervangen door de huidige "Tent") en het ontwikkelings- en ontspanningsgebouw "De Gemeenschap" (1891-92). Van de bouw van een kerk werd afgezien, nadat de Katholieke geestelijkheid vooraf had geweigerd er de mis op te zullen dragen.
In de jaren '20 werd het park in westelijke richting uitgebreid: in 1925 met 112 huizen, in 1929 met nog eens 44. Het nieuwe gedeelte had een rechthoekig stratenpatroon, maar beschikte wederom over tal van groenvoorzieningen (tuinen) en een grote vijver. Na de Tweede Wereldoorlog volgden nog eens circa 200 woningen, deels in meerdere lagen, zodat het gehele complex tegenwoordig ongeveer 425 woningen omvat.

Dankzij de woningwet van 1901 werden de financiële middelen aanzienlijk verruimd. De meeste verenigingen (voor zover bekend) zijn dan ook opgericht in het decennium na de inwerkingtreding van de wet. Anders dan de woningbouw in het westen van de stad, die vooral door particulieren is verwezenlijkt, werd een groot deel van de woonwijken in het oosten van de stad gerealiseerd door sociale woningbouwverenigingen en door de gemeente (inclusief de gemeentelijke instelling Centraal Woningbeheer, opgericht kort na de Eerste Wereldoorlog). Zo bouwde de vereniging "De Goede Woning" (1908) een complexje in de Vermeerstraat (1908) bij de Oostsingel. Een groter complex was de zogenaamde 'Roomse hoek' (Odulphusstraat, Vondelstraat e.o.) van het katholieke Sint Hippolytus (opgericht 1910). De buurt kwam van 1910-13 tot stand en werd in 1919 nog eens uitgebreid met 65 woningen.

In het westen van de stad aan weerszijden van de Hugo de Grootlaan bouwde 'Patrimonium' een aantal complexen. De arbeiderswoningen in de Johan de Wittstraat en de Cornelis de Wittstraat dateren van 1923.

De voornaamste bouwlocatie voor sociale woningbouwverenigingen was echter de Wippolder. Kort voor de Eerste Wereldoorlog leverde de Christelijke woningbouwvereniging Ons Huis (opgericht 1910) een eerste complex op van 40 woningen.
Een tweede groot complex kwam tot stand rond het Jan Willem Frisoplein, op het terrein tussen de Nassaulaan, Simonsstraat en de Delfgauwseweg. De fraaie tuinwijk is een belangrijk voorbeeld van het sociaal-democratisch bouwen in de jaren '20. De woningbouwvereniging "Volkshuisvesting" (opgericht 1919) liet het complex van 143 eengezinswoningen en 5 winkels van 1921-1923 bouwen naar het ontwerp van het Amsterdamse architectenbureau Gulden en Geldmaker. Naast het plein (het centrum van het complex) en de entree aan de Van Oldenbarneveldstraat (met terugwijkende rooilijn) is de plattegrond op het eerste gezicht weinig systematisch. Bemerkenswaard is het vrij open karakter van de wijk met veel tuinen (waaronder een tweetal van oorsprong gemeenschappelijke tuinen), pleintjes etcetera.
Na een tijdelijke terugval in de bouwactiviteiten was de vereniging "Volkshuisvesting" in 1935 verantwoordelijk voor de aanleg van 94 woningen en 2 winkels aan de Emmalaan in het zuiden van de Wippolder.
Ook de gemeente nam nieuwbouw in de sociale sector voor haar rekening. De eerste woningen kwamen tot stand ten noorden van het bovengenoemd woningbouwcomplex in de Wippolder: de Van Oldenbarneveldstraat en de Jan Willem Frisostraat (1917). Ten zuiden van het sociaal-democratisch complex kwam in 1925 een complex gemeentewoningen tot stand rond het Nassauplein.

6.2.2.4. Voorzieningen

De gemeenten Hof van delft en Vrijenban hadden beide hun gemeentehuis op het grondgebied van de huidige gemeente Delft. Vrijenban stichtte in 1878 een raadhuis aan de Nieuwe Plantage. Het gebouw is na 1921 nog een tijdlang de ambtswoning voor de eerste burger van Delft geweest. Na een periode van ernstig verval is het gebouw recent gerestaureerd.
De raad van Hof van Delft, die tot 1892 in Den Hoorn had gezeteld, kwam van 1892-1902 bijeen op de Sint Olofslaan. Tot 1921 werd vervolgens op het gelijknamige plein vergaderd. Dit gebouw is tegenwoordig in gebruik als buurthuis.

De gelovigen van de Nederlands-Hervormde Gemeente maken nog steeds gebruik van de Middeleeuwse Oude kerk en de Nieuwe kerk. Nieuwbouw van godshuizen vond dan ook voornamelijk plaats door stromingen die zich afsplitsten van deze kerk, of door geloofsgemeenschappen, die in de 18e eeuw een illegaal bestaan leidden: de katholieken. De laatste groep onderscheidde zich in het bijzonder door na het herstel van de bisschoppelijke hiërarchie (1853) tal van nieuwe kerken te bouwen. Op het terrein tussen de Burgwal en de Oude Langendijk werd (ter vervanging van een kerk uit 1833) in de periode 1875-81 de Sint Jozefkerk gebouwd, tegenwoordig gewijd aan Maria van Jesse. Eveneens in de binnenstad (en ter vervanging van een godshuis uit 1733) verrees in 1887 de St. Hippolytuskerk aan de Voorstraat. Deze werd in 1976 afgebroken. De pastorie (uit 1912) is nog wel aanwezig.
In de nieuwbouwwijken kwamen een tweetal katholieke kerken tot stand: in het Westerkwartier een kerk gewijd aan de H. Nicolaas en Gezellen (1909), aan de Raamstraat, in de Wippolder de H. Sacramentskerk (1938, in 1948 vervangen door een groter gebouw) aan het Poortlandplein. Deze kerk maakte deel uit van een groter complex met een klooster en een katholieke school.
De Remonstrants-Gereformeerde Gemeente (gesticht in 1621) wijdde in 1896 een nieuw godshuis in tussen de Wijnhaven en de Oude Delft. Hier was ook de oude kerk uit 1639

gevestigd. De Joodse Gemeenschap kwam tot de Tweede Wereldoorlog bijeen in de synagoge aan de Koornmarkt, gebouwd in 1861-62.
De 19e eeuwse afsplitsingen van de Hervormde kerk vonden eveneens een plaatsje in de binnenstad: de Christelijk-Gereformeerde Kerk aan de Vlamingstraat (1850), de Nederduits Gereformeerde Kerk aan het Achterom (1888).

In het midden van de 19e eeuw was het lager onderwijs voornamelijk in particuliere handen: er waren 13 particuliere scholen, exclusief de schooltjes in de weeshuizen. Het openbaar onderwijs bestond uit enkele armenscholen (o.a aan de Oranjestraat 1818-1874) en een zogenaamde bijschool. Naar aanleiding van de onderwijswetten van 1857 en 1878 sloten de particuliere scholen hun deuren en werden tal van openbare scholen opgericht: aan de Molslaan (1860), Burgwal (1860), Voldersgracht (de Vermeerschool, gesticht in 1876, huidig gebouw uit 1956), Oranjestraat (1876), Verwersdijk (circa 1880), Zuiderstraat en Vlamingstraat. Bewaarscholen waren o.a. aan de Molslaan, op het Begijnhof en aan de Raamstraat.
De gemeentescholen van Hof van Delft stonden aan de Singelstraat (1887) en de Sint Olofslaan (1899-1901), die van Vrijenban aan de Rotterdamseweg.
In de nieuwbouwwijken werden vanaf 1890 onderwijsvoorzieningen gesticht: de Burgeravondschool aan de Raamstraat (1891), een De Genestetschool aan de Brasserskade, de Prins Mauritsschool aan de Nassaulaan (1926) en de Christelijke Dr H. Bavinckschool aan de Maarten Trompstraat (1929).
Naast de reeds genoemde confessionele scholen kwamen van katholiek en christelijk standpunt nog tot stand: de RK school aan de Nieuwe Langendijk (1852), de RK bewaarschool aan de Voorstraat (1898), de Elout van Soeterwoudeschool (1908, MULO) op christelijke grondslag aan de Spoorsingel en de Gereformeerde Groen van Prinsterer-school aan de Nieuwe Langendijk (1912). Ten slotte staat er aan de Rotterdamse weg nog een Zondagsschooltje uit 1890.

Naast het lager onderwijs was er in een stad als Delft ook behoefte aan middelbaar onderwijs. De Latijnse School was tot 1839 in het Prinsenhof gevestigd (zie hoofdstuk 2) en vervolgens in de Choorstraat. In 1890 werd aan de Westvest een nieuw gymnasium in gebruik genomen.
De H.B.S. werd gevestigd aan de Koornmarkt (1864). In 1922 verhuisde de instelling naar een nieuw gebouw in de Mijnbouwstraat in de oude T.H. wijk.

6.2.2.5. Groenvoorziening

De stad Delft had vanwege de vele open ruimtes in de binnenstad, die veelal voor de tuinbouw werden gebruikt, geen gebrek aan groene ruimte. Ook buiten de singels lagen enkele stroken boomaanplant, die gezien de theekoepels aan de Laan van Overvest, onder andere een recreatieve functie vervulden. Toen gedurende de 19e eeuw de binnenstad steeds meer bebouwd raakte, nam de behoefte aan openbare groenvoorzieningen toe. In 1837 ontwierp J.D. Zocher het al gememoreerde plan voor een parkachtige aanleg op de oostelijke omwalling (zie 6.2.2.1.). Van het plan is nauwelijks iets gerealiseerd. Desondanks lagen aan het einde van de 19e eeuw binnen de singels alleen op en langs de wallen groenstroken: het Oostplantsoen, het Kalverbos, bij de Wateringsevest en de Westvest en aan de Nieuwelaan.
In 1894 kreeg de vrijgekomen stroken grond (als gevolg van de demping van een gedeelte van de Oostsingel) tussen het Koningsplein en de Nieuwe Plantage een groenbestemming. Lange tijd was dit samen met het Kalverbos de enige publieke groenvoorziening in de stad. In de jaren '30 werden in de uitbreidingswijken enkele grotere stadsparken aangelegd. In de eerste helft van de jaren '30 ontstond in het westen van de stad aan het Westplantsoen het Wilhelminapark, onderdeel van het uitbreidingsplan van 1928 (zie 6.2.2.2.). In het noordoosten van de gemeente in de polder Vrijenban werd in de tweede helft van de jaren

'30 het Hertenkamp gerealiseerd. Beide parken zijn aangelegd in het kader van de werkverschaffing. Zij kennen een slingerend padenpatroon en waterpartijen.
Eveneens rond 1935 kwam aan de noordzijde van het Sint Jorisgesticht een parkachtige aanleg tot stand. Ten zuiden van het complex lag een zwembad, eveneens met groenstroken.

In 1829 werd de begraafplaats Haagpoort aangelegd op de voormalige ravelijn ten noorden van de binnenstad. Deze werd echter in 1868 gesloten. Alleen het graf van de Franse troonpretendent K.W. graaf van Naundorff is nog bewaard gebleven.
Sindsdien maakt men gebruik van de Begraafplaats Jaffa (1867), die aanvankelijk ten zuidoosten van de stad lag en via de Rotterdamseweg en de oprijlaan de Jaffalaan te bereiken was. De begraafplaats werd rond 1930 uitgebreid. Na de Tweede Wereldoorlog is een nieuwe begraafplaats aan de Delfgauwse tot stand gekomen, de Iepenhof genaamd. Eveneens in 1829 werd de Rooms-Katholieke begraafplaats aan de Nieuwelaan geopend.

6.2.2.6. Na-oorlogse ontwikkelingen

Na de oorlog groeide de stad uit tot haar huidige omvang. De grenswijziging van 1960, waarbij de Abtswoudsche Polder bij de stad werd gevoegd, maakte uitbreidingen in zuidelijke richting mogelijk: de wijken Voorhof, Buitenhof, Tanthof West en Tanthof Oost. Tegenwoordig bestaat de gehele noordelijke helft van de gemeente uit woonwijken, industrie- en bedrijfsterreinen en recreatieterreinen. De bebouwing van de gemeente gaat naadloos over in de kernen Delfgauw (Pijnacker) en Den Hoorn (Schipluiden).

In de binnenstad ging het in de 19e eeuw ingezette proces van city-vorming door. De door de bewoners verlaten huizen werden verbouwd tot winkels en kantoren. Daarnaast werden in het oude centrum een aantal moderne winkelcentra aangelegd, o.a. rond de Markt (De Klis-In de Stede) en ten zuiden van de Gasthuislaan (In de Veste). Voor de aanleg van laatstgenoemd winkelcentrum werd in de jaren '60 de omgeving van de Molslaan en de Gasthuislaan (naar de opvattingen van die tijd sociaal mindere wijken) gesaneerd.
Het probleem van de slechte bereikbaarheid, dat reeds voor de Tweede Wereldoorlog de gemeente bezig hield (zie 6.2.2.1.) werd door het toenemend autoverkeer steeds nijpender. De Middeleeuwse stad was niet berekend op de explosieve groei van het autoverkeer. Door de aanleg van de Michiel de Ruyterweg en de Sint-Sebastiaansbrug (1961-1963) werd de bereikbaarheid van de stad vanuit het zuiden verbeterd. Hier werd tevens een groot parkeerterrein aangelegd. Ook de overige toegangsbruggen naar de binnenstad werden rond 1970 verbreed: de Oostpoortbrug, Koepoortbrug en de Reineveldbrug. De Phoenixstraat, de Westvest en de Vrijenbanselaan werden, evenals in de jaren '20 en '30, aanzienlijk verbreed (voltooid 1968). Van 1960-1965 werden tevens de verbindingen met de westelijke wijken verbeterd. Hiertoe werd de spoordijk ten westen van het centrum afgegraven en de lijn op een viaduct gelegd; de Spoorsingel werd gedempt en de westelijke gevelwand van de Phoenixstraat gesloopt. Met de aanleg van de Prinses Irenetunnel (1959) werd snelverkeer in zuidwestelijke richting mogelijk. De Westlandseweg, die onder de tunnel leidt, vormt de verbinding met de zuidelijke nieuwbouwwijken, die na 1959 tot stand kwamen.

Na 1945 werd het actief restauratiebeleid voortgezet. De grootste projecten waren de restauratie van de Nieuwe Kerk van 1939-50, het Prinsenhof tussen 1940-62, de Oude kerk van 1949-1961 en het stadhuis in 1962-66. De binnenstad kreeg in 1979 de status van beschermd stadsgezicht.

De uitbreidingswijken liggen voornamelijk in het zuiden. In het oosten is het gebied tot de A 13 nog steeds niet volgebouwd. Hier liggen enkele recreatieterreinen, onder andere het sportpark Brasserskade (aangelegd in de jaren '50) en de Delftse Hout (aangelegd in de jaren '50 en '60). In het noordwesten heeft de nieuwbouw daarentegen de gemeentegrenzen bereikt.

6.3. Abtswoude

Het oude gehucht Abtswoude, vroeger ook wel Papswoude genaamd, ligt ten zuiden van Delft aan weerszijden van de Abtswoudse weg. Het is een wegdorp, waar geen kernvorming heeft plaatsgevonden. Het gehucht bestaat uit een lint van boerderijen, waar veeteelt bedreven wordt. Voor de oorlog hadden de meeste boeren bij het erf groentetuinen; deze zijn dikwijls verdwenen. De boomaanplant rond het erf is nog wel vaak aanwezig.
In 1957 werden in het gehucht 54 woningen geteld, waaronder 45 boerderijen. Er woonden op dat moment 334 inwoners.
De plaats van een aantal boerderijen aan de westzijde van de weg is gekoppeld aan de bodemgesteldheid ter plaatse: zij staan op de grens van veen en klei. De boerderijen liggen daardoor soms een eind van de weg zodat lange oprijlanen, de zogenaamde uitpaden, dikwijls met een gebrekkige verharding aangelegd zijn. Aan de oostzijde van de weg liggen alle boerderijen op korte afstand van de weg.
De Abtswoudse Polder is vanaf de 9e eeuw ontgonnen, o.a. door geestelijken. De plaats van de boerderijen op de kaart uit het midden van de 19e eeuw (figuur 3) doet vermoeden dat het oostelijk gedeelte van de Abtswoudsche polder vanuit de Schiekade is ontgonnen, terwijl het westelijk gedeelte vanaf de Abtswoudscheweg in cultuur is gebracht. De meeste boerderijen liggen traditioneel aan de westzijde van de weg. Na 1847, toen de spoorlijn Delft - Rotterdam was aangelegd, konden de boeren langs de Schie hun land aan de overzijde van de spoorlijn slechts met moeite bereiken. Enkele bedrijven werden daarom naar de oostzijde van de Abtswoudscheweg verplaatst. In de periode 1850-1945 vond verder slechts incidenteel nieuwbouw plaats langs beide zijden van de weg. Ook na de oorlog was dit het geval, zij het dat veel bedrijven toen uitbreidden met grote schuren. Belangrijker was echter de uitbreiding van de bebouwde kom van Delft, die na de grenswijziging van 1960 op gang kwam. Het noordelijke gedeelte van de Abtswoudscheweg werd inclusief de bebouwing van de kaart geveegd ten behoeve van de nieuwbouwwijk Voorhof (eind jaren '60/begin jaren '70). In de jaren '80 hadden zich de stedebouwkundige opvattingen nogal gewijzigd. Dit bleek bij de aanleg van de wijk Tanthof. De oude Abtswoudscheweg werd met behoud van de oude bebouwing in de nieuwbouwplannen opgenomen. Typerend is ook de aanleg van groenstroken, bedoeld om de oprukkende bebouwing enigszins aan het zicht te onttrekken vanuit de oude agrarische nederzetting.

6.4. Klein Delfgauw

Klein Delfgauw bestaat uit een bebouwingscluster aan de westzijde van de Noordeindseweg in het oosten van de gemeente. Het ligt ten noorden van het dorp Delfgauw, dat onder de gemeente Pijnacker valt. Het cluster vormt vrijwel de enige bebouwing aan de westzijde van de genoemde weg, dit ter onderscheiding van de bebouwing aan de oostzijde, die uit een boerderijenlint bestaat, behorende tot de gemeente Pijnacker.
Ondanks het feit dat het hier om slechts enkele boerderijen gaat, is Klein Delfgauw reeds in de 19e eeuw als zodanig bekend. Tijdens het Interbellum breidde het cluster zich licht uit; ook na de oorlog vond er nog enige nieuwbouw plaats. Rond de boerderijen liggen weilanden. Het is daarmee uniek voor het noordwesten van de gemeente, dat voor het overige vooral een recreatieve functie heeft gekregen met groengebieden (de Delftse Hout), zwem- en kampeergelegenheden en volkstuintjes.

6.5. Zweth

Anders dan Klein Delfgauw wekt Zweth wel de indruk van een buurtschap. Het ligt langs de Rotterdamseweg bij de ophaalbrug over de Berkelse Zweth, die hier in de Schie uitkomt. Het buurtschap was vooral bekend vanwege een herberg, die vele bezoekers trok.
Het grootste deel van de bebouwing ligt ten zuiden van de Zweth en behoort tot de gemeente Rotterdam. Ten noorden van het water liggen slechts enkele woningen aan de

Rotterdamseweg en langs de Zweth. Sinds het derde kwart van de 19e eeuw is de bebouwing op het grondgebied van de gemeente Delft niet wezenlijk toegenomen.

6.6. Verspreide bebouwing

Tal van verspreid liggende bebouwing is na de Tweede Wereldoorlog onderdeel geworden van de bebouwde kom van Delft. Een voorbeeld hiervan is de boerderij Altena bij het industrieterrein van Gist-Brocades en Calvé. Op de plaats van het huidige gebouw (dat geen agrarische functie meer vervult) stond reeds in de 16e eeuw een hoeve.
Ook in het noordoosten van de gemeente ligt vooroorlogse bebouwing, o.a. bij de Tweemolentjesvaart (overigens een van de fraaiste stukjes natuur in de gemeente). De lintbebouwing aan de Delfgauwseweg (ten oosten van de rijksweg A 13) is in de periode 1925-35 tot stand gekomen.

Het zuiden van de gemeente bestaat naast de open lintbebouwing van Abtswoude uit een aantal boerderijen aan weerszijden van de Schie. Aan de Schiekade staan de boerderijen, waaronder een aantal vrij gave 18e eeuwse exemplaren, direct langs de weg. De functie van jaagpad, die de kade vervulde, is onder andere nog herkenbaar door enkele bruggen met karakteristieke laag aflopende leuningen.
Ten oosten van de Schie aan de Rotterdamseweg liggen meerdere boerderijen en vrijstaande eengezinswoningen. Iets verder de polder in, aan beide zijden van de rijksweg, liggen enkele boerderijen, waarvan de meesten reeds in het midden van de 19e eeuw aanwezig waren. De boerderijen ten oosten van de rijksweg zijn via een parallelweg bereikbaar. Hun oude oprijlanen naar de Rotterdamseweg zijn verdwenen, hoewel de oude ligging door een geringe verhoging in het terrein nog wel terug te vinden is.

LITERATUURLIJST

Algemeen/provinciaal:

- Aa, A.J. van der (1839-1851)
  Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, 13 delen + suppl. Gorinchem.

- Atlas van historische vestingwerken in Nederland (1970)
  Deel IV, de provinciën Zuidholland en Zeeland. Eerste aflevering: Zuidholland. Z.p..

- Beekman, A.A. (1948)
  De wateren van Nederland. Aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven. 's-Gravenhage.

- Een beeld van het zuid-hollandse landschap (1981-1988)
  Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland. 6 delen. Z.p..

- Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorende bij de waterstaatskaart (1967). 's-Gravenhage.

- Bevolking der gemeenten van Nederland op 1 januari .... C.B.S.. 's-Gravenhage, 1950-heden.

- De bodem van Nederland (1965)
  Toelichting bij de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Samengesteld door de Stichting voor Bodemkartering. Wageningen.

- Buisman, J. (red.) (1978)
  Zuid-Holland vanuit de lucht. Baarn.

- Craandijk, J. (1888)
  Wandelingen door Nederland. Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes. Haarlem.

- Dijksterhuis, R. (1984)
  Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940. Proefschrift, TH Delft.

- Don, P. (red.) (1985)
  Kunstreisboek Zuid-Holland. 8e dr., Weesp.

- Drinkwatervoorziening in Nederland 1913-1938 (1938)
  Gedenkboek ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor Drinkwatervoorziening en van het rijksbureau voor Drinkwatervoorziening. Den Haag.

- Fruin, R. (red.) (1866)
  Informatie up den staet faculteyt ende gelegenheyt van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daernae te reguleren de nyeuwe schiltaele gedaan in den jaere MDXIV. Leiden.

- Fruin, R. (red.) (1876)
  Enqueste ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen, voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in den jaere MCCCCXCIIII. Leiden.

- Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken (z.j.). Z.p..

- Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland (1976)
  Enige opstellen over de geschiedenis. 's-Gravenhage.

- Kley, J. van der (red.) (1967)
  Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen. Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel.

- Kroon, A.W. (1862)
  Tegenwoordige staat van Zuid-Holland. Beschrijving en afbeelding der steden, dorpen, heerlijkheden en verdere wetenswaardige plaatsen in die provincie. Amsterdam.

- Lijst van Nederlandse gemeenten sinds 1830, waarvan de grens is gewijzigd, waarvan de naam is veranderd, die zijn opgeheven, nieuw gevormd of ingepolderd (1968). Z.p..

- De molens van Zuid-Holland (1980). Den Haag.

- Mulder, G.J.A. (red.) (1949-1959)
  Handboek der geografie van Nederland. 6 delen. Zwolle.

- De ontwikkeling onzer elektriciteitsvoorziening 1880-1938 (1948).
  Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereniging van directeuren van elektriciteitsbedrijven in Nederland. 2 delen. Arnhem.

- Postma, C. (red.) (1963)
  Holland in vroeger tijd; 18e-eeuwse beschrijvingen van steden en dorpen in Noord- en Zuid-Holland. 5 delen. 's-Gravenhage.

- Provinciaal Verslag (1850-1940)
  Verslagen gedaan door de gedeputeerde staten aan de staten der provincie Zuid-Holland over de jaren 1850-1940.

- Register van beschermde monumenten (1989). Zeist.

- Statistisch overzicht der Waterleidingen in Nederland over de jaren 1946 en 1947 (1950). Leeuwarden.

- Steegh, A. (1985)
  Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in Kaart. 2e dr., Zutphen.

- Teixeira de Mattos, L.F. (1906-1961)
  De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland. 16 delen. 's-Gravenhage.

- Tuinbouwatlas van Nederland [± 1941].
  Samengesteld door den Tuinbouw-voorlichtingsdienst van het Departement van Landbouw en Visscherij.

- Vermooten, M. en Smit, T. (1989)
  Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations: Noord- en Zuid-Holland en Flevoland. Hapert.

- Verzameling van gegevens betreffende de elektriciteitsvoorziening in de provincie Zuid-Holland (1915). 's-Gravenhage.

- Wallenburg, C. van (1966)
  De bodem van Zuid-Holland. Toelichting bij blad 6 van de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Wageningen.

- Witkamp, P.H. (1877)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Tiel.

- Witkamp, P.H. en Sipman, M.A. (1895)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Nieuwe uitgaaf. Arnhem/Nijmegen.

Regionaal/lokaal

- Bodemkaart van Nederland (1972).
  Schaal 1:50.000. Toelichting bij kaartblad 37 Oost Rotterdam. Wageningen.

- Broer, A.L. (1969)
  Delft vroeger en nu. Bussum.

- Coster, D. (z.j.)
  Delft. A most charming town. z.pl.

- Coster, D. (z.j.)
  De stad Delft 1246-15 april 1946. Z.pl.

- Delftse Studiën (1967)
  Een bundel historische opstellen over de stad Delft geschreven voor dr. E.H. ter Kuile naar aanleiding van zijn afscheid als hoogleraar in de geschiedenis van de Bouwkunst. Assen.

- Economisch Technologisch Instituut voor Zuid-Holland (red) (1948)
  De industriële structuur van Delft. Rotterdam.

- Elias, E. en E. van Wijk (z.j.)
  Delft. Delft.

- Goudappel, C.D. (z.j.)
  Delft in de zeventiende en achttiende eeuw. Delft.

- Goudappel, C.D. (z.j.)
  Delft rond de eeuwwisseling. Delft.

- Groeten uit Delft (1978)
  Prentkaarten uit de verzameling van A.A. Stalman. Delft.

- Historie en restauratie van het Sint Barbara Klooster te Delft (1953). Haarlem.

- Hoogenberk, E.J. en B.D. Verbrugge (1982),
  Bedreigde gebouwen. Bouwen, breken en behouden in Delft 1840-1940. Delft.

- Jonge, J.A. de (1974)

"Delft in de negentiende eeuw. Van stille nette plaats tot centrum van industrie", in: Economisch- en Sociaal-historisch Jaarboek, dl. 37, p. 145-247.

- Mans, K. en W. van Winden (1992)
  Architectuurgids van Delft 1240-1992. Delft.

- N.V. Nederlandsche Gist- & Spiritusfabriek Delft (z.j.)
  De ontwikkeling der onderneming in zestig jaren. 1870-1930. Z.p.

- Olst, E. van en H. Boekwijt (1978)
  Delftse windmolens van de 13e eeuw tot heden. Amsterdam.

- Ottevanger, G. e.a. (1985)
  Molens, gemalen en andere waterstaatkundige elementen in Midden-Delfland. Den Haag.

- Rosse, H. (1946)
  Delft Kunststad. Restauratieplan voor de zeven eeuwen oude prinsenstad. Delft.

- Sociografisch Bureau van de gemeente Delft (red.) (1976)
  Documentatie ten behoeve van de plancommissie ter voorbereiding van een structuurplan voor Delft in samenhang met de Delftse regio. Delft.

- Smook, R.A.F. (1984)
  Binnensteden veranderen. Atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste anderhalve eeuw. Zutphen.

- Visser, P.C. (1969)
  Delft. Bladzijden uit zijn geschiedenis. Delft.

- Vries, A. de (1972)
  Inventaris van het Nieuw Archief van de voormalige gemeente Hof van Delft 1817-1920. Delft.

- Vries Wzn., W. de (1978)
  "J.C. van Marken en 'Het Agnetapark' te Delft", in: Tijdschrift voor Sociale Geschiedenis, jg. 10, p. 3-34.

- Wijs, F. de (1976)
  Inventaris van het archief van de Remonstrants-Gereformeerde Gemeente te Delft, 1628-1973 en de collectie Petrus Augustinus de Génestet (1829-1861). Delft.

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000. bladnr. 37 Rotterdam (verkenning 1850-1851, druk 1857).

- Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland (1869), door J. Kuyper, Leeuwarden. Herdruk 1971, Groningen.

- Chromo-topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000
  bladnr. 459 Delft (1874, 1888, 1902, 1911, 1923, 1933).
  bladnr. 480 Schipluiden (1877, 1899, 1912).

- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000
  bladnr. 37E Delft (uitgave 1940).
  bladnr. 37E Delft (uitgave 1990).

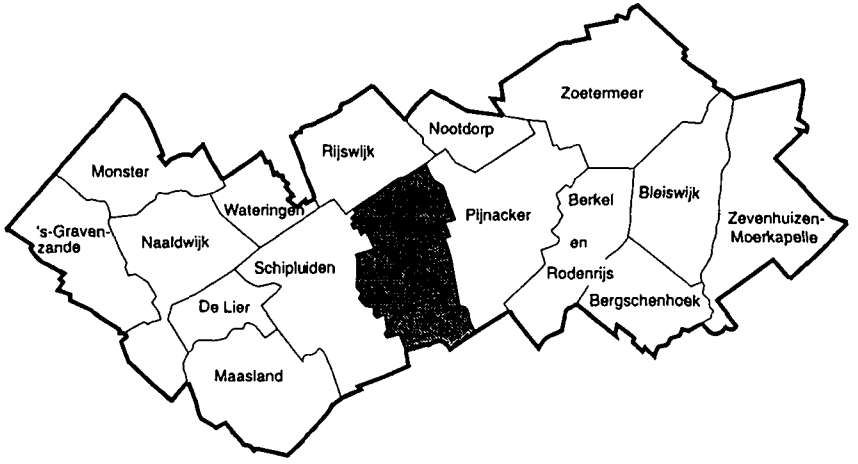
- Topografische kaart van Nederland, schaal 1:50.000
  bladnr. 37 Oost Rotterdam (uitgave 1949).
  bladnr. 37 Oost Rotterdam (uitgave 1981).

- Foto-atlas van Zuid-Holland (1990). Den Ilp/Emmen.

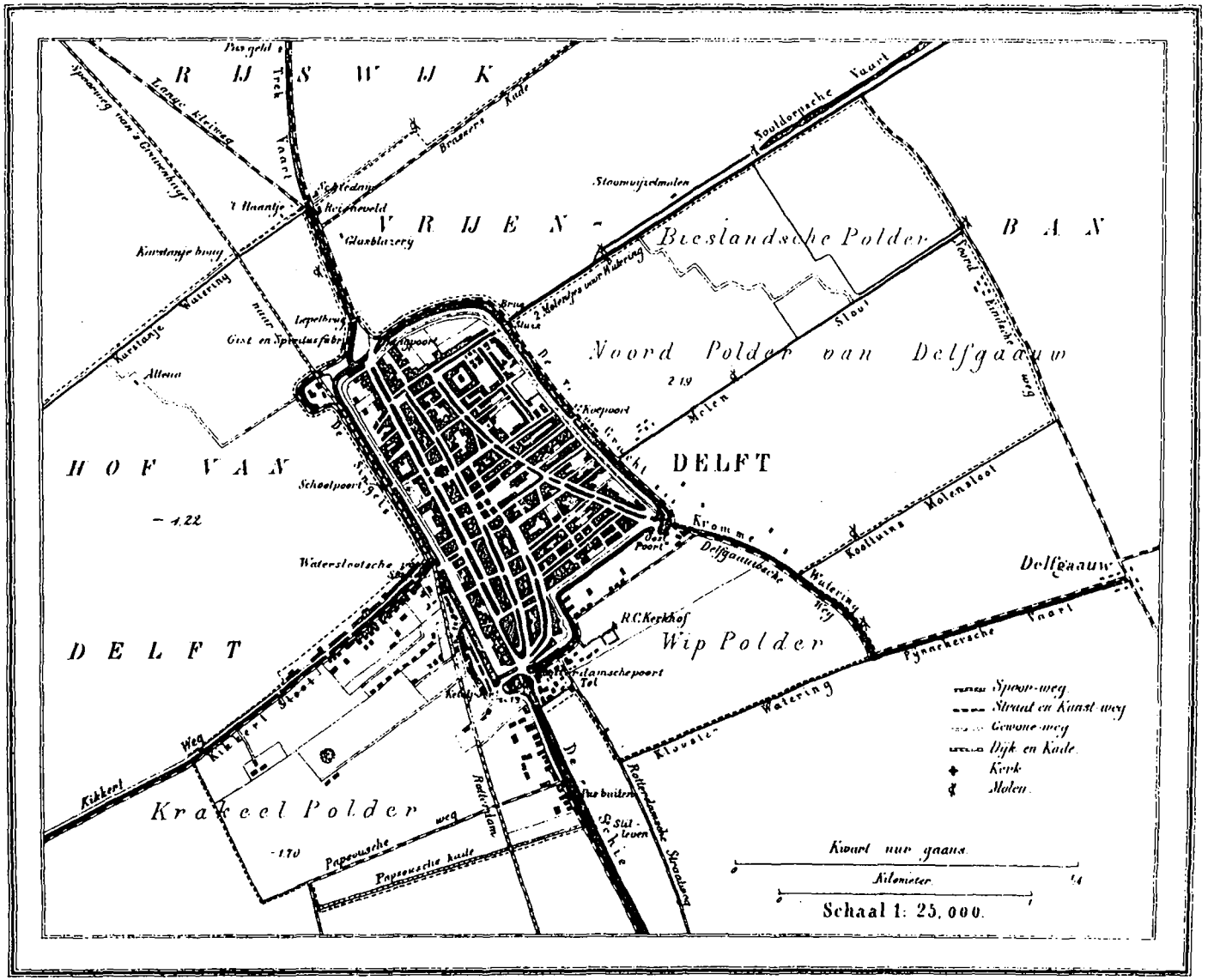
Figuur

Gemeente Delft

schaal 1 : 300.000



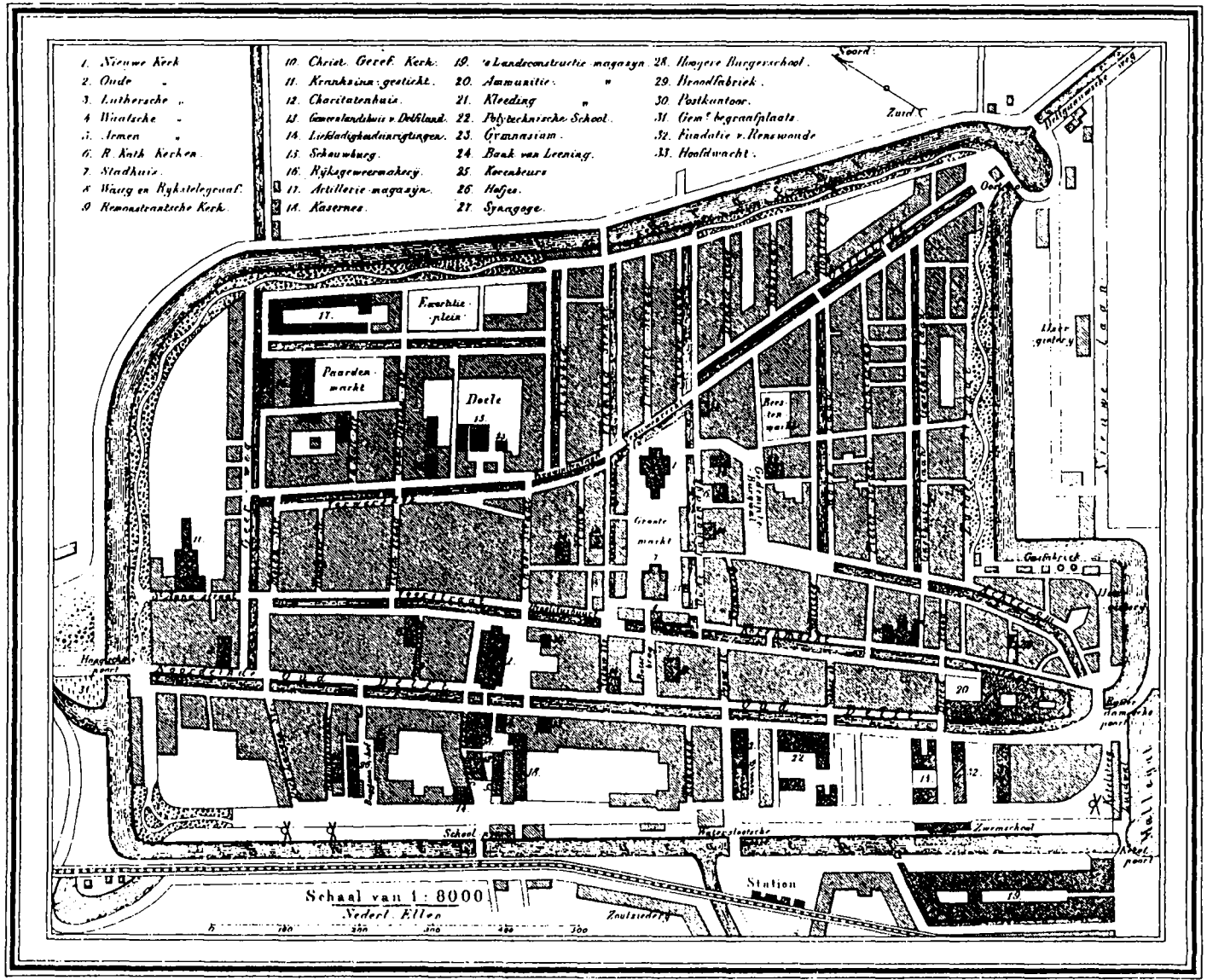
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1308



Geteekend door J. Kuyper

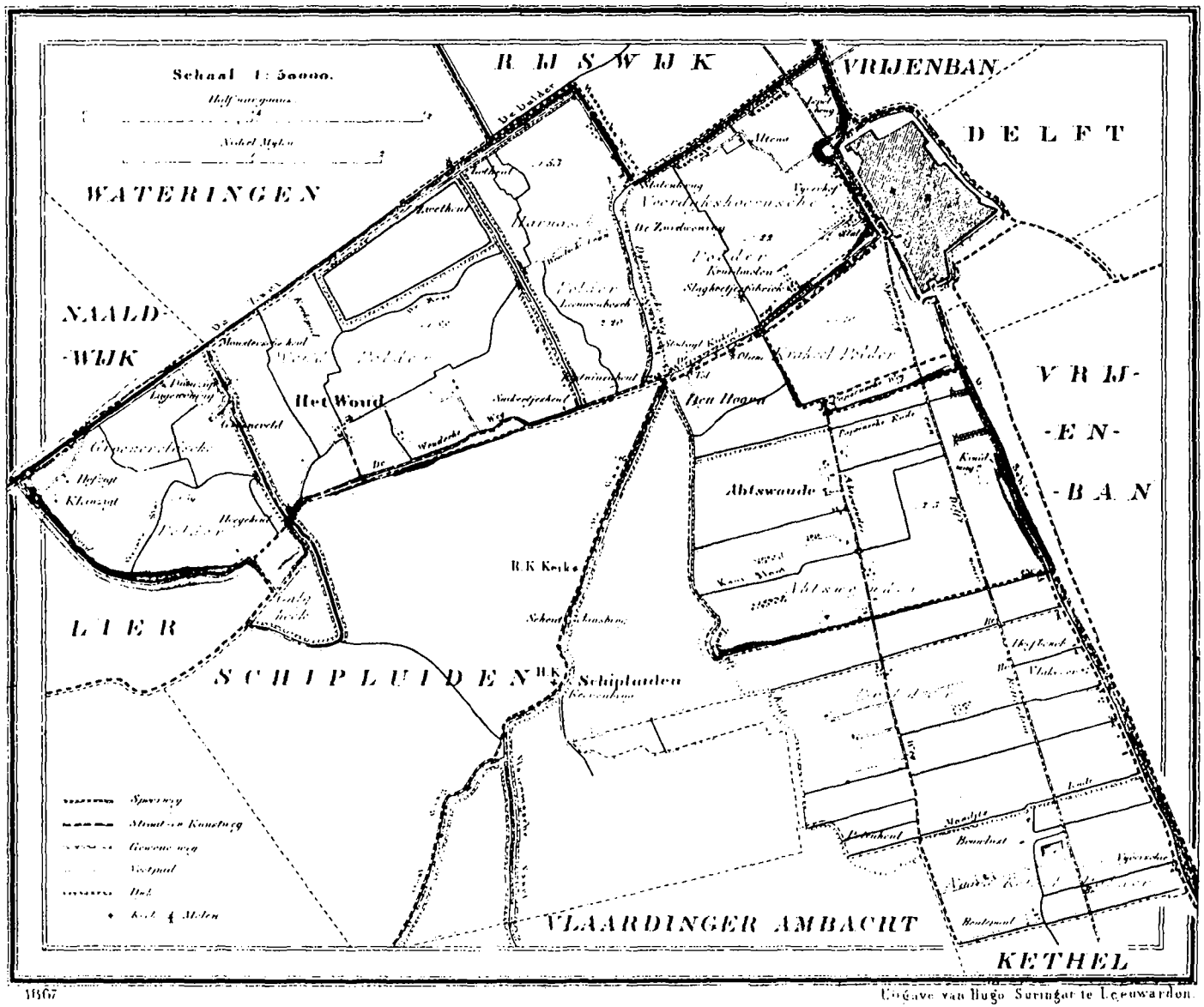
Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

Figuur 2. De gemeente Delft anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).

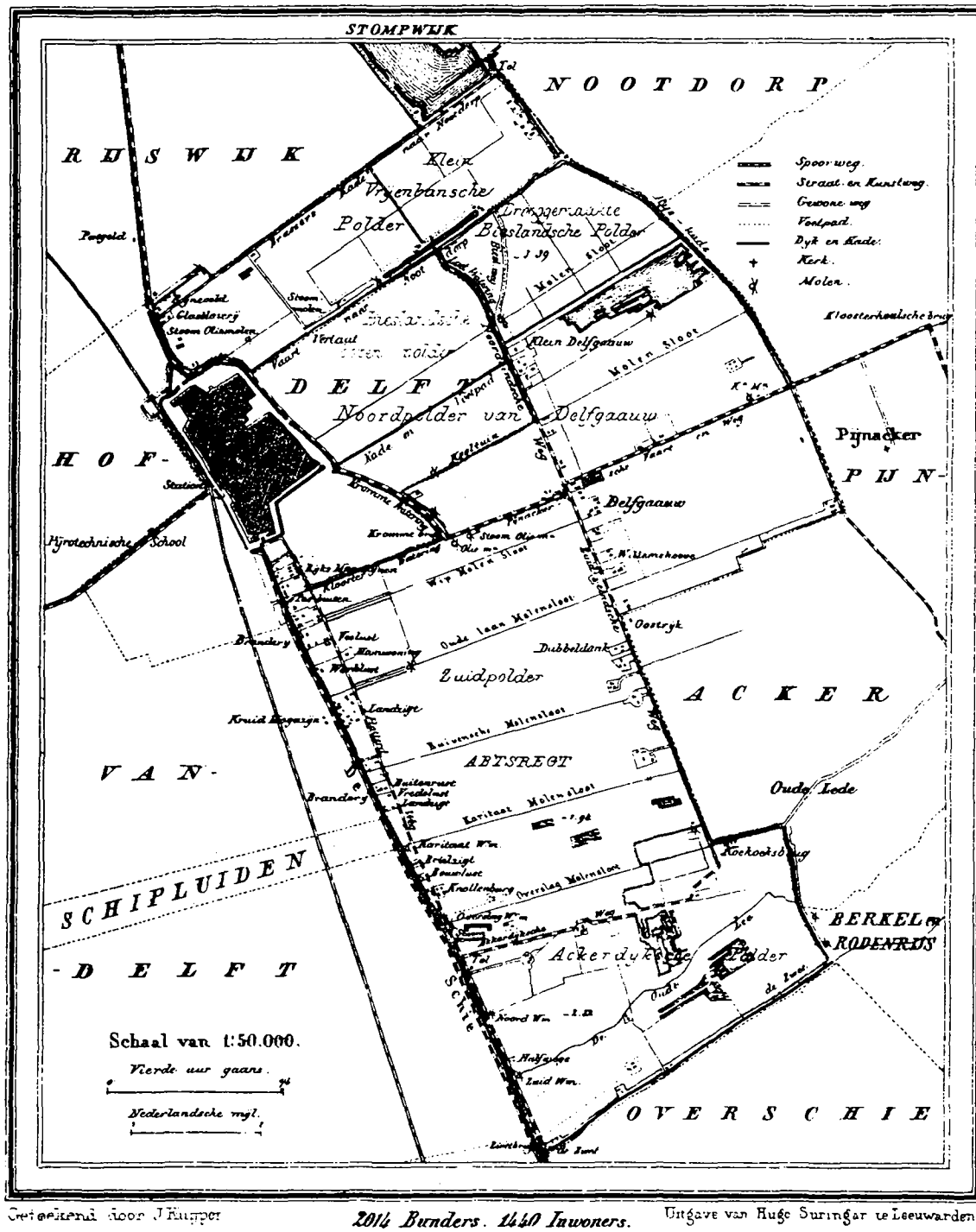


Geteekend door J. Kuyper. Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

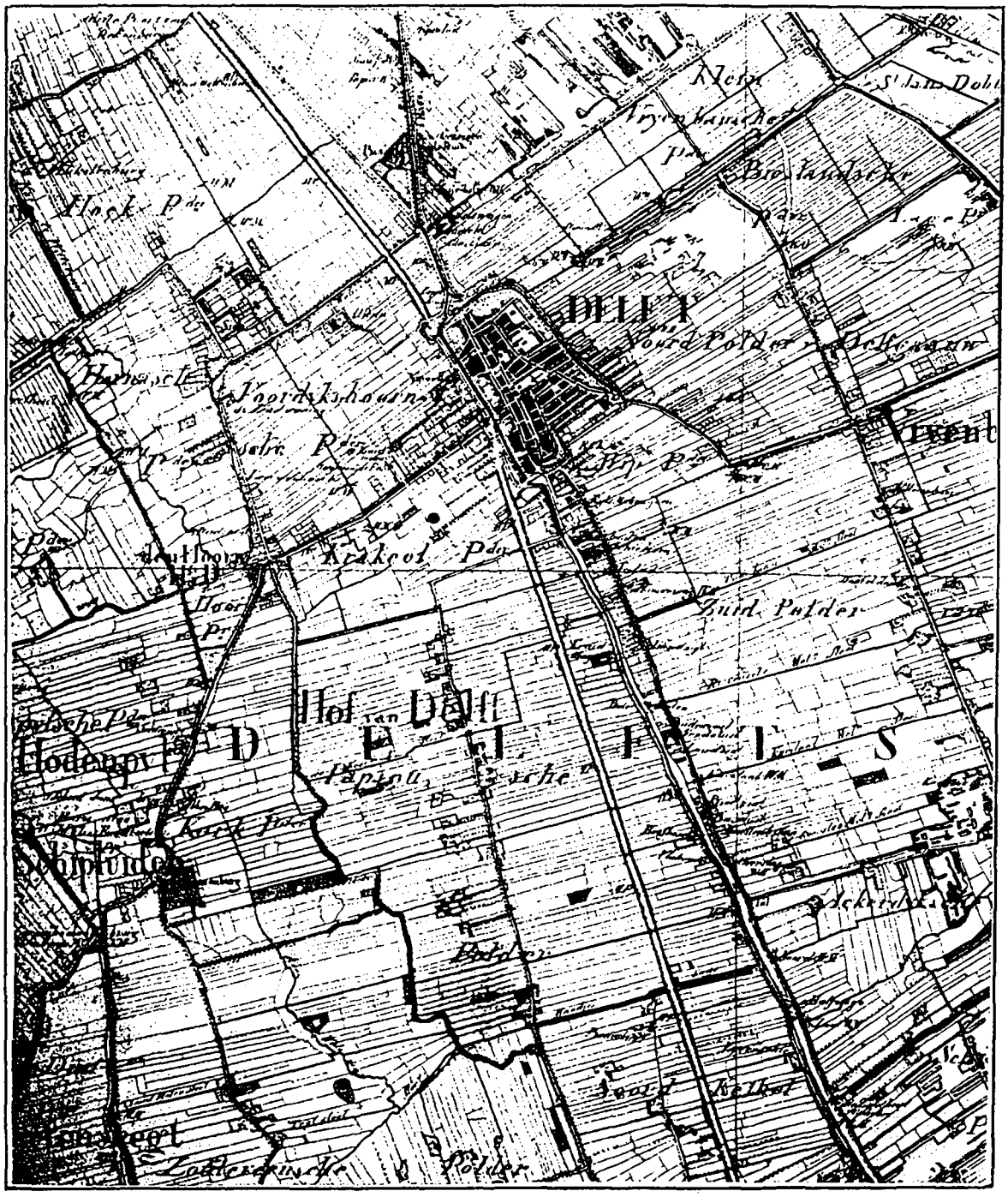
Figuur 2a. De stad Delft anno 1867. Uit de Gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



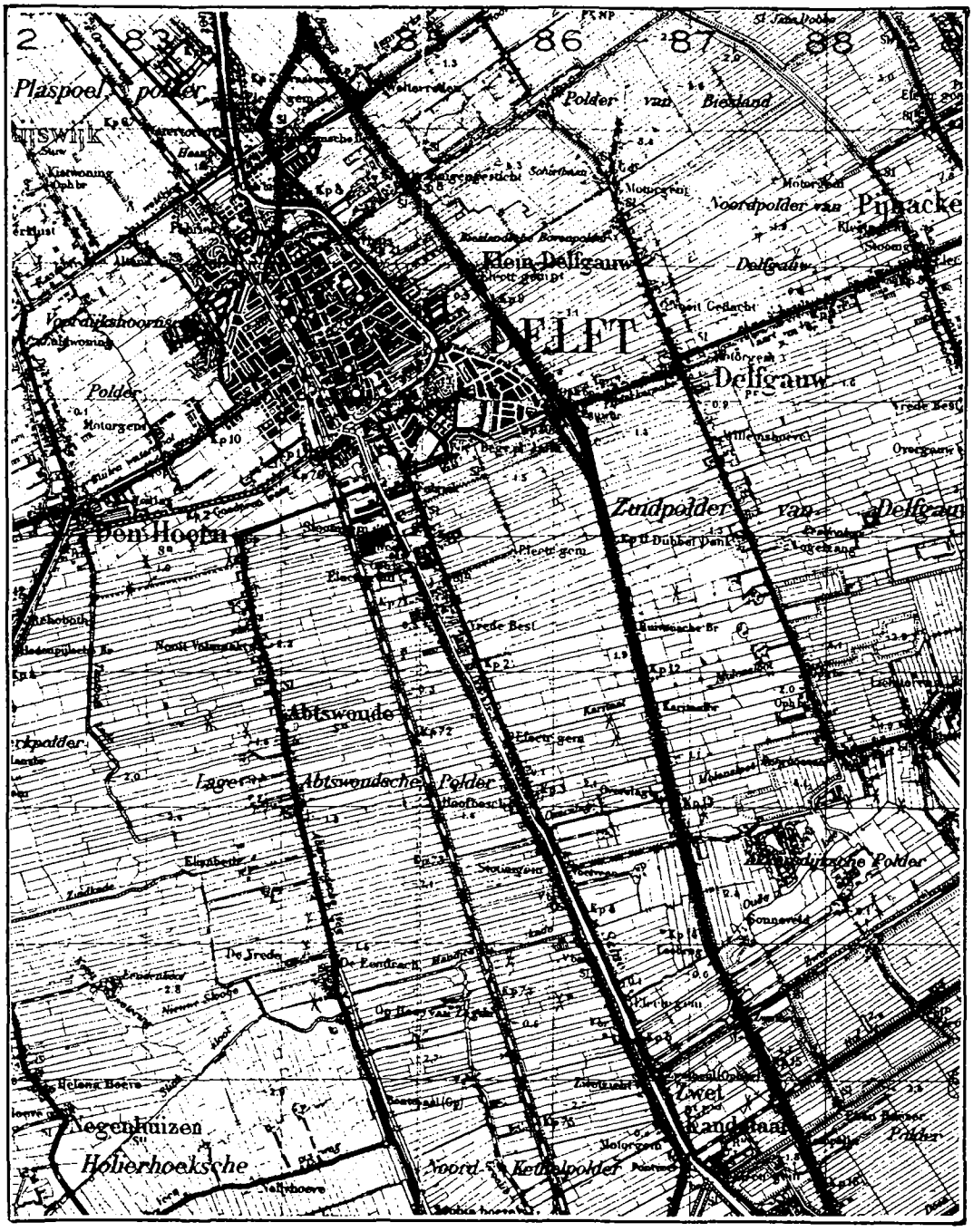
Figuur 2b. De gemeente Hof van Delft anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



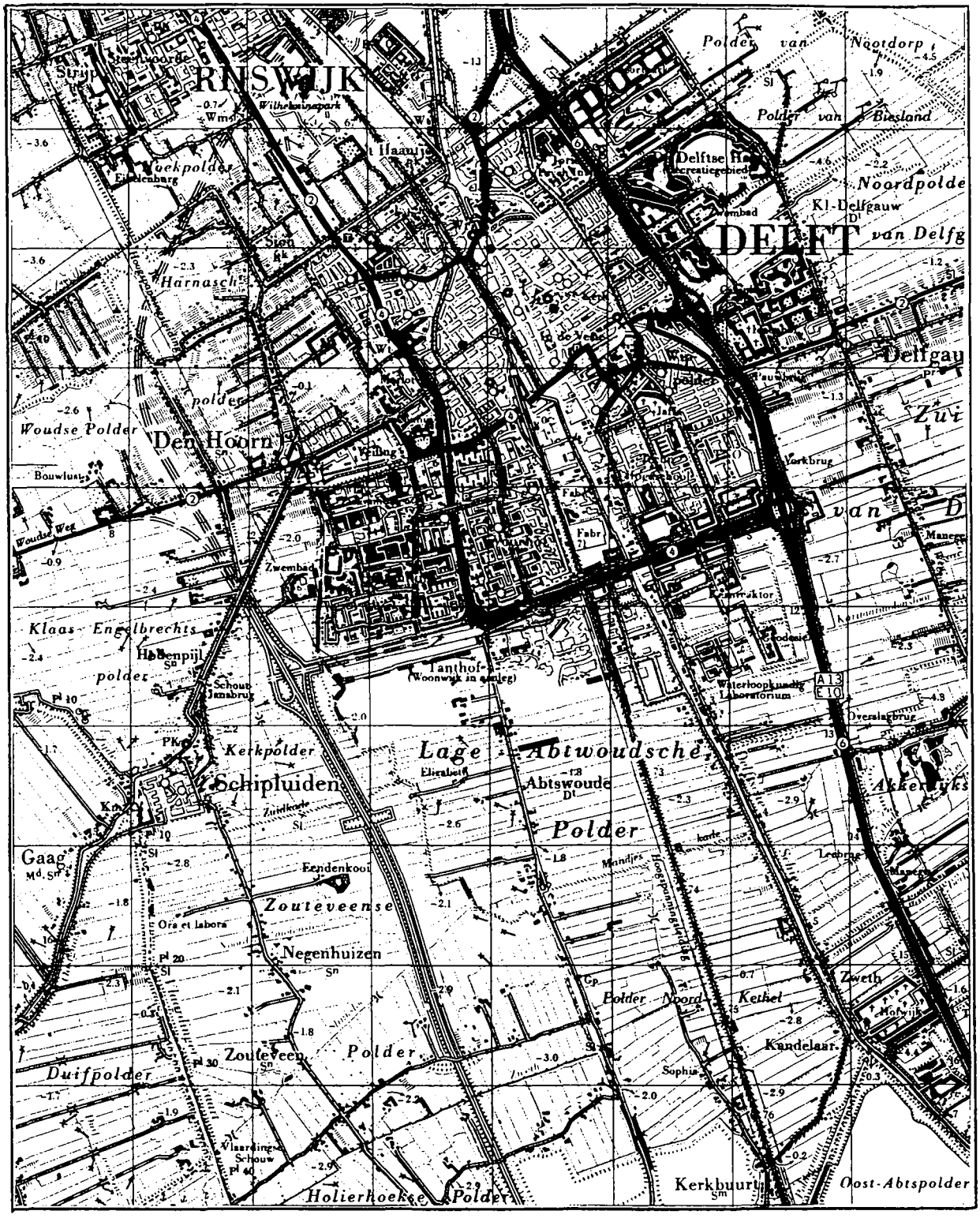
Figuur 2c. De gemeente Vrijenban anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



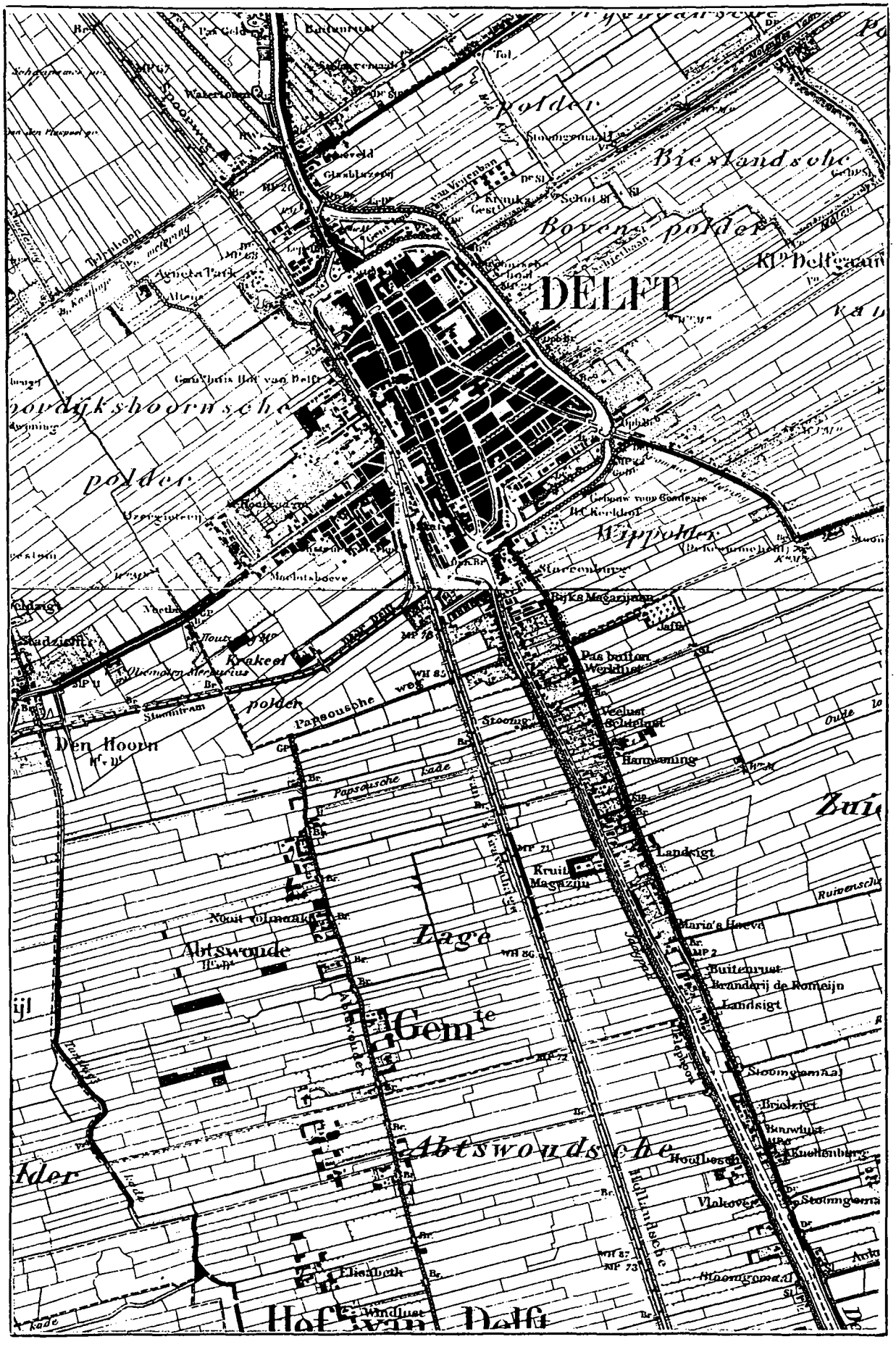
Figuur 3. Delft circa 1850. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 37 (1857).



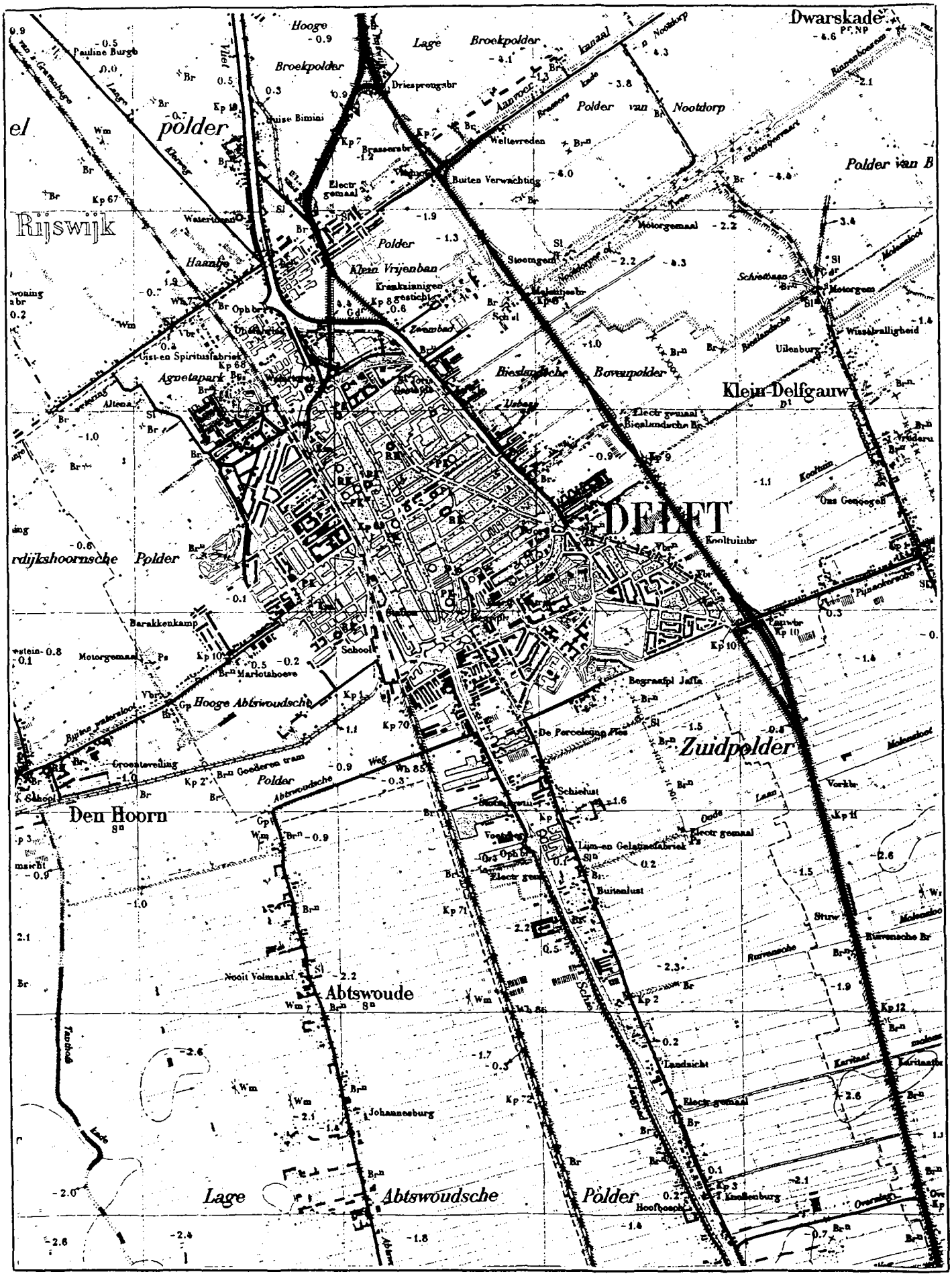
Figuur 4. Delft circa 1945. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 37 Oost (1949).



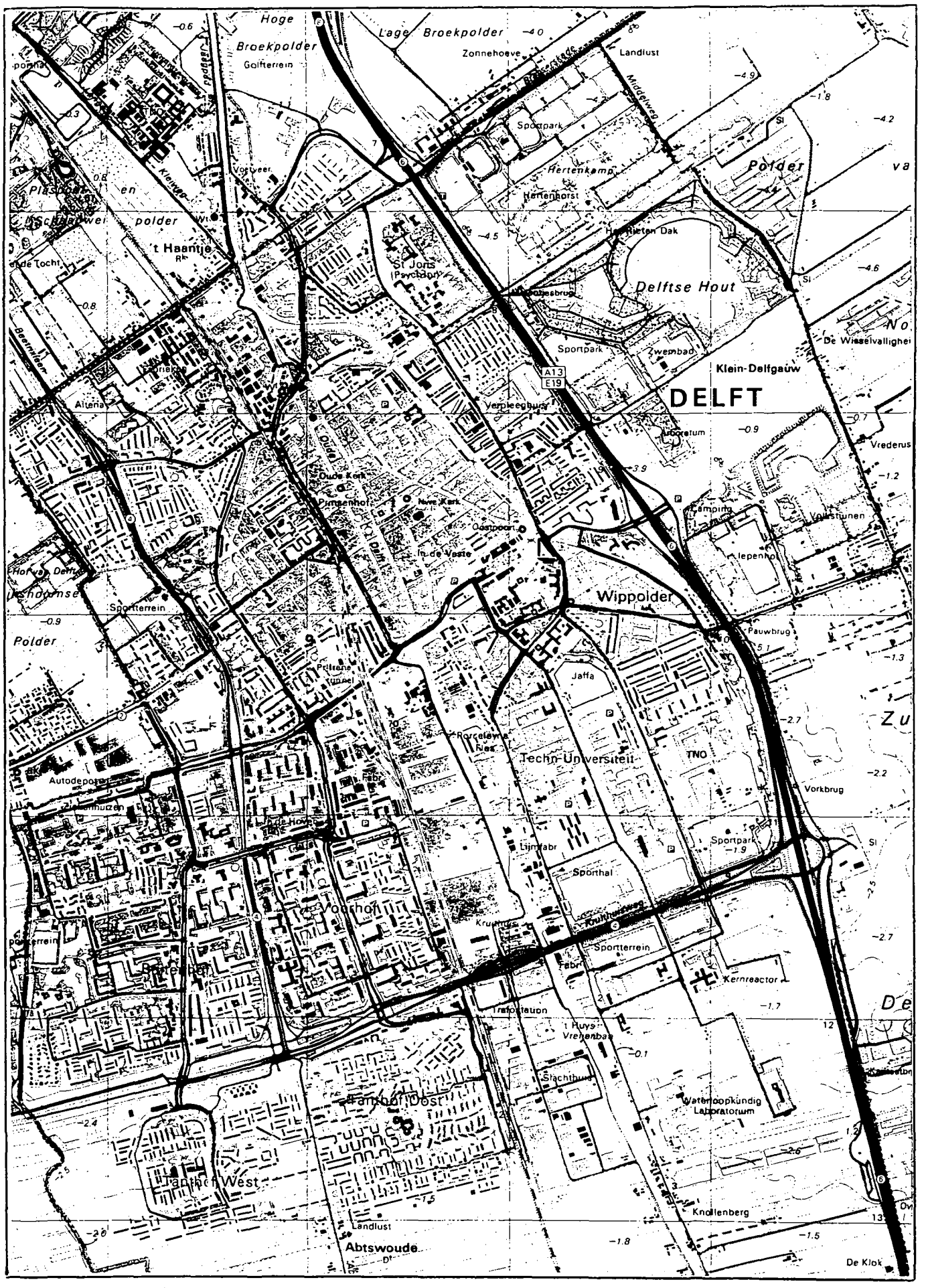
Figuur 5. Delft circa 1980. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 37 Oost (1981).



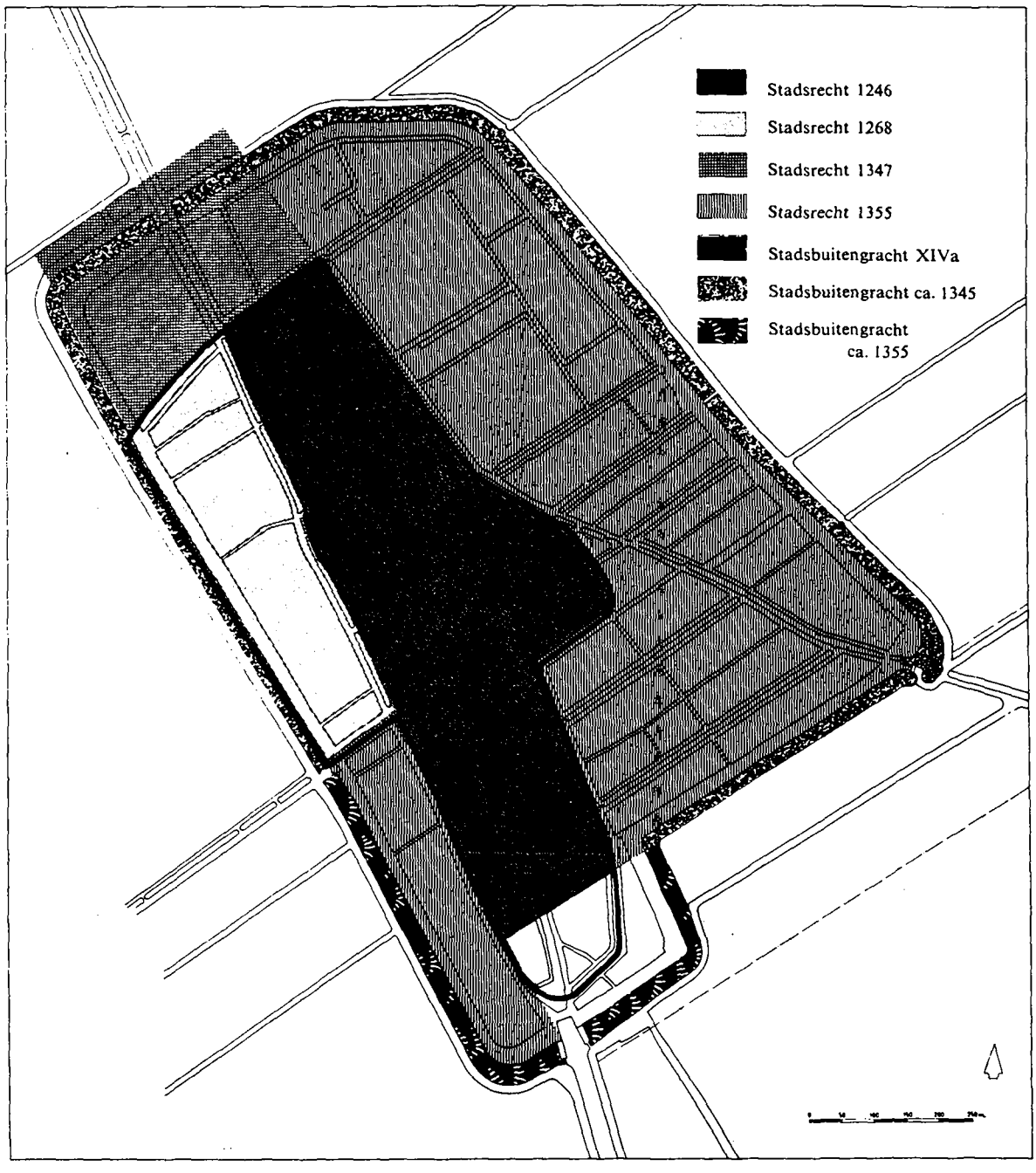
Figuur 6. Delft circa 1910. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 459 (1911) en 480 (1912).



Figuur 7. Delft circa 1935. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 37 E (1940).

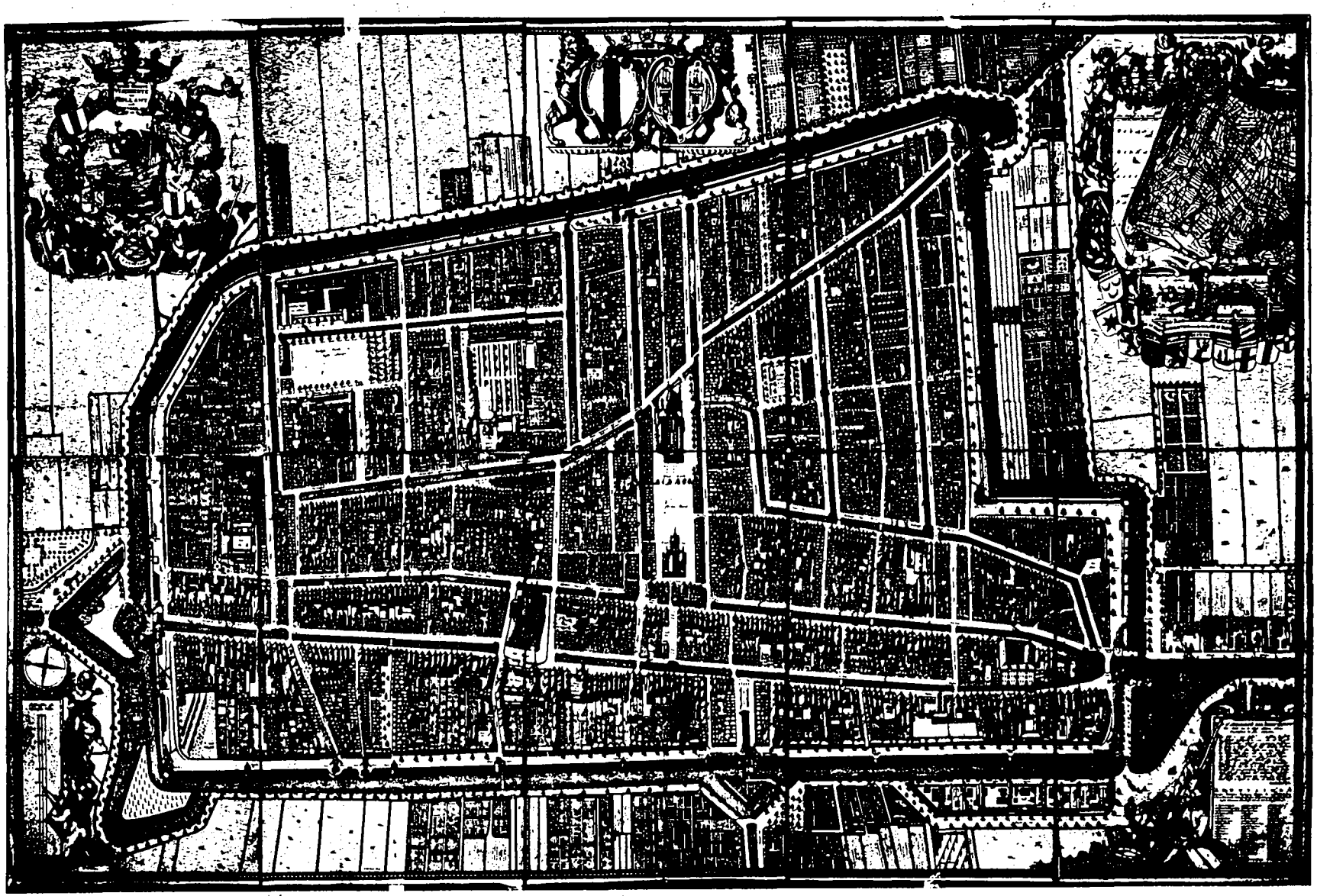


Figuur 8. Delft circa 1990. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 37 E (1990).



Figuur 9. Uitbreiding van het stedelijk rechtsgebied tot en met 1355. Schaal 1:10.000. Uit: Delftse studiën (1967), p. 12.

Figuur 10. Delft circa 1560, kaart vervaardigd door Jacob van Deventer.
Uit: Delftse studiëen (1967), p. 3.

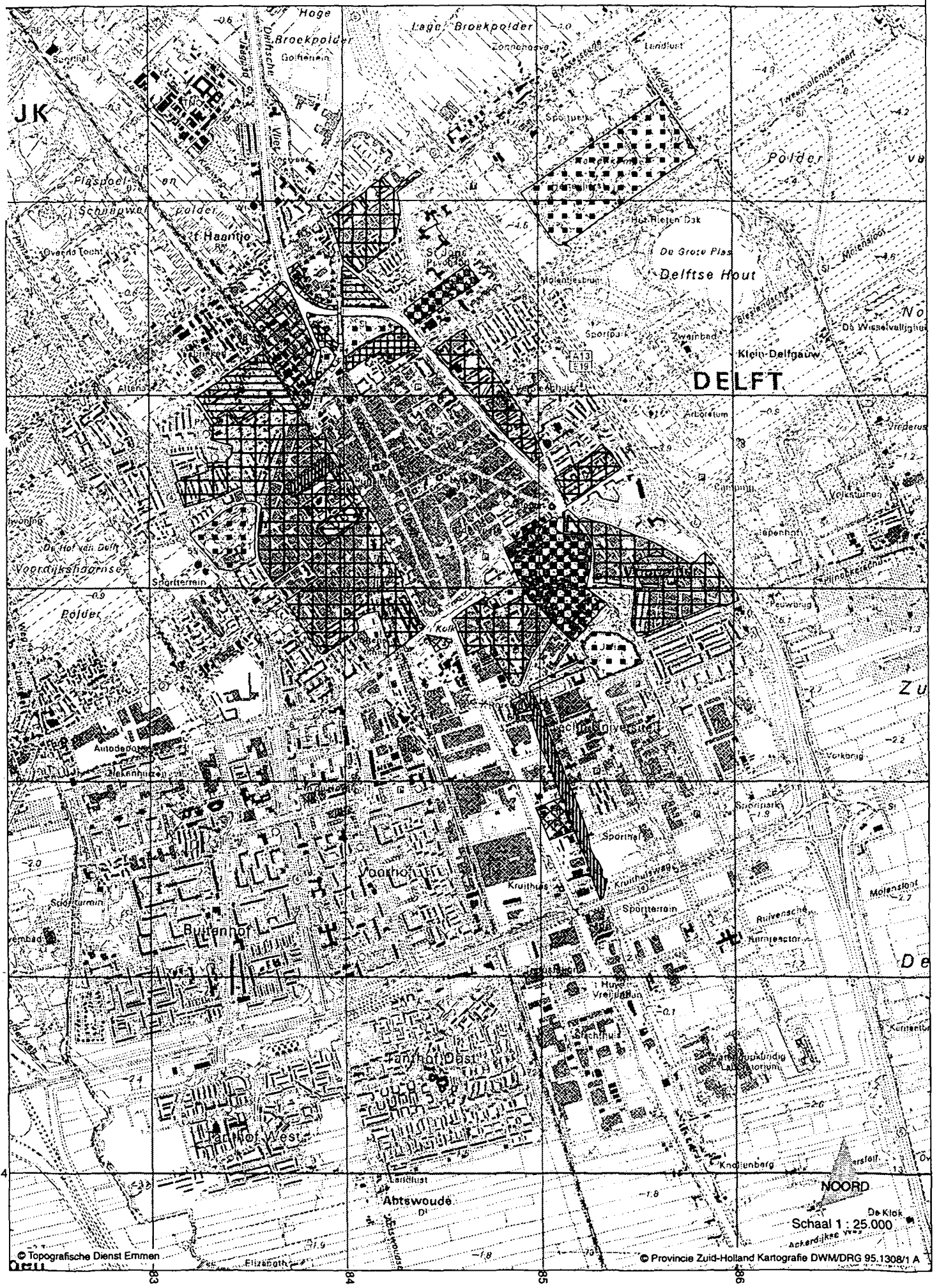


Figuur 11. Delft circa 1700. De Kaart Figuratief, vervaardigd 1675-78, herzien in 1702.
Uit: Delft in de 17e en 18e eeuw (z.j.).

Figuur 12. Straatnamenkaart van Delft.

B. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

DELFT,
Stedebouwkundige typologie



DELFT

Stedebouwkundige typologie

1. Stedelijk ingericht gebied

1.1 Algemeen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
- stenen straten, geen voortuinen
- voornamelijk aaneengesloten bebouwing
- bebouwing deels complexgewijs, complexgrootte variabel

1.2 Stedelijk villagebied

- functie: wonen
- ligging in stedelijke context
- planmatige ontwikkeling
- stratennet royaal van opzet met soms bijzondere patroon- of vormkenmerken
- stenen straten met veelal ondiepe voortuinen
- bebouwing aaneengesloten of vrijstaand op geringe onderlinge afstand
- twee of meer bouwlagen hoog

2. Niet-stedelijk ingericht gebied

2.1 Algemeen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
- regelmatige voortuinen
- weinig aaneengesloten bebouwing
- bebouwing voornamelijk niet complexmatig

2.2 Tuinwijkachtige ontwikkeling

- functie: wonen
- planmatige ontwikkeling
- stratennet soms met bijzondere patroon- en vormkenmerken
- groene straten, voortuinen
- voornamelijk half open blokken, strokenbouw
- bebouwing complexmatig

2.3 Villagebied

- functie: wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- stratennet vaak met bijzondere vormkenmerken
- groene straten, tuinen rondom
- voornamelijk losse bebouwing
- bebouwing voornamelijk niet complexmatig

3. Gebied zonder woonfunctie

3.1 Industriegebied

- functie: industrie / bedrijvigheid / handel / verkeer
- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

3.2 Groen gebied

- functie: openluchtrecreatie (park, sportterrein, begraafplaats, enz.)
- voornamelijk onbebouwd terrein
- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

4. Ander gebied

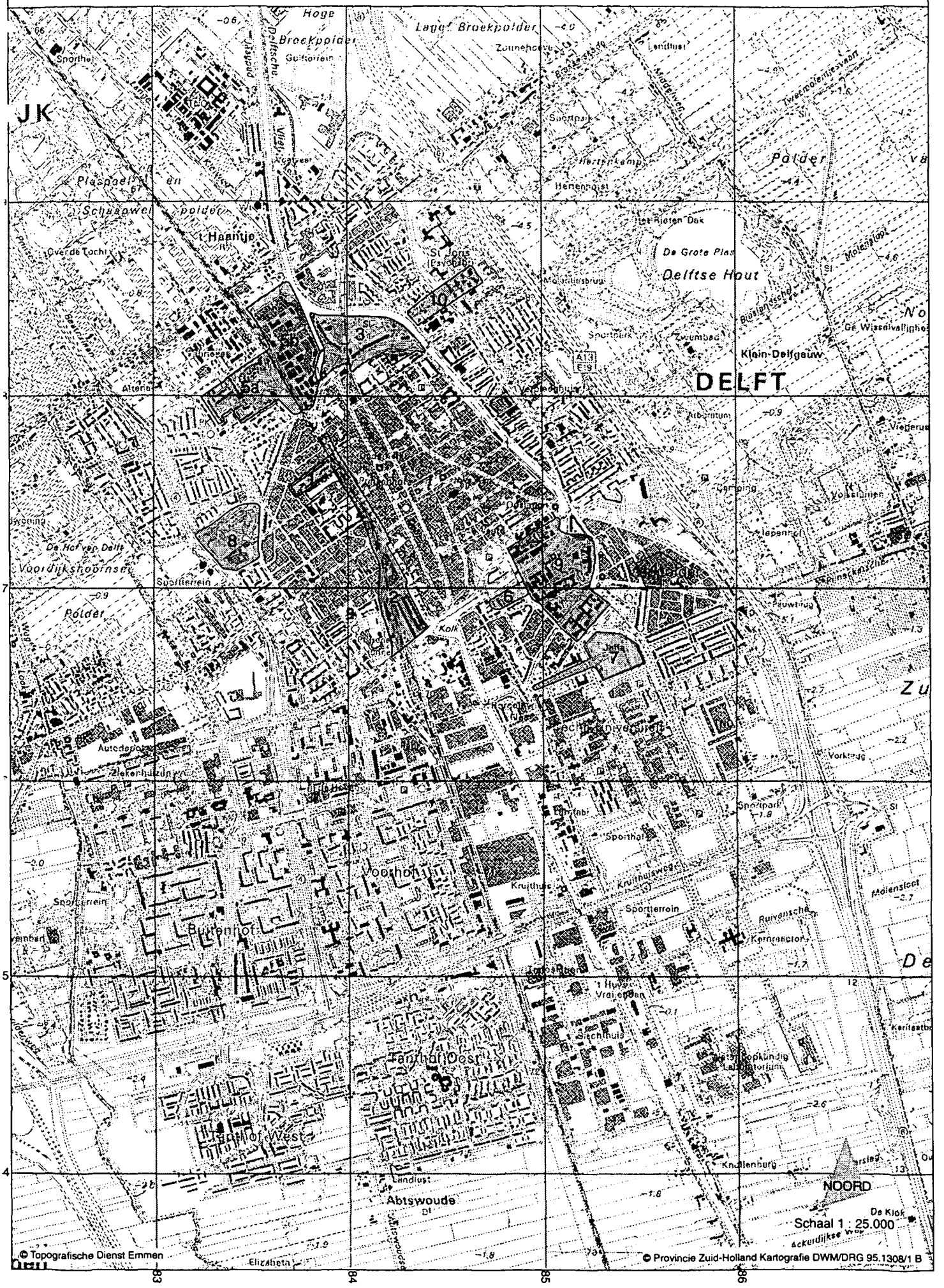
- functie: universiteit
  psychiatrische inrichting

Na 1945 gereconstrueerd gebied

Gebieden met bijzondere waarden

2	Spoorgebied e.o.
3	Nieuwe plantage e.o.
1	Laan van Overvest
4	Friscoplein
5a	Agnetapark
5b	Gist Brocades en Calvé
6	R.K. begraafplaats
7	Begraafplaats Jaffa
8	Wilhelminapark
9	T.U. wijk
10	St. Jorisgesticht

DELFT,
Gebieden met bijzondere waarden



C. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN IN DE GEMEENTE DELFT

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden.

1. Laan van Overvest
2. Spoorgebied e.o.
3. Nieuwe Plantage e.o.
4. Frisoplein e.o.

5a. Agnetapark
5b. Gistbrocades

Criteria	Gebieden					
	1	2	3	4	5a	5b
A. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:						
1. Kwaliteit van het ruimtelijke concept;				+	+	
2. Betekenis vnwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;	+	+	+	+	+	+
3. Betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorisch kwaliteiten;	+	+	+	+	+	+
4. Betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (b.v. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	+					+
B. Bijzondere historische betekenis, zoals;						
1. Structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijke uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economisch of algemeen historisch ontwikkeling;	+	+	+	+	+	+
2. Betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;		+		+	+	
3. Betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).					+	+
C. Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:						
1. Betekenis als onderdeel van een groter geheel;		+	+	+	+	+
2. Betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;						
3. Betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.		+				+
D. Gaafheid (van de in A t/m C genoemde kwaliteiten).	+	+	+	+	+	+
E. Zeldzaamheid (van de in A t/m C genoemde kwaliteiten).	+	+	+	+	+	+ +

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden.

6. R. K. Begraafplaats
7. Algemene Begraafplaats Jaffa
8. Wilhelminapark
9. T. U.-wijk
10. St. Jorisgesticht

Criteria

	6	7	8	9	10
A. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:					
1. Kwaliteit van het ruimtelijke concept;	+	+	+	+	+
2. Betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;			+	+	+
3. Betekenis vanwege architectonische/architectuur-historisch kwaliteiten;		+		+	+
4. Betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkelingen (b.v. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark)					
B. Bijzondere historische betekenis, zoals:					
1. Structuur bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijke uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	+	+	+	+	+
2. Betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;			+		
3. Betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).				+	
C. Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:					
1. Betekenis als onderdeel van een groter geheel;				+	
2. Betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;			+	+	+
3. Betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.	+	+	+	+	+
D. Gaafheid (van de in A t/m C genoemde kwaliteiten):	+	+	+	+	+
E. Zeldzaamheid (van de in A t/m C genoemde kwaliteiten):		+		+	+

Toelichting

Niet stedelijk algemeen

1 Laan van Overvest

Het gebied ten noorden van de Buitenwatersloot en ten westen van de Spoorsingel maakte deel uit van de gemeente Hof van Delft en heeft in oorsprong een agrarische functie (tuinbouw, geriefhout) gehad. Blijkens een viertal laat 18de-eeuwse tuinkoepels vervulde het tevens een recreatieve functie. Beginnende langs enkele oost-west georiënteerde weggetjes (parallel aan de verkaveling in de Voordijkshoornse polder) vond vanaf het laatste kwart van de 19de-eeuw geleidelijk aan bebouwing plaats, zonder een duidelijk planmatige opzet. Zo werden vanaf ca. 1880 langs de St. Olafslaan en de Singelstraat rijtjes arbeiderswoningen gebouwd, die karakteristiek zijn voor een groot deel van de rest van de wijk.
Een geheel ander karakter heeft de bebouwing langs de Laan van Overvest, dat iets eerder (ca. 1870) bebouwd is geraakt met voornamelijk middenstandswoningen. Het heeft als enige zijn groene karakter weten te behouden met zowel voor-als achtertuinen. Er staan dubbele en geschakelde woningen onder zadeldak met verspringende rooilijn, waarin de toepassing van decoratief gesneden windveren, siermetselwerk en keperboogjes boven de vensters opvalt. Aan het westeinde bevinden zich enkele sobere meerlaags woningen met plat dak. Smeedijzeren hekjes sluiten de voortuintjes af.
Als een in oorsprong agrarisch gebied dat een sterk stedelijke ontwikkeling heeft doorgemaakt is de Laan van Overvest een bijzonder gebied, omdat de bebouwing vrij gaaf is en in één stijlperiode tot stand is gekomen met behoud van het groene karakter. Het besloten karakter van deze groene "oase" wordt versterkt, doordat de Laan van Overvest bij de Spoorsingel eindigt in een smalle steeg.

Stedelijk Algemeen

2 Spoorgebied (Spoorsingel, Coenderstraat, Station, Leeuwenhoeksingel, Hugo de Grootplein)

De in 1845-'47 aangelegde spoorlijn van Den Haag naar Rotterdam werd in Delft ten westen van de westelijke stadswallen aangelegd. Deze liep vrijwel parallel aan de Houttuinen, een zijtak van het 17de-eeuwse havengebied De Kolk, waarlangs diverse bedrijfspanden staan. Aan het zuideinde staan de uit ca. 1870 daterende vm. rijksconstructiemagazijnen van de artillerie.
Vanaf het midden van de 19de eeuw ontstond er bij de rijkere middenstand een toenemende behoefte zich buiten de stadsgrachten te vestigen. Zo ontwikkelde zich tegenover de Houttuinen vanaf 1877 langs de Van Leeuwenhoeksingel een aangesloten rij herenhuizen, deels beneden- en bovenwoningen. De in Eclectische stijl opgetrokken herenhuizen laten een vrij gaaf en homogeen straatbeeld zien.
In 1878 kwam de stadsarchitect C.J. de Bruyn Kops met een ontwerp voor het gebied ten westen van de spoorlijn en ten zuiden van de Buitenwatersloot. Dit zogeheten Westerkwartier was oorspronkelijk bestemd voor de hogere middenklasse. Het kende een rechtlijnig stratenpatroon, geënt op de reeds bestaande (polder-)structuur. Uiteindelijk is in dit gebied voornamelijk sociale woningbouw gerealiseerd, bestaande uit rijtjes éénlaags woningen, waarvan het merendeel is verbouwd.
Alleen langs de noordrand van het Westerkwartier zijn langs de Parallelweg (1883-'84) en de Coendersstraat (1885-'86) voorname herenhuizen gerealiseerd. In het verlengde hiervan verrezen vanaf 1880 ten noorden van de Buitenwatersloot langs de Spoorsingel ook vergelijkbare huizen. Ze tonen een gevarieerd straatbeeld, van zowel woonblokken als individuele woonhuizen met in Eclectische-Classicistische- en in Neo-Renaissancestijl opgetrokken gevels. Sommige hebben een rijke detaillering.
Het nieuwe stationsgebouw, dat in 1885 door C.B. Posthumus Meyes was ontworpen, springt door zijn rijke uitmonstering in Neo-Renaissancestijl het meest in het oog. Het oude stationsgebouw stond ter hoogte van de Binnenwatersloot op het oude Stationsplein (1846-1886). Het aan de Houttuinen

gelegen vm. stadskoffiehuis met zicht op het station dateert uit dezelfde periode en vertoont zowel elementen van Neo-Renaissancestijl als Chaletstijl.
Rond de eeuwwisseling raakte het kleine driehoekige Hugo de Grootplein en omgeving bebouwd met voornamelijk beneden- en bovenwoningen in een minder uitbundige stijl. Meest opvallend is de in Jugendstil (1900) opgetrokken westgevel van het Hugo de Grootplein, deels doorlopend langs de Hugo de Grootstraat en de Havenstraat.
De oorspronkelijke structuur van de stedebouwkundige ontwikkeling, die het aan de stadsrand gelegen spoorgebied na aanleg van de spoorlijn heeft doorgemaakt - en waaraan geen vast omlijnd plan aan ten grondslag lag- is goed gehandhaafd. De architectuur laat een gave en goede afspiegeling zien van vooral de Eclectische en Neo-Renaissancestijl, welke de voorkeur had bij de goede burgerij.

Stedelijk villagebied.

3 Nieuwe Plantage e.o.

De afschaffing van Delft als vestingstad maakte bebouwing van de voormalige vestingwallen mogelijk. Als gevolg van de bevolkingstoename was er behoefte aan uitbreiding. Als eerste werd op grondgebied van de gemeente Vrijenban in 1878 een raadhuis met burgemeesterswoning gebouwd naar ontwerp van de Delftse architect B. Schelling. Vanaf de jaren 70 van de 19de eeuw ontstond een lint met vrijwel aaneengesloten bebouwing in Eclectische stijl langs de Nieuwe Plantage, waarvan het oorspronkelijk karakter goed bewaard is gebleven. Het oostelijke deel is het meest rijk uitgevoerd en bestaat uit tweelaags woningen met souterrain. Het westelijk deel vertoont een meer gevarieerd straatbeeld, van eveneens in Eclectische stijl opgetrokken panden.
Van 1891-'94 werden in het kader van de aanleg van het Rijn-Schiekanaal de oostelijke stadssingels van Delft verbreed en uitgediept. Het noordelijk deel van de Oostsingel werd afgesneden voor een vloeiende aansluiting op de Vliet naar Rijswijk. Na demping van het afgesneden deel werd een park aangelegd in de stijl van Zocher met slingerende paden, verhoogde gedeelten en een gedenkteken. Behalve dat een dergelijk groengebied aan de noordzijde van de stad zou bijdragen tot een fraaie entree, vervulde het tevens een recreatieve- en woonfunctie voor de gegoede burgerij.
Het op Delfts grondgebied gelegen Koningsplein bestaat uit meer sober vormgegeven meerlaags panden met vrijwel gave langsgevels, daterend van kort na 1900. De gevelwand wordt doorbroken door een klein plein waar het voormalige weeshuis uit 1909 (architect: A. van der Lee) is gelegen. In 1923 is het verbouwd tot school. Een ander deel van de gevelwand is, na sloop van de gebouwen van het Binnengesticht St. Joris, in de jaren '80 vervangen door nieuwbouw.
In de jaren '20 en '30 is aan de oostzijde van de Nieuwe Plantage een klein plein gecreëerd, Klein Vrijenban, dat uitkomt op de Vrijenbanse Kade. Hier zijn enkele vrijstaande villa's gebouwd. Van belang is o.a. de in 1926 door P. Verhagen ontworpen villa Klein Vrijenban 1, welk een karakteristiek voorbeeld is van de Delftse School
Binnen het gebied valt ook het Kalverbos, waar ter plaatse van een voormalig bastion van 1829-'68 de Algemene Begraafplaats was gelegen. Er resten nu nog, behalve de voormalige dienstwoning (1863, C.J. de Bruyn Kops?) en de gedenkbank voor A. Huet, enkele grafstenen waaronder die van de excentrieke graaf K.W. van Naundorff, die pretendeerde Louis XVII te zijn.
Komende vanuit de Phoenixstraat wordt dit groengebied gedomineerd door de robuuste watertoren uit 1895 in Neo-Renaissancestijl (M.A.C. Hartman).
Ondanks dat het gebied in 1932 is doorsneden door de Vrijebanseweg, is het een karakteristiek voorbeeld van de wijze waarop aan een gebied binnen de bebouwde kom, met in oorsprong stadsverdedigingswerken en een overwegend groen karakter aan het eind van de 19de eeuw invulling is gegeven met behoud van het groene karakter.

Tuinwijk

4 Frisoplein

Ten zuid-oosten van de T.H.-gebied werd in 1908 door de stadsarchitect M.A.C. Hartman een uitbreidingsplan ontworpen voor de Wippolder. In 1921 werd voor dit gebied een plan goedgekeurd dat voorzag in de bouw van een complex woningwetwoningen, bestaande uit 143 eengezinswoningen en 5 winkels, gesitueerd rondom het centraal gelegen J.W. Frisoplein. Rond 1926 werd het complex met 42 woningen uitgebreid. Het stedebouwkundig plan en de woningen werden in opdracht van de woningbouwvereniging Volkshuisvesting ontworpen door het Amsterdamse bureau Gulden & Geldmaker.
Het gebied wordt begrensd door de Van Oldenbarneveldstraat, Wippolderstraat, Spiekmanstraat, J.W. Frisostraat, Nassaulaan en Frederik Hendrikstraat. Opvallend is de a-symmetrische stedebouwkundige opzet waarin de woningen zijn gegroepeerd rondom rechthoekige en driehoekige groene pleintjes en twee gemeenschappelijke grote tuinen. De bouwblokken bestaan uit twee tot vijf woningen onder een kap waarbij de accenten op de hoeken worden gevormd door tweelaagswoningen. In het uiterlijk van de woningen vallen met name de met rode Tuile du Nord gedekte mansardedaken op.
Het zijn de bijzondere stedebouwkundige aanleg en het gave uiterlijk van de woningen die dit complex van bijzonder belang maken. Bovendien kan dit complex worden beschouwd als een karakteristieke afspiegeling van de woningwetbouw voor arbeiders, die op initiatief van een sociaaldemocratische woningbouwvereniging werd gerealiseerd.

5a Agnetapark

Volgens J.C. van Marken (1845-1906) behoorde het tot de taak van de industrieel om zich in te zetten voor sociale rechtvaardigheid, zowel in het bedrijf als daarbuiten. Voor hem betekende dit in beginsel "De fabriek voor Allen" wat volgens hem zou resulteren in de overtuiging "Allen voor de Fabriek". Wanneer de belangen van het fabriekspersoneel echt werden behartigd dan kon omgekeerd ook worden verwacht dat het personeel zich zou inzetten voor de onderneming.
Vanaf het eerste jaar van het bestaan van de NG&SF ontwikkelde Van Marken een hecht complex van sociale maatregelen dat in Nederland in die tijd ongekend was.

Tot één van die maatregelen behoorde de stichting van het Agnetapark (vernoemd naar zijn echtgenote). In 1881, elf jaar na de oprichting van de NG&SF, werd de arbeiderskolonie gesticht ten westen en onder de rook van de fabriek. Het Agnetapark zou, volgens de ideeën van Van Marken, de achtergrond en voedingsbodem vormen voor de opvoeding van de arbeider tot een ontwikkeld, zedelijk, kameraadschappelijk en coöperatief persoon. Voor de concretisering van zijn ideeën bezocht hij verschillende, door industriëlen gestichte tuinsteden in Engeland (o.m. Port Sunlight). Zowel het stedebouwkundige en architectonische als het sociaal-historische aspect van de Engelse Tuinstadgedachte is verwezenlijkt in het Agnetapark. Of de arbeiders zelf helemaal gelukkig waren met het initiatief van Van Marken blijft de vraag. Een aantal woningen in het park bleef namelijk geruime tijd onbewoond.

Het Agnetapark is in een aantal fasen tot stand gekomen. Het park werd in eerste aanzet naar een ontwerp van L.P. Zocher in Engelse landschapsstijl in 1882 aangelegd. Het complex kent een bloksgewijze groepering van rug-aan-rug gebouwde arbeiderswoningen met kleine tuintjes en een slingerend verloop van straten en vijvers. Ze zijn gebouwd in 1882-85 naar een ontwerp van F.M.L. Kerkhoff in een ten dele op het voorbeeld van de arbeiderskolonie te Mulhouse en ten dele op Engelse cottage -arbeiderswoningen geïnspireerde trant, vermengd met eigentijds en Neo-Renaissancestijlelementen. Centraal in het park stond oorspronkelijk het woonhuis van Van Marken zelf. Deze villa 'Rust Roest', naar een ontwerp van E. Gugel, werd in 1981 gesloopt.
Het sociaal-historische element van de Tuinstad-idee blijkt uit de verschillende gemeenschappelijke voorzieningen in het park: twee winkels, een school, een ontspanningsruimte (in 1914 vervangen door de huidige 'Tent') en het ontwikkelings- en ontspanningsgebouw 'De Gemeenschap' (B.

Schellling Azn., 1892). Tot het park behoort tevens het in 1890 door A. Zieren ontworpen drukkerijgebouw (zie 5b).
In een tweede fase breidde het park zich in 1925 en 1929 naar een ontwerp van J. Gratama, in westelijke richting uit. Het nieuwe gedeelte bezit een meer rechtlijniger stratenpatroon. De bloksgewijs gegroepeerde woningen rondom een rechthoekige, grote vijver zijn gebouwd in een sobere aan de Amsterdamse School verwante vormgeving en zijn voorzien van voor- en achtertuinen. Na de Tweede Wereldoorlog werden nog circa 200 woningen in het park gebouwd zodat het gehele complex ongeveer 425 woningen omvat.
Het Agnetapark is stedebouwkundig, architectuur- en sociaal-historisch van belang als een van de vroegste voorbeelden van door een industrieel ontworpen tuindorp in Nederland. Het oorspronkelijke karakter van het complex is bovendien vrij gaaf behouden gebleven.

Industriegebied

5b Gist-brocades en Calvé

J.C. van Marken (1845-1906) studeerde in 1867 af aan de Polytechnische School. Twee jaar later introduceerde hij een geheel nieuwe bedrijfstak in Nederland: De Nederlandsche Gist- en Spiritusfabriek N.V. De oprichting betekende een belangrijke stimulans voor de industriële ontwikkeling van Delft. In 1883 werd de Nederlandsche Oliefabriek NV door hem opgericht. In 1885 trok hij zich het lot aan van de slecht renderende Lijm- en Gelatinefabriek en in 1891 richtte hij de Van Markens Drukkerij Vennootschap op. Dit complex kreeg de naam "De Delftsche Nijverheid". Vestigingen in het buitenland (o.m. te Brugge) deden het bedrijf uitgroeien tot een 19de-eeuwse "multinational".
Het fabriekscomplex van de NG&SF en Calvé is gelegen aan Wateringseweg ten noordwesten van het oude centrum. Voortdurende nieuwbouw op het terrein heeft geleid tot een op het eerste gezicht weinig planmatig complex. Een aantal oude gebouwen is nog aanwezig. Het representatieve, monumentale directiegebouw van de gistfabriek dateert uit 1906 en is ontworpen door B. Schelling Azn. Het vrij sober vormgegeven pand bezit een indrukwekkende met glas overdekte hal achter de entree.
In 1917 kwam het 42 meter hoge silogebouw, de zgn. Blokkendoos, tot stand. De draagconstructie en silo's zijn van gewapend beton. Het Bouwbedrijf Calvéfabriek was verantwoordelijk voor het ontwerp.
Links achter het directiegebouw verheft zich een 45 meter hoog bouwwerk, bestaande uit acht bouwlagen onder een plat dak. Het werd in 1928 voltooid. De gevelwanden zijn horizontaal geleed door lateien en voorzien van stalen ramen. Het is de eigenlijke gistfabriek, waar de gerstmout in ontvangbakken werd vergaard.
Aan de voorzijde hiervan, net voor de Lepelbrug, bevindt zich het, eveneens in Nieuwe Zakelijkheid-stijl opgetrokken, uit 1929 daterende laboratoriumgebouw. Het werd door V. Jockin ontworpen en bezit een staalskelet, gevels van paarse baksteen en stalen ramen.

Als een van de grootste fabriekscomplexen in Nederland dat nog veel oude, 19de- en vroeg 20ste-eeuwse gebouwen bezit, is de Gist-Brocadesfabriek van eminent economisch - historisch belang. Daarbij moet gewezen worden op de constructief-technische en architectuur-historische waarde van een aantal gebouwen op het terrein.

Groen gebied

6 R. K. begraafplaats

Aan het begin van de 19é eeuw vond ten zuiden van de stadssingels, langs de uitvals-wegen naar Rotterdam, geleidelijk aan bebouwing plaats. Ze bestond voornamelijk uit renteniers-woningen, buiten-verblijven en kleine bedrijfjes. In 1829 werd in dit gebied langs de Kanaalweg een Katholieke

begraafplaats gesticht. Het terrein ligt tegenwoordig in een verstedelijk gebied en wordt omsloten door het Mijnbouwpad en de Mijnbouwstraat.
Het is een rechthoekig terrein van bescheiden omvang met aan de oostzijde een smeedijzeren toegangshek en een dienstwoning. Op de begraafplaats, die een vrij symmetrische aanleg kent, bevinden naast een Neo-Gotisch bijgebouwtje, diverse graven (o. a. priestersgraf, graven van hoogleraren van de Technische Universiteit), waarvan enkele omgeven door een smeedijzeren hekwerk.
Het kan als een gebied met bijzondere waarde worden aangeduid, omdat, hoewel het inmiddels in een verstedelijk gebied ligt, het oorspronkelijk karakter goed bewaard is gebleven.
Het is een karakteristiek voorbeeld van een begraafplaats, welke sinds ca. 1825 buiten de bebouwde kom diende te worden aangelegd. Het heeft een bescheiden omvang, maar geeft des-al-niet-temin een complete indruk van een begraafplaats uit bovengenoemde periode, en heeft als zodanig een lokaal-historische waarde.

7 Begraafplaats Jaffa

De Algemene Begraafplaats Jaffa is in 1867 aan de zuidrand van de stad op particulier initiatief van twee Delftse timmerlui, Stigter en Houtzager, aangelegd. Vanaf de Rotterdamse weg leidde een lange oprijlaan (=Jaffalaan) naar een rechthoekig terrein. Door de aanleg van de Michiel de Ruyterweg (eind 19de eeuw) wordt de Jaffalaan doorsneden. Aan dit oudste gedeelte herinneren, behalve de oprijlaan, de dienstwoning en het gedeelte met de kronkelige, slingerende paden met fraai geboomte als taxus, beuk, eik en treurwilgen. Er staan verschillende fraaie grafmonumenten- en zerken zoals met gebroken zuiltjes en beeldjes, deels omgeven door smeedijzeren hekwerk. Aan een pleinvormig gedeelte liggen diverse familiegraven en graven van Delftse hoogleraren.
In 1930 vond ten noorden van de nog bestaande poldersloot op initiatief van de gemeente een uitbreiding plaats met een meerhoekig terrein. De entree werd verplaats nabij de dienstwoning. Dit symmetrisch opgezette gedeelte bestaat uit een langgerekte symmetrische entreepartij met daarachter een door boltaxussen geflankeerd gazon. In de middenas bevindt zich
een aula (door dienst openbare werken o.l.v. G.Gebben). Dit is een massief rechthoekig gebouw in sobere baksteenarchitectuur, waarbij de smalle langgerekte glas-in-lood ramen zijn uitgevoerd door de Delftse firma A.N. de Lint aan de Westvest.
De Algemene Begraafplaats Jaffa, waaraan duidelijk de twee perioden van haar ontstaan herkenbaar zijn, heeft bijzondere waarde, omdat het een groen rustpunt vormt temidden van een verstedelijkt gebied. Bovendien is het een vrij gaaf gebied dat vanwege de entreepartij met aula een zekere monumentaliteit bezit en een rijke variëteit kent aan graven. Deze graven hebben cultuurhistorische waarde en zijn ook van belang voor de geschiedenis van Delft, in het bijzonder in relatie tot de Technische Universiteit.

8 Wilhelminapark

In de eerste helft van de 20ste-eeuw richtten de stadsuitbreidingen zich ook de op de westelijke helft van de stad. Vooruitlopend op grootschalige uitbreidingen is aan de toenmalige oostrand van de bebouwde kom ca. 1933 park aangelegd in het kader van een werkverschaffingsproject. Het heeft een landschappelijke aanleg met weide, boomgroepen en struikgewas, een grillig gevormde waterpartij en een slingerend pad door het gehele park. Van het park, dat inmiddels is omklemd door woonwijken, is begin jaren '60 aan de oostzijde een klein stuk afgesneden vanwege de aanleg van een weg.
Het park, waarvan de oorspronkelijke structuur goed bewaard is gebleven, is niet alleen van belang als groen gebied, maar vooral ook vanwege de sociale context waarin het tot stand is gekomen.

Andere gebieden

9 TU-wijk (noordelijk deel)

De in 1842 opgerichte Koninklijke Academie, werd in 1864 omgevormd tot Polytechnische School, in 1905 tot Technische Hogeschool en recentelijk tot Technische Universiteit.
De bebouwing van de Hogeschool concentreerde zich aanvankelijk tussen de Oude Delft en de Westvest. Vanwege de toename van het aantal studenten en de verdergaande specialisatie van studierichtingen werd nieuwbouw noodzakelijk. Dit vond plaats op een gebied aan weerszijden van het in 1893 gegraven Rijn-Schiekanaal. De wijk wordt begrensd door Ezelsveldlaan, Julianalaan, Schoemakersstraat, Zuidplantsoen en Michiel de Ruyterweg.
Ten westen van laatstgenoemde kwam vanaf ca. 1920 een woonwijk tot stand voor de huisvesting van docenten en studenten.
De eerste nieuwbouw verrees langs de Kanaalweg en de Nieuwelaan. Ze bestaat uit het door de rijksbouwmeester van onderwijsgebouwen J. van Lokhorst ontworpen Bacteriologisch Laboratorium (1895), het gebouw van Geodesie (1898) en het gebouw voor Electrotechniek en Natuurkunde (1903). Deze gebouwen kenmerken zich door een vroeg Neo-Renaissance, met Gotische motieven doorspekt uiterlijk.
Op het terrein tussen de Ezelsveldlaan en de Nieuwelaan ontwierp de opvolger van Van Lokhorst, J.A.W. Vrijman, in 1911 het gebouw voor Werktuig- en Scheepsbouwkunde. Deels vormt dit nu het huidige Techniek Museum Delft. Het totale complex, dat in een Vroege Neo-Renaissancestijl is opgetrokken, bestaat uit drie hallen (waaronder een ketelhuis), een loods en een fabrieksschoorsteen. Aparte vermelding verdienen de ijzeren kapconstructies (polonceauspanten). De noordelijke, zes traveeën lange hal, bezit een rondlopende ijzeren galerij. De verdere uitbreiding van de TH-wijk vond vervolgens plaats in zuidelijke richting. Een samenhangend stedebouwkundig concept ontbrak evenwel. Op het uitbreidingsplan van 1908 vonden tal van amendementen plaats, zodat het oorspronkelijk plan slechts ten dele is uitgevoerd. Het wel uitgevoerde Poortlandplein vervult ook nu nog een duidelijke spilfunctie. Oostwaarts leidt het naar de wijk Wippolder, in westelijke richting naar de TU-wijk. Een tweetal assen, bestaande uit de Mijnbouwstraat en de Julianalaan, worden afgesloten door een noord-zuidlopende weg (= M. de Ruyterweg). Een derde as in zuid-westelijke richting is na de oorlog verlegd (= Schoemakerstraat).
Binnen deze structuur verrees als eerste, naar een ontwerp van Vrijman, het gebouw voor Mijnbouwkunde aan de Mijnbouwstraat (1912). Opvallend is de centrale entree met decoratief natuurstenen figuratieve omlijsting. Eveneens van zijn hand is het gebouw voor Technische Physica aan het Mijnbouwplein (1917). Ten noorden van dit gebouw, gesitueerd langs het Kanaalpad en -weg, bevindt zich een complex bestaande uit een ketelhuis, fabrieksschoorsteen en een dienstwoning.

Een sobere toepassing van Neo-Renaissance motieven zoals in- en uitgezwenkte voluten in de geveltoppen, is kenmerkend voor het uiterlijk van de gebouwen die door Vrijman werden ontworpen. Het gebouw voor Technische Botanie aan de Julianalaan verrees in 1919. De Botanische Tuin met verschillende glazen plantenkassen en een schuur, bevindt zich aan de achterzijde.
In 1923 werden de gebouwen voor Weg- en Waterbouw aan het Oostplantsoen en het gebouw voor Scheikundige Propedeuse aan het De Vries van Heystplantsoen voltooid, beide naar een ontwerp van Vrijman. In tegenstelling tot zijn voorgaande ontwerpen bezitten deze monumentale aan een plein gelegen gebouwen een strakker, soberder uiterlijk. Aan de oostzijde van dit langgerekte plantsoen werd ca 1920 de in Oud-Hollandse stijl gebouwde dienstwoning gebouwd.
De gebouwen tussen de Kanaalweg en het Zuidplantsoen liggen op ruime afstand van de weg. De hierdoor ontstane ruimtelijke werking versterkt het monumentale karakter van de bouwwerken.
Het Van Heystplantsoen, een driehoekige parkachtige aanleg met slingerend padenbeloop, ondersteunt het open karakter van de wijk. De botanische tuin, deels met rechthoekige, deels met slingerende paden is door boomaanplant grotendeels uit het zicht verdwenen.
In de jaren '20 werd de TU-bebouwing wederom in zuidelijke richting uitgebreid. Een eerste aanzet werd gegeven met de bouw van het zgn 'rode' Scheikundegebouw aan de Julianalaan, dat echter pas na 1945 is voltooid. Dit huidige hoofdgebouw van de TU, valt met name op door de hoge gemetselde toren met figuratief beeldhouwwerk in top. In 1938 werd een aanvang gemaakt met de

bouw van het zgn. 'gele' Scheikundegebouw aan de Julianalaan naar een ontwerp van rijksbouwmeester G.E. Bremer.
Vermeldenswaard tot slot is het verenigingsgebouw van de Delftse Studenten-roeivereniging Laga aan de Nieuwelaan. Dit opmerkelijke, in Amsterdamse Schoolornamentiek vormgegeven pand, werd in 1926 ontworpen door L.C.Kalff en J.D. Hanrath.

Het belang van de TU-wijk is vooral gelegen in de cultuur-historische ontwikkeling van de Polytechnische School tot moderne Technische Universiteit met zijn verscheidenheid aan disciplines. Architectuur-historisch is het gebied eveneens van groot belang vanwege zijn gevarieerdheid aan karakteristieke, monumentale bouwwerken in diverse stijlvormen, die hun oorspronkelijke uiterlijk veelal hebben weten te behouden, en qua monumentaliteit op elkaar zijn georiënteerd. Van belang is bovendien de wijze waarop de wijk, ondanks het ontbreken van één totaalconcept, stedebouwkundig is uitgewerkt.

10 St. Jorisgesticht

In 1894 -'95 is naar een ontwerp van de stads-architect M. A. C. Hartman, buiten de bebouwde-kom van Delft, op grondgebied van de toenmalige gemeente Vrijenban, als dépendance van het Binnengesticht van het St. Joris Gasthuis aan het Koningsplein een "Buiten-gesticht voor de verpleging van geestelijk gestoorden" tot stand gekomen.
Hoewel de stedebouwkundige opzet van het complex in de jaren '50 doorbroken werd door de St. Jorisweg, is de oorspronkelijke langgerekte symmetrische opzet nog goed herkenbaar. Langs de Oostsingel bevindt zich het monumentale toegangshek en de villa "Maria", welke in 1894 is gebouwd als woning voor de geneesheer-direkteur. Aan weerszijden van de door loofbomen geflankeerde lange oprijlaan, bevonden zich ten behoeve van arbeids-therapie volkstuintjes. Hier bevinden zich enkele na-oorlogse bijgebouwen. Aan de oostzijde van de St. Jorisweg bevindt zich het eigenlijke complex met een ruim voorplein, waaraan een langgerekt voorgebouw met een drietal dwarsarmen is aangelegd. In het gebouw is het administratief gedeelte, een ziekenboeg en een kapel onder gebracht, welke laatste zich in de middenas aan de achterzijde bevindt. Op het binnenplein bevinden zich aan weerszijden van de middenas steeds twee gespiegelde vrijstaande paviljoen, voor respectievelijk de "rustigen", "halfrustigen" en "onrustigen". De meeste paviljoens bestaan uit twee bouwlagen en een kap. Ze bezitten een ruime veranda en ieder een eigen gazon. De zichtas werd in 1898 doorbroken door een nieuw keukengebouw. Alle gebouwen zijn opgetrokken in Neo-Renaissance-stijl met elementen van de Chalet-stijl, welke laatste bouwstijl het landelijk karakter van het complex benadrukt. In de jaren '20 en '30 vonden verdere uitbreidingen plaats in oostelijke richting. Ca. 1935 werd aan de noord-oostzijde een groen gebied gecrëeerd met vijvers. Deze is door latere bebouwingen verkleind.
Het oorspronkelijke complex dat opvallend gaaf bewaard is gebleven, is van cultuur-historisch en kunst-historisch belang vanwege de stijl-eenheid van de afzonderlijke gebouwen en de strctuur van het geheel. Het is tevens van belang vanuit medisch-historisch oogpunt, omdat het een karakteristiek voorbeeld is van de wijze waarop in bovengenoemde periode uitvoering werd gegeven aan de huisvesting voor psychiatrische patiënten buiten de bebouwde-kom.