Jongere bouwkunst en stedebouw

1800-1945

Monumenten
Inventarisa
Project (Mn

COLOFON

Uitgave
Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland
Koningskade 1
2596 AA 's-Gravenhage
telefoon 070 - 3116611

Samenstellers
M. van Ingen
drs S.R. Jonkergouw
drs A.F.J. Niemeijer
drs L.A. Nizet
ir Th.A.J. Schiere
drs E.B. de Snoo - van de Garde
ing. M. Spooren
drs B.L. Sprinkhuizen
ir M. Verwey

Begeleidingscommissie
L.J. van den Boogert
D. Brouwer de Koning
drs R. Daalder
drs Th.M. Elsing
W. de Jong
ir J.G. Wegner

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Facilitaire Dienst, Bureau Reproductie

's-Gravenhage, november 1991

HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

INVENTARISATIE

HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

januari 1990
A.F.J. Niemeijer

INHOUDSOPGAVE

1. **INLEIDING**

2. **FYSISCHE GESTELDHEID**

3. **GRONDGEBRUIK EN LANDSCHAPSSTRUCTUUR**
   3.1. Agrarisch grondgebruik
   3.2. Niet-agrarisch grondgebruik
   3.3. Visuele Karakteristiek

4. **INFRASTUCTUUR**
   4.1 Wegen
   4.2 Wateren
   4.3 Spoorwegen
   4.4 Verdere infrastructurele voorzieningen

5. NEDERZETTINGEN
   5.1. Algemeen
   5.2. De kern Leiderdorp
   5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

1. INLEIDING

Leiderdorp is gelegen in het noorden van de provincie Zuid-Holland en grenst aan (N-O-Z-W): Warmond, Alkemade, Woubrugge, Koudekerk aan den Rijn, Hazerswoude, Zoeterwoude en Leiden. Behalve enkele kleine correcties in 1964 zijn de grenzen van historisch-juridische en functioneel-landschappelijke oorsprong, voor zover het de eerste zes gemeenten betreft. De grens met de stad Leiden werd in de loop van de geschiedenis echter menig maal verlegd ten nadele van Leiderdorp. In zes verschillende fasen verloor Leiderdorp het totale grondgebied ten noordoosten van de lijn Mare-Nieuwe Rijn (behalve de "Burcht") in de jaren 1294-1659.
In 1896 en 1920 gingen opnieuw twee stukken van Leiderdorp over naar de stad; het waren de meest volkrijke delen van het dorp, dat daarmee gedecimeerd werd. De huidige grens volgt de Oude Rijn en de Zijl.
Op 1 januari 1988 bedroeg de oppervlakte van de gemeente 1.211 ha en het inwonertal was 21.890; de bevolkingsdichtheid bedroeg hiermee 1873 inw/km² landoppervlak.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

De gemeente strekt zich noord- en oostwaarts uit vanaf de Oude Rijn en de Zijl en de bodem werd in belangrijke mate bepaald door de zeeinvloed via het voormalig Rijnestuarium (tot ± het jaar 1000). Het noorden van de gemeente wordt nu hoofdzakelijk ingenomen door jonge zeekleigronden-op-veen en het zuiden door kalkrijke zavel en klei, beide vallend onder de broekgronden.

Door klink van het onderliggend veen daalde de bodem in het noorden na de ontwatering meer dan in het zuiden bij de Oude Rijn; het oppervlak ligt respectievelijk op ongeveer 1,5 en 1 meter -NAP.
De dalende klei-oppervlakken werden al tamelijk vroeg ingepolderd en bemalen: de Munnikkenpolder en de Achthovenpolder vanaf halverwege de 15e eeuw, andere vanaf ± 1600.
Heel het gemeentegebied waterde en watert op kunstmatige wijze af op Rijnlands boezemwateren door middel van motorgemalen; rond 1950 geschiedde dit nog geheel door middel van windkracht maar thans malen de molens slechts incidenteel mee.
Er zijn nog zes molens, waarvan er vijf uit de 19e eeuw dateren.

Wijzigingen in de fysische toestand traden hoofdzakelijk daar op waar na de oorlog uitbreidingen ten behoeve van industrie of woonfunctie werden gepleegd; het betreft vooral opspuitingen van grond. Vermelding verdienen in dit verband de zandputten nabij Rijksweg A4, daterend uit de jaren vijftig en zestig, waarin nu het zwembad en de jachthaven liggen.

3. GRONDGEBRUIK EN LANDSCHAPSSTRUCTUUR

3.1. Agrarisch grondgebruik

In het noorden van de gemeente overwegen vrij regelmatige blokverkavelingen. Naar het zuiden toe domineert een relatief onregelmatige strokenverkaveling, enigszins geremd van karakter door het bochtig verloop van de Oude Rijn.
Omstreeks 1500 was de veeteelt in Leiderdorp reeds van overwegend belang, maar ook vormen van akkerbouw kwamen voor. Het laatste verloor echter terrein als gevolg van klink en in het midden van de 18e eeuw lagen de bouw en warmoeslanden waarschijnlijk vrijwel uitsluitend op de relatief hoge gronden. Rond 1850 was het overgrote deel van de welvarende gemeente ingericht voor de veehouderij en het kleioppervlak bestond dus vooral uit weiden. Op de beter ontwaterde en zavelige bodems in de nabijheid van de Oude Rijn en in de Waard kwam ook groententeelt voor en er was zelfs een experimentele kwekerij voor exotische gewassen.
Met de verdichting van de bebouwing nabij de Oude Rijn en de toename van de industrie ging voornamelijk tuingrond verloren. Toch waren er rond 1940 in de gemeente zo'n 10 ha tuinbouwgrond, waarvan 2 ha voor bloembollen, 3 ha voor bloemkwekerijen en 1 ha voor bloemkwekerijen onder glas.

Na 1945 ging het veeteeltgebied in de Kalkpolder, de Munnikkenpolder en de Zijllaan- en Meijepolder grotendeels verloren ten behoeve van uitbreidingen, vnl. voor woningbouw. Terwijl rond 1750 nog ± 90% van het gemeenteoppervlak als weide in gebruik was, is dat nu gedaald tot ongeveer 60%. Een kastuinbouwgebied van beperkte omvang is thans gelegen voorbij de Rijksweg A4.

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

Voor de ontwikkeling van Leiderdorp is van aanzienlijk belang geweest de kleivoorraad langs de Oude Rijn. Al in de 16e eeuw werden hier verscheidene pannen- en steenbakkers geteld en rond 1850 werden drie steenbakkerijen, een pannenbakkerij en een kalkoven genoemd; een eeuw later worden deze bedrijven nog op de kaart aangegeven. Grondstof voor het produkt was onder meer de lokale klei, terwijl schelpkalk (Katwijk) en turf werden aangevoerd via de Oude Rijn. Vanaf ± 1880 vond er belangrijke uitbreiding van deze bedrijfstak plaats; o.m. naar de Waard. Het kleidek is plaatselijk 0,5 tot 1 meter verdolven. In het uiterste zuiden van de gemeente ligt thans nog een betonfabriek.

Hiernaast waren er rond het midden van de vorige eeuw een bierbrouwerij, een lijmfabriek (daterend uit de 18e eeuw) en volmolens terwijl bovendien het aantal buitenplaatsen opmerkelijk was. In 1877 werden genoemd blekerijen, een stoomolieslagerij en een was- en pleisterfabriek. In de jaren 1850-1900 werden verder gesticht de scheepswerven "de Waard" (1877) en "de Hoop", een metaalindustrie (1897) terwijl bovendien de kalkovens werden uitgebreid: het 'buiten wonen' en de industrie gingen in de loop der eeuwen de Rijnoever domineren.
De kalkovens zelf zijn inmiddels verdwenen maar wel liggen nabij de Doesburg nog enkele stenen loodsen die bij het complex behoorden. Verder bleven bewaard de directeurswoning

(1906) van de steenfabriek (Bedrijvenweg) en een meelfabriek (1916) ten noorden van de Zijlbrug (nu ingericht als veevoederbedrijf). Op het industrieterrein de Baanderij zijn bovendien enkele vooroorlogse bedrijfsgebouwen te vinden, geconstrueerd uit met baksteen opgevulde metaalskeletten.

De nabijheid van Leiden is zeker van grote invloed geweest op de nijverheid in dit dorp: de afzet van stenen en pannen in de stad leek verzekerd, terwijl de aanvoer van bijvoorbeeld slachtafval ten behoeve van de lijmfabricage gegarandeerd was.
Dat de niet-agrarische gebruiksvormen van de grond zich concentreerden langs de slagader van de gemeente spreekt vanzelf. Verdichting van de bebouwing - maar nauwelijks komvorming - was het logisch gevolg, totdat Leiden zich over delen van de gemeente ging "ontfermen".
Een groot aantal van de industrieën werd met de annexatie van 1920 naar Leiden overgeheveld en de kalkovens en een deel van de steenproduktiebedrijven werden in de jaren dertig opgeheven en gesloopt als gevolg van concurrentie. Bovendien verdwenen de meeste buitenplaatsen volledig van de kaart en werden de gronden opnieuw verkaveld.
Woningbouw in de Waard en het Zijlkwartier verdrong de industrie grotendeels; het voornaamste centrum van nijverheid ligt nu verder naar het noorden, langs de oostoever van de Zijl.

3.3. Visuele Karakteristiek

Leiderdorp is thans een gemeente van scherpe tegenstellingen: het noorden en vooral het oosten zijn volstrekt agrarisch en ingevuld met graslanden; het zuiden en met name het westen en zuidwesten zijn in sterke mate verstedelijkt en geïndustrialiseerd. Een aantal belangrijke wegen zorgt voor versnippering van het landschap dat buiten de betrouwde kom hoofdzakelijk open van karakter is, met weinig opgaand groen.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Wegen

De Oude Rijn was al in de Middeleeuwen de belangrijkste verkeersader in het dorp. Als water- en als landroute wees de Rijn de weg van Leiden naar Utrecht en de tussenliggende plaatsen profiteerden hier flink van.
Tussen 1660 en 1665 werden op kosten van Leiden de beide Rijndijken (de Hoge in Zoeterwoude en de Lage in Leiderdorp) bestraat, terwijl tevens bruggen over de beide Rijntakken, de Zijl en de stadssingel werden geslagen. Voetpaden in Leiderdorp werden pas verhard in de vorige eeuw: de dijkwegen langs de oostzijden van de Mare (nu Leiden) en de Zijl waren rond het midden van de eeuw verhard, de weg richting Hoogmade en Alkemade over de Ommedijk kwam tot stand in 1862 (grindwegen). In 1923 blijken ook de buitensingel van Leiden (toen al niet meer horend onder Leiderdorp) en de Munnikkendijk verhard. Het wegenstelsel werd vanouds gecompleteerd met bruggen over de Does (1591) en over de Oude Rijn nabij de dorpskerk (thans een ijzeren ophaalbrug).

4.2. Wateren

Van de waterwegen was, zoals gezegd, de Rijn verreweg de belangrijkste. Zowel personen- (trekschuit) als goederenvervoer waren van belang en een jaagpad langs de Rijnoever getuigt tot op heden van de investeringen die in 1664 werden gedaan om het de schuitvoerders zo gemakkelijk mogelijk te maken. Verdere waterwegen van belang in 1850 waren de Zijl, de Mare (deel uitmakend van de van 1657 daterende trekschuitverbinding tussen Leiden en Haarlem) en (in mindere mate) de Does (richting Braassemermeer). Later werden nog verwijd, respectievelijk gegraven, de Dwarswetering (1877) en de Nieuwe Vaart (onderdeel van de Rijn-Schieverbinding, 1919).

4.3. Spoorwegen

In 1859 weigerde Leiderdorp nog medewerking bij de aanleg van een spoorweg tussen Leiden en Woerden; men zag niet - of wilde niet zien - dat hier nieuwe mogelijkheden lagen. In 1912 werd echter over het grondgebied van Leiderdorp het eindtraject van de lokaalspoorlijn Hoofddorp-Leiden aangelegd met een kopstation nabij de Kooilaan te Leiden N.O., in het in 1896 geannexeerde gebied. De lijn werd opgeheven eind 1935 en Leiderdorp heeft dus maar kort en in beperkte mate van het railvervoer kunnen profiteren.

4.4. Verdere infrastructurele voorzieningen

Verdere uitbreiding van infrastructurele voorzieningen had plaats in de jaren twintig en dertig in wisselwerking met het toenemend belang van Leiderdorp als woon- en forensengemeente en als industriegebied. Verdichting van het wegennet en aanpassing van de voorzieningen voor transport over water springen het meest in het oog.

Een belangrijke weg, de Provinciale Weg nr.5 die op het oude spoorwegtracé was aangelegd, werd geopend in 1939 en deze zorgde voor betere toegankelijkheid vanuit het noorden en noordoosten, ook dankzij de brug over de Zijl.
Gesteld kan worden, dat Leiderdorp steeds goed ontsloten is geweest voor zowel water-, weg- en railverkeer, vooral dankzij de directe nabijheid van Leiden.

Na 1945 werd de bebouwing sterk uitgebreid en namen dus ook infrastructurele werken explosief toe. Ongelukkig was de aanleg van het tracé van Rijksweg A4 dwars door de uitbreiding van het dorp (1960) en ook de verbreding van de Rijnbrug (ca. 1966) betekende een forse ingreep in het dorpsbeeld.

Elektriciteit werd vanaf 1908 aan Leiderdorp geleverd vanuit Leiden, gas sedert 1910.
De waterleiding van Leiderdorp werd sinds 1914 verzorgd vanuit Boskoop.
Enkele telefoonaansluitingen aan de Lage Rijndijk in 1901 en in de Waard in 1912 gingen de koppeling van het gemeentehuis in 1921 vooraf. Het annexatiebeleid van Leiden zal hieraan wel debet zijn geweest.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

Leiderdorp kent slechts één (vanouds zeer langgerekte) kern en wat verspreide bebouwing. (Zie ook de bebouwingskarakteristiek). Het meest zuidelijke deel van de lintbebouwing langs de Oude Rijn wordt wel de buurt Achthoven genoemd.
Het dorp had rond 1500 nauwelijks 400 inwoners, in 1632 ± 800, in 1732 ca. 1150 en in 1795 ± 1.050.
Het verdere verloop was als volgt:

jaartal	aantal inwoners
1822	1.089
1840	± 1.698
1856	± 1.850
1870	2.300
1880	± 3.100
1890	4.160
1895	± 4.700
1896	± 1.700

jaartal	aantal inwoners
1919	± 3.100
1920	± 2.100
1930	± 2.400
1940	± 3.650
1955	± 5.000
1970	± 13.000
1986	21.340
1988	21.890

Opvallend zijn de scherpe breekpunten in 1896 en 1920, toen annexaties plaatsvonden, en de desondanks doorgaande groei dankzij "import".

5.2. De kern Leiderdorp

Het dorp is al bekend sedert de vroege Middeleeuwen en wordt wel beschouwd als één van de oudste kernen in Holland. Het verloor zijn positie ten gunste van Leiden, maar bleef van betekenis als verkeersdorp op de oeverwal van de Oude Rijn en aanvankelijk ook als rechtsgebied (voor een belangrijk deel) van het latere Leiden. Want behalve de middeleeuwse uitbreidingen van Leiden over Leiderdorp gingen ook in de 17e eeuw enige stadsvergrotingen ten koste van het dorp, waarbij onder andere "de Haven" en een deel van "de Waard" verloren gingen. Van belang is ook, dat Leiden in 1582 de ambachtsheerschappij van Leiderdorp kocht en dus een flinke vinger in de bestuurlijke pap kreeg.
De invloed van de stad strekte zich al eerder uit over de nijverheid en de neringen in Leiderdorp, maar de effectiviteit was niet steeds optimaal. Sedert eeuwen probeerde Leiden concurrerende bedrijven uit de omgeving te weren en met de zogenaamde "Order op de Buitennering" van Karel V uit 1531 leek dat te gaan lukken. Maar in 1540 waren er toch 12 weefgetouwen, 10 scheepmakers en 27 tapperijen in Leiderdorp. Na 1582 kon de stad de zaken beter in de hand houden maar in de 17e en 18e eeuw trad een zekere liberalisering in wat leidde tot de oprichting van volmolens, een houtzaagmolen, een brouwerij, enzovoorts.

Gedurende de 17e en 18e eeuw raakte Leiderdorp in trek als vestigingsoord voor buitenplaatsen. Met name de Leidse aristocratie vond hier dicht bij de stad gelegenheid zich te verpozen temidden van tuinen, kwekerijen en weiden.

Het hoogtepunt van deze ontwikkeling in de 19e eeuw al voorbij, maar toch werden er rond het midden van de eeuw nog verscheidene buitenplaatsen afgebeeld op kaarten en foto's, zoals Groenoord, Dijkzicht, Bouwlust en Nippon, dat bekend was om de exotische plantenkwekerij. In 1893 viel het doek voor dit laatste buiten, waarvan de gronden werden verkaveld voor de aanleg van het eerste deel van de woonwijk "de Kooi".

In dezelfde tijd raakte Leiderdorp in toenemende mate betrokken bij de industrialisatie van de stad. De meeste van de bedrijven uit die tijd stonden -op heden ten dage- Leids grondgebied en bovendien werden ze naderhand grotendeels gesloopt ten behoeve van woningbouw: zoals gezegd ging in 1896 en 1920 door annexatie veel terrein verloren voor Leiderdorp en wel met name de nijverheidszones tussen Mare en Zijl en op Waardeiland. De industriewijk verplaatste zich daarop naar de oostzijde van de Zijl tussen de (latere) Provinciale Weg nr.5 en de (nieuwe) bebouwing aan de Zijldijk.

Voor het overige vond men de woonhuizen en de winkels nog steeds langs de oever van de Oude Rijn en wel vooral tussen het water en de Hoofdstraat. In de eerste tientallen jaren van deze eeuw trad verdichting op en werden tekenen van verstedelijking zichtbaar tussen Zijlsingel en Zijl en in de Waard.
Na de annexatie van dit gebied door Leiden bleek overduidelijk dat Leiderdorp verder nog steeds hoofdzakelijk uit lintbebouwing bestond met alleen wat uitbreidingen in noordelijke richting aan de Zijldijk, de Dr.van Rhijnstraat, de Hoogmadeseweg (1915) en de Doeslaan. Komvorming was niet of nauwelijks waarneembaar ondanks de eeuwenlange aanwezigheid van een brug over de Rijn ter hoogte van het oude raadhuis en de Nederlands-Hervormde Kerk.
Pas tussen 1932 en 1944 werden de eerste uitbreidingen gerealiseerd in deze omgeving (Kerkewijk, compleet met sportaccommodatie!) en daarnaast ook aan de Zijldijk en verder naar het zuiden in het zogenaamde Patrimoniumpark (1934): Leiderdorp werd forensengemeente en het inwonertal groeide sterk.
Tussen 1930 en 1943 werden de drie tollen binnen de gemeente opgeheven en in 1931 werd het gemeentelijk grondbedrijf opgericht en bereidde men zich voor op een grootse toekomst. Die leek er rond 1938 te komen toen er serieus werd overwogen een nationale luchthaven aan te leggen in de Achthovenpolder, mede in verband met de geplande Rijksweg A4 tussen Amsterdam en Den Haag.
De betekenis van de Hoofdstraat langs de Lage Rijndijk was inmiddels aan het afnemen als gevolg van de aanleg van Provinciale Weg nr.5 en de opwaardering van de weg op de zuidelijke Rijnoever.

Sterke stedebouwkundige ontwikkelingen deden zich voor in de jaren na 1945 toen Leiderdorp zich tot een echte voorstad van Leiden ging ontplooien. Het dorp groeide in noordelijke richting en veel voormalige weilanden werden omgezet in moderne woon-, winkel- en nijverheidscentra, terwijl de infrastructuur verder werd verbeterd.
Het zuidoosten van de gemeente bleef echter gekenmerkt door de lineaire bebouwing langs de Rijndijk en het open agrarische landschap daarachter.

5.3. Verspreide bebouwing

De in de vorige eeuw nog aanwezige buitenplaatsen in de gemeente werden in de loop van de jaren vrijwel alle opgeheven en gesloopt.

Ze verdwenen en lieten soms alleen hun naam als herinnering na aan een straat of plein. De huizen die bleven zijn in handen gekomen van instellingen en ingericht als kantoren; tuinen en parken gingen vrijwel geheel ten onder. Wel werd in het gebied van de Achthovenpolder een aantal hofsteden bewaard, die kenmerken van buitenplaatsen hebben maar die inmiddels zijn gedevalueerd tot boerenbedrijven. Te noemen zijn Lindenhof, Hoogkraan, Agthoven en Ringgraaf.

De vijf molens -al eerder vermeld- uit de 19e eeuw heten respectievelijk Achthovense molen (1893), Bosmolen (1836), Doeshofmolen (1830), Munnikkenmolen (1890) en Zijllaanmolen (1850) ; ze zijn (behalve de Doeshofmolen, een grondzeiler) van het type wipmolen en ze functione(e)r(d)en alle als polderbemaling.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Algemeen/provinciaal:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Fruin, R. (red.) (1976)
  Enqueste ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen, voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in den jaere MCCCCXCIIII. Leiden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Register van beschermde monumenten (1989). Zeist.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Regionaal/lokaal:

- Hobo, C. (1978)
  Leiderdorp in vroeger dagen; Uitgeverij "De Witte Merel". Hazerswoude.

- Hutspot, Haring en Wittebrood (1981/82)
  De Kler/Waanders. Leiden/Zwolle.

- Leiderdorp aan jaagpad en snelweg (1979)
  1200 jaar wonen; Canaletto. Alphen aan den Rijn.

- Linden, H. van der (1955)
  De Cope. Bijdrage tot de rechtsgeschiedenis van de openlegging der Hollands-Utrechtse laagvlakte. Assen.

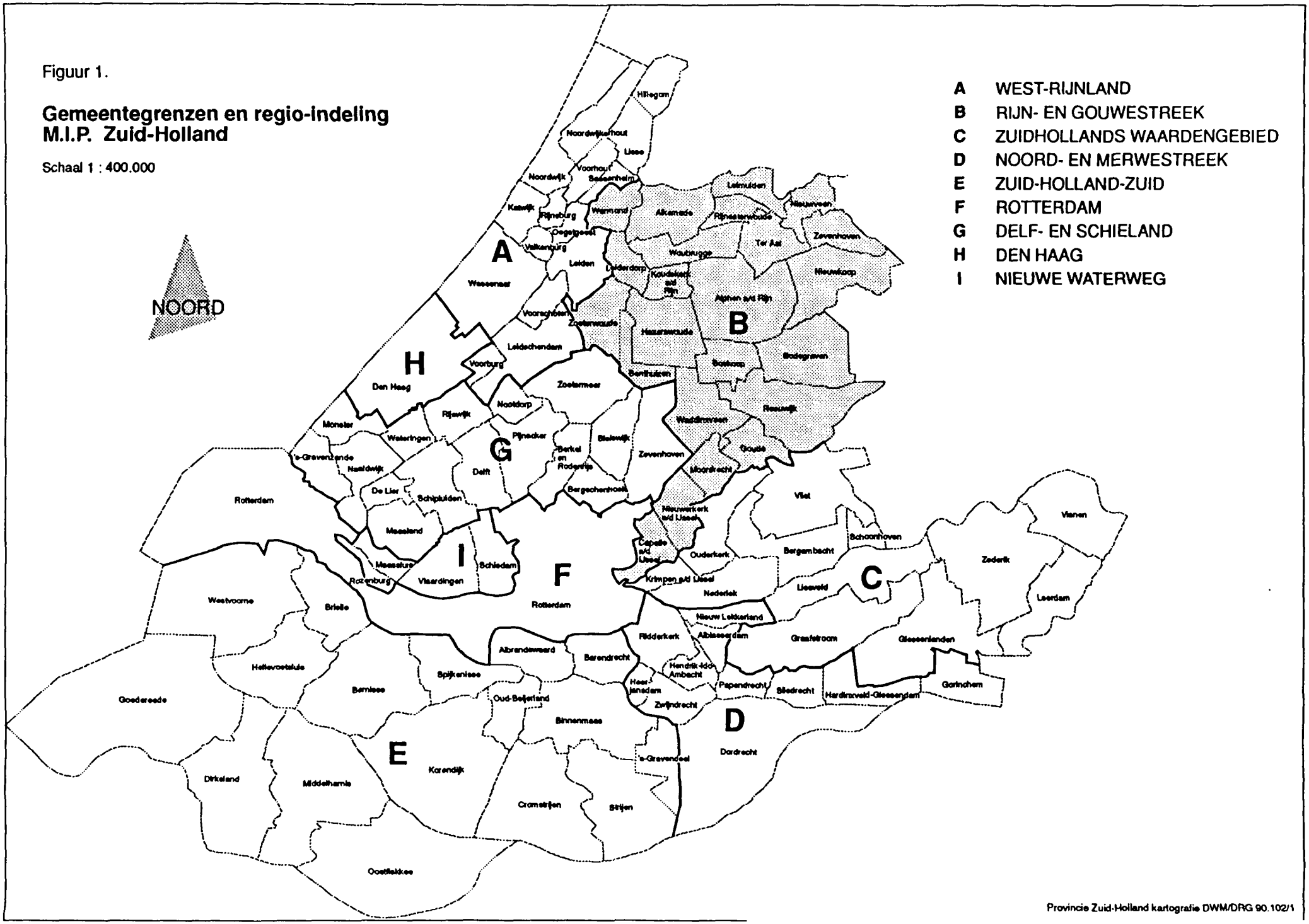
VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en Militaire Kaart; 1:50.000; 1854.
- Kuyper, J.
  Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.
- Chromotopografische kaart; 1:25.000; 1876, 1903, 1913, 1924.
- Uitbreidingsplan in hoofdzaak der gemeente Leiderdorp, 1941.
- Topografische kaart; 1:50.000; 1942 (Truppenkarte).
- Topografische kaart; 1:25.000; 1969, 1974, 1990.
- Topografische kaart; 1:50.000; 1981.
- Schetsteekening van de Achthovener Polder gelegen in de Gemeente Leyderdorp Provincie Zuid-Holland, (1857).
- Schetsteekening van den KalkPolder [....], (1853).

Figuur 1.

Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Zuid-Holland

Schaal 1 : 400.000

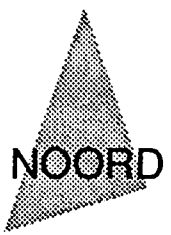


Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/1

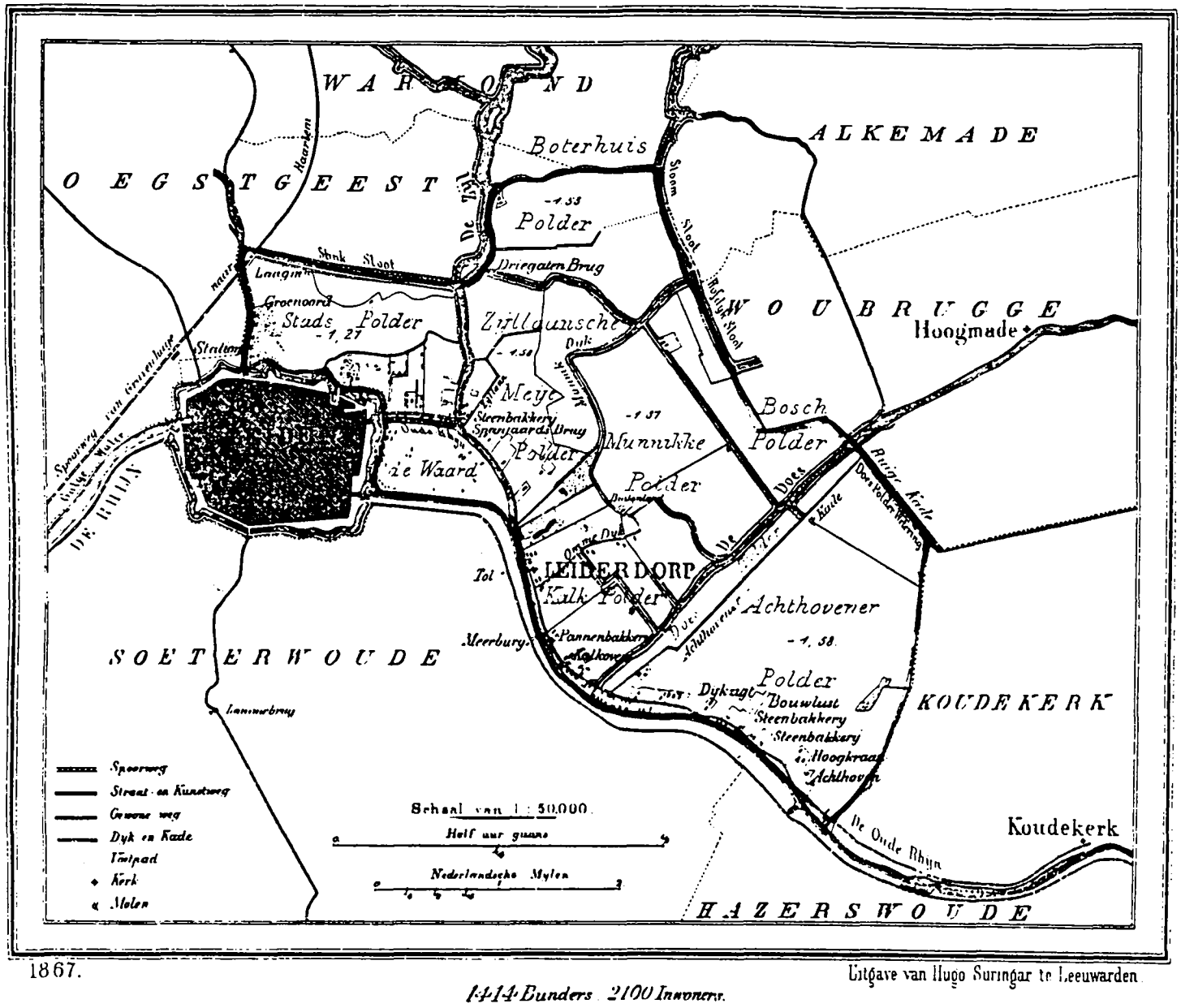
Figuur 1a.

Gemeente Leiderdorp

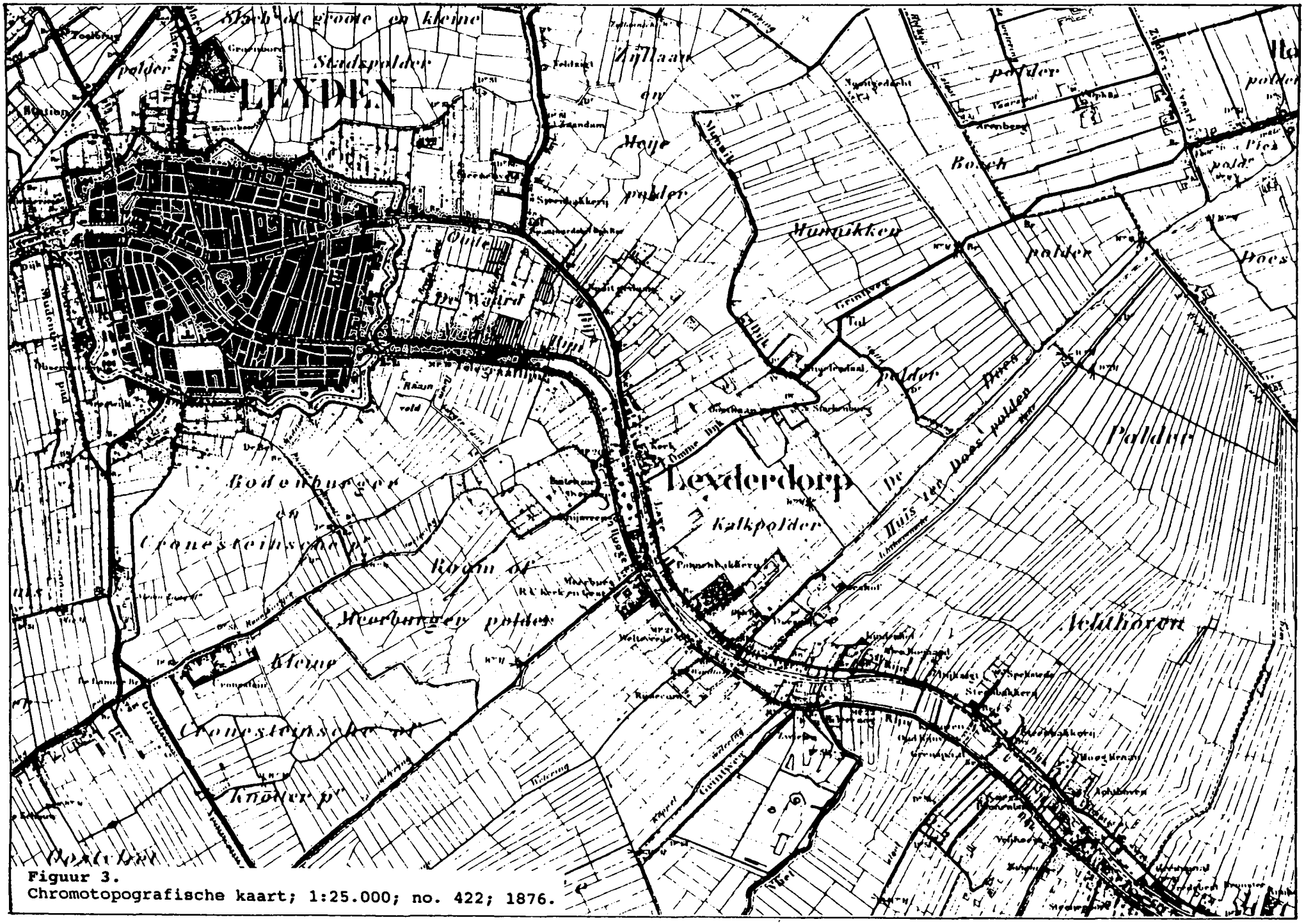
Schaal 1 : 300.000



Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/4a

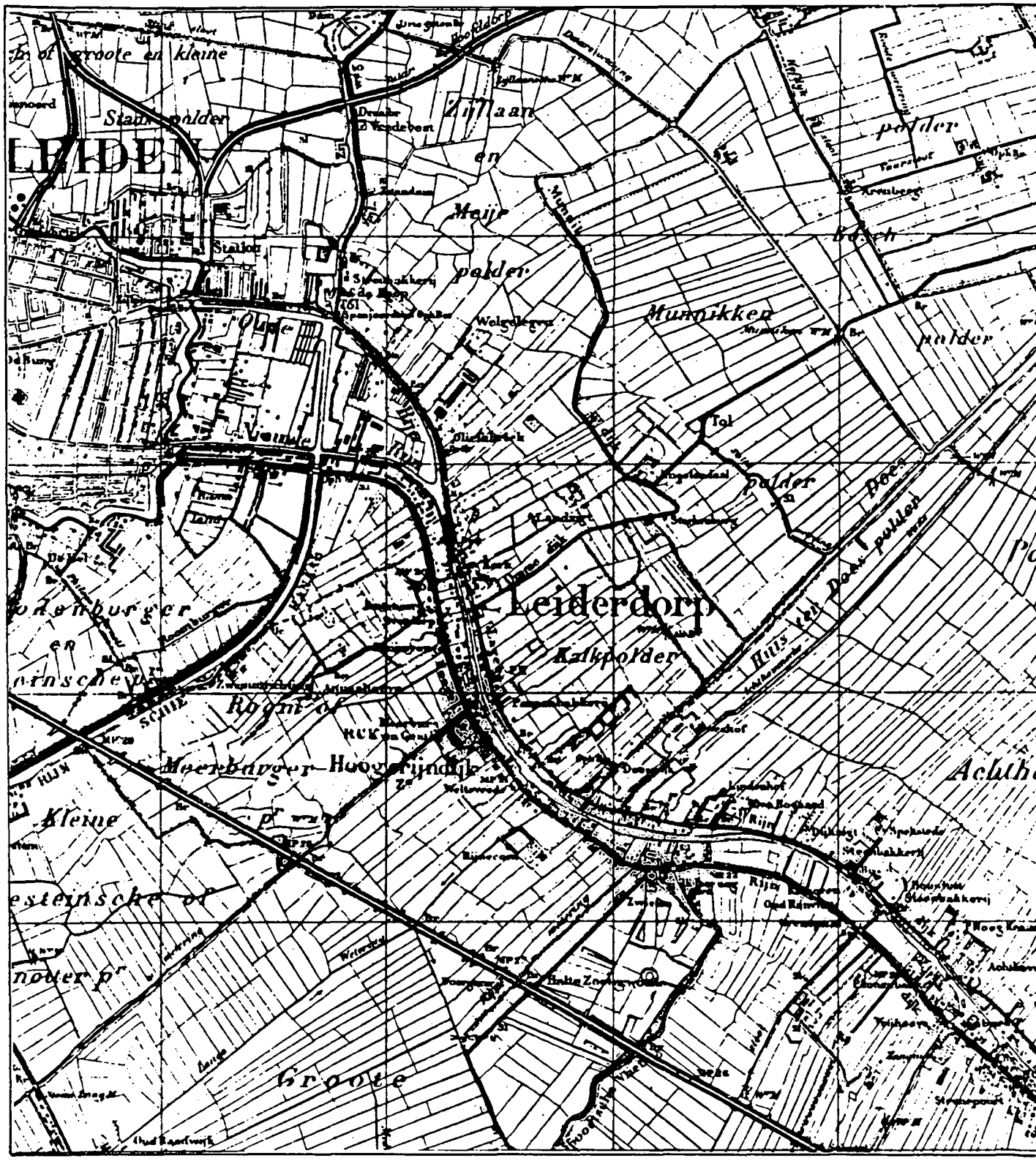


Figuur 2.
J. Kuyper, Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland 1869.



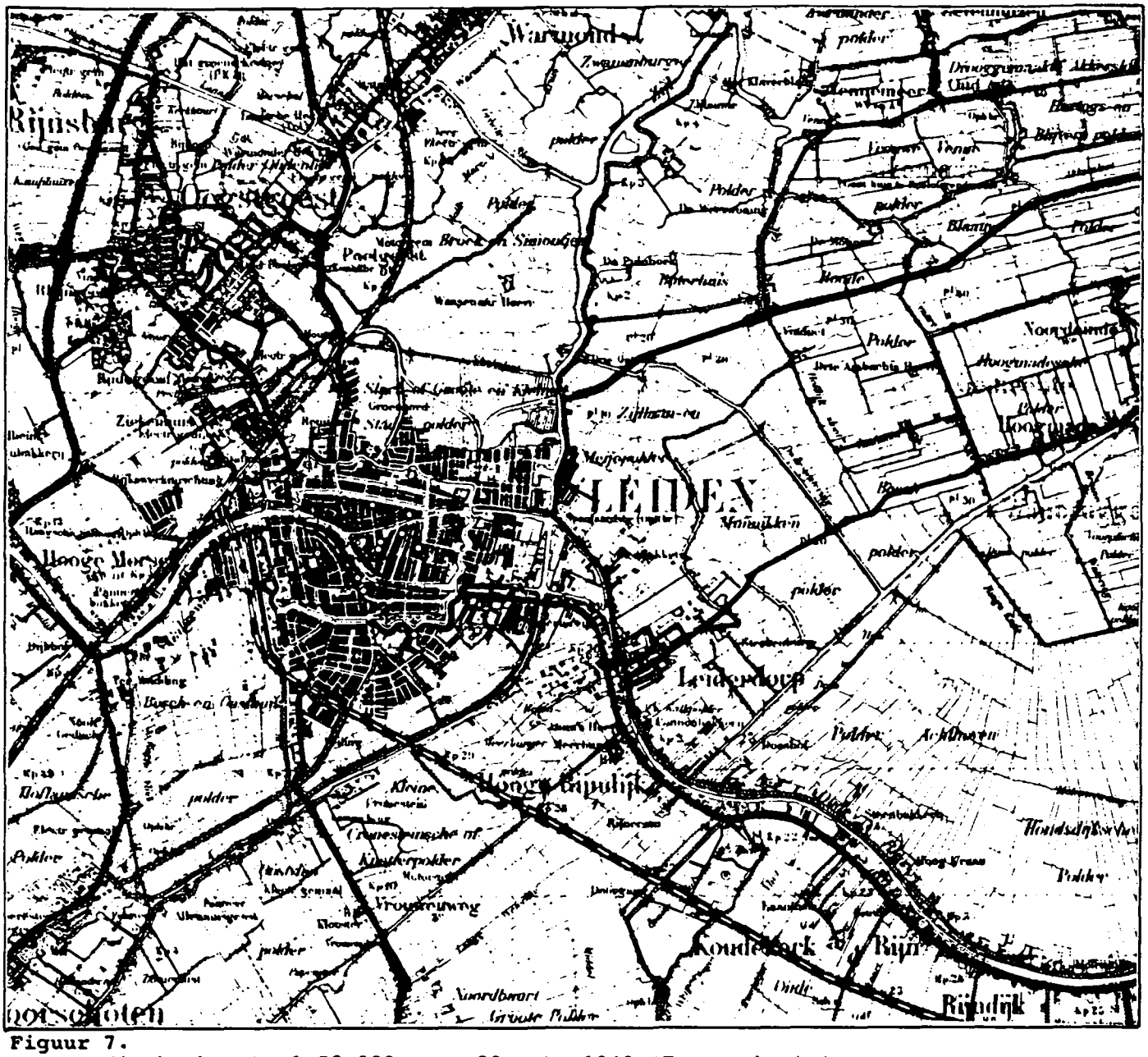
Figuur 3.
Chromotopografische kaart; 1:25.000; no. 422; 1876.

Figuur 4.
Chromotopografische kaart; 1:25.000; no. 422; 1913.

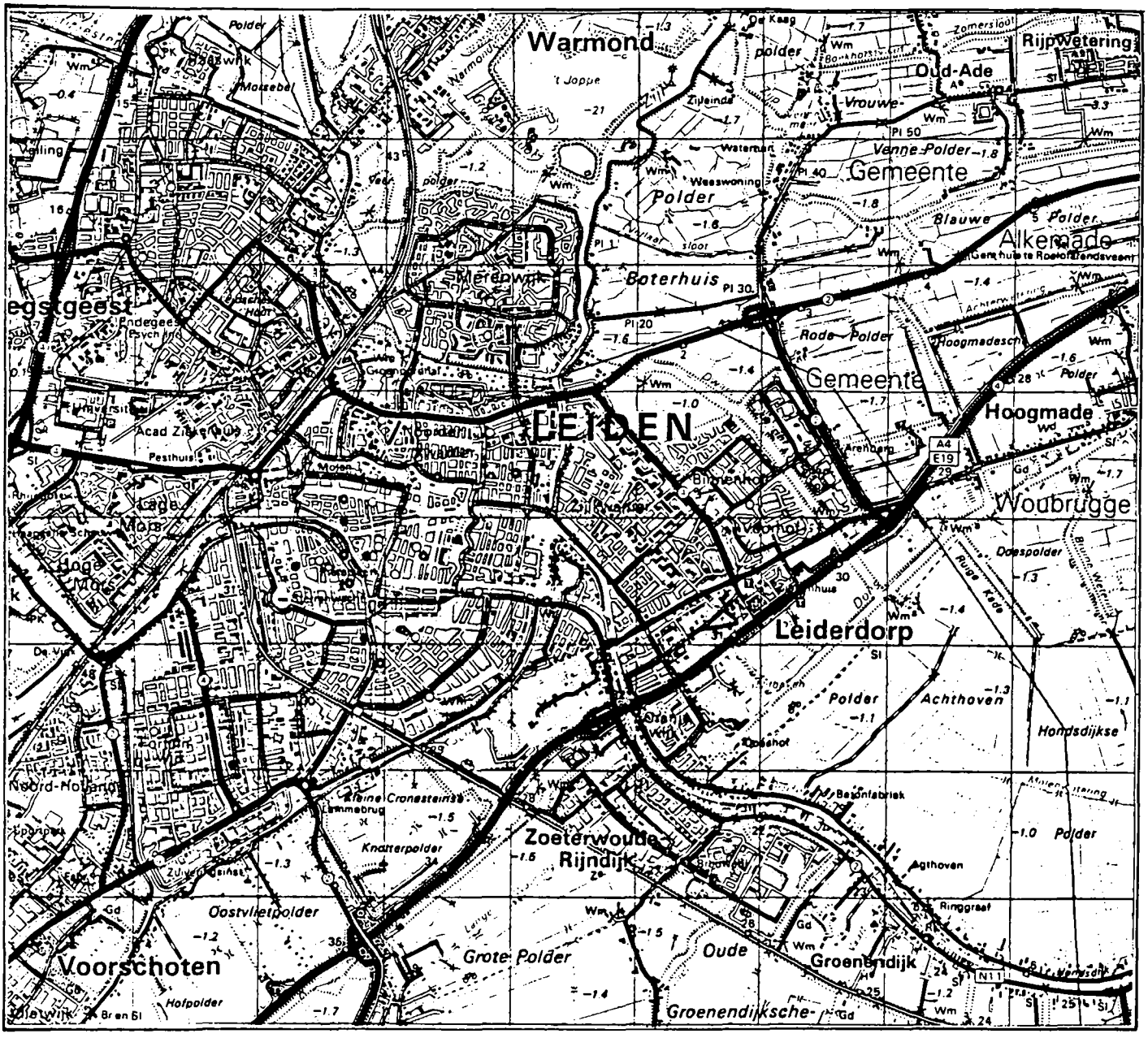


Figuur 5.
Chromotopografische kaart; 1:25.000; no. 422; 1924.

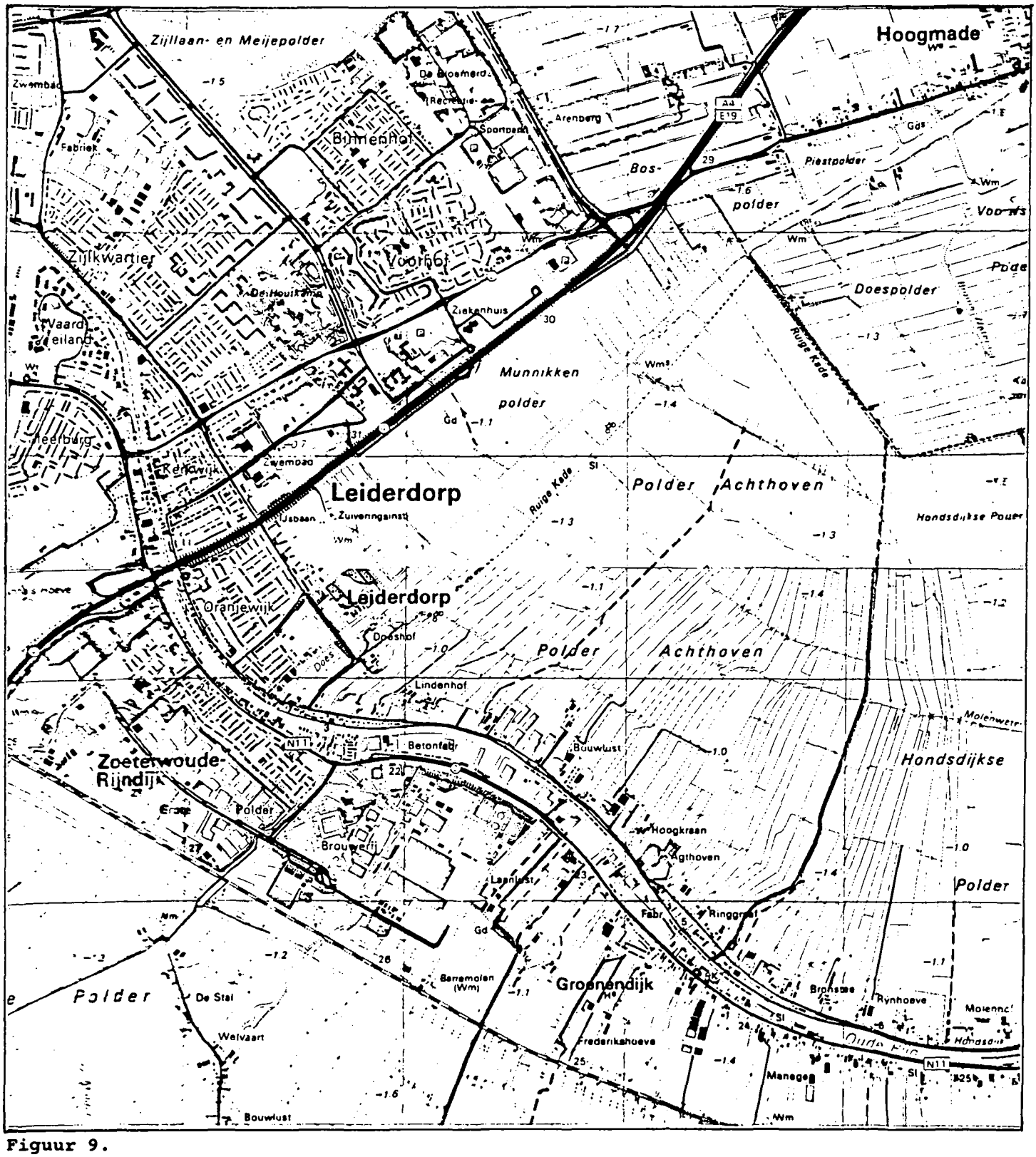
Figuur 6.
Topografische kaart; 1:25.000; no. 30 F en 30 H; 1950.



Figuur 7.
Topografische kaart; 1:50.000; no. 30 Ost; 1942 (Truppenkarte).



Figuur 8.
Topografische kaart; 1:50.000; no. 30 Oost; 1981.



Figuur 9.
Topografische kaart; 1:25.000; no. 30 F en 30 H; 1990.

LEGENDA BIJ DE KAART VAN DE FUNCTIONEEL-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN HOOFDLIJNE

Bestaande kern ± 1850

Omvang kern ± 1945

Terrein gedomineerd door Nijverheid, Handel en Industrie: ±1850 ±1945

Richting van Algemeen-ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling

1900 Weg, eventueel met jaar van opening

1900-1930 Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

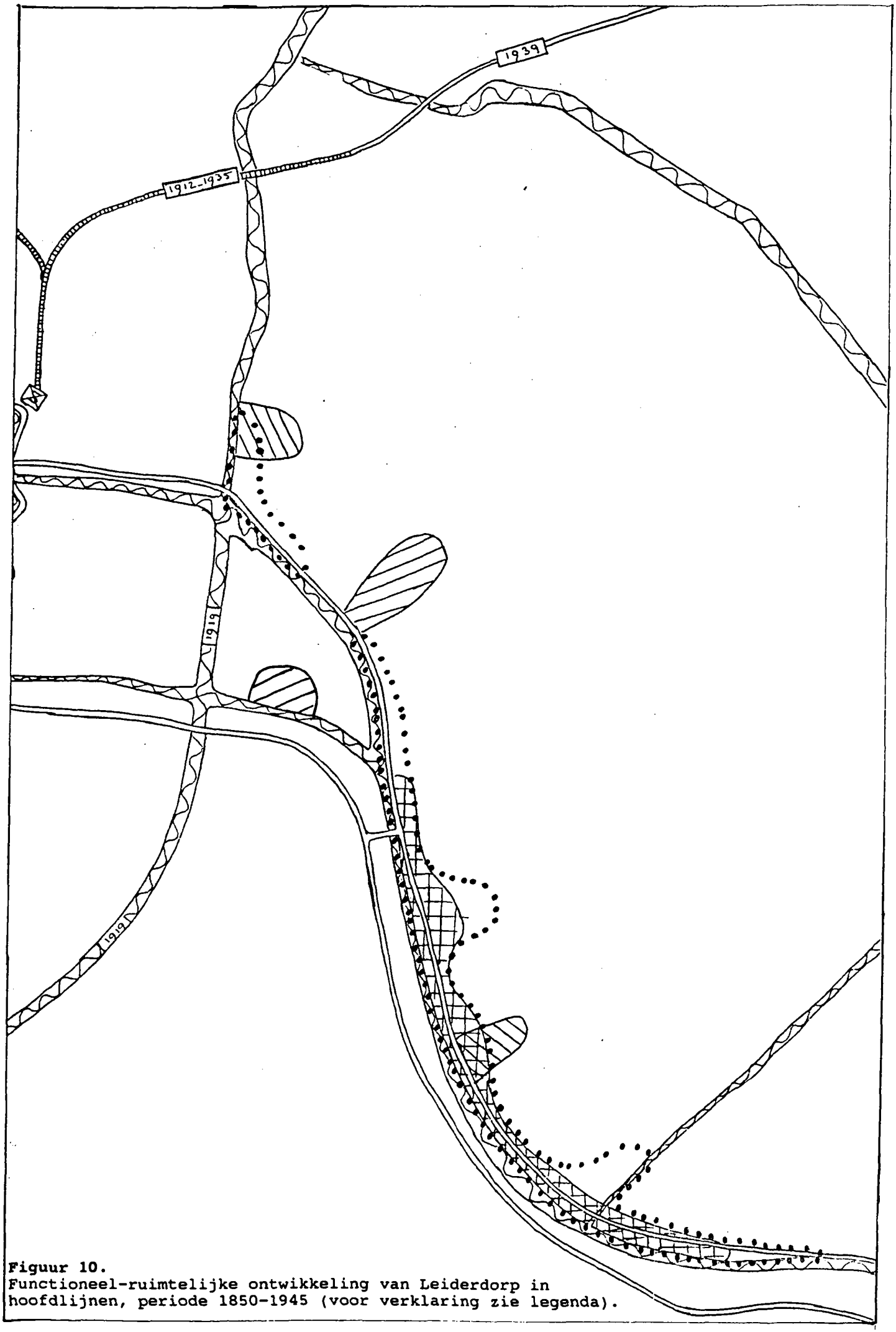
1900-1930 Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

S Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90 10 14



Figuur 10.
Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Leiderdorp in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).

Figuur 10a.
Leiderdorp anno 1985 (ter vergelijking).

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK EN STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

juni 1989

L.A. Nizet

BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

Dorpsbebouwing

De bebouwing van Leiderdorp uit de MIP-periode is voornamelijk gelegen langs de weg die parallel loopt aan de Rijn: de Hoofdstraat, een gedeelte van Ockenrode, Van der Valk Boumanweg, Zijldijk en Achthovenerweg.

De dichtste bebouwing is te vinden langs de Hoofdstraat. Het betreft hier voornamelijk eenvoudige dorpswoningen van rond 1900, met ertussen enkele oudere panden. In de jaren dertig heeft verdichting plaatsgevonden langs de Hoofdstraat o.a. in de vorm van vrijstaande woningen en na de Tweede Wereldoorlog vervangende nieuwbouw.

Concentraties van bebouwing van rond 1900 zijn te vinden in de buurt van de Nederlands Hervormde Kerk, tot aan de huidige Persant Snoepweg en in de buurt van de Doesbrug. Vooral in dit laatstgenoemde deel van de Hoofdstraat is het straatbeeld weinig gewijzigd, hoewel de panden op zich wel wijzigingen hebben ondergaan. Bij beide delen van de Hoofdstraat bevinden zich zijstraatjes met bebouwing van rond 1900: de Dr. Van Rijnstraat en de Doeslaan.

Parallel aan de Hoofdstraat ligt langs de Rijn het Jaagpad. Hierop komen veel achterkanten van de woningen langs de Hoofdstraat uit, maar er ligt ook een aantal woningen met de voorzijde richting Rijn.
In de jaren dertig heeft enige verdichting plaatsgevonden langs de Hoofdstraat en is het lint uitgebreid langs de huidige Ockenrode en Van der Valk Boumanweg.

Planmatige uitbreidingen en complexen

Bij de Hoogmadeseweg werd in 1915 het Leeuwenbergpark gebouwd door de architecten J.J.P. Oud en W.M. Dudok. Hiervan resteert nog slechts de eerste steen.

Aan de overzijde hiervan werden in de jaren twintig vrijstaande woningen en twee onder één kap woningen gebouwd. In de jaren dertig werd deze Kerkwijk verder bebouwd; voornamelijk met woningen, maar er verrees ook een school. Van de in de gemeentebeschrijving genoemde sportaccommodatie is echter niets meer terug te vinden.

Een tweede wijk, uit de jaren dertig, is gebouwd in het Zijlkwartier (Zijldijk, Zijloordkade, Spanjaardlaan, Steenbakkerslaan, Van der Marckstraat). Deze woningen zijn echter merendeels gewijzigd en in particuliere handen.

Aan de andere zijde van het dorp werd een dwarsstraatje van de Achthovenerweg bebouwd met vier rijtjes woningen, door de "Woningstichting Patrimonium" in 1934. In één van de rijtjes is een gevelsteen ingemetseld waarop deze informatie staat vermeld. Na de Tweede Wereldoorlog werden in dit straatje enkele woningblokjes toegevoegd.

Boerderijen

De bebouwing aan de uiteinden van het lint bestaat voornamelijk uit langhuisboerderijen. Langs de Zijldijk is dit er een enkele, langs de Achthovenerweg zijn dit er vele, waaronder ook vele daterend van voor 1800.

Objecten van bedrijf en techniek

In het dorp ligt een ijzeren ophaalbrug, de Doesbrug.
Bedrijvigheid uit de MIP-periode is nog te vinden langs de Zijldijk - een voormalige meelfabriek en een staalfabriek - aan de Doeslaan - een Kleiwarenfabriek - en een bouwmaterialenhandel langs de Hoofdstraat. De kalkovens die hierbij stonden, zijn echter verdwenen.
Langs de Achthovenerweg is de bedrijvigheid uit de MIP-periode geheel verdwenen en vervangen door naoorlogse bedrijven. Wel resteren nog woningen van de directeursfamilie Koning van de Steenfabriek: Ruigekade 1, Achthovenerweg 17.

In de omgeving van Leiderdorp staan één 18e eeuwse en vijf 19e eeuwse molens, waarvan er enkele nog bedrijfsvaardig zijn.

Naoorlogse uitbreiding

Na de Tweede Wereldoorlog is Leiderdorp fors uitgebreid. Ook tegenwoordig wordt er nog steeds gebouwd. Drie van de zes Leiderdorpse molens liggen tegenwoordig dan ook in de nieuwbouw, evenals enkele boerderijen waarvan de boerderij in de Houtkamp vermeldenswaard is.

STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

Van de gemeente Leiderdorp is geen stedebouwkundige typologie gemaakt, omdat er in de periode 1800-1945 alleen verdichting en uitbreiding van de kern langs de reeds aanwezige structuur heeft plaatsgevonden.