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. Jansen
augustus 1993

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK
M. Verweij
februari 1989

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE
M. Jansen
M. Verweij
C. Scheffer
1993-1994

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN
C. Scheffer
februari 1994

E. INVENTARISATIE
M. Verweij
C. Scheffer
1989-1993

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
   - 2.1. Bodemgesteldheid
   - 2.2. Afwatering

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
   - 3.1. Bedijking en verkaveling
   - 3.2. Agrarisch grondgebruik
   - 3.3. Niet-agrarisch grondgebruik
   - 3.4. Visuele karakteristiek huidige landschap

4. INFRASTRUCTUUR
   - 4.1. Landwegen
   - 4.2. Waterwegen
   - 4.3. Spoor- en tramwegen
   - 4.4. Militaire infrastructuur
   - 4.5. Nutsbedrijven

5. NEDERZETTINGEN
   - 5.1. Algemeen
   - 5.2. Kernen
     - 5.2.1. Veur
     - 5.2.2. Leidschendam
     - 5.2.3. Stompwijk
     - 5.2.4. Wilsveen
   - 5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

E. INVENTARISATIE

1. INLEIDING

De gemeente Leidschendam ligt in de provincie Zuid-Holland en is in het kader van het Monumenten Inventarisatie Project ingedeeld in de regio West-Rijnland (Figuur 1). De gemeente ontstond op 1 januari 1938 door het samenvoegen van de gemeenten Stompwijk en Veur. 'Leidschendam' was daarvoor al de volkse benaming voor de bebouwing die vanaf de 13e eeuw rondom de dam in de Vliet ontstaan was.

De acht buurgemeenten van de huidige gemeente Leidschendam zijn (noord, oost, zuid, west): Voorschoten, Zoeterwoude, Zoetermeer, Nootdorp, Rijswijk, Voorburg, Den Haag, Wassenaar.

De grenzen zijn grotendeels gelijk aan die van de oude heerlijkheden Veur en Stompwijk. (zie ook fig. 2 en 2a) Ze lopen langs wegen, kaden, scheisloten en de spoorlijnen naar Zoetermeer en Rotterdam. De grenzen met Voorburg en Voorschoten lopen door de Vliet. In het zuidoosten van de gemeente was er een grenswijziging. De grens lag eerst langs de Veenweg, later meer oostelijk door de Tedingerbroekpolder.

De gemeente heeft de volgende kernen: Veur, Leidschendam, Stompwijk, Wilsveen.

Het oppervlak van de gemeente (inclusief water) bedraagt 36,83 km^2. Het aantal inwoners bedroeg in 1992: 33.365, wat bij een landoppervlak van 35,58 km^2 resulteerde in een bevolkingsdichtheid van 938 inwoners/km^2 landoppervlak.

De hoogteligging varieert sterk. De bebouwing gelegen op de oude strandwal ligt op 0,10-0,50 meter boven NAP. De rest van de gemeente ligt onder NAP. Dat varieert van vier tot vijf meter onder NAP voor de droogmakerijen en de Zoetermeerse Meerpolder tot een/twee meter onder NAP voor de onvergraven bovenlanden in het noordoosten, zuid-westen en uiterste westen van de gemeente.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodemgesteldheid

Zuid-Holland kent aan het oppervlak slechts afzettingen uit het jongste geologische tijdperk: het Holoceen (8000 v.Chr-heden). In Leidschendam gaat het om drie grondsoorten: zand, veen en klei. Gelet op de genese van het landschap kunnen in de gemeente twee delen onderscheiden worden, waarbij de Vliet de scherpe scheidslijn vormt. Ten oosten van de Vliet is er een weids weidelandschap met veen- en zeekleigrond. Westelijk van de Vliet ligt voornamelijk zandgrond.

Om te beginnen met het gebied oostelijk van de Vliet, hier werd tussen 6000 en 2500 v. Chr. oude zavelige zeeklei afgezet door de zee, die in die periode in toenemende mate zijn invloed op het kustgebied deed gelden. Omstreeks 2500 v. Chr. kwam er een eind aan de invloed van de zee, omdat een inmiddels gevormde strandwal het achterliggende gebied afsloot voor het zeewater. Verantwoordelijk voor de vorming van die strandwal was de zee zelf: uit het voorhanden zijnde losse materiaal (zand) werd de strandwal door stroming en golfslag gevormd. De strandwal belemmerde ook de afwateringssituatie van het achterliggende gebied, waardoor er een drassig milieu ontstond en veenvorming op gang kwam. Zo werd op de oude zeeklei tussen 2500 v. Chr. en de 11e eeuw een veenpakket van zo'n vier meter dik afgezet. Het uiteindelijk resultaat was dat er oostelijk van de strandwal een bolvormig veengebied lag met een eivormig, natuurlijk binnenmeer: het Zoetermeerse meer.

Vanaf de elfde eeuw werden grote delen van het veengebied ontgonnen om er landbouwgrond van te maken. Deze gronden werden op hun beurt vanaf de 14e eeuw weer uitgeveend ten behoeve van de turfproduktie. Hierdoor ontstonden grote plassen die tussen circa 1612 en 1880 weer werden drooggemalen. De grond die daardoor aan de oppervlakte kwam was de oude zeeklei. Noordelijk en westelijk van Stompwijk is die zeeklei zavelig, zuidelijk van Stompwijk is de zeeklei moerig, door terugstort van meermolm, de bovenste, voor turfwinning onbruikbare veenlaag. In een aantal gebieden werd het veen nooit vergraven, omdat het ongeschikt was voor de turfproduktie: de Groote Westeindsche polder die ten noorden van de Nieuwe Vaart ligt en een smalle strook in de Tedingerbroekpolder. Ook de Veen- en Achterweg liggen op onvergraven bovenland.

Zoals gezegd, had zich rond 2500 v. Chr. een strandwal gevormd. Deze strandwal strekt zich uit van Wateringen tot Voorschoten en is grotendeels bebouwd. In de gemeente Leidschendam is de strandwal maximaal 500 meter breed, met een hoogte tussen de 0,1 en 0,6 meter boven NAP. Naast deze hoofdstrandwal liggen er nog twee secundaire strandwalletjes, in dezelfde tijd gevormd. De strandwallen bestaan uit zand; leemarm, matig fijn en tot op grote diepte ontkalkt. Begin 17e eeuw werd deze strandwal afgezand, waarna het materiaal gebruikt werd voor ophogingsmateriaal in de steden, wegaanleg, en dijkaanleg. Westelijk van de Leidschendamse strandwal vormde zich na 2500 v. Chr. nog een tweede strandwal. Tussen de twee strandwallen, ligt de zogenaamde strandvlakte, voor een klein deel op Leidschendams grondgebied gelegen. Deze strandvlakte kende een slechte afwatering, waardoor een drassig milieu ontstond, waarin veenvorming op gang kwam. Dit veenpakket van een meter of twee dik werd plaatselijk overstoven met een laagje kalkloos zand, door de wind van de strandwallen afgeblazen.

2.2. Afwatering

Het grootste en noordelijk deel van Leidschendam valt onder het Hoogheemraadschap van Rijnland, ontstaan rond 1200 en afwaterend op de Oude Rijn. Het zuidelijk deel van de gemeente behoort tot het Hoogheemraadschap van Delfland, ontstaan in de 13e eeuw en afwaterend via de Delftsche Schie op de Oude Maas. De scheiding tussen de twee hoogheemraadschappen is fysiek in het landschap aanwezig, in de vorm van de landscheiding tussen Rijn- en Delfland. De scheiding bestaat uit een kade en een dam in de Vliet. Oostelijk van de Vliet loopt de kade langs de Venestraat en de Kostverlorenweg. In 1851/52 werden de grenzen tussen beide hoogheemraadschappen opnieuw getrokken, en ging er in Veur een strook grond van Rijnland naar Delfland. De landscheiding is momenteel op veel plaatsen onzichtbaar geworden door gebrek aan onderhoud en doorsnijdingen door bebouwing en wegen. In 1954 werd een gemaal gebouwd bij de schutsluis in de Vliet, die het mogelijk maakte zoet water in de Schieboezem te pompen. Rijnland vult via een inlaat in de Hollandse IJssel haar eigen voorraad zoet water aan.

Voordat de ontginningen in de 11e eeuw startten kenden de veengebieden een natuurlijke afwatering door middel van veenstroompjes. Nadat de veengebeiden waren ontgonnen, zette een maaivelddaling in, door klink en oxydatie van het ontwaterde veen. Eind 14e eeuw werden in de gemeente al kades opgeworpen om wateroverlast te bestrijden; eerst met hoosbakken, later met paardenmolens en vanaf de 15e eeuw met windmolens, werd het overtollig water geloosd. De molens sloegen uit op de Vliet, de Meerburgerwatering, de Goowatering en de Stompwijkerwatering. Rond 1800 zorgden zo'n twintig molens voor het droogmalen van de plassen en op peil houden van de waterstand in de polders. Daar zijn er nu nog drie van over. Het is de molendriegang die samen met een stoomgemaal uit 1877 de Driemanspolder droogmaalde. De bovenmolen en de middenmolen dateren uit 1672, de ondermolen uit 1903. Ze waren tot 1953 in bedrijf. Momenteel zijn de beide eerste molens permanent bewoond en zo nu en dan in bedrijf. Sedert 1958 is de provincie Zuid-Holland eigenaar van de molens.

Vanaf de tweede helft van de 19e eeuw werden ook stoommachines ingezet voor het droogmalen en op peil houden van polders. Die stoommachines werden vanaf de eeuw-wisseling langzamerhand vervangen door elektrische- en dieselmotoren. Van de stoom-machines zijn nog een drietal behuizingen over: het gemaal uit 1865 aan de Ondermeerweg gelegen aan de Zoetermeerse Meerpolder, de 'Antagonist' uit 1882 aan de Stompwijkse weg en 'de Volharding' aan de Dr. Van Noortstraat bij Stompwijk. 'De Antagonist' kreeg in de jaren '20 een dieselmotor die er nog steeds in staat. 'De Volharding' kreeg in 1930 een dieselmotor, die later vervangen werd door een elektrische motor.

Van de overige polders zijn nog te noemen de Huiszitter/Meeslouwerpolder, die in 1851 tot stand kwam en sedert 1882 werd bemalen door een stoomgemaal. Thans is hier een elektrische installatie in bedrijf. Hetzelfde geldt voor de rond 1855 ontstane Kleine Westeindsche Polder. De Riet- en Spekpolder, oorspronkelijk ten oosten van de Vliet gelegen werd opgeofferd aan de recreatieplas 'De Vlietlanden', terwijl polders aan de westkant van de Vliet ten dele werden ontpolderd en opgehoogd ten behoeve van woningbouw.

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

3.1. Bedijking en verkaveling

De eerste bewoners in het gebied van de huidige gemeente Leidschendam waren jagers en verzamelaars die sedert 8000 v. Chr het landschap bevolkten. Vanaf 2000 v. Chr. woonden er landbouwers op de strandwal. De strandwal was daarmee de eerste ontginningsbasis in het gebied. Tussen de 7e en 11e eeuw na Chr. raakte de gehele strandwal ontgonnen; de bossen (eik, beuk, iep) werden er gerooid en de grond in blokken verkaveld. Momenteel is die verkaveling door kunstmatige ophoging, bebouwing en glastuinbouw nauwelijks meer te onderscheiden.

Vanaf de elfde eeuw werd de veenwildernis ten oosten en ten westen van de strandwal ontgonnen. De Vliet en de verschillende veenstroompjes dienden daarbij als eerste ontginningsbases. De verkaveling geschiedde in lange, smalle stroken met de boerderijen op de kop van de kavels. De ontginningen waren zogenoemde cope-ontginningen, waarbij de kavels vaste maten hadden van circa 120 bij 1250 meter. De eerste dijken in het gebied vloeiden voort uit deze ontginningsactiviteiten: dijkjes omsloten reeds ontgonnen land om ze te beschermen tegen wateroverlast van nog onontgonnen gebieden. De Ommedijk, lopend van de Oude Rijn, langs Weipoort en Stompwijk naar Leidschendam, is zo'n oude dijk, die reeds in cultuur gebracht land omsloot, daterend van voor 1200. Einde dertiende eeuw was alle wildernis ontgonnen. De met deze ontginningen samenhangende verkaveling is nog slechts zichtbaar in de niet uitgeveende gebieden, de zogenoemde bovenlanden: de oostelijke strandvlakte en de Grote Westeindsche polder.

De veengebieden werden ontgonnen ten behoeve van de landbouw, maar al vlug werd het turfsteken belangrijker dan de landbouw. Eerst stak men de turf uitsluitend bovengronds: de droge vervening. Maar door de uitvinding van de baggerbeugel rond 1530 kon men ook turf van onder de waterspiegel wegbaggeren: slagturven of natte vervening. Deze wijze van vervenen had als consequentie dat er enorme plassengebieden ontstonden. Het is zeer waarschijnlijk dat er verschillende dorpen in deze plassen verdwenen zijn. Om het nog niet uitgeveende land te beschermen tegen die veenplassen werden ringdijken aangelegd, die later weer een rol speelden bij het droogmaken van de plassen. De ronde dijk van de Zoetermeerse meerpolder is een voorbeeld.

Tussen 1620 en 1880 werden de plassen allemaal drooggemalen en de grond werd rationeler en regelmatiger verkaveld dan de bij de cope-verkaveling het geval was: rechtlijnige wegen en waterlopen met een regelmatige onderlinge afstand. De laatste ringdijken werden einde 19e eeuw aangelegd, om de twee laatste uitgeveende polders droog te kunnen malen: de Tedingerbroekpolder en de Geer- en Kleine Blankaardpolder. Voor het droogmalen van de Tedingerbroekpolder werd op 50-100 meter van de Veenweg, in het zuiden van de gemeente, een kadestelsel aangelegd. Voor het droogmalen van de Geer- en Kleine Blankaartpolder werd in 1887 een hoge ringdijk aangelegd.

De meeste waterkerende dijken en kades hadden ook een verkeersfunctie: de oudste wegen liepen over deze dijken en tot 1850 werden woningen en bedrijven slechts op of langs deze dijken gevestigd. Voor de spoorlijnen en grote interlokale wegen werden in de 19e en 20e eeuw aparte dijklichamen aangelegd. Na 1958 werden veel polderkades in de gemeente

verhoogd. In dat jaar was het polderpeil namelijk zeer snel gestegen door een combinatie van dooi, regen, en storm. Kades moesten tijdelijk met zandzakken versterkt worden. Na dit incident werden de kades permanent verhoogd. Tussen 1930 en 1950 werden in veel droogmakerijen sloten gedempt om grotere kavels te verkrijgen. Drainage met buizen maakte deze ingreep mogelijk.

3.2. Agrarisch grondgebruik

Gerekend over eeuwen is in Leidschendam een verschuiving te zien van akkerbouw naar veeteelt, wat te maken heeft met de bodem enerzijds en de ontwikkeling op de markt voor agrarische produkten anderzijds. Wat betreft de bodem het volgende: door klink en oxydatie daalde het maaiveld van de veen- en kleigebieden, waardoor die gebieden drassiger werden en op veel plaatsen nog slechts geschikt waren als weidegebied. Ook de marktontwikkelingen versterkten die overgang van akkerbouw naar veeteelt. De nabijheid van de grote Hollandse en Engelse steden (Londen) garandeerde een probleemloze afzet van veeteeltprodukten. Over het algemeen kon een boer met melk, boter, kaas en vlees beter verdienen dan met akkerbouwprodukten en was hij in tijden van economische depressies minder kwetsbaar. Kortom, de Hollandse landbouw was in de vroege negentiende eeuw gericht op de zuivelbereiding, de landbouw was hoog produktief en geheel ingeschakeld in de markt; boerenhuishoudens gericht op zelfvoorziening kwamen nauwelijks meer voor. Rond 1850 bestond zo'n 75% van het oppervlak van de gemeente uit grasland. Akkerbouw was er op de strandwal en in de droogmakerijen. De Agrarische Depressie in de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw deed het areaal akkerbouwland verder afnemen, omdat de prijzen van akkerbouwprodukten veel sterker daalden dan die van veeteeltprodukten. Rond 1910 was de akkerbouw ingekrompen tot zo'n 10% van het grondgebied, wat daarna nog verder terugliep tot een enkel procent in onze tijd.

Omstreeks 1850 was er tuinbouw in alle Leidschendamse kernen, maar de meeste percelen teelland lagen in Veur. Daar bleken de in de 16e eeuw afgezande terreinen aan de Heerenweg uitstekend geschikt voor akkerbouw en groententeelt, die zich vanaf de 16e eeuw al ontwikkelde. Tot 1850 werd op die zanderige percelen door boeren vlas, hennep, koolzaad, aardappelen, aardperen en groenten verbouwd. Na 1850 werden de zanderige, voor tuinbouw geschikte percelen meer en meer verpacht of verkocht aan warmoezeniers, vaak nieuw gevestigden te Veur, vooral afkomstig uit Loosduinen. De tuinbouwgronden in Veur waren vroege gronden, van goede kwaliteit. Tot de opkomst van de veilingafslag produceerden de Veurse warmoezeniers voor de markt te Amsterdam. Vanaf 1911 werden de groenten afgezet via de Coöperatieve Veiling Veur e.o.'. Per schuit, vrachtauto, paard en wagen kwamen de groenten naar de veiling uit Stompwijk, Voorburg, Veur. Per spoor gingen de produkten weer naar elders. In 1967 werd de veiling gesloten: een verdere schaalvergroting in afzetkanalen bleek nog voordeliger. De haven werd gedempt, gebouwen gesloopt, de draaibrug gedemonteerd. Hoewel de tuinbouw in Veur belangrijk was, besloeg het areaal tuinbouwgrond in de gehele gemeente slechts enkele procenten van het grondgebied. Na 1850 groeide de tuinbouw rond Veur nog wat, tot die rond 1920 zijn maximale omvang tot nu toe bereikte. Naast tuinbouw was er in Veur ook wat bollenteelt: narcis, tulp, lelie. Vanaf de jaren vijftig werd de Veurse tuinbouw in toenemende mate verdrongen door woningbouw. De tuinbouw die er momenteel in de gemeente nog is, is voornamelijk glastuinbouw: in de Oostboschpolder bij de grens met Voorschoten, bij

Stompwijk in de Meeslouwerpolder en rond het Prins Clausplein in de Tedingerbroekpolder.

3.3. Niet-agrarisch grondgebruik

Naast de landbouw maakten turfwinning, zandwinning, de buitens en woningbouw aanspraak op de grond. Allereerst de vervening. Al in de 13e eeuw werd er land voor turf afgegraven. Het was een lucratieve bezigheid, want de vraag naar turf voor de huisbrand en industrieën in de snel groeiende Hollandse steden Rotterdam, Delft, den Haag, en Leiden was enorm. De verveningen gingen door tot einde 19e eeuw: de laatste polder die verveend werd was de Geerpolder, tot circa 1860. Aanvankelijk werd het veen boven de grondwaterspiegel gedolven: droge vervening. Wat achter bleef was laaggelegen land, ongeschikt voor akkerbouw, maar nog wel te gebruiken als wei- en hooiland. Met de uitvinding van de baggerbeugel omstreeks 1530 werd het ook mogelijk veen vanonder de grondwaterspiegel weg te baggeren: de natte vervening of slagturven. Die baggerbeugel was een soort net, waarmee veensubstantie opgebaggerd werd. Vervolgens werd die substantie op smalle reepjes land, de legakkers of zetwallen te drogen gelegd. Op die legakkers volgde verdere bewerking tot handzame turven. Door het baggeren van veen onder water ontstond er een waterrijk gebied, met hier en daar een legakker. Die legakkers sloegen door wind en golfslag gemakkelijk weg, waardoor uit die gebieden langzaam aaneengesloten plassen groeiden. Zo veranderden polders in plassen. Slechts de oude dijken, wegen en de bewoningskernen- en assen bleven gespaard. Visserij op deze plassen was voor velen een bijverdienste. Vanaf de 17e eeuw werden de plassen drooggemalen. De laatste polders vielen einde 19e eeuw droog (Tedingerbroekpolder/ Meeslouwer- en Huiszitterpolder).

Zandwinning is al een oude activiteit. Al vanaf de 16e eeuw werd er zand gewonnen op de strandwal, die daarmee fors lager kwam te liggen en op veel plaatsen geëgaliseerd werd. Om het zand te vervoeren werden zandsloten aangelegd die de strandwal verbonden met de Vliet. De laatste restanten onvergraven strandwal zijn nog te vinden aan het St. Aagtebrugje, de Veurse Achterweg en de Prinsessenweg. Recente zandwinningen vonden plaats in de jaren zestig op grotere diepte plaats in de voormalige Hof-, Spek- en Rietpolders. Dit zand werd gewonnen voor stadsuitbreiding en wegaanleg. Na het beëindigen van die zandwinning werd het terrein ingericht als recreatieterrein 'de Vlietlanden', nu een waterrijk gebied, omzoomd met grasland en bomen.

Rondom de vele buitens in de gemeente lagen parkbossen. Veel van deze parkbossen werden in de 19e en 20e eeuw verkaveld. Op de grens met Voorschoten en bij Parc Leeuwenbergh zijn nog restanten te vinden.

Vanaf het begin van de 20e eeuw legde de woningbouw in toenemende mate beslag op het grondgebied van de gemeente. Dat geldt vooral voor de strandwal, die behalve bij de grens met Voorschoten, geheel bebouwd werd.

3.4. Visuele karakteristiek huidige landschap

Het grondgebied van Leidschendam is op te delen in een aantal deelgebieden met een eigen karakter. Als deelgebieden vallen te onderscheiden: de strandvlakte in het uiterste westen, de strandwal, en de droogmakerijen ten oosten van de Vliet.

Van west naar oost gaand beginnen we met de strandvlakte. Dit open veenweidegebied is onderdeel van de Duivenvoorde/Veenzijdse Polder, die grotendeels buiten Leidschendams grondgebied ligt. Er staan geen boerderijen. Het weiland heeft een regelmatige strokenverkaveling, afgewisseld met bos. Oostelijk domineren de spoorlijn, de bebouwing en het sportpark van Leidschendam, zuidelijk overheersen de flats van de Haagse wijk Mariahout. De hele Duivenvoordse/Veenzijdse polder is een van de laatst bewaard gebleven, gave voorbeelden van een strandvlakte langs de Hollandse kust.

De strandwal is momenteel bijna geheel bedekt met bebouwing en wel voornamelijk eengezinswoningen uit de naoorlogse periode. Langs de Vliet staat enige hoogbouw. Het noordelijk deel van de strandwal, aan de grens met Voorschoten, wist zijn oorspronkelijk karakter enigszins te behouden. De kassen, de verspreide bebouwing, de Veurse straatweg, de Vliet en de bebouwing van Leidschendam en Voorschoten bepalen het beeld.

De Vliet is de scherpe scheiding tussen strandwal en de oostlijke droogmakerijen. De Vliet heeft een besloten karakter. In de zomer is er volop recreatievaart, wat het beeld bepaalt. Ten noordoosten van de Vliet ligt een zeer open polder met drassig grasland. Het is een niet-uitgeveend, goed bewaard gebleven slagenlandschap. De bebouwing van Zoeterwoude, Stompwijk en Leidschendam valt er sterk op. Een deel van het gebied is, na zandwinning, ingericht als recreatieplas, 'de Vlietlanden' genaamd. Het is een populair watersportgebied van 130 hectare, met rondom grasvelden, omzoomd door struiken en bossen.

De droogmakerijen kennen een regelmatige slagenverkaveling. Ze vormen een groot, visueel open weilandgebied met rationele verkavelingen. De dijken, boezemsloten en de beplanting liggen hoog boven het polderland en ze geleden de open ruimte. De Molendriegang te Wilsveen geeft het gebied nog een extra accent. Het open karakter van de zuidelijkste delen gaat achteruit door stadsrandverschijnselen: kassen, het park van puinwallen in Zoetermeer, wegen, spoorlijnen, vliegveld Ypenburg. Een aparte plaats neemt de Zoetermeerse meerpolder in, die voor een kwart op Leidschendams grondgebied ligt. Kenmerkend is de ronde vorm van de polder met aan de zuid- en noordzijde boerderijen. Het is een open weidegebied, met een regelmatige verkaveling. De Middelweg, die dwars door de polder gaat en omzoomd is met populieren deelt de open ruimte op in twee helften. In de polder liggen ja-knikkers, verstopt in bosjes. Enkele na-oorlogse boerderijen liggen in het midden van de polder.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Landwegen

Voor het verkeer in noordoost-zuidwestelijke richting was de weg over de strandwal tot in de 20e eeuw de belangrijkste schakel. De weg vormde de verbinding tussen Delft en Leiden en is van oude, mogelijk Romeinse oorsprong. Na bestrating werd de weg een tolweg, een tolhuis stond ter hoogte van Kasteel Duivenvoorde, op Leidschendams grondgebied. In 1922 werd de weg door de provincie overgenomen. Eveneens voor het noordoost-zuidwest-verkeer erg belangrijk was de zogenoemde Trekweg, het jaagpad dat in de 17e eeuw werd aangelegd langs de oostzijde van de Vliet. Het was een tolweg, vooral aangelegd voor de trekschuit van Delft naar Leiden. Deze weg werd omstreeks 1900 verbeterd en vormde de verbinding van Leidschendam met Rijswijk en Leiden.

In de polders oostelijk van de Vliet lagen de wegen vooral op de oude dijken en kaden. Dat geldt niet voor bijvoorbeeld de Ondermeer- en Geerweg in de Geer- en Kleine Blankaardpolder. Deze wegen werden in 1887 onderlangs de ringdijk gelegd. De meeste polderwegen waren omstreeks 1850 kleiwegen. Vanaf de tweede helft van de 19e eeuw werden ze met grind of puin of straatstenen verbeterd. Rond 1865 waren de volgende wegen van interlokaal belang met puin of grind verhard: de Kostverlorenweg, de Veenweg en de Stompwijkerweg. De Venestraat, de verbinding tussen Leidschendam en Stompwijk, werd rond 1900 bestraat. Aan het einde van de straat lag een Tol, die in 1925 werd verplaatst naar het einde van de Kostverlorenweg. De Venestraat en de Kostverlorenweg maakten deel uit van de verbinding Leidschendam-Zoetermeer, weer een belangrijk onderdeel van de weg van Gouda naar Zoetermeer. De Kostverlorenweg is een oude tolweg, die van 1539 tot 1940 tolheffing kende. In de jaren dertig en veertig van deze eeuw ontstonden twee zeer belangrijke interregionale wegen: de A12 en de A4. De A12, oost-west georiënteerd en lopend van Den Haag naar Gouda, werd in 1936 geopend en loopt evenwijdig aan de spoorlijn Den Haag-Gouda. De A4, noordoost-zuidwest georienteerd en lopend van Amsterdam naar Den Haag, werd in 1940 aanbesteed en in 1946 geopend. In het zuiden van de gemeente, in de Tedingerbroekpolder ligt het naoorlogse Prins Clausplein, waar de A4 en de A12 elkaar via dijklichamen vrij kruisen.

Diverse bruggen over de Vliet verbonden en verbinden Rijswijk, Voorburg en Leidschendam met Stompwijk.

4.2. Waterwegen

De belangrijkste bevaarbare waterweg van Leidschendam is de Vliet. De huidige Vliet is zeer waarschijnlijk deels identiek aan het kanaal dat de Romeinse veldheer Corbulo in 47 n. Chr. liet graven om een verbinding te maken tussen de Rijn- en Maasdelta. Het was een waterweg bedoeld voor militair gebruik, maar van aanvang af ook in gebruik voor handelsverkeer. De Vliet is onderdeel van het huidige Rijn-Schiekanaal, de verbinding tussen Delft en Leiden.

In 1220 lieten de graven van Holland een dam in de Vliet leggen, als onderdeel van de landscheiding tussen Rijn- en Delfland. De dam hinderde het scheepvaartverkeer, maar toch

bleef de Vliet voor handelsverkeer in gebruik: bij de dam werd de vracht overgeladen op schepen aan de andere kant van de dam. Wat later konden kleine schepen gebruik maken van een overtoom. In 1491 werden er twee verlaten gebouwd, een jaar later kapotgeslagen door de steden Gouda en Dordrecht, die de handelsstromen op Amsterdam via de Gouwe en de Hollandse IJssel wilden laten lopen. Na deze actie functioneerde nog slechts de overtoom, totdat er in 1578 weer twee verlaten gebouwd werden, bruikbaar voor kleine scheepjes. In 1636 werd de Vliet tussen Leidschendam en Leiden verbeterd en uitgediept. Ook werd er een jaagpad op de oostoever aangelegd. Over dat jaagpad werd tol geheven. In 1648 ging de dam door de aanleg van een schutsluis definitief open voor het scheepvaartverkeer. In 1882 nam de provincie het jaapad en de Vliet in beheer. Direct begon men de bevaarbaarheid van de Vliet opnieuw te verbeteren door een verdere verdieping en verbreding. In 1886 werden de oude sluizen afgebroken en werd een nieuw sluizencomplex aangelegd. In 1887 was het nieuwe sluizencomplex, inclusief de twee bruggen klaar. ook het jaagpad werd verbreed. In 1894 waren alle werken klaar.

Door het gebied van de droogmakerijen voeren een aantal watergangen die vroeger voor het lokaal scheepvaartverkeer van belang waren. De Stompwijksche Vaart voert van de Vliet, bij Leidschendam via Stompwijk naar Zoeterwoude. Het is naast vaarwater ook boezemwater, gelegen tussen twee dijken. Ophaalbruggen voeren naar de boerderijen aan de noordzijde van de vaart. De Nieuwe Vaart verbindt de Stompwijksche Vaart met de Meerburgerwetering, die op zijn beurt in noordoostelijke richting via een keersluis in de Hoge Rijndijk naar de Oude Rijn voert.

4.3. Spoor- en tramwegen

Verbindingen per spoor kende Leidschendam in de vorm van trein en tram. Nog steeds liggen er drie spoorlijnen op Leidschendams grondgebied, maar de tramlijn werd in de jaren zestig opgeheven. Sedert 1883 is Veur aangesloten op de stoomtramlijn naar Leiden, in 1885 werd ook het tracé naar Den Haag geopend. De enkelsporige rail liep aan de westzijde van de centrale weg in de berm. Op de grens met Voorschoten stak de lijn de weg over en vervolgde zijn weg in de oostelijke wegberm. In de beginjaren liep de lijn nog een eind de Damlaan in, maar dit lijntje werd al na enige jaren weer opgeheven. In 1924 werd het deel Leiden-Voorschoten geëlektrificeerd, in 1926 was het hele baanvak Leiden-Den Haag elektrisch. Met de elektrificatie werd de lijn ook dubbelsporig, op een vrijliggend baanvak. Haltes te Veur waren: Schakenbosch, Rozenrust, Damlaan, en later ook: De Koppels en het Koningin Julianaplein. In de jaren dertig stopte de groei van het tramverkeer door de concurrentie van fiets en auto. In 1961 werd de tram opgeheven.

Het grondgebied van Leidschendam wordt doorkruist door drie spoorlijnen: de lijn Den Haag-Leiden, het Hofpleinlijntje, nu Zoetermeerlijn en de lijn Den Haag-Utrecht. Leidschendam heeft geen station op haar grondgebied: het station Leidschendam-Voorburg ligt in de gemeente Voorburg. In de oorlog kende Leidschendam een provisorisch station, bij het psychiatrisch ziekenhuis 'Hulp en Heil', later Schakenbosch, waar het Centraal Bureau voor de Statistiek tijdelijk gehuisvest was (lijn Den Haag-Leiden).

De traject Den Haag-Leiden, onderdeel van de lijn Amsterdam-Rotterdam werd aangelegd in 1843, op een aarden baan, rustend op rijshout. Aanvankelijk was het een breedspoor-

baan, maar in 1866 werd normaalspoor aangelegd. Sedert 1924 werd geëxperimenteerd met elektrificatie-systemen, waarna in 1927 het tracé definitief geëlektrificeerd werd. Langs de lijn verschenen woningen voor de kantonniers die de baanvakken moesten onderhouden.

Het Hofpleinlijntje (Rotterdam-Scheveningen) van de Zuid-Hollandsche Electrische Spoorwegmaatschappij ontstond in 1908. Het was een elektrische spoorlijn, die ter hoogte van Leidschendam op een dijklichaam van 5 meter hoogte werd gelegd, om de Vliet en de weg Voorburg-Veur vrij te kunnen passeren. Voor deze lijn werd een elektrische centrale aangelegd op Leidschendams grondgebied. Gebouwd werden een 63 meter hoge schoorsteen, de centrale, een remise, werkplaatsen, twee woonhuizen en een spoorweghaven. Die spoorweghaven aan de Vliet werd aangelegd voor de brandstoftoevoer van de centrale, de Westvlietweg werd er voor verlegd, evenals de draaibrug. In 1926 werd de centrale stilgelegd, omdat vanaf die tijd de elektriciteitsvoorziening verzorgd werd door de centrales van Den Haag en Rotterdam. De schoorsteen werd nu gesloopt, het ketelhuis en de machinehal werden ontruimd. De hal werd een centraal magazijn voor de elektrische tractie. In 1970 werden de oude centrale, een woning, de spoorweghaven en de draaibrug gesloopt. De dienstwoning uit 1908 bestaat nog steeds.

De lijn Gouda-Den Haag werd tussen 1867-1870 gebouwd door de Nederlandsche Rhijn-Spoorweg Maatschappij. Van 1893 tot in de jaren dertig was er een halte aan de Veenweg, op de grens van Nootdorp met Stompwijk. Deze halte werd in de jaren dertig opgeheven. In 1934 werd de lijn geëlektrificeerd.

4.4. Militaire infrastructuur

In het zuiden van de gemeente Leidschendam ligt een deel van de start- en landingsbanen van Vliegveld Ypenburg op Leidschendams grondgebied. Ypenburg ontstond in 1936 als vliegveld voor sport- en zakenvliegtuigen. Het lag toen uitsluitend op Rijswijks grondgebied. In 1939 kreeg het vliegveld een militaire functie. Tijdens de Tweede Wereldoorlog lanceerden de Duitsers V1-raketten vanaf Ypenburg. Na de oorlog werd het weer een burgervliegveld, waar zich in 1946 Frits Diepen Vliegtuigen N.V. vestigde, later overgenomen door Fokker. Ook de Rijks- en Nationale luchtvaartdiensten vestigden zich hier. In 1955 herkreeg Ypenburg zijn militaire betekenis, waarvoor de start- en landingsbanen werden verlengd tot op Leidschendams en Nootdorps grondgebied. In de jaren tachtig verloor het vliegveld wederom zijn militaire betekenis. De meeste gebouwen, horend bij het vliegveld, staan op het grondgebied van Rijswijk. Thans zijn plannen voor herbestemming in ontwikkeling.

4.5. Nutsbedrijven

De beide voormalige gemeenten Stompwijk en Veur werden in 1921 aangesloten op het elektriciteitsnet van het gemeentelijk energiebedrijf Delft. Gas werd door de gasfabriek aan de Achterweg geleverd, vanaf 1907.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

De huidige gemeente Leidschendam omvat vier kernen: Veur, Stompwijk, Wilsveen en Leidschendam. Veur is de oudste kern, gelegen op de strandwal en waarschijnlijk van Romeinse oorsprong. Stompwijk en Wilsveen zijn ontstaan in het veengebied, oostelijk van de Vliet dat vanaf de 11e eeuw ontgonnen werd. Leidschendam is de benaming voor de bebouwing aan weerszijden van de dam in de Vliet, die vanaf de 13e eeuw ontstond. De gemeente Leidschendam dateert van 1 januari 1938, toen de gemeenten Stompwijk en Veur samengevoegd werden. Door een decreet van Napoleon was er in 1811 door samenvoeging van Veur en Stompwijk ook al een gemeente Leidschendam ontstaan, maar met het herstel van de heerlijke rechten in 1817 werd deze gemeente weer opgeheven.

Als we naar de tabel kijken, zien we dat het aantal inwoners in de gemeente Leidschendam tussen 1822 en 1990 onophoudelijk is gegroeid. De grootste groei trad op in de jaren zestig van deze eeuw, toen er in de gemeente in een fors tempo nieuwe huizen werden gebouwd, mede i.v.m. de vestiging van enkele grote (semi-)overheidsinstellingen.

Tabel 1: Bevolkingsgroei gemeenten Veur, Stompwijk en Leidschendam, 1822-1990.

Jaar	Stompwijk	Veur		Totaal
1822	1.850	813		2.663
1828	2.073	832		2.905
1837	2.079	917		2.996
1847	2.390	917		3.307
1860	2.532	964		3.496
1870	2.699	1.003		3.702
1880	2.747	1.029		3.776
1890	2.890	1.061		3.951
1900	3.027	1.150		4.117
1910	3.763	1.433		4.196
1920	4.189	2.316		6.505
1930	5.112	3.590		8.702
1940			9.213	
1950			11.321	
1960			16.243	
1970			29.265	
1980			30.016	
1990			32.992	

5.2. Kernen

5.2.1. Veur

Veur is waarschijnlijk van Romeinse oorsprong en is ontstaan op de oostelijke strandwal, langs de erover heen lopende hoofdweg. Deze weg, de Veurse Straatweg-Koningin Julianaweg-Voorburgse Weg, vormt de hoofdas. Rond 1800 bestond Veur vooral uit boerderijen, warmoezenierswoningen, bollenschuren en buitenplaatsen langs de Vliet. De boerderijen stonden op de grens van zand en veen, op de secundaire strandwal aan de noord-westkant van de Veurse Achterweg. Twee oude buurtjes waren gelegen langs de Herenweg. Het buurtje bij de Smidslaan heette de 'Rodemolenbuurt'. In 1732 waren er in heel Veur 121 huizen, rond 1840 woonden er 647 personen, en in 1890 745 personen.

Rond 1900 waren de meeste mensen in Veur werkzaam in de agrarische sector. Daarnaast was er werkgelegenheid op de buitenplaatsen, en was er wat nijverheid (leerlooier, een aardewerkfabriek, smid, schilder), en detailhandel (waterstoker, petroleumboer, grutter, slager, boter- en kaashandel). In 1864 ontstond het eerste blekersbedrijf, in 1900 waren er drie, waarvan er nog een bestaat: de wasserij in de St. Bonifaciusstraat.

Veur en de kern Leidschendam liggen op zeer korte afstand van elkaar, waardoor voorzieningen als gemeentehuis en kerken gedeeld werden (zie ook 5.2.2). Aan voor-zieningen was er het volgende. Een gereformeerde kerk werd in 1909 aan de Damlaan gebouwd. Een patronaatsgebouw werd er in 1914 bijgebouwd. Later werd dit een post-kantoor. Een roomskatholieke meisjesschool lag rond 1910 in de Damstraat. Een christelijke school werd in 1916 geopend. Het nieuwe raadhuis dateert uit 1941, werd door door A.J. Kropholler ontworpen en in '61 en '80 uitgebreid met twee zijvleugels.

Een aantal ontwikkelingen initieerde uitbreiding van Veur. Allereerst maakte de aanleg van de stoomtram en het Hofpleinlijntje het mogelijk dat Hagenaars en Rotterdammers in Veur gingen wonen. Deze stedelingen werden overigens ook aangetrokken door de aantrekkelijk lage gemeentelijke belastingen in Veur. De ontwikkelingen van de tuinbouw en het vervoer per spoor creëerde werkgelegenheid en dit personeel moest ook gehuisvest worden. Die huisvesting was een probleem; door een gebrek aan woningen was het voor tuinders moeilijk om aan personeel te komen. Daarom richtten zij in 1919 de roomskatholieke woningbouwvereniging 'Eensgezindheid' op. Twee andere woningbouwverenigingen waren: 'Willibrordus' en 'St. Jozef'.

In de eerste helft van de 19e eeuw raakten Veur en Leidschendam aan elkaar vastgebouwd. Hieronder worden dan ook zowel de uitbreidingen van Veur als die van Leidschendam behandeld. In de eerste helft van deze eeuw ontstond de open lintbebouwing aan vooral de westkant van de hoofdweg, waar aannemers grote huizen neerzetten voor kapitaalkrachtige bewoners. Aan de Broekweg verschenen vanaf 1906 huizen voor het spoorwegpersoneel en het personeel van de elektrische centrale. Aan de Damlaan verscheen vanaf 1910 een open lintbebouwing. Na 1915 werden huizen gebouwd aan de Smidslaan, de Veurse Achterweg en de Hertogstraat. In de periode 1922-1935 verschenen er woningen aan de Westvlietweg, de Verlengde Broekweg, Parc Leeuwenberg, de Broekweg, Tedingstraat, Westvlietweg, Vlietweg, Venestraat, Nieuwstraat, Achterom, de Looiersbaan, de

Mauvellaan. In de jaren dertig werd in het Raadhuiskwartier het Koningin Julianaplein aangelegd, terwijl een deel van de Wilhelminalaan en de Emmalaan, de Damlaan, Veurse Straatweg, Koningin Julianalaan en de Voorburgse Weg werden verbreed. Tussen 1930 en 1933 bouwde de woningstichting voor spoorwegpersoneel huizen aan de Zijdestraat, de Pluspoelstraat en de Plaspoelkade. De huizen werden niet-planmatig neergezet. In 1937 voegde 'Eensgezindheid' nog 16 woningen toe aan de Smidslaan, die uit 1915 dateert. 'Eensgezindheid' hield in 1939 op te bestaan, en het eigendom ging over naar de Rooms-katholieke woningbouwvereniging 'St. Jozef', ooit opgericht om grote gezinnen te huisvesten.

Al vroeg werd in Veur gedacht aan een planmatige uitbreiding. In 1926 gaf het gemeentebestuur opdracht een uitbreidingsplan te vervaardigen voor Veur en Stompwijk samen. Leidschendam was een integraal onderdeel van die plannen, maar de verbreding van de sluizen van Leidschendam doorkruiste het gemaakte uitbreidingsplan. Daarom werd er in 1931 een nieuwe opdracht verstrekt. In 1935 werden deze nieuwe plannen goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. In 1938 veranderde de situatie opnieuw. Veur en Stompwijk werden samengevoegd, wat de volkshuisvesting een nieuwe impuls zou geven: de uitbreidingsplannen van Van der Kloot Meyburg voor de kernen Stompwijk en Veur werden samengevoegd. De beide plannen voorzagen in 5000 nieuwe woningen. Door de bouw van het nieuwe raadhuis (1940) en het psychiatrisch centrum Schakenbosch (1942) was een aanpassing van de oorpronkelijke plannen noodzakelijk. Na de oorlog werd een extra plan gemaakt voor het deel van Veur ten noorden van het raadhuis. Zuidelijk ervan bleef het oude plan van kracht. In de naoorlogse periode zouden de grootste bouwvolumes tot stand komen, vooral in de jaren '60 en '70, wat ondermeer ten koste ging van de tuinbouw in Veur. In 1954 werden de eerste tuinders verjaagd voor woningbouw aan de Richard Hollaan, de Julius Roentgenlaan en de Johan Wagenaarlaan.

5.2.2. Leidschendam

Leidschendam is een verkeersdorp, in de 13e eeuw ontstaan rondom de dam in de Vliet. Later werd de dam vervangen door een sluizencomplex. Bij dit complex ligt de oudste bebouwing, inclusief twee kerken. De bebouwing aan de oostkant van de Vliet, tevens het grootste deel, behoorde tot de gemeente Stompwijk. De bebouwing aan de westkant van de Vliet behoorde tot de gemeente Veur. In 1850 stonden er zo'n 150 huizen. In 1890 woonden er in het Veurse deel 322 en in het Stompwijkse deel 893 mensen. De Venestraat loopt in oostelijke richting en vormt de enige oude verbinding met Stompwijk. De Damlaan verbond Leidschendam met Veur en kende vanaf circa 1905 een aaneengesloten bebouwing. In de loop van deze eeuw zijn Veur en Leidschendam aan elkaar gegroeid.

Rond de eeuwwisseling waren de meeste mensen werkzaam in de landbouw. Daarnaast was de dienstensector van belang: herbergen, winkels en cafés. Ook was er wat ambachtsnijverheid: twee houtzaagmolens, waarvan een op stoom, een koperslagerij (sinds 1883), een scheepswerf (sinds 1870), een snuif- en trasmolen aan de Vlietweg (de Pelikaan), een korenmolen, later graanmaalderij, die tweemaal afbrandde (1921 en in 1927). Vroeg in de 20e eeuw ontstond er een limonadefabriek.

Aan de zuidkant van de Vliet, ligt een fraaie (hervormde) koepelkerk uit de 17e eeuw, waarvan het dak in 1865 vervangen werd. De Rooms-katholieke kerk dateert uit 1880 en ligt aan de noordkant van de sluizen. Het sluizencomplex bestaat uit een schutsluis met drie paar deuren, twee ijzeren ophaalbruggen, een aantal gietijzeren lantaarnpalen, en een sluiswachtershuisje in een zeer rijke neo-renaissancestijl.

5.2.3. Stompwijk

Stompwijk is ontstaan langs de Stompwijkervaart. Het is een dorp met tweezijdige lintbebouwing. Die tweezijdige bebouwing vindt zijn oorsprong in het feit dat er vanaf de 11e eeuw van twee zijden uit ontginning plaatsvond. De vaart ligt tussen hoge dijken, met de weg op de zuidelijke dijk. De boerderijen liggen merendeels aan de noordkant en kunnen via ophaalbruggen over de vaart bereikt worden. De regelmatige sequentie van ophaalbruggen over de vaart levert een karakteristiek beeld op. Het geheel ligt op onvergraven bovenland en ligt dus aanzienlijk hoger dan de omringende droogmakerijen. De Rooms-katholieke kerk dateert van 1872. In 1906 werd er een zusterhuis bijgebouwd.

Stompwijk was in 1623 een gemeenschap van ambachtslieden en boeren en behoorde tot het ambacht Zoeterwoude. In 1623 stonden er 235 huizen en in 1732 245 huizen. In 1840 woonden er in het dorp en directe omgeving 936 inwoners. Het zwaartepunt van Stompwijk lag in de omgeving van de Rooms-katholieke kerk. Op de plek van de kerk was het bebouwingslint wat dichter. In de jaren vijftig en zestig werd aan beide zijden van de Meerlaan, oostelijk van de Dr. Van Noortstraat, een klein uitbreidingsplan gerealiseerd. De omgeving van Stompwijk wordt bepaald door een rechtlijnig weefsel van kades en vaarten, onderbroken door de gebogen ringdijk van de Zoetermeerse Meerpolder.

Rond 1900 leefden de meeste mensen in Stompwijk van de landbouw. Daarnaast waren er een borstelmakerij, een korenmolen en een werf.

5.2.4. Wilsveen

Wilsveen ontstond in 1203. Het is in het veengebied de oudst bekende kern. Het lag in de banne van Stompwijk, het laatst ontgonnen en dunst bevolkte gebied van de provincie. Wilsveen bestaat uit een verdichting van de lintbebouwing langs de Wilsveense Weg (deel van de landscheiding) gelegen in het poldergebied tussen Leidschendam en Zoetermeer. Het zwaartepunt ligt bij de plaats waar de Wilsveense Weg een hoek vormt met de van Zoetermeer komende Voorweg, op een kruispunt van verkavelingsrichtingen. Op de plaats van de kerk werd het bebouwingslint wat dikker. Het vierkante kerkje werd in 1819 afgebroken. In 1840 wonen er in Wilsveen 209 inwoners, in 1890 190. De begraafplaats aan de Wilsveenseweg ligt op onvergraven bovenland en is van landschappelijk belang.

5.3. Verspreide bebouwing

In de gemeente Leidschendam ligt een aantal categorieën gebouwen die onder de noemer verspreide bebouwing vallen. Zo liggen er in de gemeente veel boerderijen, vooral uit de

periode 1880-1920, en vooral langs de volgende wegen: de Meerweg, de Geerweg, Bovenmeerweg, de Westeinderweg, de Dr. van Noortstraat, de Stompwijkseweg, de Veenweg, de Wilsveenseweg. Langs diverse wegen is er lintbebouwing, zonder dat er van een kern gesproken kan worden: langs de Voorweg-Veenweg bijvoorbeeld. Verder ligt een klein deel van de bebouwing van de kern Westeinde op Leidschendams grondgebied. De kern van Westeinde ligt echter in de gemeente Zoeterwoude. De doodlopende Westeindse- of Gooweg ontsluit Westeinde. In 1840 woonden er in totaal 88 inwoners, in 1890 woonden er in totaal 119 inwoners. Sedert enige jaren ligt er een camping, deels op Leidschendams, deels op Zoeterwoudens grondgebied.

Ook de buitens zijn een belangrijk onderdeel van de verspreide bebouwing. Ze lagen vooral langs de Vliet en de Achterweg in Veur, langs de Stompwijkervaart en wat kleintjes lagen langs de Veenweg. De oorsprong van de buitens was verschillend: boerderijen werden wel verbouwd tot buitens, maar ook werden totaal nieuwe buitens gebouwd. De meeste buitens lagen aan de Vliet tegenover Voorburg. Veel ervan is helaas onherkenbaar geworden door oprukkende bebouwing en infrastructuur.

Ooit waren er zo'n 23 buitenplaatsen in Veur en Stompwijk. Na 1850 verdwenen er veel. Ze werden gesloopt en de grond werd verkaveld. Het slopen ging meestal niet in een keer; vaak bleven koetshuis, vijvers, bossages langer staan dan het hoofdgebouw. Geheel afgebroken werden: Overdam (1876), Rusthout (1801), Noorthey (1882), Oostbosch (1892), Vlietlust (1889), Landlust (na 1880), Damlust (1810). Tegenover Voorburg, in de Tedingerbroekpolder, liggen momenteel nog twee belangrijke buitens met tuinen: Huize Dorrepaal en Zeerust. In de nabijheid van deze beide gespaarde buitens ontstond Parc Leeuwenbergh, een villagebied met villa's uit de jaren 1930-1950, waar ook de buitenplaats Roosenrust inligt. Van een aantal belangrijke buitenplaatsen die in de gemeente liggen of hebben gelegen volgt hieronder een korte beschrijving.

Leeuwenbergh: Een buiten aan de Vliet. Al in 1640 genoemd. In 1925 werd er een verdieping opgezet, en in 1927 werd Huize Dorrepaalgesticht, een herstellingsoord, wat het nog steeds is.

Zuyderburch: Een 17e-eeuws buiten, in 1867 met de grond gelijk gemaakt.

Zeerust: Vanaf 1853 zo geheten, daarvoor Tolzicht. Rond 1890 afgebroken om de Vliet te kunnen verbreden. Daarna is er een nieuw neergezet, dat nog steeds bestaat.

Meyvliet: Tegenover de nieuwe tolbrug, op de grens van Rijswijk met Stompvliet. In 1880 afgebroken, in 1882 is het nu bestaande huis gebouwd.

Oost-Bos: Al genoemd in 1700. Einde 19e eeuw gesloopt, inclusief bos en eeuwenoude eiken. De theekoepel van Oostbos was het Tolhuis.

Noorthey: Ligt tegen de grens met Voorschoten aan. Gesticht in 1620. Werd in 1820 een Instituut voor opvoeding en onderwijs. Werd in 1885 gesloopt. In 1887 werd het Instituut in Voorschoten voortgezet.

Rozenrust: Buitenplaats aan de Veursestraatweg, daterend uit 1792. Het is nu een restaurant. Van het bos en de moestuin is weinig over. De tuin is een gemeentelijk park.

Buitenlust: In 1900 gebouwd aan de Veursestraatweg.

Hofwijck: Kasteeltje aan de Westvlietweg.

Overdam: Aan de Veurse Achterweg, gesloopt in 1876.

LITERATUURLIJST

Algemeen en provinciaal:

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

- *Atlas van historische vestingwerken in Nederland, deel IV, de provincieën Zuidholland en Zeeland* (Stichting Menno van Coehoorn, z.p., 1970).

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

- *Een beeld van het Zuidhollandse landschap (1981-1988). Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland, deel 1* (6 delen, z.p., 1981-1988).

- *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, 1965).

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

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

- *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:

- Brokken, H.M. (e.a., red.). *150 jaar Noord- en Zuid-Holland* ('s-Gravenhage, 1990).

- Brouwer Schut, H., Veur. *Een dynamische woon- en werkplek* ('s-Gravenhage, 1987).

- Buitenhuis, T.(red.). *Soetichheydt des Buytens-levens. Buitenplaatsen langs de Vliet en omgeving* (Delft, 1988).

- Daams, F.H.Chr.M. en J.D. de Kort Sr. *Over, door en om de Leytsche Dam. Geschiedenis van een gouden gemeente* (Leidschendam, 1988).

- Gouw, J.L. van der. *De landscheiding tussen Delfland, Rijnland en Schieland* (Hilversum, 1987).

- Gouw, J.L. van der en C. Postma. *Inventaris van het archief der gemeente Leidschendam tot 1935* ('s-Gravenhage, 1954).

- Oerlemans, H. *Landschappen in Zuid-Holland* ('s-Gravenhage, 1990).

- Tilburg, J.L. van. *Een typologie van de dorpsvormen in het centrale veengebied.* (doctoraalscriptie Vrije Universiteit Amsterdam, 1982).

- Voorhoeve, C.H. *Leidschendam in oude ansichten* (Zaltbommel, 1969).

GEBRUIKTE KAARTEN:

- Topografische en militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, 1:50.000. In: *Grote historsiche atlas van Nederland, deel I, West-Nederland, 1839-1859* (Groningen, 1990).
  bladnummers:
  30 IV: (Wassenaar, 's-Gravenhage, Soetermeer): uitgave: 1850.

- Kuyper, J., *Gemeente-atlas van Nederland. Derde deel, Zuid-Holland* (Leeuwarden, 1865, herdruk Groningen, 1971).

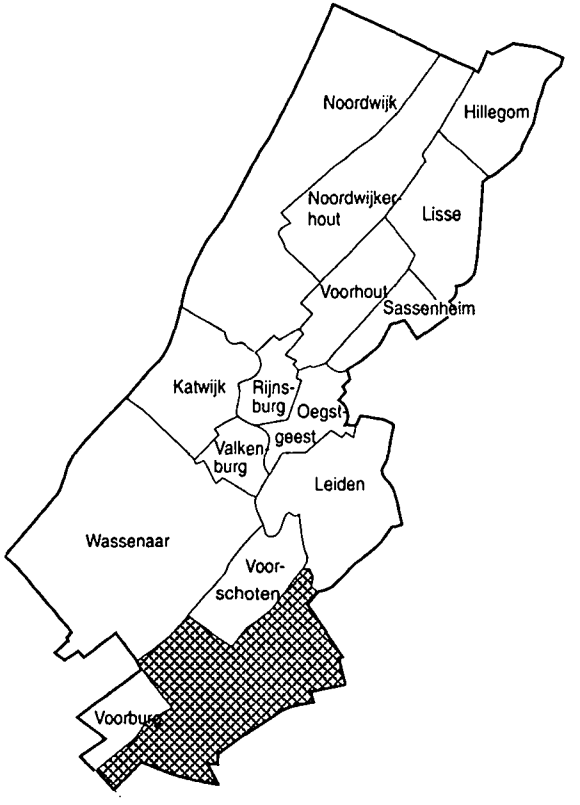
- Chromotopografische kaart des Rijks, 1:25.000. In: *Historische Atlas Zuid-Holland* (Landsmeer, 1989).
  bladnummers:
  440 ('s-Gravenhage) verkend: 1874, herzien: 1907/1908/11, uitgave: 1911.
  441 (Benthuizen) verkend: 1874, herzien: 1888/1911, uitgave: 1920.
  459 (Delft) verkend: 1874, herzien: 1899/1913, uitgave: 1913.

- Topografische kaart van Nederland, 1:25.000. In: *Grote Provincie-atlas, Zuid-Holland* (Groningen, 1990).
  bladnummers:
  30G ('s-Gravenhage) uitgave: 1990.
  30H (Zoetermeer) uitgave: 1990.

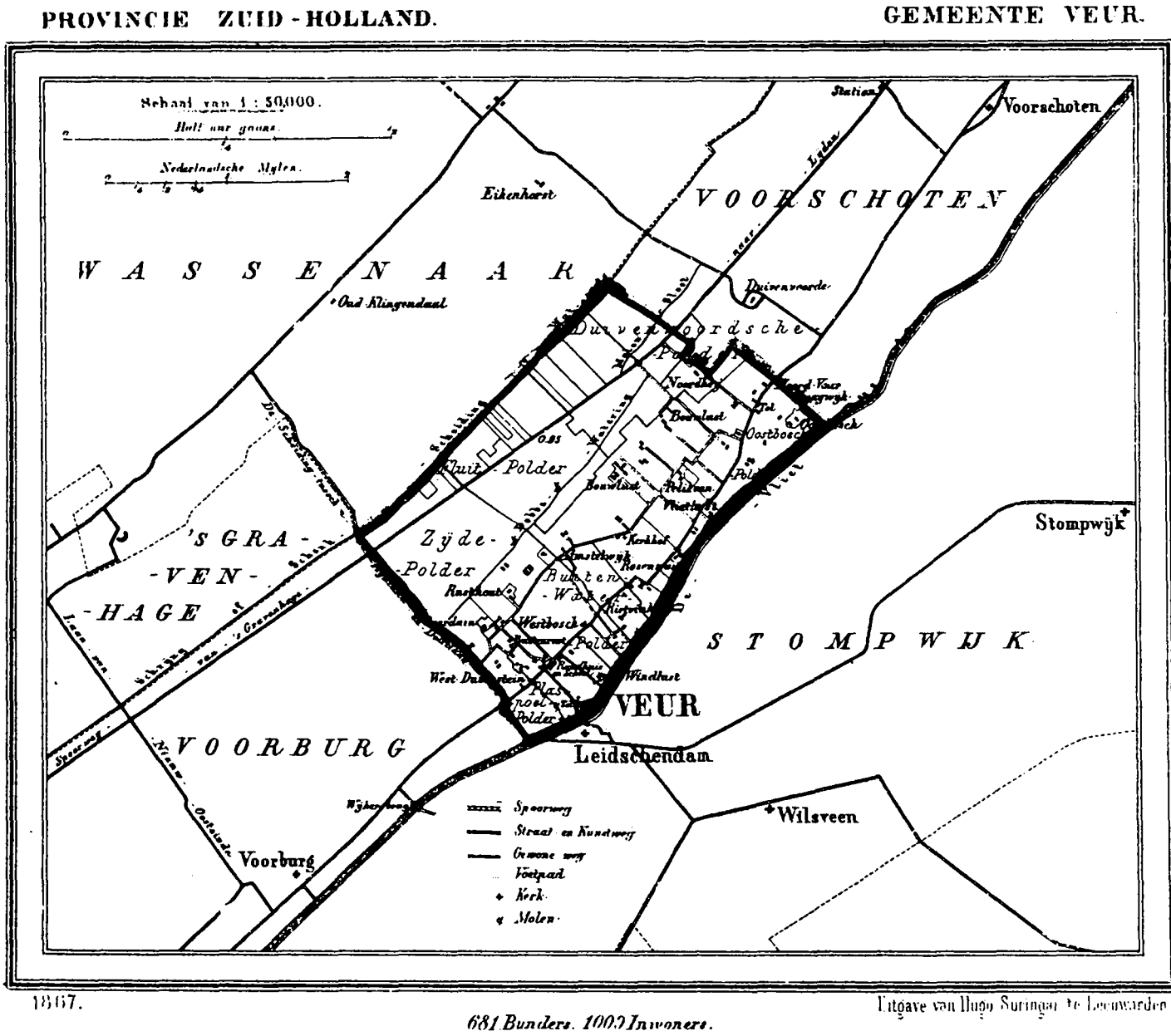
Figuur 1a.

Gemeente Leidschendam

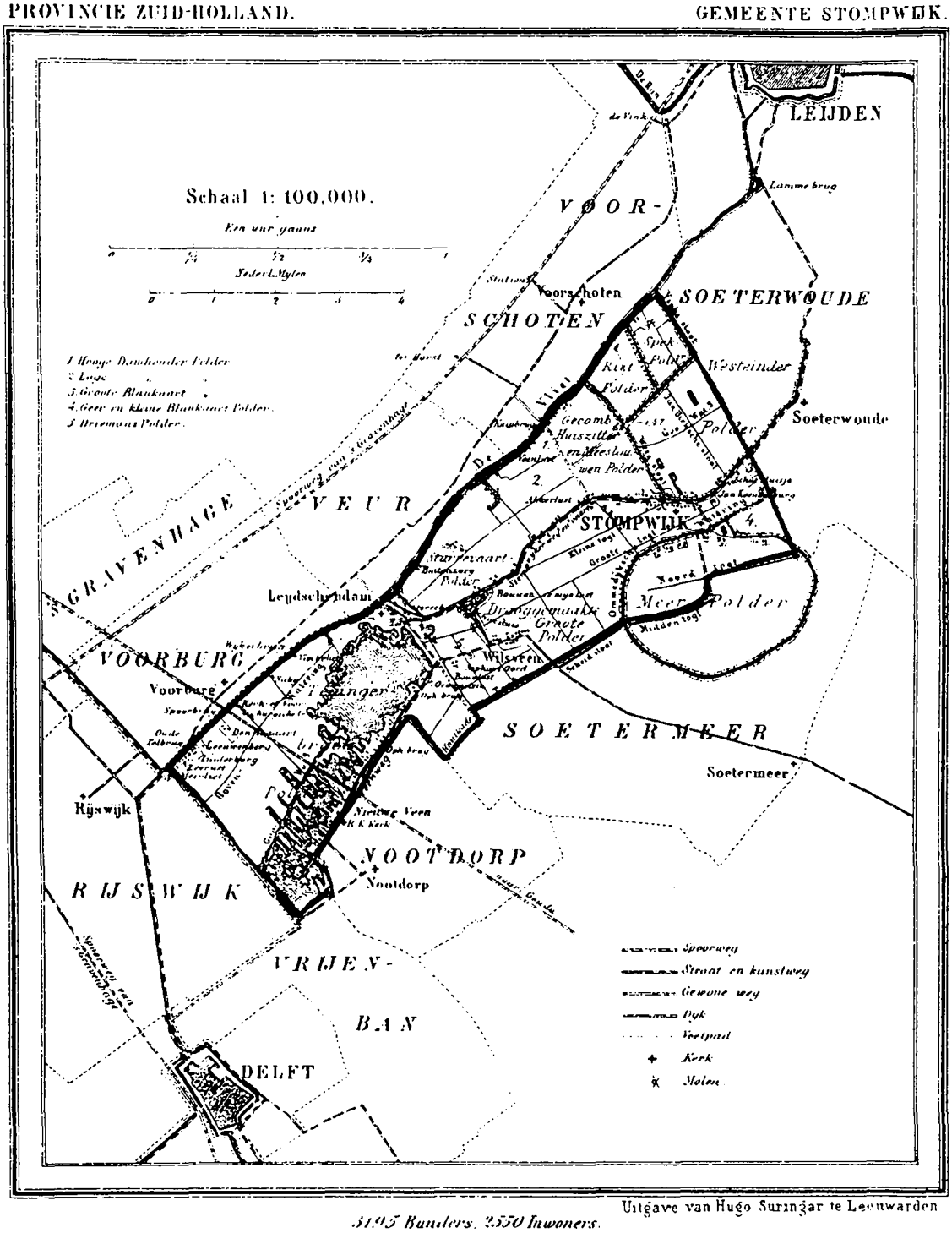
schaal 1 : 300.000



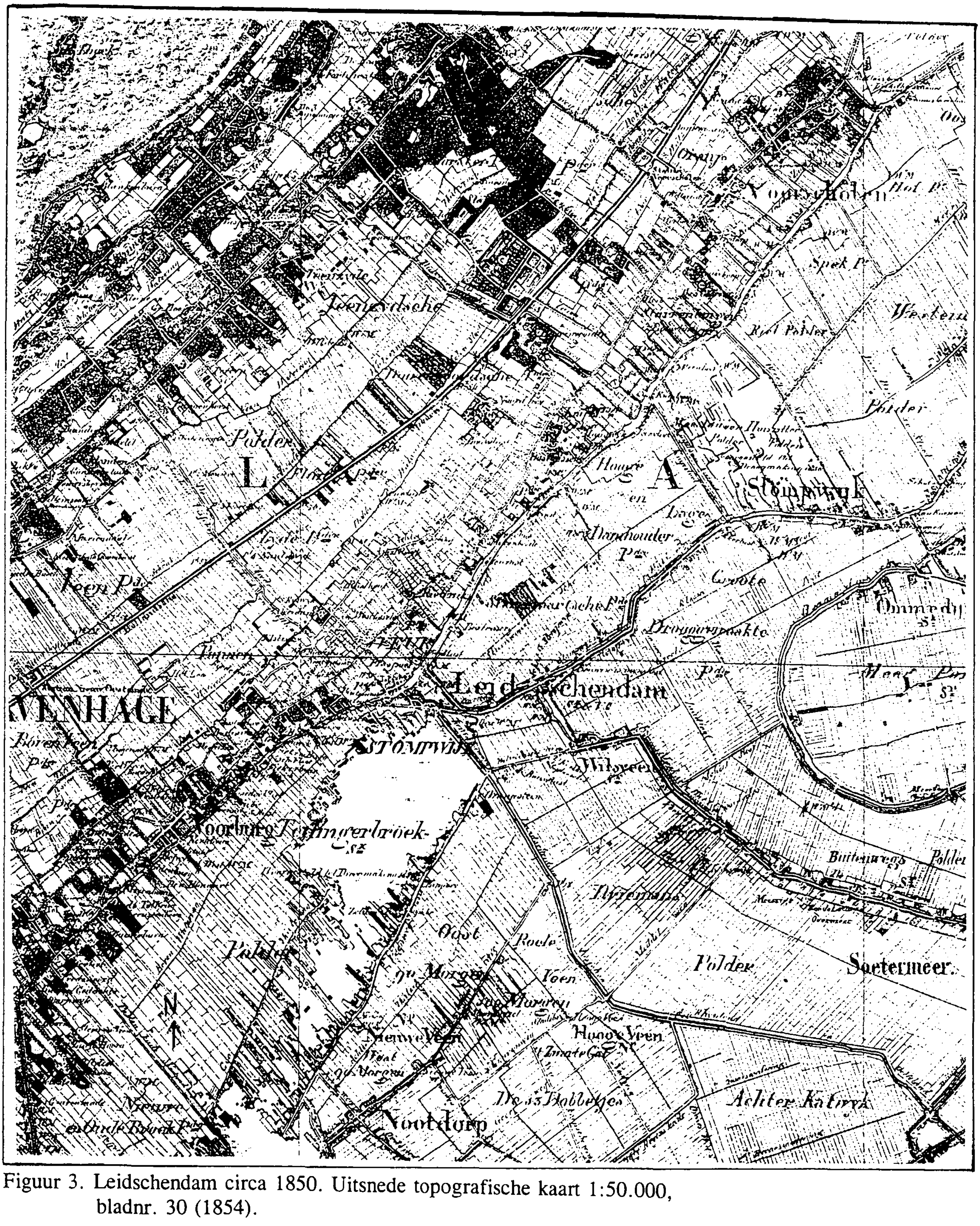
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 94.1076/9



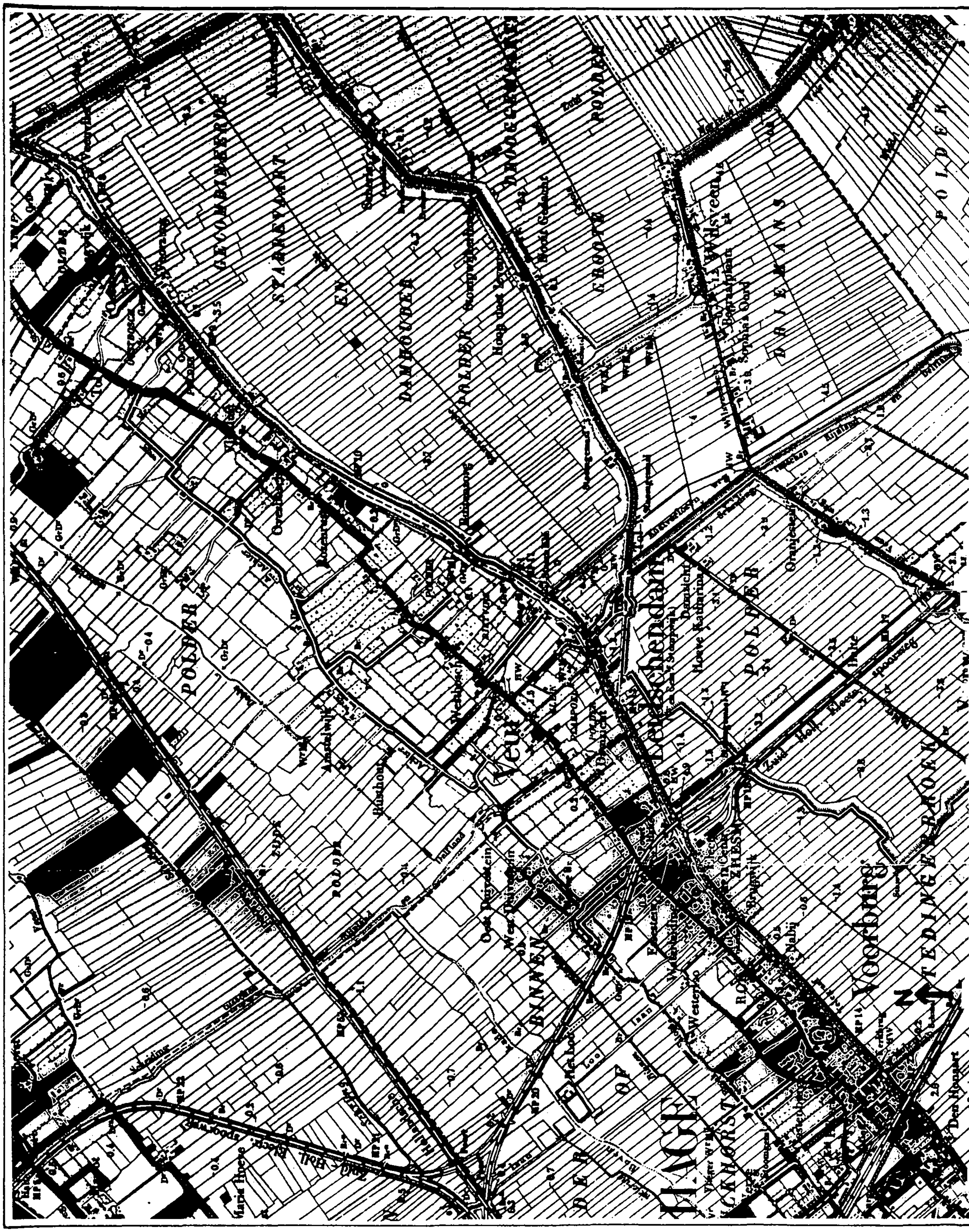
Figuur 2. De gemeente Veur anno 1865. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



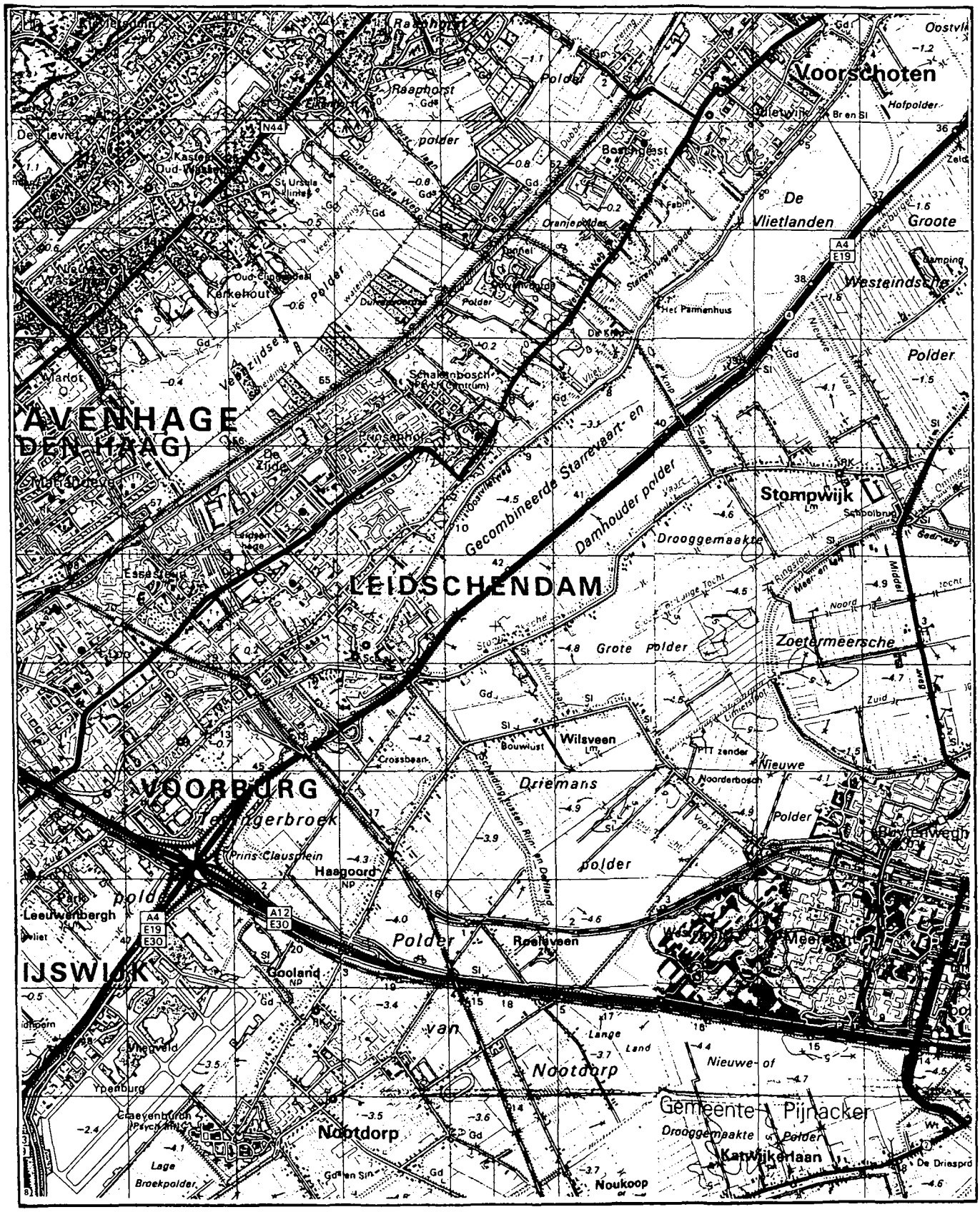
Figuur 2a. De gemeente Stompwijk anno 1865. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



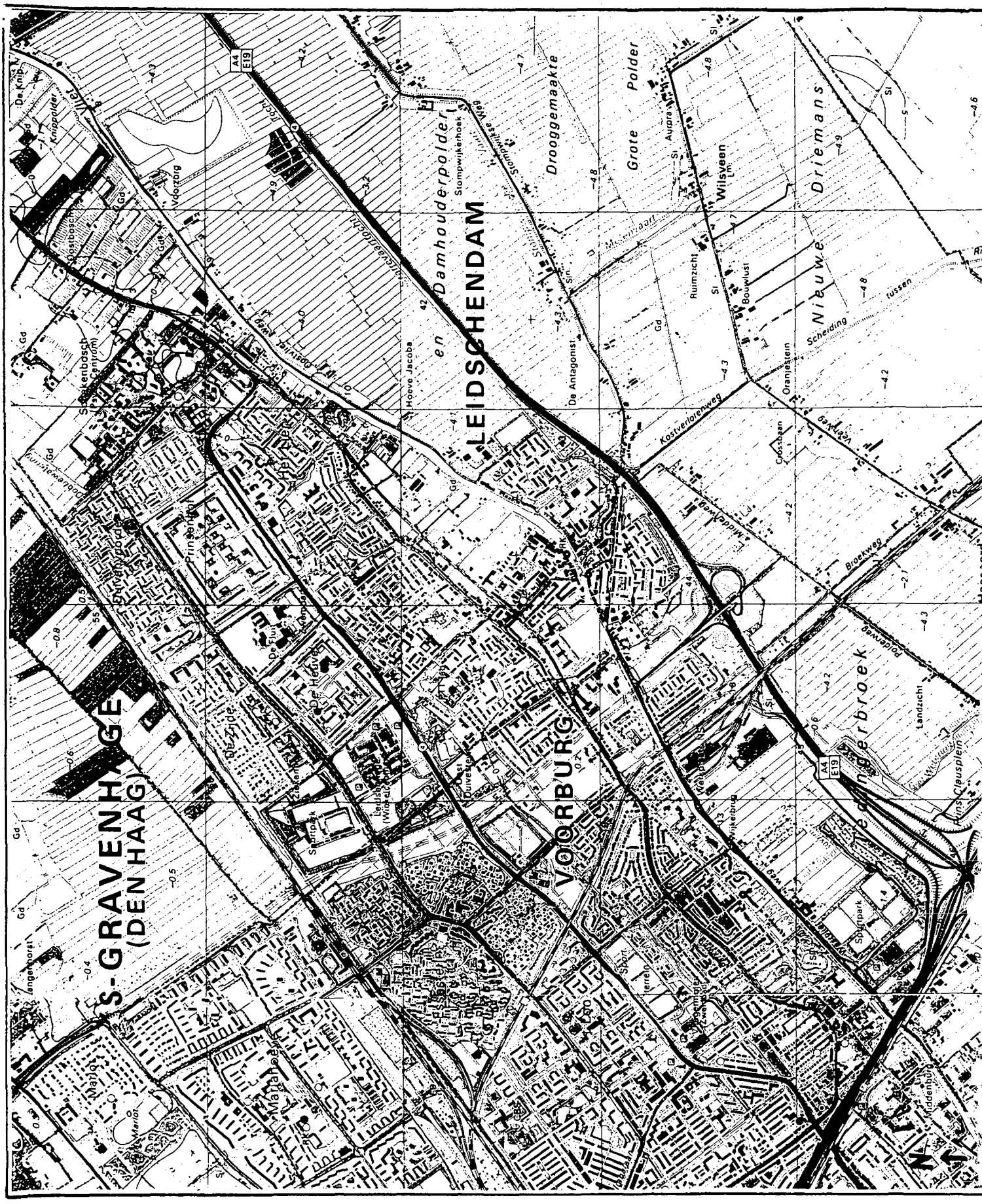
Figuur 3. Leidschendam circa 1850. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 30 (1854).



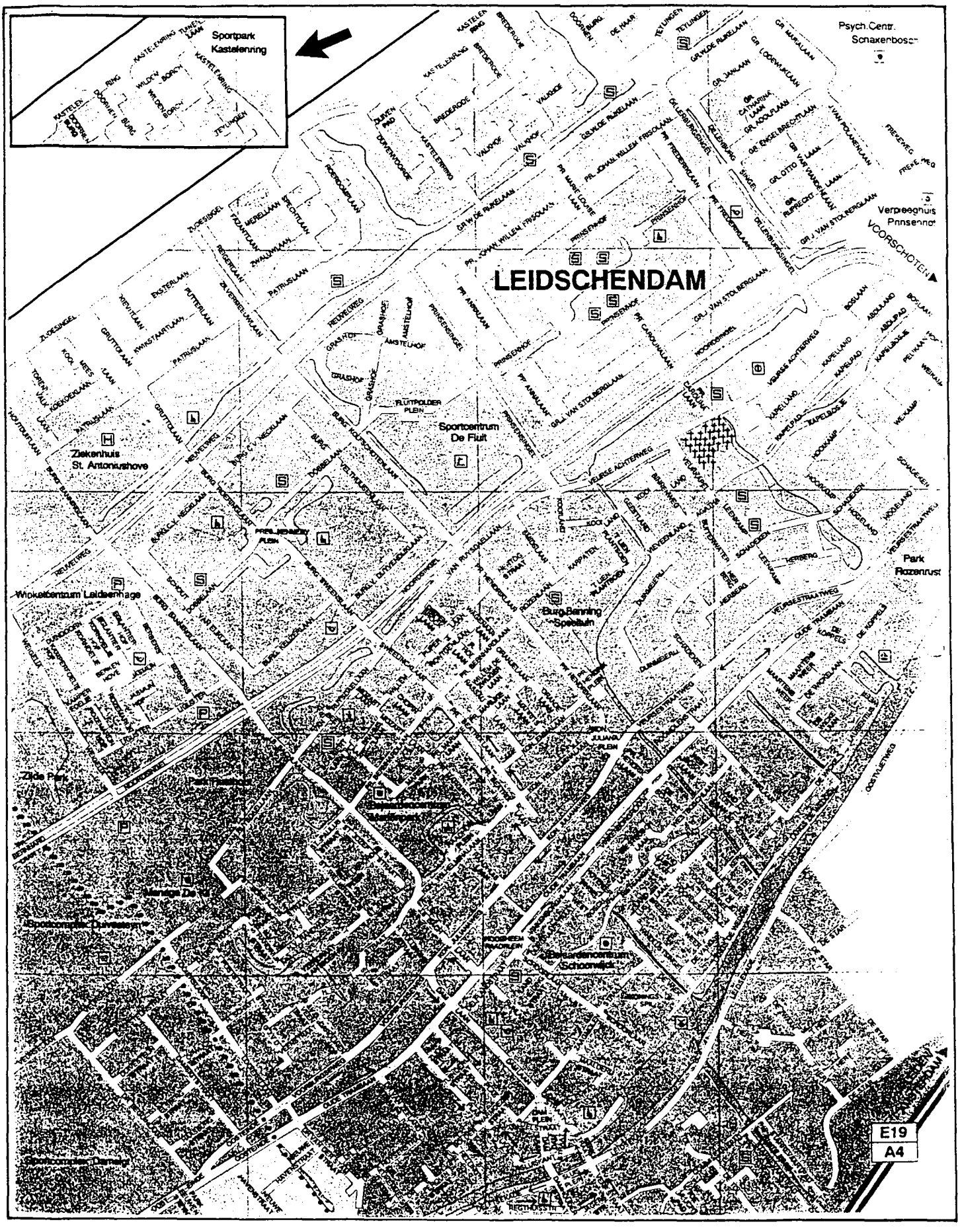
Figuur 4. Leidschendam circa 1910. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 440 (1911).



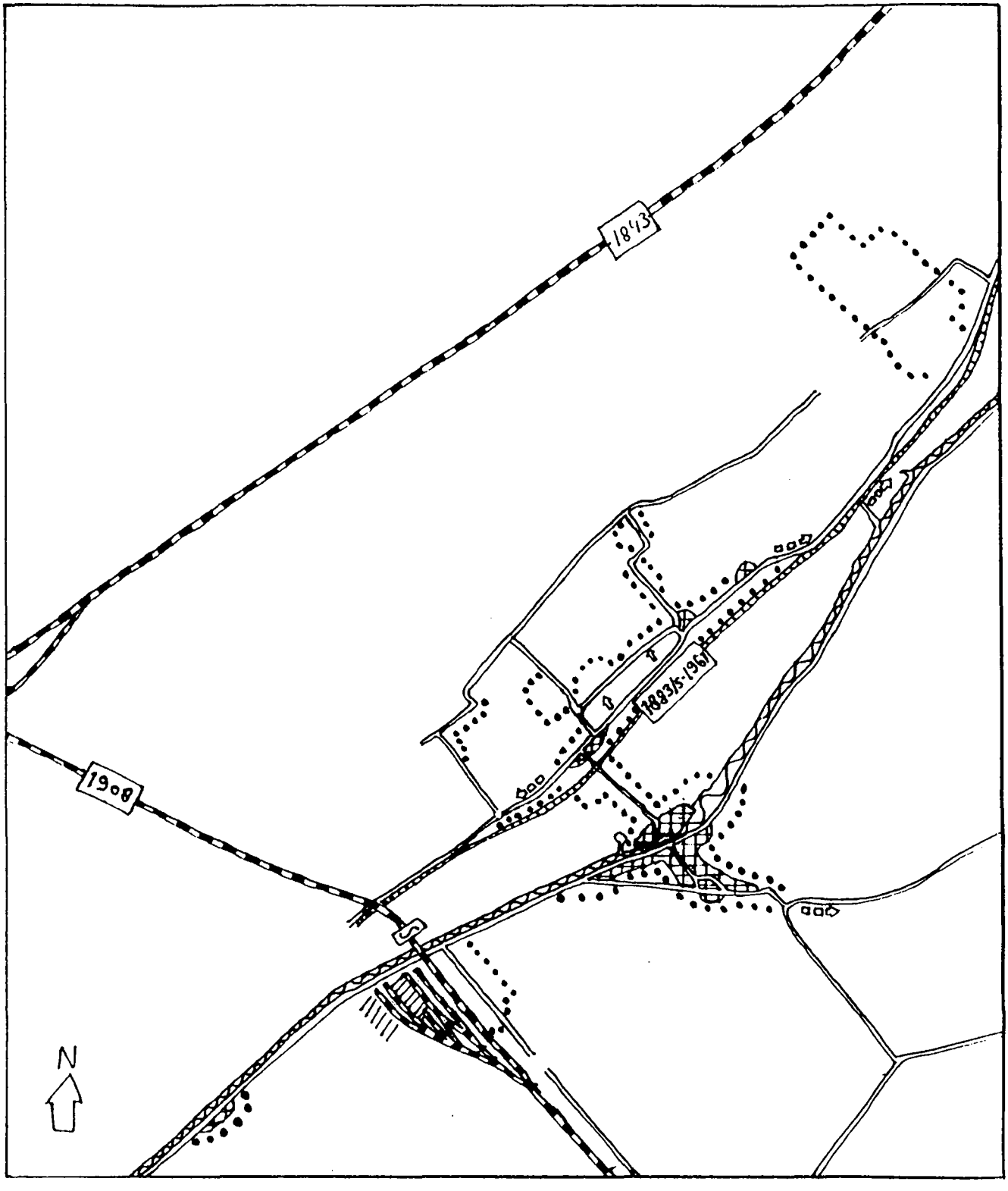
Figuur 5. Leidschendam circa 1945. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 30 G (1946).



Figuur 6. Leidschendam circa 1990. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 30 G (1990).



Figuur 7. Straatnamenkaart van Leidschendam.



Figuur 8. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Leidschendam in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda)

Figuur 8a. Leidschendam anno 1990 (ter vergelijking)

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK VAN DE GEMEENTE LEIDSCHENDAM

Inleiding

Het huidige grondgebied van de gemeente Leidschendam omvat de kernen Veur, Leidschendam, Wilsveen en Stompwijk. Op de grens van Stompwijk en Zoeterwoude ligt de buurtschap Westeinde. De villawijk Park Leeuwenbergh vormt een aparte enclave aan de Vliet bij Voorburg.

Veur is ontstaan op de binnenste strandwal langs de er overheen lopende hoofdweg. Daarmee is Veur vergelijkbaar (en ligt ook op één lijn) met Voorschoten en Voorburg. Deze hoofdweg (Veurse straatweg - Koningin Julianaweg - Voorburgseweg) vormt de hoofdas. Pas in de eerste helft van deze eeuw is, vooral ten westen ervan, uitbreiding ontstaan. Deze ontwikkeling heeft zich steeds verder doorgezet, waardoor Veur aan Voorburg vastgroeide en het gebied tussen de Veursestraatweg en de spoorlijn Leiden-Den Haag grotendeels werd volgebouwd.

Leidschendam ontstond langs de Vliet op de kruising van de dijk (landscheiding) tussen Rijnland en Delfland. Op de plaats van deze "dam" ontstond later een sluizencomplex, dat nog steeds het hart van Leidschendam vormt. De oudste bebouwing en twee kerken zijn hier geconcentreerd. De Venestraat vormt, in oostelijke richting lopend, de enige oude verbinding met het achterland. De Damlaan verbindt Leidschendam met Veur. In de loop van deze eeuw zijn beide kernen aan elkaar gegroeid.

In zuidwestelijke richting strekt zich langs de oostelijke oever van de Vliet een lange uitloper van het gemeentegebied uit. Een groot deel hiervan wordt ingenomen door het verkeersplein Leidschendam en het vliegveld Ypenburg. De langs de Vliet lopende Westvlietweg vormt de verbinding met Rijswijk.

Wilsveen bestaat uit een verdichting van Lintbebouwing langs een kade (Wilsveense weg) in het poldergebied tussen Leidschendam en Zoetermeer. Het zwaartepunt ligt bij de plaats waar de Wilsveense weg een hoek vormt met de van Zoetermeer komende Voorweg, op een kruispunt van verkavelingsrichtingen.

Ook Stompwijk is een lintdorp, ontstaan langs een kade met en vaart (Stompwijkseweg - Dr. Van Noortstraat) met het zwaartepunt in de omgeving van de R.K. kerk. De verdichting van de bebouwing heeft zich hier verder doorgezet dan in Wilsveen. In de jaren 60 is in oostelijke richting een klein uitbreidingsplan gerealiseerd. De omgeving wordt bepaald door een rechtlijnig weefsel van kades en vaarten, onderbroken door de gebogen ringdijk van de Zoetermeerse Meerpolder.

Voor de duidelijkheid worden Leidschendam-Veur en Stompwijk-Wilsveen bij de beschrijving van de bebouwing als aparte eenheden behandeld

Leidschendam - Veur

In het centrum, vooral bij de sluis, zijn diverse winkels/ woonhuizen van rond de eeuwwisseling. Een deel van de gevelwand van de Damlaan bestaat uit aaneengesloten bebouwing van ca. 1905 met Art Nouveau kenmerken.

Langs de Voorburgseweg en de Koningin Julianaweg staan villa-achtige woonhuizen uit de periode 1915-1930. Het gebouw van de afdeling Openbare Werken (Koningin Julianaweg 23) is een grote villa uit ca. 1915 met een koetshuis op het achterterrein. Ook langs de Westvlietweg en de Veurse straatweg bevinden zich diverse grote en kleine villa's, waarvan enkele aan de Vliet gelegen.

Een van ca. 1915 to 1960 bloksgewijs uitgebreid woonwijkje bevindt zich bij de spoorbrug over de Vliet: de zgn. "Zeeheldenwijk". Veel blokken uit de jaren '30-'40 zijn te vinden langs en bij de Voorburgseweg, Kon. Julianaweg, Veurse Straatweg.

Een geheel aparte plaats wordt ingenomen door het raadhuis en een ertegenover gelegen woningbouwcomplex, in 1940 ontworpen door A.J. Kropholler als een architectonisch en stedebouwkundig geheel ten westen van de Koningin Julianaweg. Het beeld wordt bepaald door schilddaken en rode baksteen, waarbij het raadhuis door het enorme dak en door de in het voorplein doorlopende symmetrieas domineert.

Naast het wijkje van Kropholler zijn er binnen de bebouwing drie aparte woningbouwcomplexen te onderscheiden, die alle uit de jaren '20 dateren. Aan de Zijdestraat, Plaspoelstraat en Plaspoelkade bevindt zich een complex van de "Woninginrichting spoorwegpersoneel". Dit bestaat uit blokken van twee lagen en een zolderverdieping. Iets kleinschaliger en zeer markant is het woonwijkje aan Willebrordsplein - St. Jozefstraat en omgeving. Een vergelijkbaar, gerenoveerd complex is te vinden aan het eind van de Van Ruysdaellaan en de Smidslaan.

Behalve door de 17de-eeuwse, in 1865 in waterstaatsstijl verbouwde, N.H. kerk aan de Delftse kade wordt het silhouet van Leidschendam vooral bepaald door de aan de Vliet gelegen R.K. kerk (Sluiskant 29), die in 1886 door A.J. Margry werd ontworpen in een mengeling van Neo-Romaanse en Neo-Gotische stijl. Aan de Damlaan staat een kleine gereformeerde kerk uit ca. 1915.

Aan de Veurse straatweg ligt de uit 1942 daterende psychiatrische inrichting "Schakenbosch", een grotendeels symmetrisch opgezet complex van paviljoens en een U-vormig dienstgebouw, met daar achter een markant ketelhuis. Op het terrein bevindt zich een voormalige boerderij uit 1910.

Langs de Vliet bevond zich vooral tegenover Voorburg een groot aantal buitenplaatsen. Hoewel door het oprukken van bebouwing en verkeer veel hiervan verloren is gegaan, zijn nog diverse restanten herkenbaar. Zo bevindt zich aan de Westvlietweg 148-149 het herenhuis "Zeerust" (1889) met een park en een tuinmanswoning. Iets verder naar het noorden ligt het herenhuis "Dorrepaal" (derde kwart vorige eeuw, begin deze eeuw verbouwd), eveneens met een park en vijverpartij.

Een groot deel van het park "Leeuwenburg" werd in de jaren '30-'50 bebouwd met villa-achtige woonhuizen. Bij een uit 1868 daterende boerderij (Westvlietweg 127) bevindt zich nog een retant van het entreehek van de buitenplaats "Zuijderburch". Vermeldenswaard is ook villa "Rozenrust" (Veursestraatweg 104), een voormalig herenhuis uit ca. 1800.

Enkele (gedeeltelijk 17de-eeuwse) boerderijen staan langs de Veurse straatweg. In enkele boerderijen aan de Westvlietweg is iets van de allure van de vroegere buitenplaatsen herkenbaar. Boerderijen van het gangbare type uit eind 19de- begin 20ste eeuw bevinden zich in de polders langs Oostvlietweg en Polderweg. Hiervan zijn ook nog twee (omsloten door nieuwbouw) te vinden aan de Van Ruysdaellaan. Meestal hebben deze boerderijen een rechthoekige plattegrond en een zadeldak met windveren.

Een centrale plaats wordt ingenomen door het uit 1885 daterende sluiscomplex in de Vliet met aan het Sluisplein een in Hollandse Neo-Renaissance stijl gebouwd sluiswachtershuis. Aan de Leidsekade 25 staat een chalet-achtige voormalige dienstwoning van de Provinciale Waterstaat, waarvan elders (o.a. in Delft) nog enkele voorbeelden bestaan.

In het centrum zijn diverse bedrijfsgebouwen te vinden, zoals een vrij gaaf kaaspakhuis met woning uit 1902 (Delftse kade 30-31) en een vroegere limonadefabriek uit 1931 aan de Venestraat 56.

Aan de vroegere spoorwegremise/electriciteitscentrale aan de Westvlietweg herinnert een dienstwoning uit 1908 (Westvlietweg 6) en van de gasfabriek bij de spoorlijn Den Haag-Utrecht resteert de directeurswoning uit ca. 1915 (Spoorlaan 3).

Woningbouw uit de jaren '50-'60 is te vinden ten zuiden van de Delftse kade en ten noorden van de Koningin Julianaweg. Recentere woningbouw verrees langs de spoorlijn Den Haag-Leiden, ten westen van de Noordsingel, oostelijk van de Leidse kade en ook ten noordwesten van de Voorburgseweg.

Stompwijk - Wilsveen

Van de woningen in Stompwijk kunnen er niet veel als "jong monument" aangemerkt worden. Een enkel eenvoudig woonhuis uit het begin van deze eeuw is nog aan te treffen langs de Wilsveenseweg of de Dr. Van Noortstraat. Meer vanwege de sociale geschiedenis dan vanwege gaafheid is een rijtje landarbeiderswoningen (ca. 1900) van belang, dat zich bevindt aan de Wilsveenseweg. Opmerkelijk is, dat de hoofdvorm (kap, vensteropeningen) intact is gebleven.

Het sylhouet van Stompwijk wordt gedomineerd door de R.K. St. Laurentiuskerk aan de Dr. Van Noortstraat, in 1872-'73 met pastorie gebouwd in Neo-Gotische stijl naar een ontwerp van de zeer productieve E.J. Margry. Op de begraafplaats bevindt zich een priestersgraf met kruisbeeld. Een postkantoor uit 1916 staat in het centrum van Stompwijk aan de Dr. Van Noortstraat (nr. 70).

Landschappelijk van belang is een hooggelegen begraafplaats (waarschijnlijk van vóór 1800) aan de Wilsveenseweg in Wilsveen.

Boerderijen en aanverwante bebouwing zijn in dit poldergebied ruim vertegenwoordigd. De meeste dateren uit de periode 1880-1920 en zijn o.a. te vinden aan de Meer- en Geerweg, Bovenmeerweg, Westeinderweg, Dr. Van Noortstraat (10,19), Stompwijkseweg, Veenweg en Wilsveenseweg. Vrijwel alle hebben een rechthoekige plattegrond. Enkele voorgevels zijn versierd met rijk gedetailleerde windveren en hangwerk.

Een houten hooischuur van ca. 1900 met eenvoudige versieringen en gepotdekselde delen staat aan de Westeinderweg.

In de omgeving van Stompwijk bevinden zich drie 19de-eeuwse poldergemalen. Het oudste dateert uit ca. 1865 (Ondermeerweg 4-6) en bevindt zich iets oostelijk van Stompwijk bij de Zoetermeerse Meerpolder. Uit 1882 dateert het gemaal "De Antagonist" aan de Stompwijkse weg (9). De stoommachine werd in de jaren '20 door een nu nog steeds werkende dieselmotor vervangen. Een gemaal van het zelfde ontwerp en bouwjaar, maar voorzien van een electromotor is "De Volharding" (Dr. Van Noortstraat 4).

Zeer markant in het landschap zijn de drie 17de-eeuwse molens tussen de Stompwijkseweg en Wilsveen, die tot 1951 dienst deden voor de bemaling van de Driemanspolder.

Karakteristiek voor de lintbebouwing langs vaarten in dit gebied zijn de ophaalbruggen, die met het afnemen van het vervoer over water steeds meer door betonplaten worden vervangen. In het centrum van Stompwijk is nog een rij van deze (uit staalprofielen gemaakte) ophaalbruggen te vinden. Verspreid komen ze ook nog voor langs de Veenweg en de Wilsveenseweg.

In de jaren '50 en 60 is woningbouw gerealiseerd aan weerszijden van de Meerlaan, ten oosten van de Dr. Van Noortstraat.

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

LEIDSCHENDAM

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.** Sluiscomplex en Sluisplein,
  b. Psychiatrische inrichting Schakenbosch

Na 1945 gereconstrueerd gebied

Gebieden met bijzondere waarden

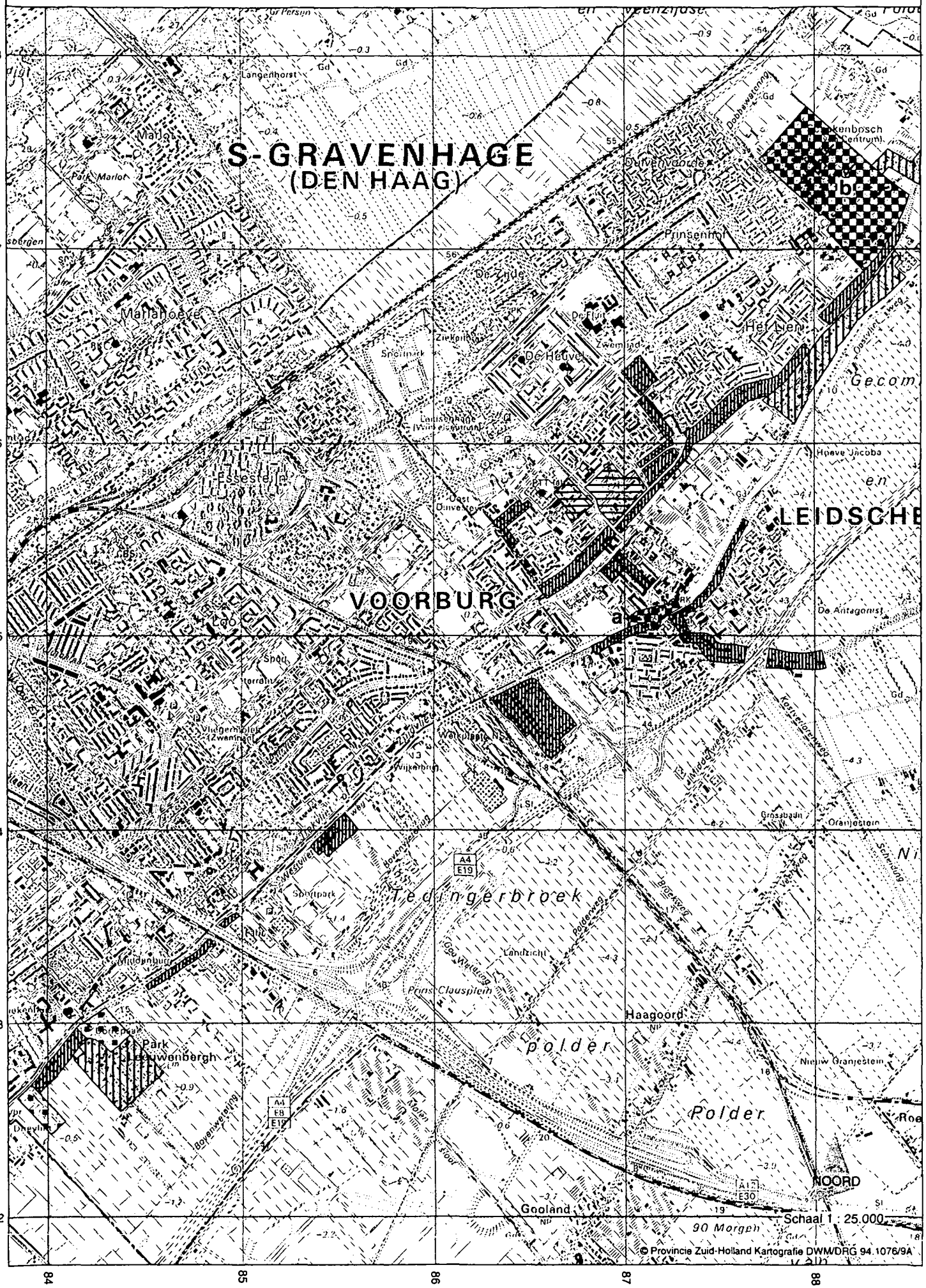
1 Raadhuis en omgeving Raadhuislaan

2 Buitenplaats "Zeerust" en huize "Dorrepaal" met park

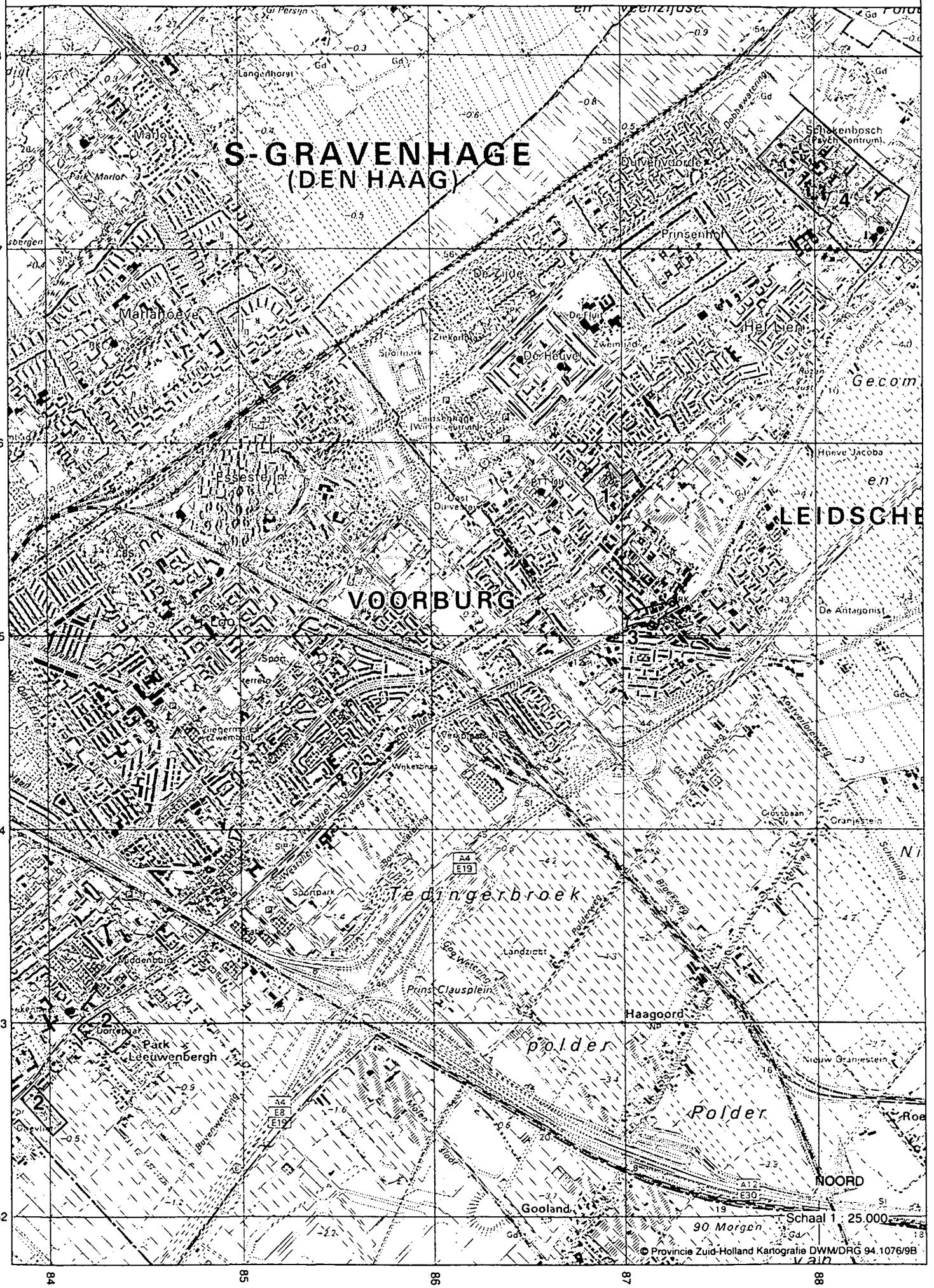
3 Sluiscomplex en Sluisplein

4 Psychiatrische inrichting Schakenbosch

LEIDSCHENDAM
Stedebouwkundige typologie



LEIDSCHENDAM
Gebieden met bijzondere waarden



D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN IN LEIDSCHENDAM

1. Raadhuis en omringende bebouwing
2. Buitenplaats Zeerust en Huize Dorrepaal met parken
3. Sluiscomplex en sluisplein
4. Psychiatrisch Centrum Schakenbosch

Criteria	Gebieden			
	1	2	3	4
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:				
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;				
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;	+	+	+	+
3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische 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 duidelijke uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	+	+	+	+
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;	+			
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).				
III Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:				
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;		+	+	
2. betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;	+	+	+	
3. betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.	+		+	
IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	±	+	+	±
V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	+		±	

Toelichting op gebieden met bijzondere waarden in Leidschendam

1. Raadhuis en omringende bebouwing

De architect A.J. Kropholler (1882-1973) ontwierp in de jaren '20 een groots uitbreidingsplan voor de gemeente. Hiervan is ten westen van de Koninging Julianaweg in periode 1939-'41 zowel architectonische als stedebouwkundige in de trant van de Delftse School een kleine uitbreidingswijk gerealiseerd. Het uit een raadhuis en woningen bestaande complex vormt een kenmerkend voorbeeld van deze traditionalistische richting door de hiërarchische opzet, materiaalkeuze en vormentaal. De wijk heeft een rechtlijnig stratenpatroon. Aan het eind van een brede middenas met plantsoen (=Raadhuislaan) domineert het raadhuis de wijk. Langs Raadhuislaan en aangrenzende straten - Kon. Wilhelminalaan en Pr. Beatrixlaan - is woningbouw gepleegd. De samenhang van de woonwijk en het raadhuis blijkt uit het materiaalgebruik, de vormgeving en de stedebouwkundige situering van de op het raadhuis gerichte geschakelde en gespiegelde woonblokken. Aanleiding voor de bouw van het raadhuis vormde de samenvoeging van de gemeente Veur en Stompwijk in 1938 tot de gemeente Leidschendam. Twee wapenschilden van de voormalige gemeenten sieren de voorgevel van het raadhuis. De dominantie van het in de zichtas gelegen raadhuis wordt versterkt door het open karakter van het omliggende terrein. Het wordt aan de zij- en achterkanten omsloten door een waterpartij en heeft aan de Kon. Wilhelminalaan een voorplein. De forse uit rode baksteen opgetrokken symmetrisch opgezette bouwmassa heeft een hoog met leien gedekt schilddak met uitzwenkende voet, verwant aan de Classicistische architectuur uit de Gouden Eeuw. De monumentaliteit wordt versterkt door hoog bordes met aan weerszijden trappen. Lagere zijvleugels flankeren de hoofdmassa. In de stijlperiode van de Delftse school heeft A.J. Kropholler verschillende raadhuizen in de provincie gebouwd (Wateringen, Noordwijk). Ook heeft hij wijken in stadsuitbreidingen gerealiseerd (Leiden). Het gebied in Leidschendam is echter waardevol omdat dit het enige voorbeeld in de provincie is, waarbij de architect zowel het raadhuis als de bijbehorende wijk ontwierp. Zowel in stedebouwkundig als architectonisch opzicht werd hierdoor een unieke eenheid gevormd. Het stratenpatroon en de afzonderlijke panden zijn goed in tact gebleven.

2. Buitenplaats Zeerust en Huize Dorrepaal

De voorkeur om landgoederen langs belangrijke waterwegen te vestigen heeft langs de Delftse- en Leidse Vliet geleid tot een belangrijk gebied met buitenplaatsen en veel groengebieden. In het bijzonder tussen Rijswijk en Leidschendam zijn hiervan verschillende bewaard gebleven. In het uiterste zuiden van de gemeente, langs de Westvlietweg, ligt de oorspronkelijk 17de eeuwse buitenplaats Zeerust. In zijn huidige vorm is het een Eclectische landhuis uit 1889. De vrijwel vierkante bouwmassa heeft rechthoekig uitspringende gedeelten aan de gepleisterde voor- en zijgevels met imitatie rusticawerk voor de hoge borstwering en de pilasters. De ten zuiden van het huis gelegen tuinmanswoning dateert waarschijnlijk uit het derde kwart van de 19de eeuw. Op het terrein is een landschappelijk park aangelegd dat zich in oostelijke richting uitstrekt en wordt begrensd door kavelsloten. Het heeft een aanleg met slingerpaden en boomgroepen en rond het huis een ruim gazon. Het terrein is toegankelijk middels een smeedijzeren toegangshek. Ten noorden van Zeerust ligt langs de Westvlietweg huize Dorrepaal, eveneens op een rechthoekig terrein gelegen, aansluitend op de richting van de kavelsloten. Het aan de weg gelegen herenhuis is ca. 1880 tot stand gekomen en ligt in de zichtas van de tegenovergelegen brug. "Dorrepaal" heeft

4. Psychiatrisch Centrum Schakenbosch

Westelijk van de Veurseweg ligt het psychiatrisch centrum Schakenbosch, gesticht aan het einde van de jaren '30 van deze eeuw. Het is een grotendeels symmetrisch opgezet complex van paviljoens, een U-vormig dienstgebouw en een markant ketelhuis. Op het terrein bevindt zich nog een voormalige boerderij uit 1910. Na de Tweede Wereldoorlog werden verschillende paviljoens en gebouwen aan het complex toegevoegd, die de zuiver symmetrische opzet enigszins verstoren. Het geheel ligt in een parkachtige omgeving. Noordelijk en westelijk liggen weilanden, aan de zuid- en oostkant sluit het complex aan op de bebouwing van Leidschendam. Ondanks de na-oorlogse nieuwbouw is de oorspron-kelijk opzet nog goed bewaard. Via een inrit met lage muren en twee trafohuisjes, en een oprijlaan gedeeltelijk met twee assen, komt men bij het hoofdgebouw. Hier krijgt het stratenpatroon een gaffelvorm met twee lange assen en dwarsstraten. De gebouwen zijn aan weerszijden van de assen achter elkaar geplaatst. De symmetrische opzet van het gehele gebied komt terug in de hoofdvormen van de meeste gebouwen. Het hoofdpaviljoen, paviljoen Wilgenhof E, de paviljoens Weidezicht en Wilgenhof A-D, het ketelhuis met een hoge, ronde, vrijstaande schoorsteen en het dienstgebouw passen allen in de symmetrie-as van het complex en zijn karakteristiek voor de jaren '30 en '40. In het midden staan het hoofdgebouw, het dienstgebouw en het ketelhuis. De paviljoens Weidezicht en Wilgenhof A-D zijn gespiegeld t.o.v. de centrale as van het terrein. Het zijn gebouwen met een F-vormige plattegrond. Het psychiatrisch Centrum Schakenbosch is waardevol gebied omdat het voorbeeld is van een sociaal-medisch instituut uit ca. 1940, waarvan de oorspronkelijke structuur en onderdelen redelijk goed bewaard zijn gebleven. Het is als zodanig van belang voor de geschiedenis van de psychiatrie.

E. INVENTARISATIE