COLOFON

Uitgave
Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage
telefoon 070-3116611

Samenstelling/Productie
mw. drs. M. Bookelman
mw. I. Ender
mw. drs. M. Höfkens
M. van Ingen
drs. M. Jansen
mw. drs. S.R. Jonkergouw
mw. M. Mohansingh
drs. A.F.J. Niemeijer
mw. drs. L.A. Nizet
mw. R. Ramautar
mw. drs. C. Scheffer
ir. Th. A.J. Schiere
drs. A. Schuurman
mw. drs. E.B. de Snoo-van de Garde
ing. M. Spooren
drs. J.L.R. Valk
ir. M. Verwey

Begeleidingscommissie
L.J. van den Boogert
D. Brouwer de Koning
drs. R. Daalder
drs. Th. M. Elsing
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, december 1994

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING
M. Höfkens
mei 1993
L.A. Nizet
herzien mei 1994

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK
E.B. van de Garde
L.A. Nizet
M. Verweij
mei 1990

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE
M. Höfkens
mei 1993
A.F.J. Niemeijer
C. Scheffer
herzien mei 1994

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN
M. Höfkens
mei 1993
A.F.J. Niemeijer
C. Scheffer
herzien juli 1994

E. INVENTARISATIE
E.B. van de Garde
L.A. Nizet
C. Scheffer
M. Verweij
1989/1993

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. STADSONTWIKKELING TOT CIRCA 1800
   2.1. Vestingwerken

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

4. LANDSSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
   4.1. Agrarisch grondgebruik
   4.2. Niet-agrarisch grondgebruik
   4.3. Visuele karakteristiek

5. INFRASTRUCTUUR
   5.1. Wegen
   5.2. Wateren
   5.3. Dijken
   5.4. Spoor- en tramwegen
   5.5. Bruggen
   5.6. Nutsvoorzieningen

6. NEDERZETTINGEN
   6.1. Algemeen
   6.2. De stad Leiden
      6.2.1. Algemeen
      6.2.2. Ontwikkelingen in het bedrijvenlandschap
         6.2.2.1. Verkeer
         6.2.2.2. Handel, markt en opslag
         6.2.2.3. Nijverheid en industrie
         6.2.2.4. Dienstensector en overheid
      6.2.3. Stedebouwkundige ontwikkelingen
         6.2.3.1. Ontwikkelingen binnen de oude stad
         6.2.3.2. Ontwikkelingen buiten de oude stad
         6.2.3.3. Voorzieningen
         6.2.3.4. Groenvoorziening
         6.2.3.5. Naoorlogse ontwikkelingen

   6.3. Rijndijk
   6.4. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

E. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

Leiden ligt in het noordwesten van de provincie Zuid-Holland. Voor het MIP is de gemeente ingedeeld in de regio West Rijnland. De gemeente heeft een achttal buurgemeenten. Dit zijn (N.O.Z.W.) Oegstgeest, Warmond, Leiderdorp, Zoeterwoude, Leidschendam, Voorschoten, Wassenaar en Valkenburg. Het huidige grondgebied van de gemeente ontstond door een drietal grenswijzigingen in respectievelijk 1896, 1920 en 1966. Bij de grenswijziging van 1896 werd een deel van de gemeente Leiderdorp bij Leiden gevoegd. In 1920 werden delen van de gemeenten Oegstgeest, Zoeterwoude en Leiderdorp bij Leiden gevoegd. Bij de grenswijziging van 1966 werden delen van de gemeenten Oegstgeest en Warmond bij Leiden gevoegd. De grenzen van de gemeente lopen in het oosten voor een deel door de Rijn en het Rijn-Schiekanaal. De overige grenzen werden op administratieve gronden vastgesteld. De gemeente Leiden had op 1 januari 1992, 112.976 inwoners op een totale oppervlakte van 23,16 km². De bevolkingsdichtheid per km² landoppervlakte bedroeg 5103.

2. STADSONTWIKKELING TOT CIRCA 1800

Leiden kon zich door haar ligging aan het water en aan een doorgaande weg, ontwikkelen tot een regionaal markt- en handelscentrum. In de veertiende eeuw begon de opkomst van de textielindustrie, die in de vijftiende eeuw een bloeiperiode meemaakte. Leiden veranderde van regionaal markt- en industriecentrum in een bloeiende industriestad. Dit komt naar voren in de ontwikkelingen van de stad zoals hieronder omschreven. Na deze periode van bloei trad in de tweede helft van de zestiende eeuw een teruggang in de Leidse economie in. Drapeniers begonnen de stad te verlaten. Om de belangen van de stad te beschermen werd tussen 1582 en 1615 de rechtsmacht van alle omliggende dorpen opgekocht, waardoor de stad invloed kon uitoefenen op de nijverheid die buiten de stad bedreven werd. Hierdoor hoopte men de concurrentie van het platteland tegen te gaan. Na het ontzet van de stad in 1574 ontstond er weer een opwaartse beweging in de textielindustrie als gevolg van stimulerende maatregelen van het stadsbestuur waardoor een groot aantal drapeniers naar de stad werd getrokken. De textielindustrie kon zo in 1670 haar grootste bloei bereiken. Het inwonertal hield gelijke tred met de economische bloei. Als gevolg van immigratie van Vlaamse vluchtelingen (na de val van de stad Antwerpen in 1578) groeide Leiden van 12.144 inwoners in 1581, 44.275 inwoners in 1622 naar 70.000 inwoners in 1650. Hierdoor moesten ook in de zeventiende eeuw een aantal uitbreidingen van de stad tot stand komen. In de Republiek had alleen Amsterdam een groter inwonertal. Na Lyon was Leiden de grootste industriestad ter wereld. De groeiende stad vormde een aantrekkelijke markt voor de boeren uit de omgeving. De streek rond Leiden ontwikkelde zich zo tot een belangrijk centrum voor groenteteelt. Behalve de lakenindustrie was de vestiging van de universiteit in de stad (1575) een stimulerende factor voor de Leidse economie. In de achttiende eeuw ging het bergafwaarts met de textielindustrie in Leiden. Tot in de negentiende eeuw kwam het daardoor ook niet meer tot stadsuitbreidingen.

2.1. De middeleeuwse stad

Leiden ontstond als dijknederzetting iets na het jaar 1000 op de zuidelijke oever van de Rijn. De oudste bebouwing ontstond aan de voet van de dijk ter plaatse van de huidige Breestraat. Op het punt waar de twee Rijntakken samenvloeiden werd in dezelfde tijd een verdedigingsheuvel opgeworpen. Op deze heuvel werd rond het jaar 1200 de nu nog bestaande burcht gebouwd. Ten zuiden van de bebouwing van de Rijndijk werd rond 1100 de grafelijke curtis gebouwd. Haaks op de dijk kwam een kapel tot stand. Deze kapel werd in 1211 aan St. Pieter gewijd. De stad ontstond op het punt van samenkomst van een aantal belangrijke water- en landwegen. De Nieuwe en de Oude Rijn voegden zich hier samen tot een rivier. De Leidse Vliet en de Mare stroomden hier in de Rijn uit. De Coninxweg kruiste hier de Rijn. De stad had een centrale functie voor het omringende platteland als markt- en handelscentrum. De nederzetting floreerde, waardoor men al snel met ruimtegebrek te maken kreeg. Een probleem hierbij was dat uitbreiding naar het zuiden vooralsnog niet mogelijk was door de aanwezigheid van de grafelijke curtis en verschillende kerkelijke goederen. De eerste uitbreidingsmogelijkheden werden gevonden in het versmallen van de Rijn. Hierdoor konden de achtererven van de aan de Breestraat staande huizen naar achter worden opgestrekt. Aan de Rijnzijde werden vervolgens nieuwe opstallen gebouwd. Het oudste stadsgebied werd in 1204 voorzien van een omgrachting. Deze omgrachting liep ter plaatse van het huidige Rapenburg en Steenschuur. Van de aarde die beschikbaar kwam door het graven van de grachten werden aarden wallen opgeworpen, die vervolgens met palissaden werden versterkt. De invalswegen werden door middel van houten poorten verdedigbaar gemaakt. De poorten waren te vinden als afsluiting van de Breestraat in het westen en het oosten (respectievelijk, de Noortpoort en de Oostpoort). In het zuiden sloot de Witte Poort de weg naar Zoeterwoude af. In de middeleeuwen zouden vier stadsvergrotingen plaatsvinden. Dit waren de voorstad op de Hoge Woerd, de uitleg in de Waard (1294), de uitleg aan de Mare (1355) en de uitleg van het Nieuwland en het Rapenburg in 1386. Met deze vier uitbreidingen was de middeleeuwse stad voltooid.

Bij deze stadsuitbreidingen werden bestaande kavelsloten in het stratenpatroon gevolgd. De oudste bebouwingsas van de voorstad op de Hoge Woerd werd gevormd door de Hoge Woerd, de oude verkeersweg langs de Rijn. Het gebied eindigde daar waar een wetering ter plaatse van de Geregracht en de Zoeterwoudse singel in de Rijn uitstroomde. Het ontstaan van de voorstad ligt tussen 1250 en 1300, op het moment dat het oude stadsgebied te vol raakte. De toenemende vraag naar grond in de voorstad leidde ertoe dat de terreinen steeds kleiner verkaveld werden. Kavelsloten werden gedicht waardoor er smalle stegen ontstonden. De voorstad werd omgracht. Het beloop van deze omgrachting is nog te herkennen in de loop van het Levendaal en de Wielmakersteeg. De gevels van de huizen kwamen aan de straat te liggen, terwijl de achtererven aan elkaar paalden. In deze zelfde tijd werd de stad in de Waard verder uitgelegd. Tot dan toe werd de bebouwing begrensd door de Burgstraat. In 1315 werd de kapel in dit gebied gewijd aan St. Pancratius. Bij deze uitleg ontstonden de Hooglandse Kerkgracht en de Hooigracht (inmiddels gedempt).
In het lage gedeelte hadden de weteringen een noord-zuid richting, om het oppervlakte water naar de beide Rijnen af te voeren. Deze richting is herkenbaar in de loop van de Hooigracht, Middelste-, Uiterste en Vestgracht. De uitbreiding van de kerk verdreef het verkeer naar de Hooigracht, waarna de bebouwing zich rond de Hooigracht ging concentreren. De Pancraskerk, de latere Hooglandse kerk, was oorspronkelijk een houten kerkje In 1377 begon de bouw van een driebeukig stenen kerkgebouw. De huidige kerk dateert uit het eind van de vijftiende en het begin van de zestiende eeuw. De uitbreidingen hadden tot gevolg dat de industrie gaandeweg uit de oude stad verdween en werd overgebracht naar de Waard e.a. 'buitenwijken'. Dit had vooral te maken met het vervuilende karakter van met name de lakenindustrie. In de Waard ontstonden daarnaast ververijen, brouwerijen, houttuinen, scheepmakerijen, olieslagerijen en pottebakkerijen. Vanwege het ambachtelijke karakter van de industrie waren de meeste huizen in het bezit van een bedrijfsruimte.

Aan de oostzijde van de Mare (nu Lange Mare) lag een zelfstandige woonkern die voor het eerst werd genoemd in 1344. Aan de westzijde van de Mare lag verspreide bebouwing langs de Maredijk en de weg over de Mors. Deze bebouwing werd in 1355 gedeeltelijk binnen de stadsgrenzen gebracht. Het noordelijk stadsdeel bestond uit twee gedeelten. Het Maredorp en de Overmare. Het Maredorp werd dat aan de westzijde werd begrensd door de Mare. Overmare lag tussen de Rijn en de Mare (is de huidige Lange Mare). De Haarlemmerstraat werd hier in het oosten afgesloten door de Zijlpoort. Het Maredorp en Overmare werden verbonden door de Marebrug. De uitbreiding met dit gebied vond voornamelijk plaats uit een oogpunt van veiligheid. Langs de Rijn kon vanwege de handelsbelangen geen muur worden geplaatst. De noordelijke Rijndijk (de huidige Haarlemmerstraat) was de hoofdstraat van deze stadsuitleg. Het deel van de Mare dat binnen de vestinggracht werd gebracht had minder belang voor de scheepvaart en werd langzamerhand ingedamd om meer bouwgrond te krijgen. De straat-aanleg werd gebaseerd op het oude verkavelingspatroon. Om de stadsuitbreidingen aan te laten sluiten op de oude stad werden nieuwe bruggen tussen de stadsdelen aangelegd. Het stadsdeel bleef nog lang een agrarisch karakter houden. Ook in dit deel van de stad werd de uitbreiding van het bebouwde oppervlak op dezelfde manier ter hand genomen als bij het gebied ten noorden van de Breestraat, zij het dat de bebouwing aanvankelijk minder intensief was. De Rijn werd in zijn loop versmald waarna de achtererven van de huizen aan de Haarlemmerstraat naar achter toe werden opgestrekt. In dit stadsdeel vestigden zich veel kerkelijke instellingen. Dit had voornamelijk te maken met de grond die hier nog in overvloed beschikbaar was. De kerk van de parochie werd in 1365 aan Onze lieve Vrouwe gewijd. Een van de belangrijkste stichtingen die in dit stadsdeel plaatsvonden was die van het St. Elizabeths gasthuis. Dit gasthuis was oorspronkelijk bedoeld voor vrouwen. Het was een passantenhuis met verpleegafdeling. Later werden hier ook proveniers opgenomen.

De laatste middeleeuwse stadsuitleg van 1386 bestond uit twee duidelijk te onderscheiden delen, het Nieuwland en het Rapenburg. Het Nieuwland werd begrensd door de Voorstad en de Leidse Vliet. Het Rapenburg bestreek het gedeelte tussen de Leidse Vliet en de Rijn. Het Nieuwland nam een groot deel van de textielindustrie op, terwijl de uitleg het Rapen-

burg werd aangelegd om de huisvestingsmogelijkheden van de beter gesitueerden te verbeteren. Door de ligging van een groot aantal raamlanden in het Nieuwland bleef deze uitbreiding aanvankelijk nog voor een groot deel onbebouwd. De raamlanden werden gebruikt om de lakens op ramen te spannen zodat zij konden drogen. De uitbreiding met het Nieuwland en het Rapenburg sloot niet geheel aan bij het bestaande verkavelingspatroon aan. Op de Kaiserstraat (Koepoortsgracht) na liepen de grachten niet gelijk aan de kavelsloten. Aan het Rapenburg was het klooster van de Jacobinessen (de witte nonnen) gevestigd. De kapel van dit klooster bevond zich aan het Rapenburg, de kloostergebouwen waren gelegen aan de Nonnensteeg. Na de Reformatie werd hierin de Academie ondergebracht. De molens van de stad Leiden stonden oorspronkelijk langs de Rijn. Voor het beleg van de stad in 1574 werden deze molens binnen de stadsmuren geplaatst om verwoesting door de vijand te voorkomen. Tijdens het beleg van Leiden werd een taktiek van de verschroeide aarde toegepast voor wat betreft de buiten de stad gelegen opstallen, de zogenaamde buitengetimmerten.In 1578 werd buiten de Zijlpoort een haven aangelegd. Deze werd in 1595 vergroot.

2.2. De zeventiende eeuwse uitbreidingen

Als gevolg van de bevolkingsgroei begon men tegen het einde van de zestiende eeuw de raamlanden in het Nieuwland te bebouwen. Een ander middel om de woningnood te verminderen werd gevonden in het bebouwen van de voormalige kloosterterreinen, die na het beleg van Leiden hun functie hadden verloren. Door de groeiende welvaart van de stad was dit echter niet voldoende. Besloten werd over te gaan tot verdere uitbreiding van de stad. Tussen 1602 en 1604 vond een kleine stadsuitleg plaats tussen Havenkade en Zuidsingel. Om deze uitleg mogelijk te maken werden eerst de Zuid- en Oostsingel aangelegd. In 1598 werd ten zuiden van de Rijn een weg aangelegd, de Rijn zelf werd in dat jaar genormaliseerd. In 1604 volgde de verkaveling en bebouwing van de Voorstad, waarna de straten werden verhard. Een grotere stadsuitleg kwam tot stand in 1611, ten noorden van de stad. Deze uitleg was voornamelijk voor de vervuilende industrie bedoeld. De oude stadsmuren langs de Oude Vest werden nadat de nieuwe omsingeling van de stad gereedgekomen was gesloopt, waarna de vrijgekomen gronden voor bebouwing werden uitgegeven. In 1644 volgde opnieuw een kleine uitleg aan de noord-westzijde van de stad op verzoek van reders en drapeniers. Door de stijgende woningnood dreigde een stagnatie van hun handel. Het betrof hier het stuk stad tussen de Oude Herengracht en de Herensingel. Om deze uitbreiding in de stadsomwalling op te nemen werd de Zijlpoort afgebroken waarna in oostelijke richting een nieuwe poort werd gebouwd. Deze uitbreiding vormde een natuurlijke aansluiting op de uitbreidingen ten noorden van de stad en op de Voorstad.
Ook hier werd de oude stadsmuur afgebroken nadat de nieuwe omsingeling tot stand was gekomen. Door deze stadsvergroting kwam de haven die in 1578 buiten de Zijlpoort was gegraven binnen het stedelijk gebied te liggen. De vijfde en voorlopig laatste vergroting van de stad vond in 1658 plaats in het zuidoosten van de stad. In het zuidelijk gedeelte van deze vergroting werd het Levendaal als stadsgracht doorgetrokken. De straataanleg volgde evenwijdig aan deze gracht. In het oostelijke deel werd de voormalige vestgracht als stadsgracht in de bebouwing opgenomen. De straten werden hier evenwijdig aan deze Herengracht aangelegd. Na deze vergroting was het gebied binnen de singels voltooid. Tot ver in de negentiende eeuw bleven de singels de gemeentegrens van Leiden vormen.
Intussen werd in de oudste stadsgedeelte een groot aantal grachten gedempt, of overkluisd. Dit werd onder andere gedaan om de stank die uit de grachten opsteeg tegen te gaan.
Door de oorsprong als dijkdorp had de stad geen duidelijk centrum. Pleinen werden ook naderhand niet aangelegd. De Breestraat vervulde in grote mate de functie van stadscentrum. Hier bevond zich het stadhuis, het gemenelandshuis van het Hoogheemraadschap van Rijnland en hier woonde een groot aantal van de meest vooraanstaande burgers.
Ook langs het Rapenburg en het Steenschuur stond een groot aantal patriciërswoningen.

2.3. Vestingwerken

Voor een stad was het van belang dat zij verdedigbaar was. Enerzijds tegen militair geweld, anderzijds tegen rondtrekkende benden op het platteland. Bij de splitsing van de Rijnarmen ligt nu nog steeds de burcht, een 'chateau a motte'.In 1204 kwam de eerste vestgracht rond het oudste stadsdeel tot stand. De loop is nog te herkennen in het huidige Rapenburg en het Steenschuur. Nadat de eerste drie uitbreidingen hadden plaatsgevonden kreeg de stad in 1386 het recht zich met muren en singelgrachten te omgeven. Vanwege de hoge kosten die de aanleg van zo'n stadsmuur met zich meebracht, werd de aanleg van weergangen beperkt. Tijdens het beleg van Leiden in 1573/1574 telde de stad vijf poorten en circa 24 muurtorens. In de zeventiende eeuw werd de stad voorzien van een gebastioneerd verdedigingsstelsel, dat in fasen gedurende de achtereenvolgende stadsvergrotingen werd aangelegd en vervolgens door singels werd omgeven. Bij de vierde uitleg van de stad in 1611 werden vier oud-Nederlandse bastions en twee poorten aangelegd. De Rijnsburger en de Morspoort. Bij de vijfde uitleg in 1644 werden acht bastions zonder onderwal aangelegd. Hierbij kwamen drie nieuwe poorten tot stand deels ter vervanging van oudere poorten. Twee dienden ter vervanging van poorten waarvan de functie was vervallen. De drie poorten waren de nieuwe Hogewoerds poort, de nieuwe Zijlpoort en de Herenpoort. Het Papegaaisbolwerk werd in 1635 en het Valkenbolwerk in 1652 tot begraafplaats ingericht. De begraafplaatsen rond de Pieterskerk en de Hooglandse kerk werden toen buiten gebruik gesteld. In de jaren 1672/73 werd de stad in staat van verdediging gebracht door het verhogen van de wallen en het aanbrengen van borstweringen. In 1804 werden de kanonnen van de wallen gehaald. Het grootste deel van de vestingwerken werd tussen 1816 en 1881 opgeruimd. Veertien bolwerken/bastions werden in 1846 tot terrepleinhoogte geslecht. De tussen gelegen wallen werden in deze zelfde tijd geslecht. Vijf van de bolwerken werden ingericht tot begraafplaats, te noemen zijn hier de Rooms-katholieke begraafplaats op het bastion naast de Zijlpoort en de begraafplaats Groensteeg. Vier bolwerken werden ingericht als fabrieks- of molenterrein, drie tot openbaar plantsoen, één tot academietuin (Hortus Botanicus) en één t.b.v. de Sterrenwacht. Tussen 1844 en 1876 werden op twee na alle stadspoorten gesloopt. De stadspoorten die gespaard bleven, waren de Zijlpoort uit 1667 en de Morspoort uit 1668/1669. Van de vestingwerken resteren nu nog, de singelgrachten, de burchtmuur en een restant van het Rijnsburger bolwerk met de walmolen De Valk uit 1743. Van de stadsmuren resteert alleen nog de muurtoren Oostenrijck en de onderbouw van de naburige toren Bourgondië. Na het gedeeltelijk slechten van de aarden wallen vond op een aantal plaatsen plantsoenaanleg plaats. Dit was onder andere het geval bij het Plantsoen, dat door J.D. Zocher tegenover de Zoeterwoudse singel werd aangelegd.

3. FYSISCHE GESTELDHEID

3.1. Bodem en reliëf

De bodem in het gebied van de gemeente Leiden is sterk bepaald door de aanwezigheid van de Rijnmonding. Op een pleistocene zandafzetting vormde zich als gevolg van de verslechterde afvoer van het grondwater een veenpakket, het zogenaamde Basisveen. Op dit basisveen werd door een toenemende invloed van de zee circa 2800 voor Christus maritiem zand, zavel en zeeklei afgezet. De afzettingen van de Rijnmondingen bestond uit zavel en lichte klei dicht bij de stroomdraad terwijl verder weg zware zeeklei werd afgezet. Veel van deze zware klei is later afgegraven ten behoeve van de steen- en dakpannen fabricage. Rond 1200 na Christus verzandde de Rijnmonding bij Katwijk waardoor de afzettingen van zand, zavel en klei werden stopgezet. Het gebied ten oosten van Leiden ligt op 1 à 1,75 meter beneden N.A.P.. Dit gebied in de Room- of Meerburgerpolder wordt gekenmerkt door smalle kreekruggen en kommen met op korte afstand hoogteverschillen van 0,75 tot 1 meter. De ruggen bestaan overwegend uit kalkloze klei. Het gebied ten westen van Leiden ligt circa een halve meter beneden N.A.P.

3.2. Afwatering

De afwatering in het gebied valt onder de verantwoordelijkheid van het waterschap Veen- en Geestlanden, terwijl het beheer van de boezem onderdeel is van de taak van het hoogheemraadschap van Rijnland. De polders in de gemeente Leiden waterden tot in de zeventiende eeuw op natuurlijke wijze af op het boezemstelsel van Rijnland. Vanaf de zeventiende eeuw was er sprake van poldervorming waarna de afwatering met behulp van windmolens werd geregeld. Het grootste deel van de polders in de gemeente Leiden is inmiddels ten behoeve van de stadsuitbreidingen ontpolderd en in de stadsriolering opgenomen. De nog resterende polders worden nu met behulp van electrogemalen bemalen. Een uitzondering hierop vormt de Stevenshofjespolder waar een molen van het grondzeilertype de polder bemaalt. Deze poldermolen stamt uit 1797. Van de poldermolens die vroeger voor de bemaling zorgden is nog een aantal aanwezig. In de Kikkerpolder is dit de Kikkermolen uit 1752. Deze wipmolen staat aan de westzijde van de Haarlemmertrekvaart nabij kasteel Oud-Poelgeest. De Maredijkmolen, een wipmolen uit 1735 is te vinden ten westen van de spoorlijn Leiden-Haarlem. Deze molen zorgde vroeger voor de bemaling van de Maredijkpolder. De Rodenburgermolen dateert uit 1893 en heeft tot 1953 de gelijknamige polder bemalen. De molen is van het type grondzeiler. De Stadsmolen uit 1856 heeft tot 1953 de Slagh-of Stadspolder bemalen. Voordat deze molen werd gebouwd stonden langs de Slagh-of Stinksloot een groot aantal kleine molentjes die zorgden voor de verversing van de stadsgrachten en deels voor de bemaling van de polder. In 1806 werden deze kleine molentjes vervangen door een grote molen, die op zijn beurt weer werd vervangen door het huidige exemplaar. In de Oostvlietpolder staat nog een afgeknotte molen die tot 1980 dienst heeft gedaan voor de bemaling.

4. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

4.1. Agrarisch grondgebruik

Na de ontginning van het gebied in de middeleeuwen werd de grond in blokvormige percelen verkaveld. De Rijn diende hierbij als ontginningsbasis. Tijdens de bloeiperiode van de stad in de zeventiende eeuw ontwikkelde zich rond de stad een groot groenteteeltgebied. De warmoezerijen waren overal buiten de singels te vinden. Het Waardeiland was hier bijna geheel voor in gebruik. Rond de laatste eeuwwisseling was nog een groot deel van dit gebied rond het nauwelijks buiten zijn vesten getreden Leiden aanwezig. De overige landbouwgrond werd vooral benut als weidegebied om het stadsgebied van zuivel-produkten te kunnen voorzien. De snelle uitbreidingen van de stad daarna zorgden ervoor dat een groot deel van deze gronden werden opgeofferd. Tegenwoordig bedraagt het percentage landbouwgrond nog slechts een kleine tien procent van het gemeentelijk grondgebied. Dit gebied is voornamelijk te vinden in het oosten van de gemeente. De overige grond is geheel in gebruik genomen voor woningbouw.

4.2. Niet agrarisch grondgebruik

De oevers langs de Rijn buiten de stadspoorten werden gebruikt voor de winning van klei ten behoeve van de steenbakkerij. In de perioden van stadsuitbreidingen floreerde deze industrie. Met name voor de bouw van de stadsmuur waren grote hoeveelheden steen nodig. Later ging men de steen ook gebruiken voor de bouw van woonhuizen. Hiervoor werden grote hoeveelheden klei afgegraven. Ook andere toeleveringsbedrijven voor de bouw vestigden zich langs de Rijnoever. Hieronder waren houtzaagmolens, pannenbakkerijen en kalkovens. Een deel van deze industrie was ook in de negentiende en de eerste helft van de twintigste eeuw nog aanwezig.

4.3. Visuele karakteristiek

De gemeente Leiden bestaat voornamelijk uit stedelijk gebied. Langs de Rijnoevers in het zuiden en oosten van de stad domineert de industrie, die hier veel opslagplaatsen heeft liggen. De bebouwing binnen de singels is veelal van voor 1900. Door stadssaneringen staan er ook woonhuizen van later datum, met name in het oorspronkelijk voor de arbeidende klasse bestemde noordelijk deel van de binnenstad. Het geheel maakt echter nog steeds een redelijk gave indruk. De negentiende en twintigste eeuwse uitbreidingswijken liggen als een schil rond de singels. De bebouwing aan de zuidzijde van de stad is met uitzondering van Tuinstadwijk voor de beter gesitueerden gebouwd en veel ruimer van opzet. De bebouwing aan de noordzijde van de stad wordt bepaald door in lange aan-eengesloten gevelrijen gebouwde arbeiderswoningen. De singels vormen in het zuiden van de stad een groene zone. In het noorden is langs de singels het fabriekscomplex van het GEB dominant aanwezig. De bebouwing van de zuidelijke singels bestaat voornamelijk uit herenhuizen, die het geheel een voorname aanblik geven. In het noordoosten domineren langs de Zijlsingel de fabrieksgebouwen. Op veel plaatsen in de stad is de aanwezigheid van de universiteit merkbaar. Te noemen zijn hier Vreewijk waar thans de juridische faculteit te vinden is, het gebied langs de Wassenaarse weg waar diverse universitaire laboratoria en sportcomplexen te vinden zijn en het gebied rond de Witte Singel met het gebouwencomplex van de faculteit der letteren en de universiteitsbibliotheek. Markant is ook het Academiegebouw aan het Rapenburg. Achter het station tenslotte ligt het complex van het Academisch ziekenhuis.

Het water vormt in de binnenstad een duidelijke karakteristiek, vooral het Rapenburg maakt een statige indruk. Het reliëf in de Breestraat, de vroegere zuidelijke Rijndijk, is duidelijk waarneembaar wanneer deze betreden wordt via het Kort Rapenburg. Achter het station van Leiden ligt in de richting Oegstgeest een gebied met een open karakter. Het bestaat deels uit weilanden en deels uit in ontwikkeling zijnde bedrijfsterreinen.

5. INFRASTRUCTUUR

5.1. Landwegen

Van oudsher heeft de gemeente Leiden diverse uitvalswegen; genoemd naar de plaats waarheen zij voerden (Haarlemmerstraat, Rijnsburgerweg enz.). Daarnaast fungeerden de Hoge en Lage Rijndijk als uitvalswegen. In de gemeente Leiden ligt een deel van de autoweg Den Haag-Amsterdam (A 44). Deze weg werd al in de Napoleontische tijd bestraat als onderdeel van de Rijksstraatweg tussen Den Haag en Amsterdam. De weg volgde in die tijd een tracé dat liep over een strandwal via Wassenaar in de richting van Leiden. Bij de Haagse Schouw kruiste de weg de Rijn. Hier werden de weggebruikers met een veer over de Rijn gezet. In 1801 kwam hier een houten ophaalbrug tot stand, die de functie van het veer overnam. Deze brug werd een aantal malen hersteld tot hij in 1924 ten gevolge van de aanleg van de tramverbinding Leiden-Den Haag moest worden vervangen. De vervanging vond plaats door een stalen ophaalbrug. In de jaren dertig vond verbetering van de A44 Den Haag-Amsterdam plaats. Deze verbeteringen bestonden uit het aanleggen van diverse nieuwe weggedeelten. Voor het toenemende autoverkeer werd in 1966 een nieuw wegtracé aangelegd, dat het knooppunt bij de Haagse Schouw ging mijden. Hiervoor werd ten noorden van de oude brug een nieuwe brug over de Rijn aangelegd. Het tracé van deze weg loopt slechts voor een klein deel door de gemeente Leiden langs de meest westelijke gemeentegrens. Door de opening van de nieuwe Haagse Schouwbrug ten noorden van de oude brug verloor deze zijn functie voor het doorgaande verkeer. In 1940 werd de aanleg van een nieuwe weg (A4) van Den Haag naar Amsterdam aanbesteed. Deze weg ging een tracé volgen langs de Meerburgerwatering. De oplevering van de weg vond plaats in 1946. De Rijnsburgerweg werd in 1926 verbreed. Hiervoor werd de sloot die langs de weg liep gedempt. De Jan van Goyenkade was oorspronkelijk het jaagpad langs de Vliet. Deze kade werd in 1930 verbreed.

5.2. Wateren

De Rijn heeft een belangrijke rol gespeeld in het ontstaan van de stad Leiden.
De rivier splitst zich in de stad in twee takken, de Oude Rijn en de Nieuwe Rijn. Waar de Rijn de vesting binnenstroomt, staat hij bekend als het Galgewater. Ten oosten van de vesting bij de buurtschap Rijndijk verenigen de rivierarmen zich weer. Ook voor de afwatering heeft de Rijn een belangrijke functie. Door de ligging aan de Rijn was Leiden per schip bereikbaar, wat de bloei van de stad mede heeft bevorderd. De Leidse- of Oude Rijn was vroeger een vertakking van de Rijn, die bij Katwijk in de Noordzee stroomde. Nadat de monding hiervan bij Katwijk in twaalfde eeuw volledig was verzand werden in de rivier een groot aantal dammen gelegd. Toen in de zestiende eeuw de scheepvaart op de Rijn tot ontwikkeling kwam werd een groot aantal in de Rijn liggende dammen vervangen door sluizen. In de zeventiende eeuw werd langs de Rijn een jaagpad aangelegd. De Rijn werd echter niet onderhouden als scheepvaartroute. Pas in 1884 kwam hier verandering in. De Rijn werd toen tussen Leiden en Bodegraven op een diepte gebracht van 3 meter - N.A.P..

In 1638 werd tussen de steden Leiden en Delft een overeenkomst gesloten over de aanleg van een trekvaart. Tussen 1638 en 1648 volgde de aanleg hiervan. Voor een deel werd hiervoor de Vliet gebruikt. Vanaf de Lammebrug werd een nieuw tracé gegraven. Het beloop is nog te herkennen in de huidige Rijn- en Schiekade. De schepen werden door de trekvliet getrokken met behulp van paarden. Om dit vervoer mogelijk te maken werden langs de Trekvliet zogenaamde jaagpaden aangelegd. In 1656 bereikten de steden Leiden en Haarlem een accoord over het aanleggen van een trekvaart tussen beide steden. Van Haarlem tot Halfweg heette deze vaart de Leidse trekvaart. Van Halfweg tot Leiden werd deze vaart de Haarlemmer trekvaart genoemd. Bij de aanleg werd gebruikt gemaakt van de Mare en een deel van de Poel bij het Warmonder tolhek. De Haarlemmertrekvaart wordt

van de Rijnsburger singelgracht tot de Oude Vest de Korte Mare genoemd en van de Oude Vest tot de Rijn de Lange Mare. Ook langs de trekvaart werden jaagpaden aangelegd. Voor de aanleg van deze jaagpaden moesten over de dwarssloten bruggetjes worden gelegd. Deze trekvlieten waren in de zeventiende, achttiende en begin van de negentiende eeuw het veruit belangrijkste vervoermiddel bij gebrek aan goede verharde wegen. Het Rijn-Schiekanaal begint bij de Oude Rijn, bij de Spanjaardsbrug. Het kanaal kruist daarna de Nieuwe Rijn en loopt vervolgens naar de Lammebrug. Hier vervolgt het kanaal zijn weg via de Vliet en de Delftse Vliet in de richting van de Schie waar hij even voorbij Delft in uitstroomt. Voor de aanleg van dit kanaal werd de Leidse trekvliet tussen de Lammebrug en het Galgewater verbeterd. Deze werkzaamheden werden in 1894 voltooid. Als laatste gedeelte van het kanaal kwam in 1919 de Nieuwe Vaart tussen de Lammebrug en de Spanjaardsbrug gereed. Dit laatste deel verving de verbinding, die het scheepvaartverkeer door de stad heenvoerde. Voor de aanleg van het nieuwe traject werd de Roomburger wetering vergraven. Door het gereedkomen van het Rijn-Schiekanaal in 1919 werd het scheepvaartverkeer via de trekvaart geminimaliseerd.

5.3. Dijken en kaden

De Rijndijk vormde de basis voor de oudste bebouwing van de stad Leiden. De Rijndijk door het centrum van de stad verloor in 1516 zijn waterkerende functie toen de zuidelijke singelweg deze ging overnemen. Deze zuidelijke singelweg was circa 1,20 meter boven N.A.P. gelegen. De dijk is door afdammingen en dijkverhogingen elders voor de waterkering nu nog slechts van marginaal belang. Slechts als scheiding van het boezemwater ten noorden en ten zuiden van de Rijn is de dijk nog van belang. De kaden van de Rijn ten westen van Leiden liggen slechts 0,1 meter boven N.A.P. Het reliëf van de Hoge Rijndijk buiten de vesting is in het landschap nauwelijks waarneembaar. De kaden langs de trekvliet die het omliggende land tegen het water moesten beschermen werden gebruikt als basis voor de aanleg van jaagpaden.

5.4. Spoor- en tramwegen

De Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (H.S.M.) exploiteerde sinds 1839 de lijn Amsterdam-Haarlem. Al spoedig na het in dienst nemen van deze lijn ging men over tot doortrekken hiervan naar Rotterdam. Deze verbinding kwam in gedeelten tot stand.
Leiden werd in 1842 hierop aangesloten. Er kwam eerst een hulpstation aan de Marepoort bij de Haarlemmertrekvaart tot stand. In 1845 kwam het definitieve station bij de Rijnsburgerpoort gereed. Omdat het doorsnijden van de vesting tot te veel moeilijkheden aanleiding zou geven werd het tracé om de stad heengeleid. In 1843 volgde de aansluiting met Voorschoten. Het gehele traject tot Rotterdam kwam in 1847 gereed. Om de Oude Rijn te kruisen moest in 1842 een brug worden gelegd. De brug werd in 1891 vanwege het zwaarder en sneller wordende treinverkeer vervangen door een draaibrug. Het uit 1845 daterende station werd al spoedig te klein. Dit werd vooral veroorzaakt door de toenemende bloei van de Leidse industrie, waardoor meer werkgelegenheid ontstond. In 1880 werd overgegaan tot nieuwbouw. Dit nieuwe station werd gebouwd naar een ontwerp van de architect Margadant. Het nieuwe station kwam ook tot stand vanwege de aanleg van de lijn Leiden-Woerden. De exploitanten van deze lijn maakten namelijk gebruik van het station van de H.S.M. In 1878 kwam de spoorlijn Leiden-Woerden gereed. Deze spoorlijn werd geëxploiteerd door de Rhijn Spoorweg Maatschappij. De lijn kwam ten zuidwesten van de vesting tot stand en volgde vervolgens een route in oostelijke ligging. Ten oosten van de Haagweg werd een emplacement en goederenstation aangelegd. In 1903 werd een halte aan de Wittepoort ingepast. Deze werd echter al in 1919 weer opgeheven. In de jaren dertig werd nog een verbinding aangelegd naar de groente- en fruitveiling. Het goederenverkeer op deze lijn begon in de jaren dertig overigens wel sterk af te nemen. Aanvankelijk moest alleen de Roomburger Wetering met behulp van een kleine brug worden overgestoken. Dit

veranderde toen in 1911 het Rijn-Schiekanaal werd gegraven. Over het kanaal werd toen een beweegbare bascule brug gelegd. Pogingen van de geallieerden om deze brug tijdens WO II te vernietigen leidden tot verwoesting van huizen aan de Melchiorstraat en de Kanaalweg. Om dit station een goede verbinding met water te geven, werd een spoorweghaven gegraven die overslagtransporten mogelijk moest maken. Op de plaats waar deze de Haagweg kruiste werd een draaibrug aangelegd. In 1941 werd deze brug vervangen door een hefbrug.

Door de Hollandse Elektrische Spoorweg Maatschappij werd in 1912 het baanvak Hoofddorp-Leiden aangelegd. Deze lijn was er een van vele die de inmiddels drooggelegde Haarlemmermeer met het omliggende gebied moest verbinden. Deze lijn kreeg aan de Herensingel een eigen kopstation. Vanuit dit station werd een verbinding naar de gasfabriek aangelegd. Omdat de gasfabriek ook een verbinding had met het station aan de Rijnsburgerpoort, ontstond op deze manier een doorgaande verbinding tussen beide stations. Vanaf het emplacement was er ook nog een spoorverbinding met de Singelkant, zodat men goederen kon overslaan van schip naar trein en v.v. Na 1922 liepen de verliezen op de lijn snel op. Dit leidde er toe dat het personenvervoer in 1934 werd gestaakt, waarna de lijn nog uitsluitend voor goederenvervoer werd gebruikt. Tijdens de tweede wereldoorlog werd ook daarmee gestopt. Het station werd daarna nog voor andere activiteiten gebruikt. In 1970 werd het gesloopt. Als gevolg van de overlast die de veelvuldig gesloten spoorwegovergang bij de kruising met de Rijnsburgerweg veroorzaakte werd in de jaren 1949-1955 de spoorbaan tussen de Vinkbrug en de Warmonder Leede omhoog gebracht. Dit leidde tot de bouw van een nieuw station, naar een ontwerp van de architect Schelling. In 1955 kwam het Rijnsburgerviadukt gereed dat de weg onder de spoorbaan door leidde. De spoorbrug over de Oude Rijn werd in 1967 vervangen door een ophaalbrug

Op 22 november 1879 kreeg Leiden de beschikking over paardentrams. Deze trams onderhielden de verbinding tussen Leiden station en de Plantage. Via de Haarlemmerstraat liep een zijlijn. Deze tramverbinding werd aanvankelijk geëxploiteerd door de Leidse Tramway Maatschappij. Later werd de exploitatie overgenomen door de Rotterdamse Tramweg Maatschappij. In 1911 volgde electrificatie van het tramnet. Hiervoor werd de Blauwpoortsbrug vervangen door een breder exemplaar. De huizen aan de waterkant van de Paardensteeg werden afgebroken en het Kort Rapenburg werd overkluisd met een betonnen plaat. Op 4 juni 1881 kreeg Leiden een stoomtramweg verbinding met Katwijk. Deze lijn werd sinds 1883 geëxploiteerd door de Hollandse IJzeren Spoorwegmaatschappij. Na 1909 werd de exploitatie overgenomen door de NZH. Kort daarna in 1911 volgde electrificatie van het net. In Rijnsburg kon men overstappen op de tram naar Noordwijk. De tram van Leiden naar Katwijk werd evenals de Leidse stadstram in 1960 opgeheven. Vanaf 1882 werd een begin gemaakt met de aanleg van de lijn Leiden-Den Haag. Op 7 december 1882 werd het traject Leiden-Voorschoten geopend. In de jaren daarop volgde de opening van de overige trajecten, totdat op 20 juni 1885 het laatste traject, Voorschoten-Den Haag gereed kwam. De exploitatie vond plaats door de Ijssel Stoomtramweg Maatschappij. In 1924 werd de exploitatie overgenomen door de NZH die de lijn liet electrificeren. Bij de electrificatie werd het tracé verlegd van de Rijndijk naar het zuidelijk deel van de Bos- en Gasthuispolder. Vanwege de kleur van de rijtuigen waarmee de dienst werd onderhouden, kreeg de tram de bijnaam van de blauwe tram. Tot 9 november 1961 zou deze tram in dienst blijven. Daarna werd deze verbinding onderhouden met streekbussen.

5.5. Bruggen

Leiden heeft nog steeds een groot aantal grachten en singels. Om de verschillende stadsdelen met elkaar te verbinden werd een groot aantal bruggen aangelegd, overwegend vaste bruggen, m.n. stenen welfbruggen. Daarnaast enkele beweegbare bruggen, meestal van ijzer. Ook hebben veel bruggen ijzeren leuningen. Een bijzondere brug in Leiden is

de Patersbrug. Deze brug werd in 1913 aangelegd om de nieuwe woonwijken buiten de Witte singel een vaste verbinding met de binnenstad te geven. Vanwege de ligging van de Hortus op de achtergrond werd besloten van de brug een houtconstructie te maken, die een schilderachtig effect zou geven. De ophaalbruggen over de grachten werden in de jaren twintig veelal aangepast aan de eisen van het verkeer; dit m.u.v. de brug over de Hooglandse kerkgracht. Van de bruggen die werden aangepast kunnen de Singelbrug, Nieuwe Jan Vossenbrug en de Pauwbrug worden genoemd. Al deze bruggen zijn echter in de jaren tachtig vervangen.

5.7. Nutsvoorzieningen

Sinds 1841 hield een particulier bedrijf zich bezig met het produceren van gas. In 1848 werd dit bedrijf overgenomen door de gemeente. Dit gas werd onder andere benut voor de straatverlichting. In 1907 ging dit bedrijf zich ook bezighouden met electriciteitslevering. De Leidse gas- en elektriciteitsfabriek werd gevestigd op een terrein tussen de Lange gracht en de Maresingel. Een deel van de gebouwen op het terrein dateert nog uit de stichtingstijd van d elektriciteitsfabriek. Leiden werd in 1878 voorzien van een waterleiding. Hiervoor kreeg de Leidse Duinwater Maatschappij concessie. Het water werd onttrokken aan de duinen bij Katwijk. In 1908 is ten oosten van de Nieuwe Rijn, bij de Wilhelminabrug een watertoren gebouwd ten behoeve van de waterleverantie. De overige gebouwen van het waterleidingbedrijf zijn te vinden aan de Ir. Driessenstraat. In 1900 was 11% van de Leidse huizen nog niet op de duinwaterleiding aangesloten. In 1903 kreeg Leiden een modern slachthuiscomplex ten noorden van de Maresingel. Op het terrein kwamen stallen, slacht- en koelhuizen, voor de administratie bestemde gebouwen en dienstwoningen tot stand. Inmiddels is het complex echter gesloopt.

6. NEDERZETTINGEN

6.1. Algemeen

De gemeente Leiden omvat twee kernen, de stad Leiden en de buurtschap Rijndijk. De buurtschap Rijndijk ligt langs de Rijnoever ten zuidwesten van de stad. Door de bebouwing van de Stevenshofjespolder en de Hoge Mors is Rijndijk nu opgenomen in de stadsbebouwing. In de gemeente Leiden zijn na de oorlog een groot aantal nieuwbouwwijken tot stand gekomen. Tot 1940 waren de textiel- en voedingsindustrie de voornaamste dragers van de Leidse welvaart. Na die tijd werd deze rol overgenomen door de dienstverlenende sector (onder andere de universiteit) en de metaalindustrie. Het bevolkingsaantal van de gemeente

Leiden ontwikkelde zich volgens de onderstaande tabel:

jaartal	aantal inwoners
1828	31.519
1837	36.110
1847	39.189
1860	36.725
1875	40.249
1890	43.329
1900	53.640
1910	59.114
1920	66.014

jaartal	aantal inwoners
1930	70.825
1940	77.009
1950	89.875
1960	96.440
1970	101.221
1980	103.246
1992	112.976

Uit deze bevolkingscijfers blijkt een constante groei van de bevolking. De grenswijzigingen van 1896, 1920 en 1966 zijn vanwege de geringe bevolkingsovername die hiermee gepaard ging niet van grote invloed geweest op het bevolkingsaantal. De grote daling in het bevolkingsaantal tussen 1847 en 1860 is te wijten aan de grote cholera-epidemieën die in de jaren vijftig de stad troffen. De groei van de Leidse bevolking bleef in 1930 met 11% achter bij de rest van Nederland. Dit feit valt te verklaren doordat de economische crisis Leiden als industriestad extra hard trof. In 1889 woonde 83% van de Leidse bevolking binnen de singels. In 1941 was dat nog 41%. Het bevolkingstal van Leiden beweegt zich nog steeds in een opgaande lijn. Dit is de laatste jaren vooral te danken aan de ontwikkeling van een groot aantal nieuwbouwwijken. Deze wijken zijn of worden voor een groot deel gebouwd om forensen uit de regio op te vangen. De Merenwijk werd in de jaren zeventig voor dit doel gebouwd. De wijken Stevenshof en de Vink werden deels in de jaren tachtig gebouwd, terwijl een deel nog in aanbouw is.

6.2. De stad Leiden

6.2.1. Algemeen

De welvaart in Leiden liep in de achttiende eeuw sterk terug, als gevolg van de hevige concurrentie die de Leidse lakenindustrie van elders ontving. Als gevolg hiervan daalde het bevolkingsaantal naar circa 30.000. Veel van de verkrotte bebouwing werd in deze tijd gesloopt. In 1807 deed zich in Leiden een ontploffing van een kruitschip voor, die een groot deel van de bebouwing langs de Steenschuur wegvaagde. Het was tekenend voor de afgenomen welvaart dat dit gebied gedurende meer dan vijftig jaar daarna onbebouwd bleef. Behalve de textielindustrie, die ondanks de crisis toch de belangrijkste werkgever bleef, was de Leidse universiteit sinds zijn oprichting een belangrijke stimulans voor de Leidse

welvaart geweest. Dit ondanks de terugval die ook de universiteit in de achttiende eeuw kenmerkte. Leiden bleef gedurende de eeuwen door zijn functie als streekcentrum vervullen. De Haarlemmerstraat en de Breestraat werden ontwikkeld tot winkelgebied. Decentrumfunctie van Leiden werd nog versterkt door de aanleg van de gele en blauwe tram. Tot de twintigste eeuw kwam het niet tot grotere uitbreidingen buiten de singels. Dit had te maken met het feit dat het gemeentelijk grondgebied tot 1896 vrijwel gelijk liep met de singels om de stad. Sinds het laatste kwart van de negentiende eeuw werden sociale woningbouwverenigingen in Leiden actief. De verenigingen waren voor een deel verantwoordelijk voor de negentiende en twintigste eeuwse stadsuitbreidingen van Leiden. De uitbreidingswijken aan de noordkant van Leiden werden aanvankelijk bebouwd door particuliere bouwers. Na 1918 realiseerde de woningbouwverenigingen in deze wijken een groot aantal woningen. Naar aanleiding van de verplichting in de woningwet van 1901 voor de gemeenten om een uitbreidingsplan te doen opstellen, werd voor Leiden een groot aantal plannen gemaakt. Het initiatief en de verantwoordelijkheid voor planmatige uitbreidingen werd hiermee bij de overheid gelegd. Het eerste uitbreidingsplan kwam gereed in 1907 en werd nadien nog veertien maal gewijzigd. Na het ontwerp-uitbreidingsplan van 1929 werden in Leiden 631 woningwetwoningen gebouwd. Dit gebeurde in de periode 1931-1937. De complexen die toen gereed kwamen stonden in de Kooi, Noord, Tuinstadwijk, Haagwegkwartier, Rijndijkbuurt en Maredorp. De wijken die aan de noordzijde van de stad tot stand kwamen waren bestemd voor de arbeiders, terwijl de wijken aan de zuidzijde van de stad in het algemeen bestemd waren voor de middenklasse en de beter gesitueerden. Toch kwam ook aan de zuidzijde van de stad sociale woningbouw tot stand. Het uitbreidingsplan van 1933 kwam met moderne ideeën over straataanleg en openbaar groen. De Burgemeesters en Professorenwijk kregen een ruime opzet met brede lanen en waterpartijen. Deze wijken werden omgeven door een soort parkway in de vorm van de Burggravenlaan en de De Sitterlaan. Niet alle onderdelen van het uitbreidingsplan werden uitgevoerd. Wat wel werd uitgevoerd gebeurde deels door particulier initiatief en deels door sociale woningbouwverenigingen. Dat niet alle plannen konden worden uitgevoerd had ook te maken met het terugdraaien van rijkssubsidies voor sociale woningbouw. Luxere particuliere woningen kwamen tot stand in de Professorenwijk en de Rijndijkbuurt ten oosten van de Burggravenlaan. De bebouwing bestond voornamelijk uit eengezinswoningen. De uitbreidingen in de Vogelwijk en het Poelgeest- en Houtkwartier waren een direct gevolg van de grenswijziging van 1920, die dit gebied bij de gemeente Leiden trok. De tramlijn die langs de Rijnsburgerweg liep zorgde voor een goede verbinding met het centrum van de stad.

6.2.2. Functionele ontwikkelingen

6.2.2.1. Verkeer

Leiden was een belangrijke schakel in de verbinding tussen Den Haag en Rotterdam. Als een van de eerste gemeenten kreeg Leiden in 1842 een spoorwegstation. De Rijksstraatweg van Den Haag naar Amsterdam liep eveneens via Leiden. Deze goede verbindingen alsmede het gereedkomen van het Rijn-Schiekanaal heeft gezorgd voor een opbloei van de Leidse economie in de negentiende en begin twintigste eeuw. (zie verder onder 5)

6.2.2.2. Handel, markt en opslag

Leiden ontstond zoals al in hoofdstuk 2 werd vermeld als regionaal markt- en handelscentrum. Leiden is als regionaal centrum vooral gericht op de verzorging van een deel van het Bollengebied en het oostelijk veen- en kleigebied. Van oudsher vonden in Leiden een groot aantal veemarkten plaats. De namen van de enkele markten herinneren hier nog aan. In 1969 werd de veemarkt in Leiden verplaatst naar de Groenoordhallen. Hier vindt nu de in grootte derde veemarkt van Nederland plaats. Om Leiden een groter aandeel te geven

in de markt voor groente werd tijdens het Interbellum een groenteveiling gebouwd naast de spoorlijn naar Woerden bij de Lammenschans

6.2.2.3. Nijverheid en industrie

In het laatste kwart van de zeventiende en de achttiende eeuw heerste een structurele crisis in de Leidse lakenindustrie. Veel concurrentie ondervond de Leidse lakenindustrie uit de zuidelijke Nederlanden. De Belgische afscheiding in 1830 had tot gevolg dat er een verbetering in de positie van de Leidse lakenindustrie kwam, doordat de concurrentie uit het zuiden wegviel. Met name de Indische markt kon zo vanuit Leiden bediend worden. Tot ook hier de Twentse textielindustrie en de lage lonen in het zuiden van het land een geduchte concurrent werden. Veel textielfabrieken vonden hun oorsprong rond 1800. Nadat in de traditionele textiel de concurrentie te sterk werd ging men over op bijvoorbeeld vlaggedoek en damast (Le Poole). Dekenfabricage was een belangrijk onderdeel van de Leidse textiel waarbij lange tijd goede resultaten werden bereikt. Bekende fabrieken hiervan waren Zaalberg aan de Vestestraat en Scheltema aan de Oude Singel. Een fabriek voor de gemechaniseerde katoenweverij (De Heyer) werd aan de Herengracht gevestigd. Andere bekende Leidse textielfabrikanten waren Clos en Leembruggen (garen) aan de Langegracht en Krantz (laken) tussen de Oude Singel en de Langegracht. Deze fabrieken kwamen dus vooral in het noorden en oosten van de stad tot stand waar vooral de arbeiderswijken waren gelegen, zodat de arbeidsmarkt dichtbij te vinden was. In deze tijd ontstonden uit de kalkovens en steenfabrieken grote bouwbedrijven en betonfabrieken. Nieuw was de opkomst van de conservenindustrie die mede in de hand werd gewerkt door de cholera-epidemie van 1866. De eerste conservenfabriek in Leiden was de fabriek van Nieuwenhuizen aan de Morsweg. In 1877 werd de fabriek Tieleman en Dros opgericht die aan de Middelste- en Uiterstegracht. Deze vestiging aan een gracht was met name nuttig voor de aanvoer en afvoer van produkten die hier over het water kon plaatsvinden. Deze laatste fabriek zou tot 1957 blijven bestaan. Na het verdwijnen van de fabriek werden ook de Uiterste- en Middelstegracht gedempt. In 1884 volgde de vestiging van de meel- en conservenfabriek "De Sleutels" aan de Zijlsingel, welk complex zich stelselmatig uitbreidde. De metaalnijverheid ontwikkelde zich eveneens in Leiden. In 1836 werd een grofsmederij aan de Zijlsingel gesticht. De Zijlsingel ontwikkelde zich tot een industriegebied waar behalve de Grofsmederij de al eerder genoemde katoenfabriek de Heyer en de meel- en conservenfabriek "de Sleutels" gevestigd waren. De fabrieken die in het begin van de negentiende eeuw werden gesticht werden vooral aan de stijl van de omgeving aangepast. De fabrieken uit het einde van de negentiende eeuw werden meer buiten de bestaande bebouwing gebouwd en kregen een duidelijk fabrieksaanzien. Leiden kende van oudsher al een traditie in de uitgeverswereld. In 1851 vestigde zich onder andere de firma Sijthoff (uitgever van het Leids Dagblad) zich aan de Doezastraat. Andere Leidse firma's waren Groen (1862) en IJdo aan de Hooglandse Kerkgracht. Het Leids Dagblad kreeg in de 1916 een nieuw gebouw op de hoek van het Noordeinde en de Witte singel. Het gebouw werd ontworpen door de architect W.M. Dudok. Tussen de Lange gracht en de vestwal bij de Maresingel werd in 1848 het energiebedrijf van Leiden gesticht. Deze fabriek leverde sinds 1848 gas en vanaf 1907 electriciteit.

6.2.2.4. Dienstensector en overheid

De Leidse universiteit vervult een belangrijke rol in de gemeente Leiden. De vestiging van de Leidse universiteit vond plaats in 1575. Als dank voor het verzet tegen de Spanjaarden, schonk Willem van Oranje Leiden zijn universiteit. De universiteit werd gevestigd in verschillende van de leegstaande kloostercomplexen. Haar hoofdzetel kreeg de universiteit in het voormalig klooster van de Witte nonnen (Jacobinesser) aan het Rapenburg.
Door de voortschrijdende ontwikkeling in de wetenschap, kreeg de universiteit in de negentiende eeuw behoefte aan nieuwe gebouwen voor wetenschappelijk onderzoek en

onderwijs. De oude gebouwen bleven echter wel in gebruik van de universiteit, aangezien er slechts weinig geld voor nieuwbouw was. In Vreewijk kwamen het farmaceutisch laboratorium, het laboratorium voor organische chemie en het geologisch mineralogisch laboratorium (1890-1892) tot stand. De ontwerper van deze gebouwen was Jacobus van Lokhorst. Het farmaceutisch laboratorium en het laboratorium voor organische chemie zijn nu in gebruik bij de juridische faculteit en zijn te vinden aan de Hugo de Grootstraat. Door Jacobus van Lokhorst werd ook het Rijkszuivelstation van het ministerie van Landbouw en Visserij in 1903 aan de Vreewijkstraat gebouwd, ontworpen. Het (later zo genoemde) Kamerlingh Onnes Laboratorium aan de Steenschuur kwam in 1859 gereed. Het gebouw was een ontwerp van H.F.G.N. Camp en was aanvankelijk bestemd voor natuur- en scheikunde. Dezelfde architect die ook de Sterrenwacht ontwierp. Het Boerhave laboratorium kwam tot stand in de periode 1883-1885. De Leidse Sterrenwacht bevind zich op een voormalig bastion aan de zuidoostzijde van de stad. Het gebouw dateert uit de jaren 1858-1860. De bouwmeester was H.F.G.N. van der Camp. Voor die tijd was de sterrenwacht gevestigd in de toren van het Academiegebouw. Het gebouw is in later jaren meerdere malen uitgebreid. Onder andere in 1896 met het gebouw voor astrofotografie. De uitbreiding van het academiegebouw langs de Nonnensteeg kwam tot stand in de periode 1896-1898. Het Botanisch laboratorium werd in de jaren 1904-1906 achter het Academiegebouw gebouwd. Aan de Raamsteeg kwam achter het van der Werffpark in 1911 het museum Natuurlijke Historie gereed. Het museum werd ontworpen door Jacobus van Lokhorst. Het Academisch Ziekenhuis was lange tijd gevestigd in het huidige museum voor volkenkunde dat in 1873 gereed kwam. Dit gebouw was in de jaren twintig echter de klein geworden voor het doel waaraan het moest beantwoorden. Door de architect J.A. Vrijman werd achter het station een nieuw complex voor het ziekenhuis ontworpen, gebaseerd op het paviljoenstelsel. Het nieuwe ziekenhuiscomplex kwam in 1932 gereed. In de jaren tachtig voldeed dit complex niet meer aan de eisen des tijds. Men is daarom ook begonnen met een gefaseerd nieuwbouw plan, waarvan een gedeelte reeds gereed is. Een groot deel van de oude bebouwing is echter nog steeds op het terrein aanwezig. De nieuwbouw voor de letterenfaculteit (het Witte singel/Doelencomplex) vond in de jaren tachtig plaats op de plek waar vanaf de negentiende eeuw een kazernecomplex gevestigd was. In deze nieuwbouw werd een uit het eind van de negentiende eeuw daterende kazerne opgenomen.

6.2.3. Stedebouwkundige ontwikkelingen

6.2.3.1. Binnen de oude stad

De kruitramp van 1807 liet een open terrein in de stad over dat lange tijd niet werd opgevuld. Aan de zuidzijde van de Steenschuur werd een exercitieplaats ingericht terwijl aan de overzijde een plantsoen werd aangelegd. Vanaf 1830 begon men met de sloop van de vestmuren. Het eerste deel dat gesloopt werd was het gedeelte tussen de Koepoort en de Hogewoerdspoort. Bouwkundig veranderde er in het gebied binnen de singels weinig in de eerste helft van de negentiende eeuw. Wel werden onder invloed van de katholieke emancipatie drie Rooms katholieke kerken in Leiden in gebruik genomen. Aan de Haarlemmerstraat werd in de periode 1835-1836 de Hartebrugkerk gebouwd. Het ontwerp was van Th. Molkenboer. Een andere katholieke kerk van deze architect kwam in 1835 tot stand aan het Steenschuur, de St. Petruskerk. Deze kerk werd in 1933 door brand verwoest. De tweede helft van de negentiende eeuw liet daarentegen grotere bouwactiviteiten zien. De elkaar opvolgende stadsarchitecten, W.C. Mulder, J.W. Schaap en D.E.C. Knuttel waren verantwoordelijk voor een groot aantal gebouwen van o.a. cultuur, sociale instellingen en onderwijs, die in deze tijd in Leiden verrezen. Ten noorden van de Lange-gracht en ten oosten van de Middelste gracht kwamen fabriekscomplexen en industrie-buurten tot stand, ten koste van de reeds aanwezige oude huizen. Een groot deel van de grachten werd vanaf de negentiende eeuw gedempt, enerzijds doordat hun functie door de aanleg van de riolering verdween, anderszins om uitbreidingen mogelijk te maken of de verkeersdoorstroming te bevorderen. Zo worden in 1861 de Maredorpse Achtergracht en de Vollersgracht gedempt.

De IJzerengracht (1863) en de Korte Langegracht (1876) worden gedempt om uitbreiding van de Veemarkt mogelijk te maken. De Koepoortsgracht wordt in 1864 gedempt voor het verbeteren van de verkeerssituatie. Een grote verandering binnen de singels betekende het slechten van de verdedigingswerken rond de stad. De vrijgekomen gronden konden nu op andere wijze worden ingevuld. Aan de zuidoostzijde van de stad gebeurde dit door de bouw van luxere huizen. Deze bebouwing werd afgesloten met een door de bekende tuinarchitect J.D. Zocher ontworpen plantsoen, waarnaar dit stadsgedeelte is vernoemd. Aan de Jan van Houtkade kwamen eveneens herenhuizen tot stand. Aan de zuidwestzijde van de stad kwamen op de voormalige bolwerken het Academisch Ziekenhuis en de Leidse sterrenwacht tot stand. Op twee van de voormalige bolwerken werden begraafplaatsen aangelegd. Aan de noordzijde van de stad werd de oude verdedigingsgordel benut voor de aanleg van fabrieksterreinen, zoals de Leidse electriciteitsfabriek en de meelfabriek. Het stadsbestuur stelde strenge eisen aan de woningbouw die op de voormalige vestingsgordel tot stand kwam. De bebouwing hier moest een fraaie afsluiting gaan vormen van de binnenstad. Dit komt duidelijk tot uiting in de fraaie huizen die tot stand kwamen aan het al genoemde Plantsoen (1881), de Boisotkade (1864-1876) en de Rembrandtstraat (1876). Deze laatste straat kwam tot stand op het terrein van de vroegere stadkwekerij. Een ander voorbeeld van bebouwing die een fraaie toegang tot de stad moest verzorgen is te vinden aan de Stationsweg, die de verbinding verzorgde tussen het buiten de vesting gelegen station en de binnenstad. Achter de Doelenkazerne die circa 1860 werd gebouwd kwam na de slechting van de stadswallen de stadskwekerij tot stand.

Binnen de singels kwam in beperkte mate sociale woningbouw tot stand. De woningbouw die tot stand kwam was het gevolg van sanering van krotten. Binnen de singels werden naar een ontwerp van W.C. Mulder 48 beneden- en bovenwoningen aan de Korevaarstraat gebouwd. In 1885 werden in het gebied tussen Morssingel en Galgewater 65 woningen gebouwd. Deze woningen werden in 1944 bij het bombardement van het Leidse station verwoest. In 1934, werden door de Leidse woningstichting acht woningen aan de Hoefstraat gerealiseerd.. In 1936 vond de sanering van het gebied Bouwelouwesteeg, Paradijssteeg plaats. De stegen werden vervangen door straten. Deze kregen de namen van voorvechters van de sociale woningbouw, Greven en Drucker.

6.2.3.2. Ontwikkelingen buiten de oude stad

Na de grenswijziging van 1896 werd de beperkt aanwezige bebouwing buiten de singels uitgebreid. Hierdoor kwam uiteindelijk een groot aantal wijken als een schil rond de singels tot stand. De eerste bebouwing die buiten de singels ontstond, ontwikkelde zich al voor de grenswijziging langs de uitvalswegen naar de omliggende gemeenten. Voorbeelden hiervan zijn de Herenstraat, de Rijnsburgerweg, de Hoge Rijndijk, de Lage Rijndijk en de Haarlemmerweg.

Sociale woningbouw

In het begin van de negentiende eeuw was de huisvesting van de Leidse arbeidende klasse buitengewoon slecht. Krotwoningen, waarbij een gezin van tien personen de beschikking had over een kamer zonder sanitaire voorzieningen waren geen uitzonderingen. Onder invloed van diverse epidemieën, mede veroorzaakt door de slechte huisvesting en gebrek aan goed drinkwater, kreeg men oog voor deze slechte toestanden en langzaam kwam het initiatief op gang om betere woningen voor de arbeidende klasse te bouwen. Dat dit aanvankelijk slechts mondjesmaat geschiedde blijkt uit het geringe aantal woningen dat tot stand kwam. In 1836 liet de Leidse Maatschappij voor weldadigheid 33 arbeiderswoningen aan de Looierstraat bouwen. Rond 1860 kwamen aan de Ververstraat drie complexen met in totaal zestig boven- en beneden woningen gereed, zogenaamde diaconiewoningen. Deze woningen kwamen binnen de singels tot stand. Tot het laatste kwart van de negentiende eeuw betrof het uitsluitend woningen die vanuit weldadigheid voor de arbeidende klasse

werden gebouwd. In 1878 werd de eerste woningbouwvereniging van Leiden opgericht. Later werden meerdere woningbouwverenigingen in Leiden actief. Het waren onder andere de woningbouwvereniging Eendracht en de Vereniging tot bevordering van de bouw van Werkmanswoningen. Langs de Rijnsburgersingel kwam in 1878 een complex arbeiders woningen tot stand. De Leidse Woningstichting liet de woningen ontwerpen door de stadsarchitect W.C. Mulder. De woningen bleven enigszins afzijdig staan van de overige woningen die later in deze omgeving gerealiseerd zouden worden. Het aanvankelijke doel van de woningbouwverenigingen, de sanering van de verkrotte panden en vervolgens nieuwbouw in de binnenstad lukte maar ten dele door de hoge prijzen die de huisjesmelkers voor de krotten vroegen. Daarom werd vaak voor de oplossing gekozen om grond buiten de vesting aan te kopen en vervolgens te bebouwen.

Vogelwijk, Poelgeest- en Houtkwartier

Langs de uitvalswegen naar de omringende gemeenten kwam al vroeg lintbebouwing tot stand. Langs de Stationsweg en de Rijnsburgerweg kwamen luxe herenhuizen. Te noemen zijn de drie panden aan de Stationsweg van de architect Posthumes Meyjes uit 1898.
De uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied en de goede verbindingen leidden ertoe dat men de grond achter de Rijnsburgerweg in de jaren twintig ging bebouwen. Op deze wijze kwamen de Vogelwijk en het Poelgeest- en Houtkwartier tot stand. In de Vogelwijk kwamen vooral eengezinswoningen tot stand die vrij eenvoudig van opzet waren en in gesloten gevelrijen werden gebouwd. In het Poelgeest- en Houtkwartier werden naast eengezinswoningen in een gesloten gevelrij ook luxere eengezinswoningen en vrijstaande villa's gebouwd. De bebouwing kreeg hier een groene afsluiting door de aanleg van de Leidse Hout in 1931. Na de oorlog is de bebouwing van deze wijken nog incidenteel aangevuld.

Vreewijk

De eerste planmatige uitbreiding van Leiden buiten de singels, was de wijk Vreewijk, die ten oosten van de Witte singel werd aangelegd. De wijk Vreewijk kwam tot stand in het gebied dat begrensd werd door de Witte Singel, en Jan van Goyenkade. Haar naam had de wijk te danken aan het landgoed dat hier ter plaatse lag en dat voor de wijkaanleg verkaveld werd. Voor de wijk Vreewijk, die tot 1896 nog onder de gemeente Zoeterwoude viel werd in 1881 al een verkavelings en bouwplan voor 300 woningen ingediend, door een particuliere bouwmaatschappij. Dit plan werd echter maar ten dele uitgevoerd. Wel werd het stratenpatroon van het oorspronkelijke plan aangehouden. Het bestond uit drie dwarsstraten, die de Witte singel en de Jan van Goyenkade met elkaar verbonden. Deze straten werden doorsneden door een dwarsstraat de Vreewijkstraat. De hoekpanden van de geplande bebouwing kwamen als eerste gereed. In de daarop volgende jaren werd de bebouwing langzaam verder aangevuld, wat duidelijk wordt aan de hand van de toegepaste bouwstijlen. Het landhuis van de vroegere buitenplaats is nog aanwezig en staat aan de Vreewijkstraat. Een belangrijk onderdeel vormde de bebouwing aan de westzijde van de Gerard Doustraat, die in opdracht van de Bouwvereniging "Eigen Haard" werd aangelegd. Deze vereniging ging later op in "Werkmanswoningen", die oorspronkelijk als geldschieter optrad. In Vreewijk kwam een groot aantal gebouwen ten behoeve van de universiteit tot stand. Deze worden nader beschreven in hoofdstuk 6.2.2.4. Vreewijk had oorspronkelijk geen vaste oeververbinding met de rest van de stad. Bij de Kaiserstraat kon men zich met een pontje over de Witte singel laten zetten. In 1901 werd over de Witte Singel een vaste brug met ijzeren jukken gelegd.

Tuinstadwijk

Het oudste gedeelte van Tuinstadwijk wordt gevormd door het verkavelde landgoed Staalwijk. De verkaveling van dit landgoed geschiedde in 1895 door de Leidsche Bouwvereniging, die hier vervolgens een complex woningen liet bouwen. De eerste 32

woningen die hier gereed kwamen waren ontworpen door de stadsarchitect W.C. Mulder. Rond dit landgoed werd in de periode 1913/1914 door de woningbouwvereniging Eendracht bebouwing gerealiseerd. De begrenzing van Staalwijk wordt gevormd door de Schelpenkade ten westen en de Herenstraat ten oosten. Aan de overzijde van de Herenstraat kwam later Tuinstadwijk tot stand. De oudste bebouwing in de wijk kwam al voor de grenswijziging van 1896 tot stand. Het betrof hier bebouwing langs de uitvalsweg naar Zoeterwoude, de Herenstraat. De bebouwing van Tuinstad werd voor een deel gebouwd door de Vereniging Tuinstadwijk. De Leidse woningstichting liet in 1936-1940 66 woningen bouwen aan de Staalwijkstraat-Leuvenstraat, G. van der Laanstraat en Andriesschotkade.

De Kooi

De wijk ontleent zijn naam aan een vroeger hier ter plaatse gelegen eendekooi. De wijk is opgezet met een overwegend rechthoekig stratenpatroon. De bebouwing van de wijk kwam tot stand in de periode 1902-1932, deels particulier, doch grotendeels door toedoen van woningbouwverenigingen. De eerste bouw van woningen in de wijk de Kooi vond plaats door de verkaveling van het buiten Nippon van de beroemde Japankenner Jhr.Ph.F.B. von Siebold. Ter plekke van deze buitenplaats werden in 1896 door de vereniging 'Werkmanswoningen' de Hambroeklaan en Bloemstraat met aanliggende woningen gerealiseerd. De wijk die hier uiteindelijk werd gebouwd werd genoemd naar de eendekooi die hier vroeger aanwezig was. Deze wijk was voor de aanleg van arbeiderswoningen geschikt omdat het terrein dicht bij de fabrieken aan de noord- en oostzijde van de stad gelegen waren. Aan de Kooistraat, Bankastraat en Billitonstraat werden in 1902, twintig woningen gebouwd. Uit het steeds in gedeelten ingediende bouwplannen blijkt wel dat een echt planmatige opzet van de gehele wijk ontbrak. De architect W.C. Mulder ontwierp 147 woningen voor uitbreiding van de Kooi. Voor deze uitbreiding was ophoging van het bouwterrein noodzakelijk. De woningen kwamen in de periode 1912-1920 gereed. Doordat deze woningen niet onderheid werden, ontstonden er al gauw verzakkingen en wateroverlast. Uiteindelijk leidden deze gebreken in de jaren tachtig tot sloop. De architect Dudok ontwierp een complex woningen aan de Parkstraat, Lombokstraat, en Driftstraat. Deze woningen van de woningbouwvereniging Eendracht kwamen in de periode 1919-1920 gereed. Dudok ontwierp ook het in de wijk liggende Kooipark. De parkaanleg kwam in 1921 tot stand. De Leidse woningstichting liet in 1922 in de Driftstraat, Formosastraat en de Lombokstraat 15 beneden- en bovenwoningen bouwen. De wijk werd in 1932 verder bebouwd met door de architect B. Buurman ontworpen woningen langs de Medusastraat, Kooilaan en Celebesstraat.

Noorderkwartier

Deze wijk werd kort na de grenswijziging van 1896 gerealiseerd. Tot 1918 geschiedde dit voornamelijk door particuliere bouwers. De Woningbouwvereniging de Goede Woning liet in 1921 164 woningen bouwen in het gebied rond de Van Limburg Stirumstraat. Ten noorden van de Herensingel werden aan de Os en Paardenlaan in 1923 door de Gemeentelijke woningstichting 162 woningen gebouwd. Deze wijk word gekenmerkt door lange rechte straten waarlangs lange rijen huizen in gesloten gevelrijen.

De Waard

Het ontstaan van de wijk de Waard ligt eveneens kort na de grenswijziging van 1896. Rond de eeuwwisseling waren de Munnikenstraat, de Oosterdwarsstraat en de Oosterstraat al bebouwd. De aanleg van deze wijk wordt gekenmerkt door lange rechte straten met lange aaneengesloten gevelwanden. De Woningbouwvereniging "Eendracht" vulde deze bebouwing aan in 1915 met 115 woningen en drie winkelpanden aan de Ruijter- en de Trompstraat. De Waard die begrensd wordt door de Zijlsingel in het westen en de Admiraalsweg in het oosten werd in het westelijk gedeelte rond 1925 verder bebouwd met

complexmatige sociale woningbouw. In het oostelijke gedeelte, ten oosten van de Kortenaerstraat en de Stadswerf werd veel particuliere woningbouw gerealiseerd.

Rijndijkbuurt

Hier was al enige bebouwing aanwezig in de negentiende eeuw. Onder andere enkele buitenplaatsen. Deze bebouwing veranderde in de negentiende eeuw van karakter. Ten oosten van de Burggravenlaan kwam veel sociale woningbouw tot stand. Ten westen van de Burggravenlaan is duurdere particuliere woningbouw te vinden.

Burgemeesters- en Professorenwijk

Het stratenplan van beide wijken is gebaseerd op de uitbreidingsplannen van de gemeente in de jaren twintig. De straten maken een flauwe kromming waardoor een fraai ruimtelijk effect wordt verkregen. De bebouwing van deze wijken dateert uit de jaren twintig en dertig. Het is voornamelijk duurdere particuliere woningbouw, waarbij meerdere eengezinswoningen onder een kap werden gebouwd. Het geheel wordt doorsneden door een boulevardachtige weg, de De Sitterlaan en de Burggravenlaan. Deze weg kwam in het uitbreidingsplan van Granpré en Molière uit 1929 voor. De bebouwing langs deze weg kwam deels na 1945 gereed. Tussen de Lammenschansweg, Lorentzkade en Zeemanlaan ligt een door de architect Kropholler ontworpen complex. Centraal in dit complex ligt de in dezelfde stijl gebouwde Rooms-katholieke kerk, omringd door woonhuizen.

Transvaalbuurt

De eerste bebouwing in de wijk Transvaal werd al voor de grenswijziging van 1896 gerealiseerd door het particulier initiatief. Het duurde tot 1928 voordat Werkmanswoningen begon aan de bebouwing van de Transvaalbuurt. De woningen kwamen te staan in het gebied dat begrensd werd door de spoorlijn en de Morssingelweg.

Haagwegkwartier

De wijk wordt in het noorden begrensd door de Haagweg. De Haagweg is oorspronkelijk een op een dijk aangelegde weg die vroeger Hoge Rijndijk heette. Ook hier was rond de eeuwwisseling al bebouwing aanwezig. Tot een ontwikkeling van de overige bebouwing kwam het echter pas in de jaren dertig. Naar een ontwerp van B. Buurman werden in 1936 in het Haagwegkwartier 71 woningen gebouwd.De gemeentelijke woningstichting liet in de jaren dertig aan de Genestetlaan 74 boven- en benedenwoningen bouwen. Tenslotte kwamen aan het einde van de jaren dertig nog veertig woningen gereed aan de Potgieterlaan en de Schimmelstraat.

Lage en Hoge Mors

In de jaren twintig kwam aan de Morsweg duurdere bebouwing tot stand bestaande uit herenhuizen en villa's. Tussen de Morsweg en het spoor kwamen hier in dezelfde tijd arbeiderswoningen tot stand. Deze wijken werden na de oorlog verder uitgebreid.

6.2.3.3. Voorzieningen

Leiden vervult al sinds het begin van haar bestaan een verzorgingfunctie voor de omringende regio. In Leiden werd in 1575 de eerste universiteit van de noordelijke Nederlanden gevestigd. De meeste universitaire instellingen werden in voormalige kloosters gevestigd waarvan het Academiegebouw in het voormalige Witte Nonnenklooster aan het Rapenburg wel het voornaamste was. Vooral sinds de late negentiende eeuw is het aantal

universitaire gebouwen sterk uitgebreid zowel binnen als buiten de singels. Leiden telt een groot aantal musea waarvan een deel een directe relatie heeft tot de universiteit. Het museum voor Oudheden aan het Rapenburg is gebouwd in 1819-1820. Onderdeel van de bouw vormde een zeventiende eeuwse achtergalerij met toegangspoort. In de jaren 1940-1949 en 1979 vonden een aantal restauraties aan het museumgebouw plaats. Het museum voor Volkenkunde aan de Steenstraat is gevestigd in het voormalig complex van het Academisch Ziekenhuis. Het Museum voor Natuurlijke Historie aan de Raamsteeg werd in 1902 door J. van Lokhorst gebouwd. Het gebouw van de Leidse schouwburg stamt uit 1865. Het gebouw ontstond op de plaats waar eerder al een uit 1705 stammende schouwburg had gestaan. De schouwburg is te vinden aan de Oude Vest en werd ontworpen door J.W. Schaap. Het gebouw herbergt een logetheater. In de jaren 1969-1976 verrees achter de zaal een nieuw toneelgebouw. Aan de Breestraat is de Stadsgehoorzaal te vinden. Dit gebouw uit 1891 werd ontworpen door D.E.C. Knuttel. Deze zaal was onder andere bestemd voor concerten. In de negentiende eeuw ontstond in Leiden een groot aantal schoolgebouwen. De Leidse stadsarchitect J.W. Schaap ontwierp de gymnastiekschool aan de Pieterskerkgracht (1861), gemeentescholen aan het Plantsoen, de Van der Werffstraat, de meisjesschool aan de Boommarkt (1870), de HBS voor meisjes aan de Garenmarkt (1883) en het gymnasium aan de Doezastraat (1883). In de jaren daarna bouwde de stadsarchitect D.E.C. Knuttel, de gemeenteschool aan de Langebrug (1888). Als grotere daarvoor toegeruste gemeente beschikt Leiden over zijn eigen archief. Het gebouw van de archiefdienst is te vinden aan de Boisotkade. Het werd in 1891-1893 gebouwd naar een ontwerp van D.E.C. Knuttel

6.2.3.4. Groenvoorziening

In Leiden is een aantal parken aanwezig. Met name de sloop van de vestingwerken leidde tot de aanleg van groene zones in de stad. De Leidse hortus achter het academiegebouw vormde het oudste groene gedeelte van de stad, waar de universitaire verzameling van in- en uitheemse planten, struiken en bomen was en is te zien. Nadat de stadsmuur in de 19e eeuw was gesloopt werd de hortus tot aan de Witte Singel toe uitgebreid. De Leidse Hout ontstond in 1931. Het is een uitgebreid wandelpark ten oosten van de in de jaren dertig gereedgekomen bebouwing. Het Van der Werff park ontstond in de tweede helft van de negentiende eeuw op de plaats van de door de kruitramp van 1807 verwoeste bebouwing ten noorden van het Steenschuur. het middelpunt van dit park wordt gevormd door het beeld van Pieter Adriaansz. van der Werff, de Leidse burgemeester tijdens het beleg van Leiden. Het standbeeld dateert uit 1884. Het park kent een symmetrische aanleg en een hoogopgaande beplanting met bomen. Het Kooipark naar een ontwerp van W.M. Dudok kwam in 1921 gereed als centraal element temidden van daaromheen staande complexen sociale woningbouw. Het park was onder andere voorzien van een vijver met fontein.

6.2.3.5. Naoorlogse ontwikkelingen

In 1957 en 1959 worden de Middelste en de Uiterste Gracht gedempt omdat hun vervoersfunktie als gevolg van het verdwijnen van de conservenfabrieken die hier aangelegen zijn verdwenen is. Na de oorlog werd de metaalindustrie de belangrijkste bedrijfstak in Leiden. De verzorgende sector, universiteit en academisch ziekenhuis werden belangrijker als bestaansbron. In Leiden vonden na de oorlog vele forensen uit de regio een woning.
Na de oorlog breidde Leiden sterk buiten de singels uit. In de binnenstad kwam een groot aantal handels- en kantoorgebouwen tot stand. Om deze gebouwen goed bereikbaar te maken werd een groot deel van de zeventiende eeuwse bebouwing in het oosten van de stad gesloopt en een groot aantal grachten gedempt. Dit beleid werd tot in de jaren zeventig gevolgd. Daarna ging men juist weer over tot het versterken van de woonfunctie in de binnenstad en werd ook een aantal inmiddels gedempte grachten weer opengelegd.

Een voorbeeld hiervan is de Rijn- en Schiekade, die na het gereedkomen van het Witte singel/Doelencomplex weer werd opengelegd. In de jaren na de oorlog werd het grootste deel van het agrarisch gebied opgeofferd aan de woningbouw. In de jaren zestig volgde de verdere ontwikkeling van het Haagwegkwartier. De wijken Boshuizen, Fortuinwijk, Gasthuiswijk en Cronestein kwamen in deze jaren tot stand. In de Gasthuiswijk kwamen langs de Trekvliet een groot aantal fabrieken tot stand. Het Noorderkwartier werd in noordelijke richting uitgebreid. De hier gelegen volkstuinen werden verplaatst naar het gebied ten zuiden van de Slaaghsloot. In de jaren zeventig kwam in de Broek- en Simontjespolder de Merenwijk tot stand. In de jaren tachtig werd begonnen met de bouw van de wijk Stevenshof in de vroeger Stevenshofjespolder. Op dit moment is men bezig met de voltooiing van deze wijk. Eveneens in de jaren tachtig werd het Waardeiland bebouwd. De bebouwing bestond hier overwegend uit laagbouw. Ook in de Merenwijk en de wijk Stevenshof werd overwegend laagbouw gerealiseerd. De Oostvlietpolder, Kleine Cronesteinpolder en de Roomburgerpolder in het oosten van de gemeente zijn nog als enige overgebleven van het landelijk gebied rond Leiden.

6.3. Rijndijk

De buurtschap Rijndijk ligt ten zuidwesten van de vesting Leiden langs de Rijndijk. De bebouwing langs deze dijk hield nauw verband met de langs de Rijn ontplooide nijverheid. De vraag naar bouwmaterialen leidde tot de bouw van houtzaagmolens en de vestiging van steenplaatsen. Lange tijd bleef deze bebouwing afzijdig liggen ten opzichte van de overig stadsbebouwing. Nadat de Hoge Morswijk in de jaren zestig was volgebouwd ging de bebouwing een geheel vormen met de overige stadsbebouwing. Door de bouw van de wijk Stevenshof werd de bebouwing ook van de zuidelijke zijde ingesloten.

6.4. Verspreide bebouwing

De verspreide bebouwing was rond 1850 te vinden langs de uitvalswegen naar de omliggende gemeenten. Met het ontwikkelen van de wijken buiten de singels werd deze bebouwing in de stadsbebouwing opgenomen. Langs de Trekvliet en langs de Rijn bleef de bebouwing die voornamelijk verband hield met het agrarisch bedrijf en de industrie nog lange tijd afzijdig liggen van de overige bebouwing. Uiteindelijk werd de bebouwing langs de Rijn grotendeels ingesloten door de uitbreidingswijken van Leiderdorp, het Waardeiland en Meerburg-Rivierenwijk. De bebouwing langs de Trekvliet bevindt zich nog steeds buiten de stadsbebouwing. Langs de Rijn ten noorden van de Rijn ligt de begraafplaats Rhijnhof. Deze begraafplaats behoorde oorspronkelijk tot de gemeente Oegstgeest. De hervormde gemeente stichtte haar in het begin van de negentiende eeuw nadat het begraven in de kerk verboden werd. Oorspronkelijk lag hier een landgoed Rhijnhof. Het huis uit 1774 is nu als rouwcentrum in gebruik. Voordat het landgoed hier gesticht werd bevond zich hier tot het midden van de zeventiende eeuw een steenbakkerij.

LITERATUURLIJST

Algemeen en provinciaal:

- Aa, A.J. van der, *Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden*, (13 delen + suppl, Gorinchem, z.j.).
- *Atlas van historische vestingwerken in Nederland, deel IV, de provincieën Zuidholland en Zeeland* (onuitgegeven, Stichting Menno van Coehoorn, z.p., 1970).
- Beekman, A.A. *De wateren van Nederland. Aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven.* ('s-Gravenhage,...).
- *Een beeld van het Zuidhollandse landschap (1981-1988). Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland, deel 1* (6 delen, z.p., 1981).
- *Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorende bij de waterstaatskaart* ('s-Gravenhage, 1967).
- *Bevolking der gemeenten van Nederland op 1 januari ....* (C.B.S., 's-Gravenhage, 1950-heden).
- *De bodem van Nederland. Toelichting bij de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000.* (Stichting voor Bodemkartering, Wageningen, ..).
- Buisman, J. (red.), *Zuid-Holland vanuit de lucht.* (Baarn, ...).
- Craandijk, J. *Wandelingen door Nederland. Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes* (Haarlem, 1888)
- Dijksterhuis, R., *Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940* (proefschrift, T.H. Delft, 1984).
- Don, P. (red.), *Kunstreisboek Zuid-Holland* (8e dr., Weesp, 1985).
- *Drinkwatervoorziening in Nederland 1913-1938, Gedenkboek ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor Drinkwatervoorziening en van het rijksbureau voor Drinkwatervoorziening* (Den Haag, 1938).
- Fruin, R. (red.), *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, 1866).
- Fruin, R. (red.), *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, 1876).
- *Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken* [z.p. z.j.].
- *Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland. Enige opstellen over de geschiedenis.* ('s-Gravenhage, 1976).
- Kley, J. van der (red.) *Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen.* (Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel, 1967).

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

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

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

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

- *De ontwikkeling onzer electriciteitsvoorziening 1880-1938. Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereeniging van directeuren van electriciteitsbedrijven in Nederland.* (2 delen, Arnhem, 1948).

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

- *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* (Zeist, 1989).

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

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

- Straalen, B. van, en B. van Oyen (red.), *Holland rond 1840. Aspecten van het dagelijks leven op het Hollandse platteland* (Velsen/Den Haag, 1990).

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

- *Tuinbouwatlas van Nederland. Samengesteld door den Tuinbouw-voorlichtingsdienst van het Departement van Landbouw en Visscherij.* (z.p. z.j. 1941)

- Veen, H. van der, *Watertorens in Nederland* (Rotterdam, 1989).

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

- Vervloet, J.A.J. en Steegh, A.W.A.Th. *Bibliografie van de historische geografie.* (Wageningen, 1989).

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

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

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

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

Regionaal/lokaal:

- Vellekoop, J. e.a.; Van "Spawijk" tot "Vreewijk", *de geschiedenis van een stadsuitbreiding*, (Leiden 1988).

- Smit, C.B.A. (red); Leids fabrikaat, *een stadwandeling langs het industrieel erfgoed*, z.j.

- *Bruggenboek Leiden, uitgave van de gemeente Leiden.*

- Prak, M.; *Gezeten burgers, de elite in een Hollandse stad*, (Leiden 1700-1780, z.p., 1985).

- Hutspot, *haring en wittebrood, tien eeuwen Leiden en de Leienaars*, (z.p. z.j).

- Nagtegaal, H.; *Leiden verleden tijd, leven, wonen en werken van gewone mensen*, [z.p. z.j].

- *De Nederlandse monumenten van geschiedenis en kunst, deel VII, de provincie Zuid-Holland, eerste stuk: Leiden en westelijk Rijnland*, ('s-Gravenhage 1944).

- Leiden, *onderzoek naar de industriële structuur van deze stad, Economisch-technologisch instituut van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zuid-Holland*, [z.p. z.j].

- *Leiden tijdens het burgemeesterschap* van jhr. mr. dr. N.C. de Gijselaar, 1910-1927

- Oerle, H.A. van; *Leiden binnen en buiten de stadsvesten, de geschiedenis van de stedebouwkundige ontwikkeling binnen het leidse rechtsgebied tot aan het einde van de Gouden eeuw, beschrijving en atlas*, (Leiden 1975).

- Moerman, I.W.L., Maanen, R.C.J. van; *Leiden in gaslicht, een stad in verandering* 1800-1900, (Utrecht 1989).

- Heck, C.H.D.J. van e.a. 1891-1991, *honderd jaar sociale woningbouw in Leiden*, (Leiden 1991).

- Hooidonk, H. van, *Leiden in bewogen jaren, het Leidse stadsbeeld tussen 1930 en 1945*.

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- *Topografische en militaire kaart van het Koningrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000.*
  Bladnr. 30 's-Gravenhage, uitgave 1852.

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

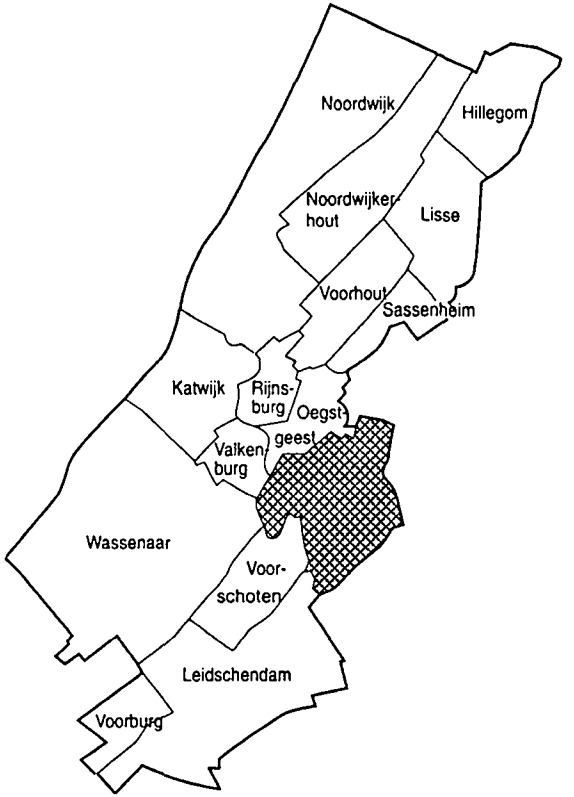
- *Chromotopografische kaart van Nederland, schaal 1:25.000.*
  Bladnr. 402 Warmond uitgave 1907.
  Bladnr. 422 Leiden, uitgave 1913.

- *Topografische kaart van Nederland, schaal 1:25.000.*
  Bladnr. 30F Leiden, uitgave 1946.
  Bladnr. 30H Zoetermeer uitgave 1946.
  Bladnr. 30F Leiden, uitgave 1967.
  Bladnr. 30H Zoetermeer uitgave 1967.
  Bladnr. 30F Leiden, uitgave 1990.
  Bladnr. 30H Zoetermeer, uitgave 1990.

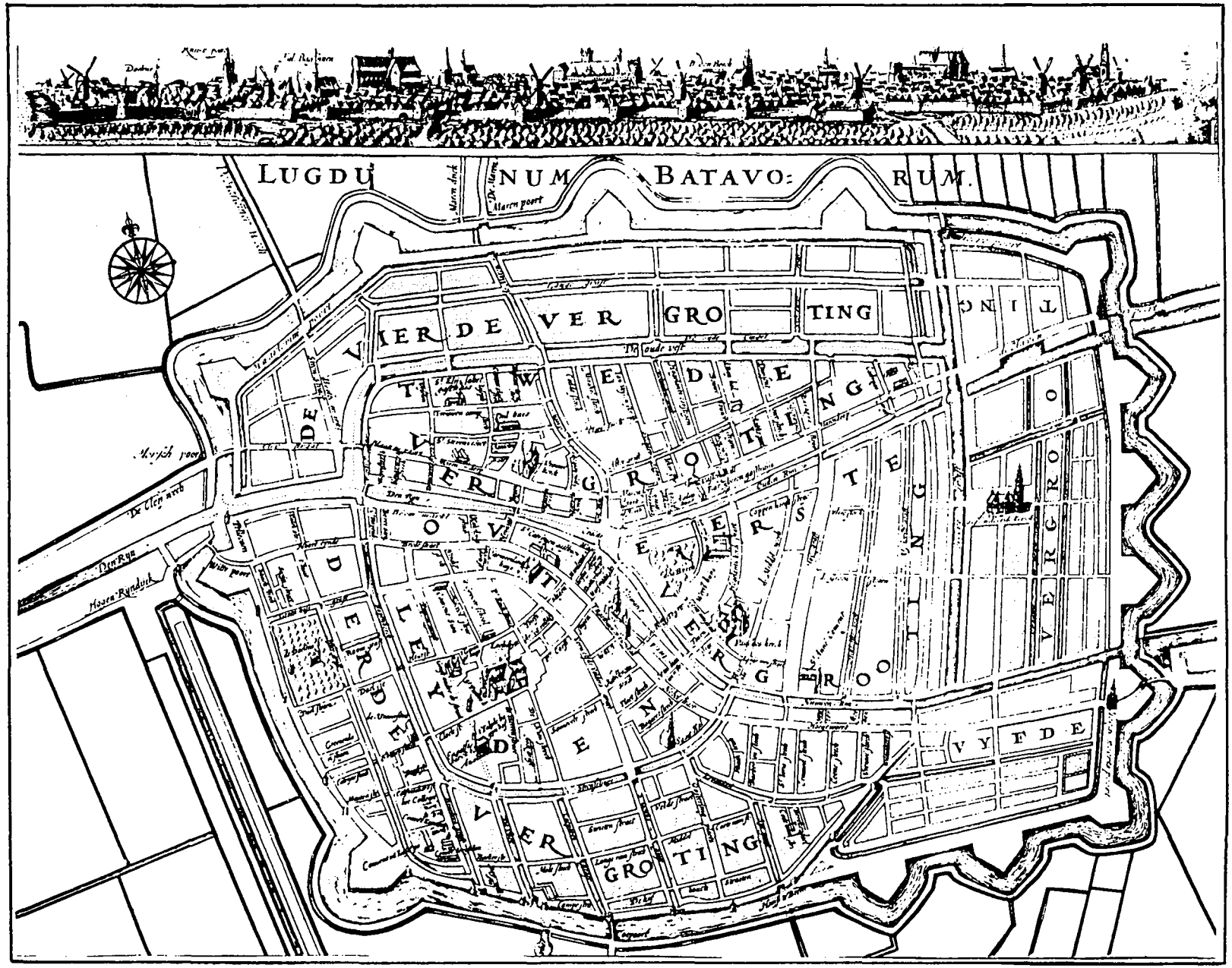
Figuur 1a.

Gemeente Leiden

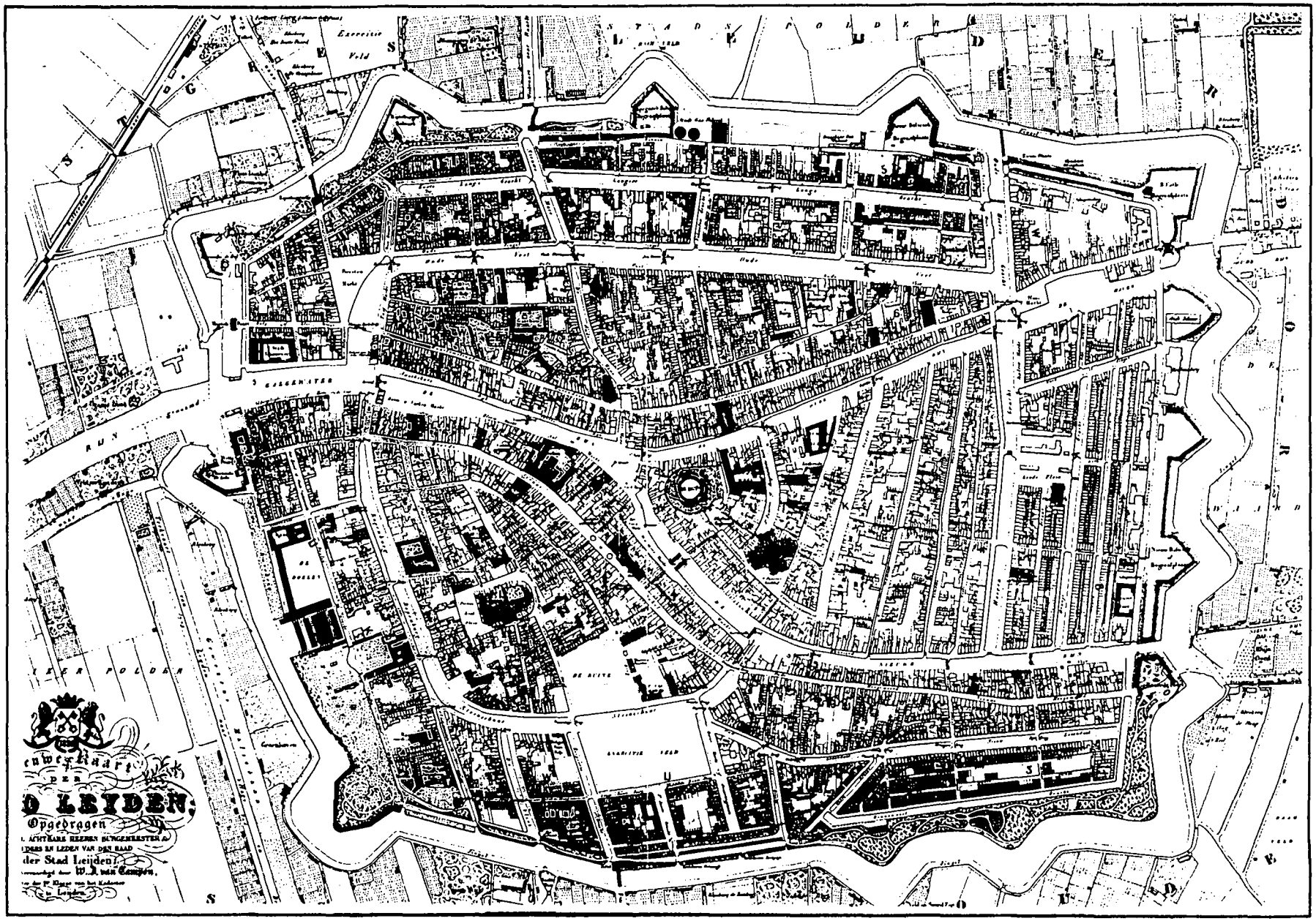
schaal 1 : 300.000



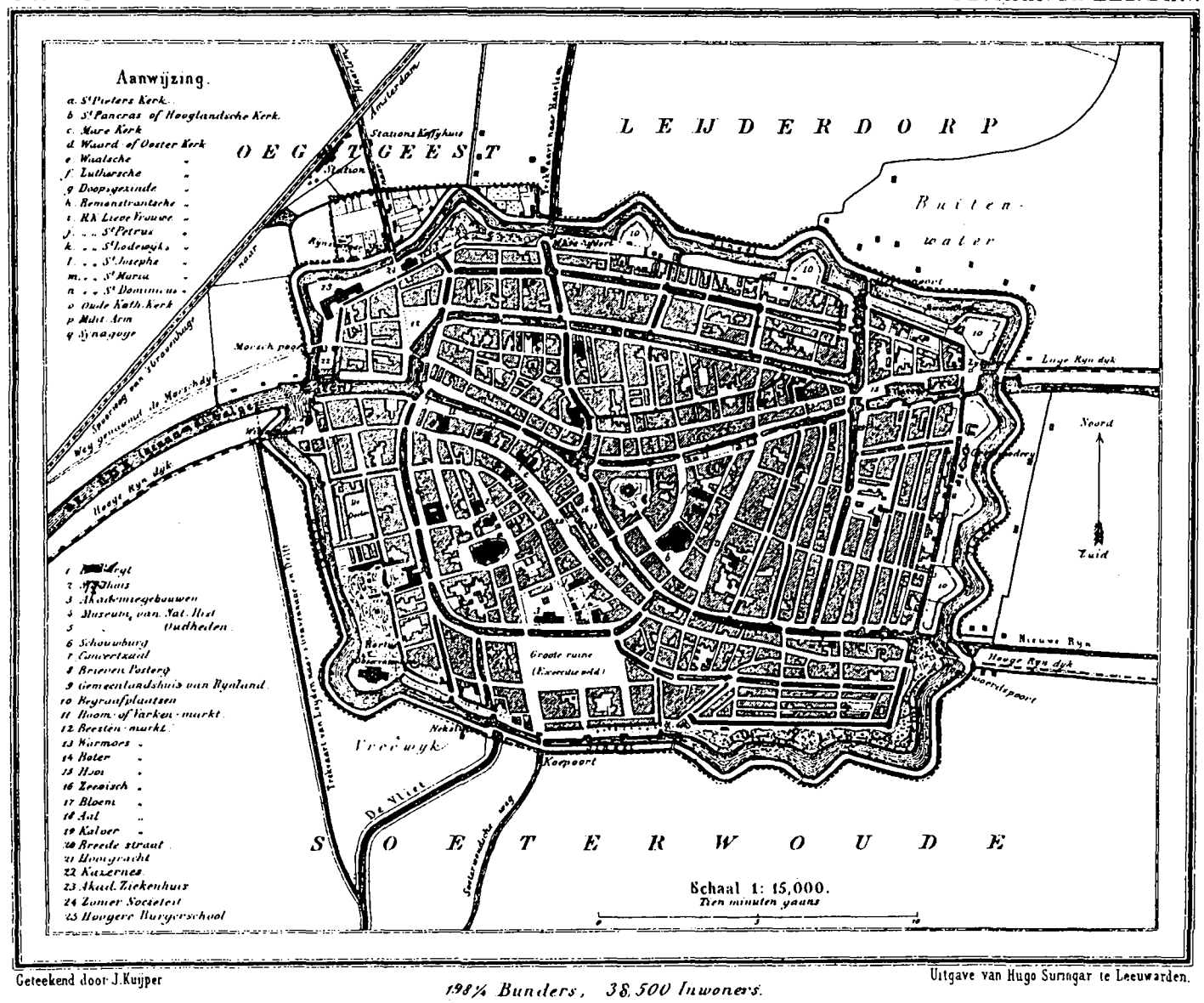
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 94.1076/10



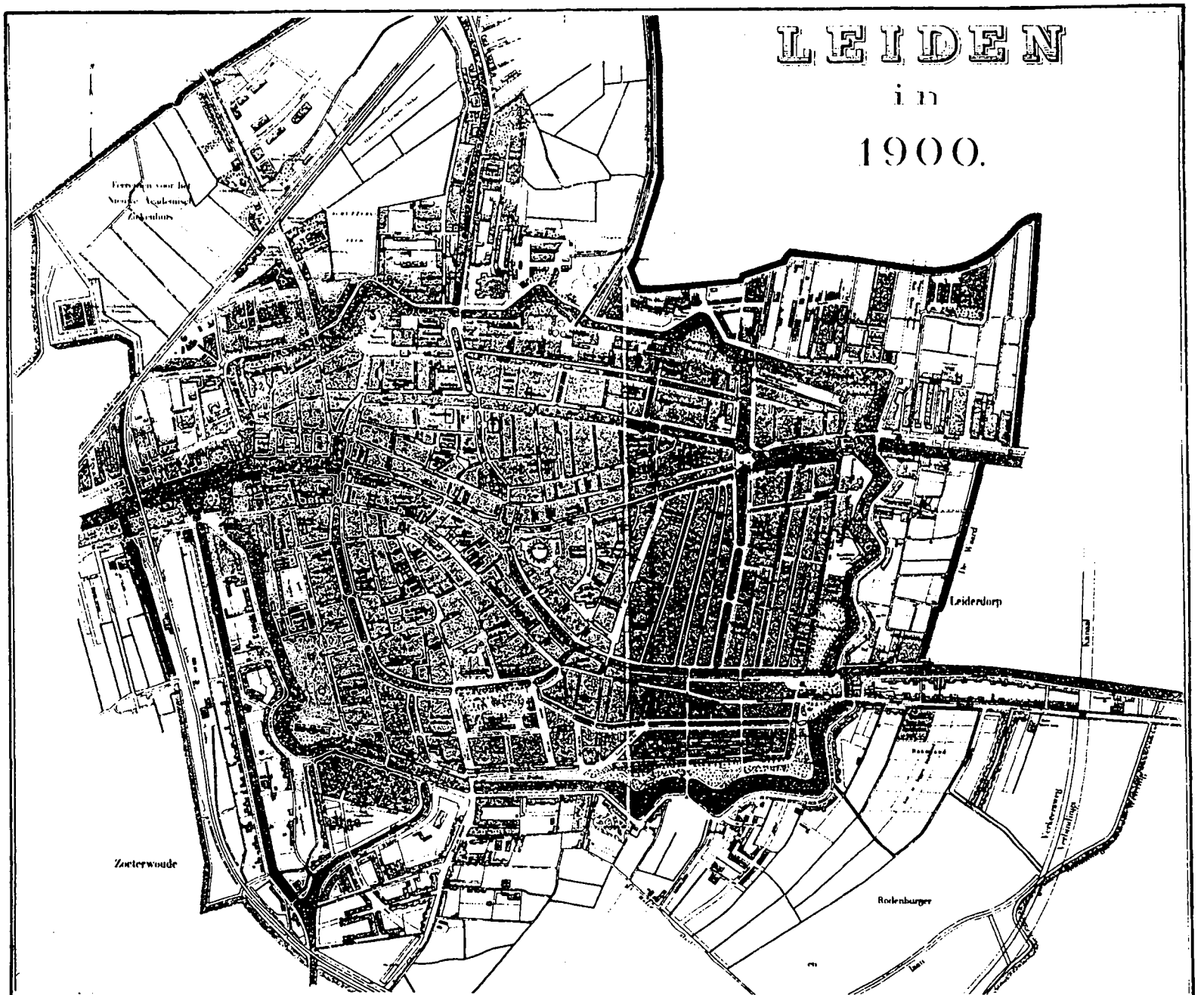
Figuur 1 De Leidse stadsvergrotingen tot 1800



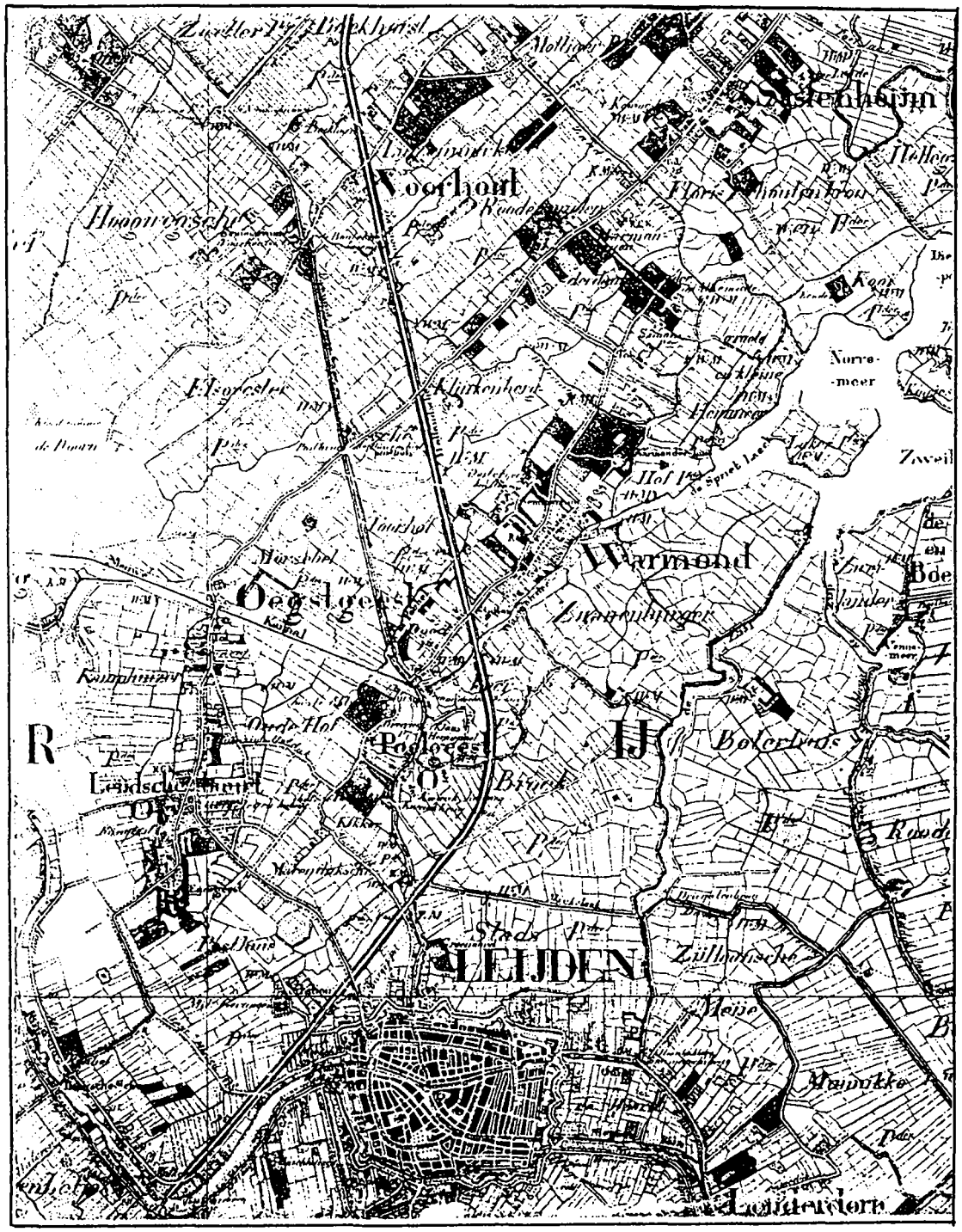
Figuur 2 Leiden in 1850



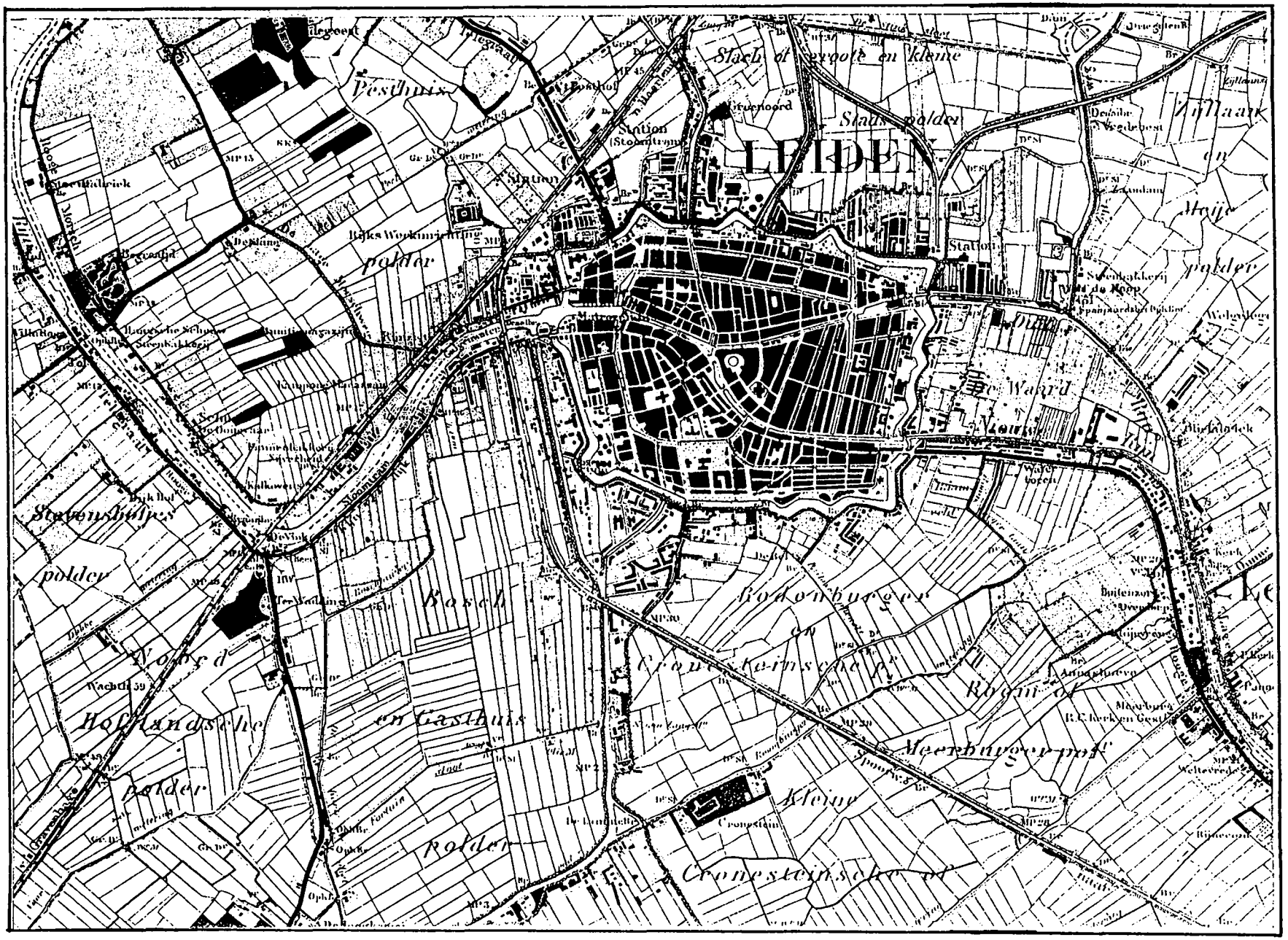
Figuur 3 Leiden in 1869 uit J. Kuyper, gemeente-atlas



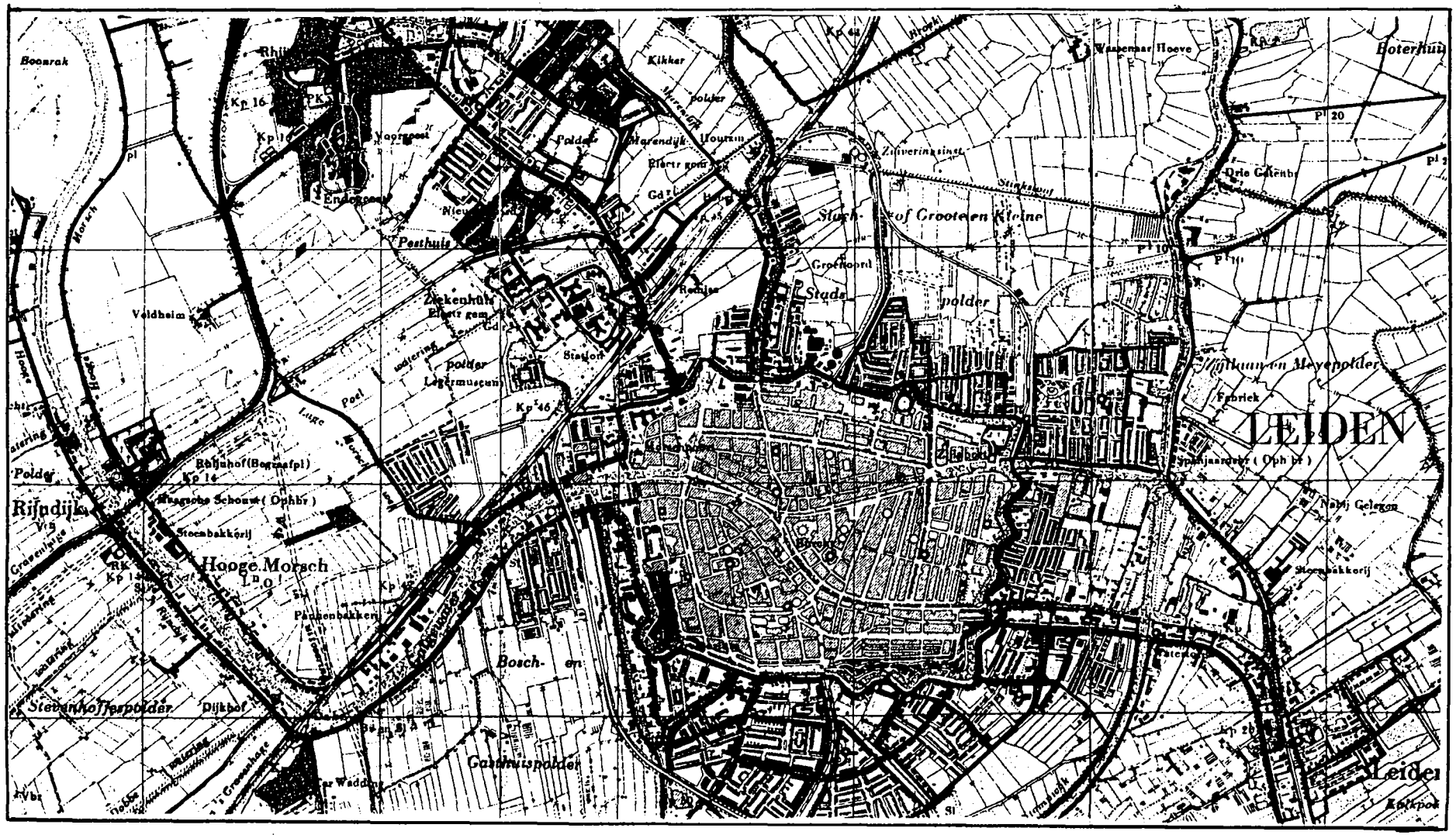
Figuur 4 Leiden in 1900



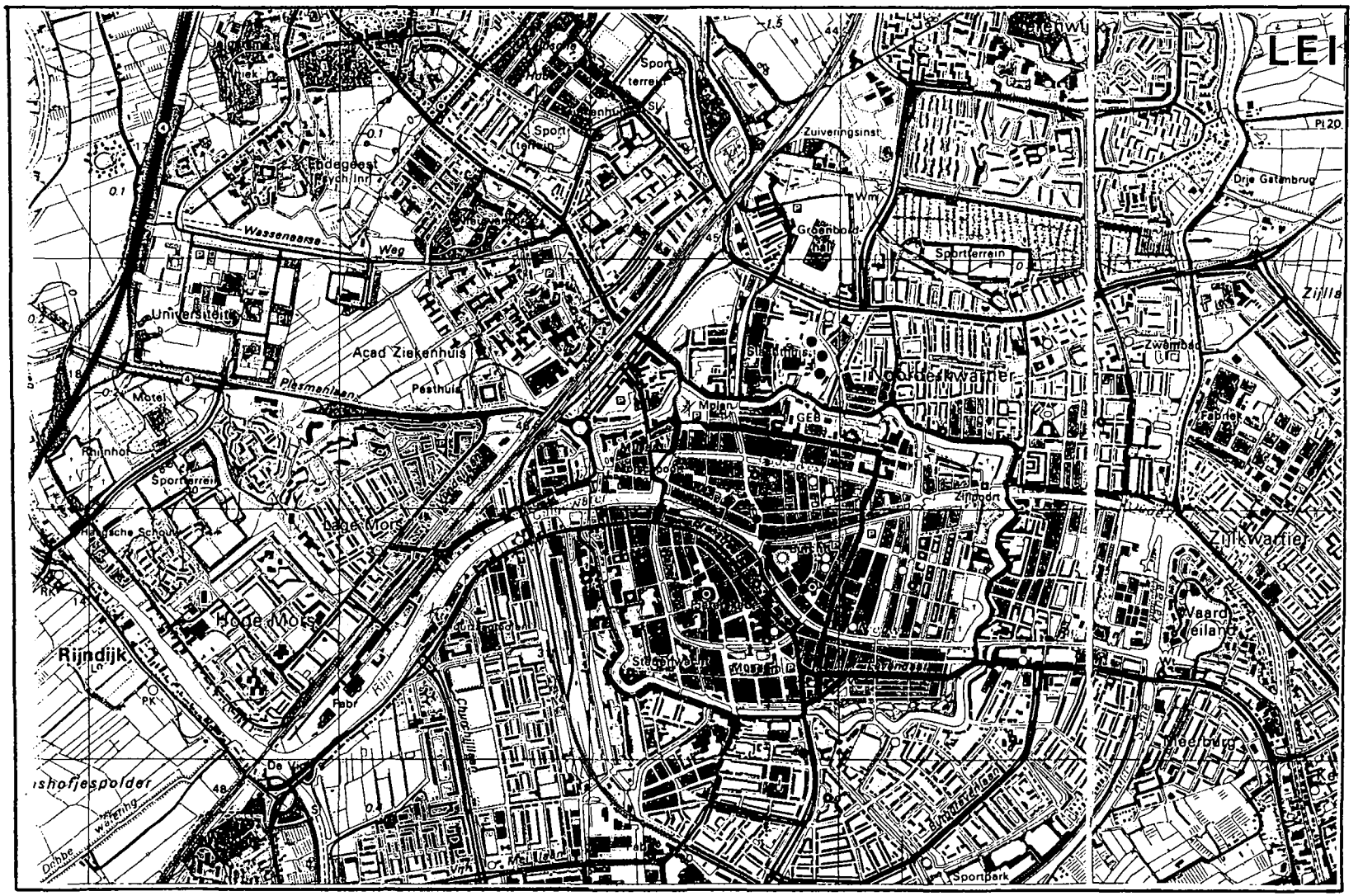
Figuur 5 Uitsnede uit de T.M.K., kaartblad 30, schaal 1 : 50.000, uitgave 1852



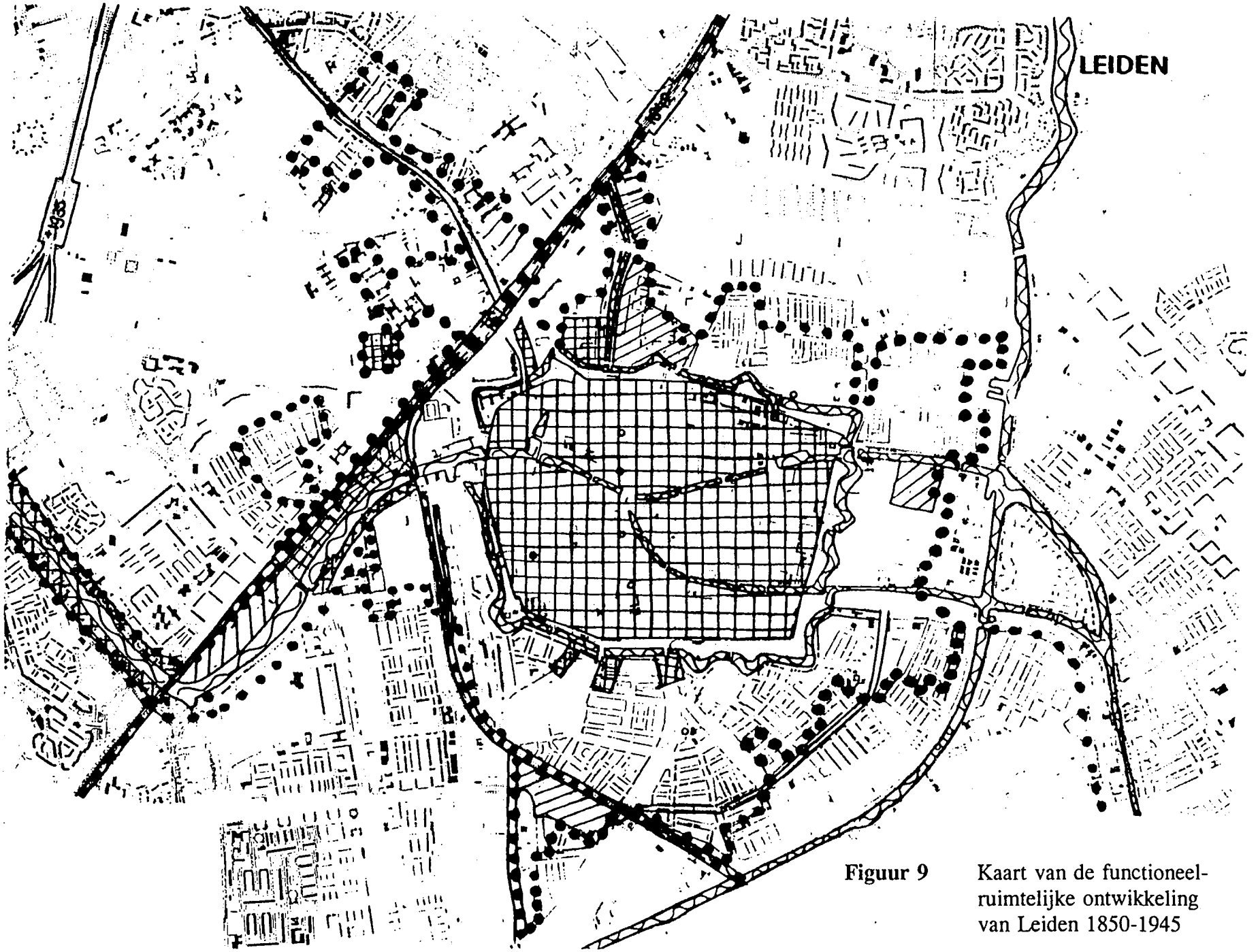
Figuur 6 Uitsnede uit de chromotopografische kaart, blad 422, schaal 1 : 25.000, uitgave 1913



Figuur 7 Uitsnede uit de topografische kaart, blad 30F, schaal 1 : 25.000, uitgave 1946



Figuur 8 Uitsnede uit de topografische kaart, blad 30F, schaal 1 : 25.000, uitgave 1990



Figuur 9 Kaart van de functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Leiden 1850-1945

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK VAN DE GEMEENTE LEIDEN

Inleiding

De eerste bebouwing van Leiden ontstond in de tweede helft van de elfde eeuw, op de dijk langs de Rijn; de huidige Breestraat. Los daarvan werd, waarschijnlijk rond 1065, de burcht gebouwd. In het begin van de dertiende eeuw werden het Rapenburg en de Steenschuur gegraven. Rond 1280 werd aan de oostzijde een eerste voorstad gebouwd, de voorstad op de Hoge Woerd. In 1294 volgde een grotere stadsuitleg naar het oosten tussen de beide Rijnarmen tot aan de Vestestraat, waardoor de burcht binnen de stad kwam te liggen. Een derde stadsuitleg volgde in 1355; de wijken De Camp en Maredorp. Deze werd gevolgd door een vierde uitleg in het zuidwesten van de stad in 1386; Levendaal West en Academiewijk. Van 1594 tot 1604 werd een kleine voorstad aan de oostzijde gebouwd; de huidige Havenwijk Zuid tot aan de Zuidsingel. In 1611 kwam de noordelijke stadsuitleg d'Oude Morsch, Molenbuurt en Noordvest tot stand, in 1644 volgde Havenwijk Noord en in 1659 Havenwijk Zuid en Levendaal Oost. Deze grootte behield Leiden daarna tot 1896. In 1896 en 1920 kwamen door annexaties van de gemeenten Oegstgeest, Leiderdorp en Zoeterwoude naast grote onbebouwde gebieden ook reeds bebouwde terreinen bij het Leidse grondgebied. In 1966 vond de laatste grenswijziging c.q. gebiedsuitbreiding van de gemeente plaats.

Binnen de singels is het oude stratenpatroon nog grotendeels intact. Wel is in de laatste eeuw met name aan de noordoostkant van de stad een aantal grachten gedempt en hebben enkele doorbraken plaatsgevonden om een betere verkeersdoorstroom mogelijk te maken. Ook van de bebouwing uit de periode voor 1800 staat nog redelijk veel overeind; de binnenstad van Leiden is dan ook aangewezen als beschermd stadsgezicht.

Stadsbebouwing

Zoals gezegd dateert de stad Leiden, binnen de singels, van vóór de MIP-periode. Het stratenpatroon en ook een groot deel van de bebouwing dateert van vóór 1800. Uiteraard heeft er in de MIP-periode wel invulling plaatsgevonden. In het algemeen gezien is de bebouwing in de Pieterswijk, met name langs het Rapenburg, rijker dan in de rest van de stad. Hier staan panden met rijke achttiende en negentiende-eeuwse lijstgevels, terwijl de woningen in de rest van de stad juist erg eenvoudig zijn. Kenmerkend voor Leiden zijn de vele hofjes, waarvan de meeste dateren uit de periode vóór 1800. Enkele dateren echter uit de negentiende en twintigste eeuw, of zijn in die periode herbouwd. Voorbeelden zijn het Roggebroodshofje aan de Middelste Gracht (circa 1905) in Pancras, het hofje van de Stichting Groeneveld, Oude Vest 41 (1882), en de woningen van de St. Janshof, Haarlemmerstraat 264 (1901 respectievelijk 1909), in de wijken De Camp en Maredorp.

In Levendaal West zijn twee hofjes te vinden die in de MIP-periode zijn gebouwd: het Barend van Namenhofje in de Hoefstraat is een oorspronkelijk zeventiende-eeuws hofje waarvan de woningen rond 1910 zijn vernieuwd, en het H. Geesthofje op de hoek Rapenburg/Doezastraat werd in 1926 op die plaats herbouwd, na in 1851 vanaf de Breestraat hier naartoe te zijn verhuisd. In de Academiewijk bevinden zich enkele hofjes die uit de MIP-periode dateren: de Jerusalemshof met woningen uit 1887 en circa 1910, de Bethaniënhof met woningen, herbouwd in 1907, en het St. Annahofje, herbouwd in 1876 en 1907. Ook in de meest noordelijke schil van het oude Leiden zijn hofjes met woningbouw te vinden. Een voorbeeld hiervan is het Jan van Laterehofje uit 1888, 2e Binnenvestgracht 13. In Havenwijk Zuid ten slotte bevinden zich het Trijn Jacobsdochterhof, herbouwd in 1933, en het Juffrouw Maashofje uit 1901.

In de gebieden die na de uitbreiding van 1896 bij de stad gevoegd werden, waren in de negentiende eeuw vaak al straten met rijtjes arbeiderswoningen gebouwd, terwijl ook langs de uitvalswegen al verspreid bebouwing aanwezig was. De nieuwe stadswijken kwamen

echter pas na de eeuwwisseling echt tot ontwikkeling, waarbij de woningbouw in eerste instantie in handen was van particulieren. Zij bouwden, met name in de ten noorden van de stad gelegen wijken, lange rijen eenlaags arbeiderswoningen en meergezinshuizen. Langs de uitvalsweg naar Oegstgeest, de Rijnsburgerweg, werden villa's gebouwd, waarvan te vermelden zijn de villa's van architect H.J. Jesse, Rijnsburgerweg 35 (de Keet) en 164 (Pomona). Langs de singels verrees, vooral aan de zuidzijde van de stad, meerlaagse aaneengesloten singelbebouwing.

Planmatige bebouwing

Het merendeel van de planmatig gebouwde woningbouwcomplexen is te vinden buiten de oude stad. Echter ook in de stad is min of meer complexmatige woningbouw aanwezig: in Havenwijk noord werden aan de Ververstraat een complex van 60 arbeiderswoningen uit 1862 naar ontwerp van J.W. Schaap, en arbeiderswoningen uit 1881 van W.C. Mulder gebouwd. Aan de Gravenstraat/Maredorpsedwarsstraat/Druckerstraat staat een complexje uit 1934-1935 dat door de Vereniging Werkmanswoningen werd opgezet in het kader van de stadsvernieuwing.

In 1896 vond de eerste stadsuitbreiding plaats. Daarbij kwam Vreewijk, waar al een tamelijk planmatige uitbreiding van de bebouwing had plaatsgevonden, bij Leiden. Vreewijk was een voormalig landgoed waarvan de terreinen in 1881 verkocht werden. Tussen 1892 en 1903 raakte het gebied bebouwd, voornamelijk met woningen. In de Gerrit Doustraat zijn in 1892 en 1894 twee rijtjes woningen tot stand gekomen van de woningbouwverenigingen "Eigen Haard" en "Vereeniging tot Bevordering van den Bouw van Werkmanswoningen". Verder werd aan de zuidzijde van de stad voor het gebied tussen de Schelpenkade en de Herenstraat in 1904 de aanleg van het stratenplan aangevraagd. In 1913/1914 werd het gebied bebouwd door woningbouwvereniging "De Eendracht" (architecten H.J. Jesse en J. Splinter). Het betreft hier woningbouw waarbij veelvuldig gebruik is gemaakt van rode strengperssteen met geglazuurde baksteen in de detaillering. Langs de 3 Octoberstraat en de Schelpenkade is de bebouwing veelal drielaags, voor het overige tweelaags. In de Staalwijkstraat/Leuvenstraat/Leeuwkenstraat/v.d. Laanstraat/Andries Schotkade bevindt zich planmatige woningbouw uit de jaren dertig, bestaande uit eenlaagse bebouwing in gele baksteen met zadeldaken en een onderdoorgang in de Leeuwkenstraat. Deze is aangevuld met enkele blokjes naoorlogse woningbouw. Aan de noordzijde van de stad werd na de Eerste Wereldoorlog en vooral sinds de stadsuitbreiding van 1920 door verschillende woningbouwverenigingen een groot aantal woningbouwcomplexen gerealiseerd. Zo bouwde "de Goede Woning" in 1921 164 woningen aan de Van der Duyn- en Van Limburg Stirumstraat en omgeving; in 1928 bouwde de "Vereeniging tot Bevordering van den Bouw van Werkmanswoningen" 30 eengezins-, 71 beneden- en 73 bovenwoningen aan de Transvaalkade/Transvaalhof en omgeving en in 1931 bouwde "Ons Belang" de woningen aan de Anna van Saksen- en Von Waldeck Pyrmontstraat.

Een apart hoofdstuk vormt de invulling van de meest noordoostelijk gelegen wijk, De Kooi. Na de aanleg en gedeeltelijke bebouwing van het Kooipark (onder leiding van W.M. Dudok) werden tijdens het interbellum aan de oostzijde van dit park verschillende woningbouwprojecten gerealiseerd door de - in 1912 opgerichte - woningbouwvereniging "De Eendracht". Hiervan zijn vermeldenswaardig drie complexen, respectievelijk gebouwd in 1919/1920, 1925 en omstreeks 1932. Het oudste van deze complexen is gelegen direct ten oosten van het Kooipark: een complex van lange rijen meerlaagse woningen, met variatie en afwisseling in silhouet (dakvorm en -hoogte) en rooilijnen en met aardige hoekbebouwingen en poortonderdoorgangen. De woningen uit 1925 hebben een wat soberder karakter en werden gebouwd op de ter plaatse open gebleven terreinen aan de Lage Rijndijk en de direct ten noorden gelegen straten, alsmede op het gedeelte tussen de Timor-, de Lombok-, Drift- en Atjehstraat. Opvallend is de overeenkomst in bouwstijl van de beide complexen en met name de detaillering, zoals de groene geglazuurde bakstenen vensterbanken en de meerhoekige vensters boven de deuren. Evenals de wijze waarop de naam van de Eendracht

en het bouwjaar 1925 zijn verwerkt in de zijgevels van de blokken aan de Lage Rijndijk verwijzen ook deze elementen onmiskenbaar naar de ontwerper van de woningen: architect H.J. Jesse.

Het complex woningen uit 1932 werd gebouwd op het gedeelte tussen de Drift-, Sumatra-, Atjeh- en Ambonstraat en de percelen Ambonstraat 11 tot en met 31 en Sumatrastraat 56 tot en met 62. Kenmerkend zijn de gebruikte gele baksteen, de afwisseling in één en twee bouwlagen (twee bouwlagen aan de noord-zuid lopende Drift- en Sumatrastraat en één aan de Ambon- en Atjehstraat) en de ritmewerking in het silhouet (risalerende topgevels onder steekkappen en risalieten onder drieschilds kappen aan voor- en achterzijde.

In de Rijndijkbuurt is oostelijk van de Burggravenlaan veel sociale woningbouw gerealiseerd. Zo is in de Kanaalstraat in 1932 door woningbouwvereniging "Ons Doel" een aantal huizenblokken tot stand gebracht met een kleinschalig karakter. Opvallend hierbij zijn de verspringende gevels, steekkappen en enkele twee-onder-één-kap woningen. Aan de Dozystraat staat een rij bejaardenwoningen met een overkluisde doorgang. Volgens een gevelsteen is dit een project van de "Vereeniging tot werkverschaffing aan jeugdige werkloozen" van 1937.

In de Professorenwijk is in 1935 aan de Lammenschansweg en achtergelegen straten een complex van woningen met kerk en pleinaanleg en inrichting gebouwd door architect A.J. Kropholler. In de aan de overzijde van de Lammenschansweg gelegen Tuinstadwijk is het gebied tussen genoemde weg en Herenstraat, met uitzondering van de randen, bebouwd met planmatige woningbouw van de woningbouwverenigingen "Ons Doel" en "De Tuinstadwijk".

In de jaren 1923-1924 bebouwde de vereniging "De Tuinstadwijk" het gebied tussen de Koninginnelaan en de Kastanjekade. Het betreft hier een complex langs de Hyacintstraat/Seringenstraat/Anjelierstraat/Dahliastraat van tweelaags bakstenen bouwblokken onder zadeldaken, met beneden- en bovenwoningen, en een tweede complex langs de Tulpenstraat/Acaciastraat/ Meidoornstraat/Kastanjekade/Hyacintstraat/Pieter de la Courtstraat/ Koninginnelaan en Herenstraat. Dit is een eenlaagse rode bakstenen bebouwing onder zadeldaken met hier en daar ter accentuering een topgevel of een schilddak. Langs de Koninginnelaan en Herenstraat staat hetzelfde type woningen, maar dan tweelaags.

De woningbouwvereniging "Ons Doel" bouwde twee, qua uiterlijk sterk op elkaar lijkende complexen aan de Pieter de la Courtstraat/Pioenstraat/ Leliestraat/Lindestraat en de Leliestraat/Pioenhof/Lindestraat. Het betreft hier tweelaagse bakstenen bouwblokken met platte daken en beneden- en bovenwoningen. Ook de overige straten in de wijk zijn bebouwd door "De Tuinstadwijk" en "Ons Doel" met hetzelfde type bebouwing, zij het dat de afzonderlijke bouwblokken onderling in vormgeving verschillen. In één van deze bouwblokken (hoek Koninginnelaan/Seringenstraat) bevindt zich een gevelsteen met de tekst: "Woningbouwvereniging De Tuinstadwijk opgericht 30 october 1915". Het hele gebied tussen de Herenstraat en Lammenschansweg is tamelijk ruim van opzet met hier en daar pleintjes met openbaar groen, een brede strook openbaar groen in de Koninginnelaan en voortuintjes voor vele woningen.

In het Haagwegkwartier, dat in 1920 bij Leiden werd gevoegd, werden enkele woningbouwcomplexen gerealiseerd door de woningbouwvereniging "OnsBelang" en door de gemeentelijke woningbouw. In 1936 werd het blokje Toussaintkade/Ter Haarkade/Ten Katestraat/Da Costastraat gebouwd dor de vereniging Werkmanswoningen.

Winkels

De belangrijkste winkelstraten van Leiden zijn de Breestraat en de Haarlemmerstraat. Langs de Breestraat, Aalmarkt, Vismarkt, Botermarkt en de zijstegen hiervan vond vanaf het einde

van de negentiende eeuw winkelvorming plaats. Behalve winkelpuien in oudere panden - bijvoorbeeld Botermarkt 1 en 8 - werden hiervoor ook nieuwe winkelpanden gebouwd - bijvoorbeeld Breestraat 90 en 146, Kapelstraat 4, Maarsmansteeg 8, 10 en 23 - waaronder enkele met zeer fraaie ijzeren voorgevels. Ook aan de Nieuwe Rijn bevinden zich enkele voorbeelden van winkelpuien met art nouveau - Nieuwe Rijn 9/10 - of neorenaissance (Nieuwe Rijn 11) stijlkenmerken. Aan de Haarlemmerstraat bevinden zich veel panden waarin eind negentiende eeuw winkelpuien zijn gezet. Ook langs de Jan Vossensteeg en de Lange Mare is een aantal van dergelijke panden te vinden. Daarnaast staat aan deze straten een aantal gevels die dateren uit het begin van deze eeuw en die in hun geheel als winkelpui met bovenwoning zijn opgetrokken. Voorbeelden hiervan zijn Lange Mare 53 en Jan Vossensteeg 37 en 43, waarvan de laatste overigens in zeer slechte staat verkeert. In 1936 verrees aan de Aalmarkt het warenhuis Vroom en Dreesman, waarvan het exterieur en het trappenhuis nog intact zijn.

Bijzondere bebouwing

In de oude stad bevinden zich vele gebouwen (universiteitsgebouwen, kerken, gerechtsgebouwen, waag) uit de vóór-MIP periode. Ook het stadhuis is van oorsprong van vóór 1800 (vóór het MIP) In 1929 vond daar echter een brand plaats waarna het met uitzondering van de voorgevel herbouwd werd door architect Blaauw. In de oude stad bevinden zich ook enkele kerken uit de negentiende en twintigste eeuw zoals de Waterstaatskerk "Onze Lieve Vrouw onbevlekt ontvangen" uit 1835-1836 van architect Th. Molkeboer, en de Gereformeerde kerk van circa 1850 aan de Herengracht 68. In de negentiende eeuw werden vele scholen gebouwd; Boommarkt 1, Aalmarkt 8, Pieterskerkgracht 7, alle van architect J.W. Schaap, en Breestraat 62 van architect D.E.C. Knuttel. In 1807 vond in de Steenschuur een ontploffing plaats (de kruitramp) waardoor een groot deel van de bestaande bebouwing verdween. Ook hier bouwde J.W. Schaap enkele scholen, te weten de meisjes-HBS aan de Garenmarkt en het Stedelijk Gymnasium aan de Doezestraat. Op dit opengekomen gedeelte van de stad verrezen in de 2e helft van de negentiende eeuw meerdere grootschalige gebouwen: het museum van mineralogie (Garenmarkt 1), het museum van Natuurlijke Historie van architect Van Lokhorst (Raamsteeg 2) en het Kamerlingh Onnes Laboratorium tussen Steenschuur, Langebrug en Nieuwsteeg.

Na het vergraven van de bolwerken verrees ook daar monumentale bebouwing; op de noordwesthoek werd in 1873 het Academisch ziekenhuis - nu rijksmuseum voor Volkenkunde - gebouwd en aan de oostzijde in de richting van de Steenstraat bouwde J. van Lokhorst het Boerhaave Laboratorium in de jaren 1883-1885, 1899 en 1907. In de zuidwesthoek van de stad verrees het sterrenwachtcomplex en aan de Nonnensteeg bouwde Van Lokhorst het Rijksherbarium en het botanisch laboratorium. In de stad vindt men verder nog de stadsgehoorzaal, aan de Breestraat, en aan de Oude Vest de Leidse Schouwburg uit 1865 van J.W. Schaap. Vermeldenswaardig is ook nog het Leidse Volkshuis tussen Haarlemmerstraat en Apothekersdijk uit 1899 van architect W.C. Mulder. In de Havenwijk Zuid zijn te vermelden het "Minnehuis" aan de Kaarsenmakersstraat uit 1827 en het "Oude Liedenhuis" aan de Herengracht uit 1886.

Buiten de oude stad zijn in Vreewijk enkele universiteitsgebouwen uit het begin van de twintigste eeuw te vinden. Ook staan er natuurlijk scholen in de uitbreidingswijken; in de Waard "het Galjoen" uit circa 1920 en in de Rijndijkbuurt het Bonaventura College van architect Dudok uit 1915. In de Burgemeesterswijk zijn het Stedelijk Gymnasium aan de Fruinlaan, het Liduina-internaat aan de Zoeterwoudse Singel (beide circa 1940) en het Joodse internaat uit de jaren '30 het vermelden waard. Op de hoek van de Witte Singel staat ten slotte het gebouw van het Leidsch Dagblad van architect Dudok. Bijzondere vermelding verdient het Academisch Ziekenhuis aan de zuidwestzijde van de Rijnsburgerweg. Het ziekenhuiscomplex dateert uit 1923-1928 en werd door J.A. Vrijman gebouwd als vervanger van de bouw aan de 1e Binnenvestgracht. Vrijman koos voor de destijds voor ziekenhuisbouw gebruikelijke paviljoenbouw. Van deze paviljoens is nog een gedeelte intact.

Kenmerkend is de eenduidigheid: een sobere baksteenarchitectuur met symmetrie in plattegrond en gevelindeling; middenassen, middenrisalieten en hoekvolumes. De meeste zongevels (die aan de zuidoost- of zuidwestzijde) zijn voorzien van een geornamenteerde grijsblauwe tegelbekleding. Was het gebouw uit 1873 destijds te klein, inmiddels is ook deze "nieuwbouw" ontoereikend geworden voor het moderne ziekenhuisbedrijf. Aan de zuidwestkant van het complex verrijst een derde AZL en van de gebouwen van Vrijman zal alleen het hoofdgebouw blijven staan. In de nabijheid van het nieuwe ziekenhuisgebouw bevinden zich temidden van ook andere recente bebouwing ten slotte het voormalige pesthuis (1658-1661) en de uit respectievelijk 1847 en 1860 daterende gevangenisgebouwen.

Park- en agha

In 1884 werd aan de Steenschuur - waar sinds de kruitramp van 1807 een open plek was - het Van der Werffpark aangelegd met daarin ook een standbeeld van burgemeester Van der Werff. Na de slechting van de wallen worden daarop gedeelten voorzien van groen; in de zuidoosthoek - Plantsoen - werd een park aangelegd door J.D. Zocher en aan de oostzijde werden een R.K. begraafplaats en een Algemene Begraafplaats aangelegd. In de uitbreidingswijken werd rekening gehouden met groenvoorziening in de vorm van openbaar groen in middenbermen, op pleinen en parken. In tuinstadwijk en burgemeesterswijk/professorenwijk heeft een groot deel van de woningen bovendien voortuinen. In de richting van Oegstgeest/Warmond werd gedurende de jaren '30 in het kader van de werkverschaffing de Leidse Hout aangelegd.

Monumenten van bedrijf en techniek

Gedurende de negentiende eeuw creëerde de vergraving van de omwallingen nieuw te bebouwen ruimte, die vooral aan de noord- en oostzijde van de stad werd gebruikt voor de grotere fabriekscomplexen. Omstreeks 1865 vestigde zich de fabriek van J. Parmentier en Zn (nu Ico Athibu) aan de Lammermarkt (46, 56/58 en met bijbehorend magazijn Nieuwe Mare 5). Meer in oostelijke richting verrees aan de Lange Gracht 70 de electriciteitsfabriek (nu Energiebedrijf Rijnland) waarvan bewaard zijn gebleven twee gebouwtjes aan de Maresingel, respectievelijk uit 1902 en 1905, en een wat groter volume aan de Lange Gracht, gebouwd in 1913. Van de overige industriële bebouwing in de omgeving van de Lange Gracht is het grootste deel gesaneerd en vervangen door nieuwbouw, terwijl de voormalige bedrijfsgebouwen van de Gemeentereiniging aan de Houtmarkt (anno 1913) werden omgebouwd tot meergezinshuizen. Aan de oostzijde is nog aanwezig de meelfabriek "de Sleutels"; een groot complex met belangwekkende beton-constructies. Afgebroken aan deze zijde van de stad is de grofsmederij.

De noord- en oostzijde van de stad waren eerder ook al de industriële wijken van Leiden, waar op kleinere schaal bedrijvigheid plaatsvond. Met name aan het Havenplein, de Oude Rijn en de oostelijke helft van de Oude Vest was sprake van kleinschalige bedrijvigheid aan het water. Verschillende panden hebben hier een opslagruimte op de begane grond, terwijl gewoond wordt op de eerste en tweede verdieping. Voorbeelden hiervan zijn de voormalige korenhandel aan de Oude Vest 215/217, de voormalige aardappelhandel (uit het midden van de vorige eeuw) en de voormalige Stoom-Bierbrouwerij "De Posthoorn", Oude Vest/Hekkensteeg. Ook in de Hoge Woerd resteren nog enkele fabrieksgebouwen uit de vorige eeuw. Door een kasteelachtige hoektoren zeer sterk bepalend voor het aanzicht van de Hoge Woerd is het gedeeltelijk gesloopte complex van de dekenfabriek van Van Wijk. Aan de Korevaarstraat (30/32) biedt een voormalige broodfabriek uit 1901 plaats aan enkele kleine bedrijven. Ook aan de Geregracht en het Levendaal zijn restanten industriële bebouwing te vinden. Ook ten oosten van de Hooigracht (Pancras Oost) zijn nog restanten aan te treffen van de grote concentratie van fabrieksgebouwen uit het midden en het eind van de vorige eeuw. Zo bevinden zich aan weerszijden van de Middelste Gracht enkele karakteristieke gebouwen van de vroegere conservenfabriek Tieleman & Dros, waarvan het voormalige "Mostertcomplex" - gerenoveerd en in gebruik als huisvesting voor kleine

bedrijven - het meest opvalt. Opvallend door materiaalgebruik is een leegstaand gebouw van de vroegere dekenfabriek Zaalberg aan de Vestestraat.

Aan de buitenzijde van de Maresingel (noordzijde van de stad) bevindt zich het slacht-huisterrein. Dit terrein herbergt slacht- en koelhuizen, enkele administratiegebouwen, een aantal stallen, een inspectiegebouwtje, een kantinegebouw en een zestal dienstwoningen. Al deze gebouwen dateren uit 1903 en laten zich - met uitzondering van het inspectie- en het kantinegebouw - herkennen door een gemeenschappelijke bouwstijl. In de loop van de jaren hebben enkele uitbreidingen plaatsgevonden en sinds enige tijd is het slachthuis(terrein) in particuliere handen. Desondanks is de oorspronkelijke hoedanigheid van het gehele complex nog goed herkenbaar.

Buiten deze gebieden met bedrijvigheid zijn er ook verspreid nog enige monumenten van bedrijf en techniek te vinden die het inventariseren waard waren. In de hele stad zijn vele bruggen, zowel uit de negentiende en twintigste eeuw aanwezig. Vermeldenswaardig zijn de Blauwpoortsbrug met voormalig brugwachtershuisje uit 1911, de Kerkbrug waarvan de gietijzeren bovenbouw dateert uit 1867, de Scheluwbrug - een gietijzeren spilbrug uit 1872 - het complex van de Grote Havenbrug met een brugwachtershuisje en een transformator-urinoirgebouwtje, gebouwd in 1930, de Nieuwsteegbrug - een gietijzeren brug uit 1864 - en de bovenbouw van de Koornbrug uit 1824. De Nieuwe Rijn en het Utrechtse Veer worden verbonden door de Rijnbrug, een ophaalbrug uit 1937 en over de Oranjegracht ligt de Oranjebrug, een vaste brug met gietijzeren bogen uit 1867. In 1901 werd een vaste brug over de Witte Singel gelegd als verbinding van de wijk Vreewijk met de stad, Vreewijkbrug. Over de Trekvliet was al in de zeventiende eeuw een brug gelegd, de huidige Van Wouterenbrug dateert echter van 1891 en werd daar aangelegd na de verbreding van de Trekvliet. Op de plaats van de Neksluis, waar Vliet en Witte Singel elkaar kruisen, werd in 1935 de huidige Neksluisbrug gebouwd.

Voor het overige zijn - aan monumenten van bedrijf en techniek - vermeldenswaardig, de watertoren uit 1908 op de hoek van de waterwegen Nieuwe Rijn en Rijn-Schiekanaal; het complex van de houtzaagmolen aan de Haagweg; het Rijkszuivelstation (1903) van architect Van Lokhorst in Vreewijk.

Naoorlogse uitbreidingen

In de stad heeft in het kader van de stadsvernieuwing wel nieuwbouw plaatsgevonden; er zijn tussen de oude bebouwing nieuwe woningbouwcomplexen gebouwd, bijvoorbeeld aan Pieterskerkhof en Pieterskerkgracht. Aan de Langegracht is de nieuwbouw op grotere schaal aanwezig; woningbouwcomplexen en kantoren. Aan de zuidzijde van de stad heeft de universiteit forse nieuwbouw gepleegd zowel binnen als buiten de singel met daarbij in de buurt ook diverse woningbouwcomplexen. Na de laatste grenswijziging in 1960 zijn er grote uitbreidingswijken gebouwd, en worden die nog steeds gebouwd. Alleen in de richting van Zoeterwoude zijn nog groengebleven polders aanwezig die zijn ingericht als recreatiegebied.

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

LEIDEN

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

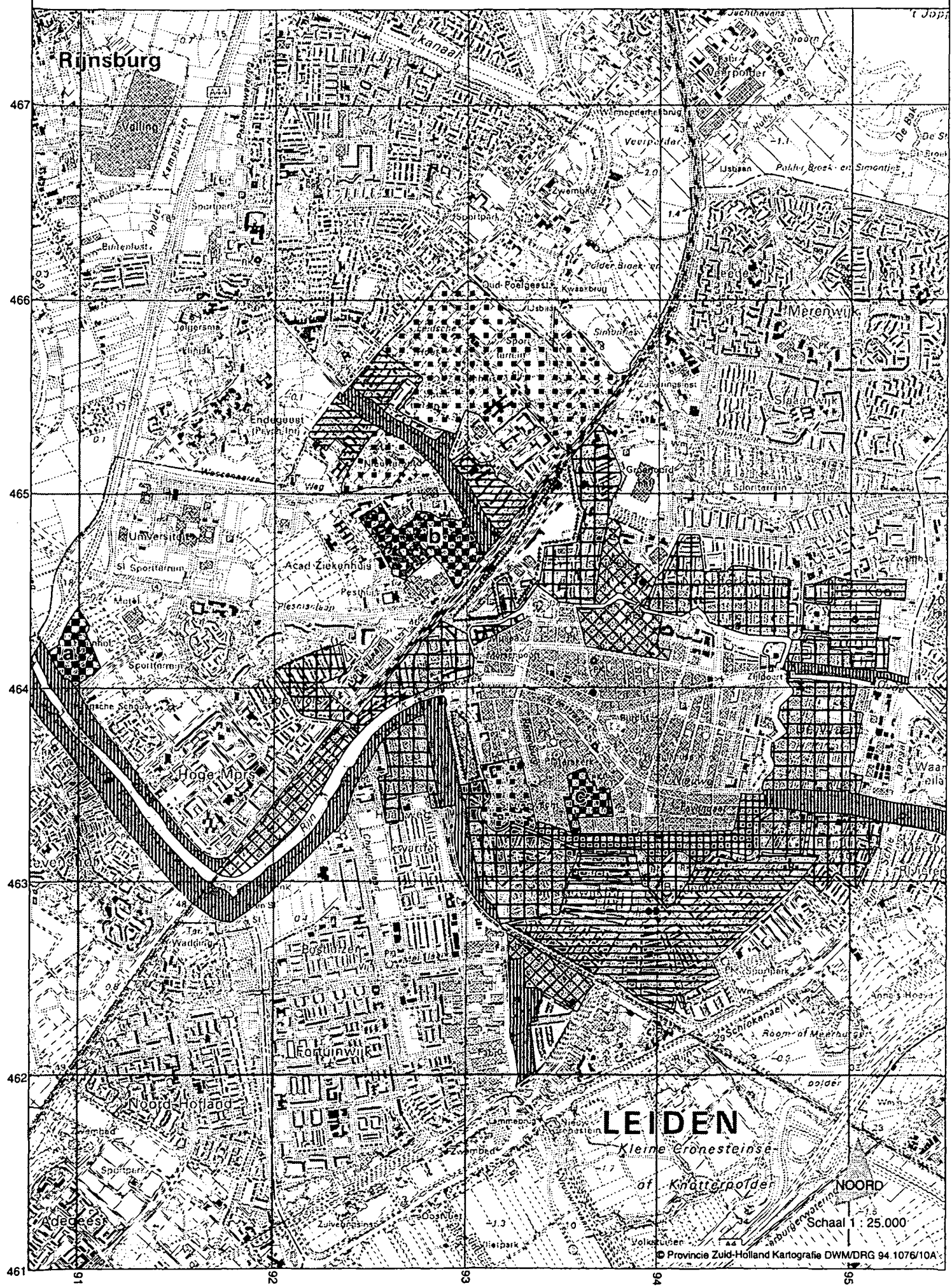
- functie: **a.** religieus, **b.** medisch sociaal, **c.** negentiende eeuwse invulling

Na 1945 gereconstrueerd gebied

Gebieden met bijzondere waarden

1 Vreewijk en Staalwijk
2 Tuinstadwijk
3 Kruitrampgebied
4 Plantsoen, Plantage, Singel e.o.
5 Burgemeester- en Professorenwijk
6 Kooipark
7 Hortus Botanicus

LEIDEN
Stedebouwkundige typologie


Rijnsburg
Valkenburg
Polder Kamphuizen
Sportpark
Buitenlust
Jaagersma
Endegeest
Universiteit
Acad. Ziekenhuis
Sl. Sporterrein
Hoge Mpt
Rijn
Boomgaardenwijk
Noord-Holland
Zwembad
Sportpark
Vogelgezang
Zuiveringsinst.
Oostvliet
Vlietpark
Volkstuinen
Zwemba
Zwembad
Zwembad
Zwembad

LEIDEN
Gebieden met bijzondere waarden

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN IN DE GEMEENTE LEIDEN

1. Vreewijk en Staalwijk

Criteria	Gebied 1
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:	
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;	
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorzieningen;	±
3. betekenis vanwege architectonische/architectuur-historische kwaliteiten;	+
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	
II. Bijzondere historische betekenis, zoals:	
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke, culturele, geestelijke, sociale economische of algemeen historische ontwikkeling;	+
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouw-kundig denken;	±
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniers-functie (type, motief, datering).	±
III. Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:	
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;	
2. betekenis vanwege de 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.	
IV. Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+
V. Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	±

Toelichting

1. Vreewijk en Staalwijk

Vreewijk en Staalwijk zijn beide wijken die op het terrein van een vroeger landgoed tot stand werden gebracht, grotendeels nadat dit oorspronkelijk Zoeterwoudse grondgebied in 1896 door Leiden was geannexeerd. Vreewijk is de eerste planmatige uitleg van Leiden buiten de singels. Vreewijk wordt vanouds begrensd door de Witte Singel, de Jan van Goyenkade en de Gerrit Doustraat, maar strekt zich feitelijk verder uit tot de Rijn- en Schiekade, en de Groenhovenstraat-(Noord). Oorspronkelijk lag hier een gelijknamig landgoed dat voor de wijkaanleg werd verkaveld. Vreewijk is vrij planmatig opgezet met parallel lopende straten die door een dwarsstraat, de Vreewijkstraat, worden doorsneden. In de wijk is zowel particuliere woningbouw als sociale woningbouw tot stand gekomen. De karakteristiek van de wijk wordt bepaald door woningen gebouwd voor de middenklasse. De bebouwing kwam vrij geleidelijk tot stand. De woningen in de wijk hebben een parterre met verdieping en kapverdieping en zijn in groepen met dezelfde kenmerken gebouwd. De bebouwing langs de Witte Rozenstraat (lange tijd alleen de westzijde) bestond ten dele reeds voor het midden van de vorige eeuw en kwam weinig samenhangend tot stand. De straat zelf werd gerooid op de plaats van een voormalige kavelsloot. De bebouwing langs de Van Groenhovenstraat dateert van omstreeks de eeuwwisseling. De smalle strook tussen de Witte Singel en de Rijn- en Schiekade werd oorspronkelijk eveneens rond de eeuwwisseling bebouwd (stedelijk villagebied), maar dit gebied werd in de jaren '80 grotendeels heringericht ten behoeve van de nieuwe universiteitsbibliotheek.

Een voorbeeld van sociale woningbouw is het complex van de Bouwvereniging "Eigen Haard" aan de Gerard Doustraat. Het complex stamt uit 1892-1894. De panden langs de Witte Singel vormen een voorname afsluiting van de achtergelegen bebouwing. Het zijn voornamelijk herenhuizen bestaande uit een parterre met twee verdiepingen en een kap, stammend uit de laatste decennia voor de eeuwwisseling. Opvallend in de wijk zijn de universiteitsgebouwen aan de Hugo de Grootstraat. Deze gebouwen werden in de periode 1895-1898 gebouwd naar een ontwerp van Jacobus van Lokhorst. De gebouwen werden ontworpen als farmaceutisch laboratorium (1895-1897) en laboratorium voor organische chemie (1896-1898). De gebouwen zijn nu in gebruik bij de juridische faculteit. Een ander gebouw dat in 1903 naar een ontwerp van Jacobus van Lokhorst tot stand kwam was het Rijkszuivelstation aan de Vreewijkstraat. Aan het gebouw werd in 1952 een aanbouw gevoegd. Als enig restant van de vroegere buitenplaats is aan de Vreewijkstraat het vroegere landhuis aanwezig. Dit huis werd gebouwd in 1775 en in 1850 ingrijpend gewijzigd. Karakteristieke vrijstaande panden in de wijk zijn het Ehrenfesthuis aan de Witte Rozenstraat 57 uit 1914 en het "Kasteeltje" aan de Jan van Goyenkade 44 uit 1911.

Staalwijk maakt deel uit van de Tuinstadwijk. Staalwijk wordt in het westen en noordwesten begrensd door de Schelpenkade, in het noorden door de Witte Singel, in het oosten door de Herenstraat en in het zuiden door de Leuvenstraat. De naamgever van de hele wijk, Tuinstadwijk, is oostelijk hiervan gelegen en wordt begrensd door de Herenstraat, de Zoeterwoudse Singel, de Lammenschansweg en de Kastanjekade. Staalwijk is het oudste deel van de wijk, die tot stand kwam na de verkaveling van de gelijknamige buitenplaats in 1895. Het noordelijk deel van de wijk wordt grotendeels ingenomen door bedrijfsterreinen, die zijn ingesloten door aaneengesloten, maar verder onsamenhangende woon- en winkelbebouwing. Een groot aantal woningbouwverenigingen hield zich bezig met de bebouwing van deze wijk. Er werd gekozen voor een fraaie bebouwing van de singels, als afsluiting van het achterliggende geheel. Deze bebouwing dateert van de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw. Het gedeelte rond de Herenstraat is - doordat dit de oude uitvalsweg naar Zoeterwoude was - weinig planmatig tot stand gekomen. Hier kwam de bebouwing deels al voor de grenswijziging van 1896 gereed. Het ten zuiden van het bedrijfsterrein ontwikkelde stratenplan (m.n. Drie Octoberstraat, Magdalena Moonsstraat, Leuvenstraat) werd bepaald door het bestaande verkavelingspatroon en de scheisloten tussen de erven. Afwijkend is de loop van de Stadhouderslaan, die de wijk diagonaal doorkruist en ruimte geeft aan enige groenvoorzieningen aan de snijpunten met andere straten. Langs de Drie

Octoberstraat en de Schelpenkade is de bebouwing voornamelijk drielaags en is gebruik gemaakt van geglazuurde baksteen voor detaillering in de topgevels. Elders overheerst sobere geschakelde tweelaagsbebouwing.

Het totale gebied is bijzonder als representant van laat-19e- en vroeg-20e-eeuwse stadsuitbreidingen die overwegend voor de middenklasse waren bestemd en die vrij planmatig tot stand kwamen. De afsluiting met luxere bebouwing langs de voormalige vestinggracht is typerend voor dit soort stadsuitbreidingen.

2. Tuinstadwijk

Criteria	Gebied 1
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:	
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;	+
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorzieningen;	
3. betekenis vanwege architectonische/architectuur-historische kwaliteiten;	+
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	
II. Bijzondere historische betekenis, zoals:	
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke, culturele, geestelijke, sociale economische of algemeen historische ontwikkeling;	+
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouw-kundig denken;	+
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniers-functie (type, motief, datering).	
III. Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:	
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;	±
2. betekenis vanwege de 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.	
IV. Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+
V. Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	

Toelichting

2. Tuinstadwijk

De Tuinstadwijk wordt begrensd door de Lammenschansweg, de Zoeterwoudse Singel, de Herenstraat, de Leuvenstraat, de Andries Schotkade en de Kastanjekade. Tuinstadachtige ontwikkelingen deden zich echter slechts voor ten zuiden van de Bloemistenlaan. Twee straten tussen de Leliestraat en de Zoeterwoudse Singel - die hier grotendeels is bebouwd met gevarieerde maar rijke woningen uit de periode ± 1880-1930 - zijn enkel- of dubbelzijdig bebouwd met geschakelde arbeiderswoningen onder mansardekap uit ca. 1890. De loop van de Lammenschansweg werd bepaald door het tracé van de voormalige electrische tram naar Den Haag. De wijk werd voor een deel bebouwd in opdracht van sociale woningbouwverenigingen. Een hiervan was de "Woningbouwvereniging Tuin-stadwijk". Als "huisarchitect" kende deze vereniging J. Ponsen, die o.m. verantwoordelijk is voor een complex arbeiderswoningen daterend uit het midden van de jaren '20 en gelegen langs de Leliestraat, de Pioenstraat, de Pieter de la Coertstraat c.a. De woningen, grotendeels in twee lagen bewoond, vertonen enige verwantschap met de nieuw-zakelijke stijl. Ze zijn in baksteen opgetrokken en vlak gedekt. Op verschillende plaatsen in ruimte ingelast voor groenvoorzieningen. Een ander fraai voorbeeld van een tuinwijkachtige opzet, uit 1931, is te vinden in het gebied dat begrensd wordt door de Leuvenstraat, Andries Schotkade en Herenstraat. Een driehoekig perceel land tussen de kort voor 1878 aangelegde spoorweg naar Woerden, de Herenstraat en de Leuvenstraat bleef tot in de jaren '30 (vrijwel) onbebouwd. Rond 1905 kwam er alleen een serie geschakelde woningen tot stand langs het gedeelte Herenstraat. Er werden twee flauw gebogen straten en een parallelstraat langs de spoorweg aangelegd (Andries Schotkade), alsmede een korte straat (Leeuwkenstraat). De vier straten en de bebouwing vertonen een sterk van het aangrenzende gebied afwijkende structuur en architectuur, waardoor ze beter aansluiten bij de eigenlijke Tuinstadwijk dan bij Staalwijk. Het ontwerp is van de architect Jac. Schol. De woningen bestaan uit een bouwlaag en een kapverdieping. De tuinen van de woningen liggen besloten tussen de bouwblokken. De overige bebouwing van de wijk bestaat uit eengezinswoningen en boven- en benedenwoningen, meest onder een zadeldak. Vooral rond en bezuiden de Koninginnelaan is de wijk ruim van opzet; deze laan zelf kenmerkt zich door een zeer ruim profiel, dat een groene middenberm en voortuinen toelaat. De bebouwing van de wijk bestaat voornamelijk uit sociale woningbouw met uitzondering van de randen waar duurdere bebouwing is geplaatst.

De wijk is een goed voorbeeld van het stedebouwkundig denken in de jaren twintig en dertig van deze eeuw. In het bijzonder van de woningbouw door verenigingen zijn fraaie complexen aanwezig. De wijk bezit vooral in het zuiden een opmerkelijke hoeveelheid groen. De oorspronkelijke karakteristiek van de bebouwing is, ondanks vernieuwing van kozijnen, vrij goed bewaard gebleven.

3. Kruitrampgebied

Criteria	Gebied 1
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:	
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;	
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorzieningen;	+
3. betekenis vanwege architectonische/architectuur-historische kwaliteiten	+
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	
II. Bijzondere historische betekenis, zoals:	
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke, culturele, geestelijke, sociale economische of algemeen historische ontwikkeling;	±
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouw-kundig denken;	+
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniers-functie (type, motief, datering).	
III. Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:	
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;	+
2. betekenis vanwege de 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.	+
IV. Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+
V. Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	±

Toelichting

3. Kruitramp

Door de kruitramp van 1807 waren grote open plekken ontstaan ten noorden en ten zuiden van de Steenschuur. Het gebied omvat de Doezastraat, de Raamsteeg, de Garenmarkt, de Steenschuur, Lange Brug, Zonneveldstraat en Nieuwsteeg. Behalve een park werden in de loop van de 19de eeuw in het gebied een aantal universiteits- en schoolgebouwen gerealiseerd.

Voor de universiteit werd aan de Steenschuur in de jaren 1856-1859 het Kamerlingh Onneslaboratorium tot stand naar een ontwerp van H.F.G.N. van der Camp, tevens de architect van de Sterrenwacht. Het laboratorium is in latere jaren nog een aantal malen uitgebreid.

Aan de andere zijde van het aan het water van de Steenschuur werd in 1866 het Van der Werffpark werd aangelegd naar een ontwerp van de tuinarchitekt L. Copijn. Centraal in het park staat het in 1884 opgerichte standbeeld (J. Ph. Koelman) van de Leidse burgemeester Van der Werff, burgemeester tijdens het beleg van Leiden in 1574. Het park heeft een hoog opgaande deels bijzondere beplanting (bv. ceder, mamoet sequoa) te midden van gazons die worden doorsneden met grintpaden.

Op de hoek van de Lange Brug en de Steenschuur werd in 1849 een verenigingsgebouw voor de Maatschappij tot Nut van het Algemeen gebouwd naar een ontwerp van J.W. Schaap. Tevens ontwierp deze architect in 1883 de HBS voor meisjes aan de Garenmarkt 1 en het Stedelijk gymnasium aan de Doezastraat 2a. De Doezastraat was in 1864 ontstaan door demping van de Koepoortsgracht. Op de hoek met de Boisotkade en de Jan van Houtkade staan enkele beeldpalende in Eclectische stijl opgetrokken herenhuizen.

Aan de Raamsteeg 2 kwam in de periode 1900-1902 het Rijksmuseum voor Natuurlijke Historie tot stand naar een ontwerp van rijksbouwmeester Jacobus van Lokhorst. Bij de constructie werd vooral rekening gehouden met de brandveiligheid, zodat men het gebruik van hout vermeed en alleen stalen en betonnen constructies toepaste. Het gebouw is een voorbeeld van Negentiende eeuwse opvattingen over museumbouw. Aan de Garenmarkt 1 staat het museum voor geologie en mineralogie (1892)

Het Kruitrampgebied is stedebouwkundig een waardevol gebied als voorbeeld van een 19de eeuwse herbestemming van de oude binnenstad Leiden, welke voornamelijk uit openbare ruimten en onderwijs- en wetenschapsgebouwen, waarin duidelijk de cultuurhistorische en bouwtechnische opvattingen van die tijd verwerkt zijn.

4. Plantsoen, Plantage, Singels e.o

Criteria	Gebied 1
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:	
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;	+
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorzieningen;	
3. betekenis vanwege architectonische/architectuur-historische kwaliteiten;	+
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	
II. Bijzondere historische betekenis, zoals:	
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke, culturele, geestelijke, sociale economische of algemeen historische ontwikkeling;	+
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouw-kundig denken;	
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniers-functie (type, motief, datering).	
III. Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:	
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;	+
2. betekenis vanwege de 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.	+
IV. Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+
V. Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	+

Toelichting

4. Plantsoen, Plantage, Singels e.o

Na de slechting van de stadswallen in 1863 werd een herbestemming mogelijk van de gebieden aan weerszijden van de singel. Het wordt begrensd door de 4e Binnenvestgracht, de Plantage, de Zoeterwoudse Singel, de Boisotkade en de Jan van Houtkade.

Het parken van het Plantsoen en de Plantage zijn omstreeks het midden van de 19de eeuw door J.P. Zocher jr. ontworpen. Na het slopen van een bolwerk en een poort in 1876 verrezen er in gebied rond de Zoeterwoudse Singel vooral woningen voor de gegoede stand. Vooral aan het Plantsoen en de Plantage verrezen herenhuizen met rijk geornamenteerde gevels, veelal in ecelectische stijl geïnspireerd op de Franse Renaissance en Barok. Het gemeentebestuur had hier strenge eisen gesteld aan de bebouwing die een fraaie afsluiting moest gaan vormen van de arbeiderswoningen achter de Vierde Binnenvestgracht, die tot dan vanuit het Plantsoen zichtbaar waren. Voor de bouw van deze huizenrij moest de vierde Binnenvestgracht worden gedempt. Door de architect W.C. Mulder werden in één gevelrij staande maar desondanks diverse woningen gebouwd. De herenhuizen aan de Plantage zijn ontworpen door J.W. Schaap.

Karakteristiek voor de bebouwing aan de Boisotkade en de Jan van Houtkade, die vooral van rond de eeuwwisseling dateert is aanwezigheid van loggia's en veranda's. In het bijzonder aan de noordzijde van de singel hebben de huizen tuinen en heeft het gebied een sterk groen karakter. Aan de oevervan de Zoeterwoudse Singel bevindt zich hier de waltoren Oostenrijk (XV), het enige restant van de middeleeuwse stadsommuring Aan de Boisotkade staat het in 1891-1893 gebouwde gemeente-archief naar een ontwerp van D.E.C. Knuttel. In deze archiefbewaarplaats zijn de toendertijd modernste opvattingen over archiefinrichting verwerkt. Aan de overzijde van de singels kwam eveneens een fraaie afsluitende bebouwing bestaande uit herenhuizen tot stand. Deze bebouwing vormt samen met de singels een fraai geheel met de aan het Plantsoen, Jan van Houtkade en Boisotkade gelegen bebouwing.

Het gebied aan weerszijden van de Zoeterwoudse Singel is een goed voorbeeld van een 19de en vroeg 20ste eeuwse invulling van de oude vestingwallen met een overwegend groen karakter. Dit landschappelijk aangelegde deel vindt een monumentale afsluiting in de gevelwand van de aanliggende huizen. Deze zijn zeer representatief voor de stedelijke villa-architectuur uit die periode. Van belang is bovendien dat het gebied aansluit op de Hortus- en het Kruitrampgebied.

5. Burgemeesters- en Professorenwijk

Criteria	Gebied 1
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:	
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;	+
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorzieningen;	+
3. betekenis vanwege architectonische/architectuur-historische kwaliteiten	+
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	
II. Bijzondere historische betekenis, zoals:	
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke, culturele, geestelijke, sociale economische of algemeen historische ontwikkeling;	
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouw-kundig denken;	±
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniers-functie (type, motief, datering).	
III. Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:	
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;	+
2. betekenis vanwege de 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.	
IV. Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+
V. Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	

Toelichting

5. Burgemeesters- en Professorenwijk

De Burgemeesters- en Professorenwijk wordt begrensd door de Lammenschansweg in het westen, de Burggraven- en de De Sitterlaanlaan in het oosten en de Fruinlaan in het noorden. De wijken worden van elkaar gescheiden door de Stadsmolensloot (Lorentzkade-V.d. Brandelerkade). Karakteristiek voor de Professorenwijk is het radiale verloop van de straten. De richting ervan wordt bepaald door de Burgravenlaan en de De Sitterlaan.
Deze zijn overeenkomstig het uitbreidingsplan van Granpré Molière uit 1929 aangelegd, als een klassieke ringboulevard een boog om de stad beschrijvend. Ook de stedebouwkundige aanleg van het gebied ten oosten van de Burggravenlaan werd grotendeels reeds voor 1945 bepaald. De bebouwing buiten de "ring" dateert, met uitzondering van de Stieltjesstraat en omgeving, van na de Tweede Wereldoorlog.

Het gebied tussen de Zeemanlaan, Lorentzkade en Lammenschansweg werd in 1935 ingevuld met door de architect A.J. Kropholler ontworpen bebouwing. Deze bebouwing bestaat uit de Rooms-Katholieke Sint Petruskerk met pastorie omgeven door woonhuizen. De kerk werd achter de rooilijn geplaatst zodat er ruimte was voor een komvormig aangelegd plein met plantsoen. De kerktoren vormt het beeldbepalend element in de wijk. De omringende woningen zijn alle voorzien van een kleine voortuin aan de voorzijde en liggen aan brede straten.In het noorden van de Burgemeesterswijk is ook wat villachtige bebouwing aanwezig. De wijk is in het bijzonder van belang als voorbeeld van het stedebouwkundig denken in de jaren twintig en dertig. Zowel in de sociale sector als in de particuliere woningbouw zijn fraaie complexen aanwezig. De wijk heeft een grote hoeveelheid groen. De bebouwing van de wijken is nog redelijk gaaf aanwezig.

6. Kooipark

Criteria	Gebied 1
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:	
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;	±
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorzieningen;	+
3. betekenis vanwege architectonische/architectuur-historische kwaliteiten	±
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	
II. Bijzondere historische betekenis, zoals:	
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke, culturele, geestelijke, sociale economische of algemeen historische ontwikkeling;	+
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouw-kundig denken;	
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniers-functie (type, motief, datering).	
III. Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:	
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;	+
2. betekenis vanwege de 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.	
IV. Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	±
V. Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	±

Toelichting

6. Kooipark

Als deel van de in het noord-oosten van de stad gelegen wijk de Kooi is het Kooipark gerealiseerd. In deze wijk, dicht gelegen bij de industriegebieden in het noorden van de stad, kwam in de periode 1902-1932 veel sociale woningbouw tot stand. In 1919 begon de woningbouwvereniging de Eendracht met de planmatige inrichting van het noordwestelijk gedeelte van de wijk. De architect W.M. Dudok ontwierp een complex woningen aan de Parkstraat, Lombokstraat en Driftstraat. Het zijn lange rije meerlaags woningen met variatie en afwisseling in silhouet (dakvorm- en hoogte) en rooilijnen. Tevens zijn er beeldbepalende hoekbebouwingen en poorten naar de achtergelegen woningen en straten. Het complex kreeg een groene afsluiting door het eveneens door Dudok ontworpen Kooipark, dat gelegen is aan de Kooilaan, Atjehstraat en Kooizicht. Het Kooipark is symmetrisch van aanleg. De perksgewijze aanleg wordt doorsneden door een aantal paden, die rond een vijver samenkomen. In het plantsoentje aan de Atjehstraat staat een herdenkingszuil uit 1937, ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de woningbouwvereniging "De Eendracht" die ook verantwoordelijk was voor verschillende andere woningbouwcomplexen in de Kooi (o.a. 1925 en 1932).

Het Kooipark met de aanliggende bebouwing van Dudok is representatief voor het moderne denken over de sociale woningbouw, waarbij lucht en groen van groot belang werden geacht. Het stramien van monotone lange straten met gesloten gevelwanden wordt hier doorbroken door de aanleg van het centrale park en de toepassing van korte dwarsstraatjes. De aan de woningen uitgevoerde renovaties hebben het oorspronkelijke karakter slechts in geringe wijze aangetast.

7. Hortus Botanicus e.o.

Criteria	Gebied 1
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:	
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;	
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/ voorzieningen;	+
3. betekenis vanwege architectonische/architectuur-historische kwaliteiten;	+
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	+
II. Bijzondere historische betekenis, zoals:	
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijk uitdrukking gevend aan een specifieke, culturele, geestelijke, sociale economische of algemeen historische ontwikkeling;	+
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouw-kundig denken;	
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniers-functie (type, motief, datering).	
III. Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:	
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;	
2. betekenis vanwege de 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.	
IV. Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+
V. Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	+

Toelichting

7. Hortus Botananicus e.o

De Hortus Botanicus bestaat in feite uit twee delen, de oude formele plantentuin (1587, in 1594 ingericht o.l.v. Carolus Clusius) rond het Academiegebouw en de negentiende eeuwse uitleg op de vroegere vestwal. Het wordt aan de oostzijde begrensd door de Kaiserstraat en het Rapenburg. Aan de noordzijde wordt het loopt de grens langs de Paterstraat. Een karakteristieke afsluiting van het gebied vormt de Patersbrug uit 1913, die opvalt door de curieuse houtconstructie. Tijdens de nieuwbouw van de universiteit op het vm. doelencomplex is de brug gerenoveerd en vormt de verbinding met de universiteitsbibliotheek aan de Witte Singel. Het slechten van de vestwal in de negentiende eeuw maakte uitbreiding van de Hortus mogelijk met landschappelijke tuinaanleg en de plaatsing van kassen (o.a. voor de Victoria Regia). In de jaren 1937-1938 werd de Hortus ingrijpend gewijzigd. Van de oude gebouwen op het terrein is alleen de uit 1744 door Daniël Marot ontworpen Orangerie over. Op het terrein staat het Botanisch laboratorium dat in de jaren 1904-1906 tot stand kwam naar een ontwerp van J. van Lokhorst in een Neo-Gotische-Renaissancistische stijl. Ten oosten van de Hortus is de Leidse Sterrenwacht te vinden. Het wit gepleisterde classisistisch-eclectische gebouw is in de jaren 1858-1860 naar een ontwerp van H.F.G.N. van der Camp tot stand gekomen, eveneens de architect van het Kamerlingh Onneslaboratorium. In latere jaren onderging het gebouw nog diverse uitbreidingen. Ondermeer met een gebouw voor astrofotografie (1896). Op het dak van het middenpaviljoen bevinden zich vier waarnemingskoepels. Het gebied is bijzonder vanwege de landschappelijke afsluiting van het universiteitscomplex, zijn ligging aan de singel, de herbestemming van de vestingwal en de daarmee verbonden gebouwen die in het gebied zijn geplaatst. Deze gebouwen bevinden zich nog in een gave staat, zijn van belang voor Leiden als universiteitsstad en vormen een duidelijke eenheid met het landschappelijk element.