COLOFON

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

Samenstelling/Productie
mw. drs. J. Bookelman
mw. J. Chabinath
mw. I. Ender
mw. drs. M. Höfkens
M. van Ingen
mw. drs. S.R. Jonkergouw
mw. drs. M. Keereweer
drs. M. Koenders
mw. drs. L.A. Nizet
mw. drs. M. Polman
mw. drs. C. Scheffer
drs. A. Schuurman
ir. M. Verwey

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

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Rooduyn vorm & druk

's-Gravenhage, november 1995

A. **HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING**
A. Schuurman
februari 1992

B. **BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK**
M. Verwey
januari 1992

C. **INVENTARISATIE**
C. Scheffer
M. Verwey
1992

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
2.1. Bodem en reliëf
2.2. Afwatering

3. GRONDGEBRUIK
3.1. Ontginningen en agrarisch grondgebruik
3.2. Niet-agrarisch grondgebruik
3.3. Visuele karakteristiek

4. INFRASTRUCTUUR
4.1. Landwegen
4.2. Wateren
4.3. Dijken en kaden
4.4. Spoorwegen
4.5. Militaire infrastructuur
4.6. Nutsvoorzieningen

5. NEDERZETTINGEN
5.1. Algemeen
5.2. Kernen
5.2.1. Nootdorp
5.2.1.1. Functionele ontwikkeling
5.2.1.2. Bebouwing
5.2.1.3. Voorzieningen
5.2.2. Gooland
5.2.3. Haagoord
5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

C. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Nootdorp ligt in het westen van de provincie Zuid-Holland. In het kader van het MIP is het ingedeeld in de regio Delf- en Schieland.
De gemeente grenst aan Leidschendam (noordwesten), Zoetermeer (noordoosten), Pijnacker (zuidoosten) en Rijswijk (zuidwesten).

De grenzen berusten op historische, administratieve en landschappelijke gronden. De grenzen in het noorden, oosten en zuiden vallen samen met de oude landscheidingen van de polders en ambachtsheerlijkheden Nootdorp, Hoogeveen en Nieuweveen. Ze worden gevormd door kaden, wegen en sloten. Tevens loopt de grens in het noorden evenwijdig aan de spoorlijnen Den Haag-Gouda en Rotterdam-Den Haag. De westelijke grens is in 1938 vastgesteld en loopt over het vliegveld Ypenburg, om haar weg noordelijk te vervolgen langs de Goowetering en de Polderweg.

Door gemeentelijke herindelingen is de gemeente in de 19e en 20e eeuw in oppervlakte toegenomen. In 1832 werden de gemeenten Hoogeveen en Nieuweveen opgeheven en bij Nootdorp gevoegd. In 1938 werd een gedeelte van de voormalige gemeente Stompwijk bij Nootdorp gevoegd. Anderzijds ging in hetzelfde jaar, doordat de noordelijke grens zuidwaarts tot langs de Hofpleinlijn werd verplaatst, een gering gedeelte van Nootdorp op in de nieuwe gemeente Leidschendam.

Op 1 januari 1990 telde de gemeente Nootdorp 6.797 inwoners op een totale oppervlakte van 10,87 km^2. De bevolkingsdichtheid bedraagt 643 inwoners per km^2 landoppervlak.

De gemeente bestaat naast Nootdorp uit de kernen Gooland en Haagoord. Gooland is door de uitbreidingen van Nootdorp (bebouwing en kassen) deel van dit dorp gaan uitmaken. Haagoord wordt van de rest van de gemeente gescheiden door de spoorlijn Gouda-Den Haag en de rijksweg A 12.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodem en reliëf

De bodem van de gemeente Nootdorp bestaat voornamelijk uit oude zeeklei. Van 4300-2300 voor Christus (in de periode van het Atlanticum en vroeg Subboreaal) overstroomde het latere grondgebied van Nootdorp meerdere malen, waarbij op de toenmalige bodem (veen) een laag klei afgezet werd. Dwars door de gemeente in de richting oost-west loopt een kreekrug, van waaruit de klei-afzettingen plaats hadden. De kreek is nog vóór 2300 voor Christus volgeslibd met zandig en kleiig materiaal.

Na de sluiting van de kustlijn (vorming van de strandwallen) vanaf 2300 voor Christus is op de oude zeeklei veen ontstaan. Deze veenlaag is echter vanaf de late Middeleeuwen door erosie en vervening (zie 3.1. en 3.2.) vrijwel volledig opgeruimd, waardoor rond 1800 Nootdorp voor een belangrijk deel uit door kaden doorsneden waterplassen bestond (zie figuur 11). In de 19^{e} eeuw zijn deze veenplassen drooggelegd, waardoor de bodemlaag, die onder het veen gelegen had, weer aan de oppervlakte kwam: de oude zeeklei, in de gemeente overwegend kalkarm.

In het centrum en het oosten van de gemeente bestaat de bodem uit zuiver kleiig materiaal, noordelijk hiervan (direct ten zuiden van de spoorlijn Gouda-Den Haag) overgaand in een meer zavelige structuur (de eerder genoemde kreekrug).
In het overige gedeelte van de gemeente (ten noorden van de genoemde spoorlijn en ten westen en zuiden van de bebouwde kom) heeft de klei een moerige (=venige) bovengrond, ontstaan doordat "meermolm" door de klei is gemengd. Dit meermolm is een mengsel van bij de vervening teruggestorte, voor turfbereiding onbruikbare bovengrond van het veenland, van oeverafslag en van resten van waterplanten en -dieren die op de bodem van de veenplassen bezonken zijn. Na de drooglegging is een deel van deze veenlaag door oxydatie verdwenen. De rest is door de zeeklei gemengd.
De klei die hiervan het resultaat was, wordt ook wel modderklei genoemd, dit in tegenstelling tot het kwelderlandschap dat in het centrum en het oosten van de gemeente te vinden is. Onverveend land (de zogenaamde bovenlandstroken) vinden wij nog bij de kaden en dijken van de droogmakerijen (Veenweg en Achterweg). Bij deze assen is het veen niet volledig weggegraven om wateroverlast te voorkomen (zie 3.2.).

In het westen van de gemeente, bij Craeyenburgh (psychiatrische inrichting) en direct ten noorden van de spoorlijn Den Haag-Gouda bij Haagoord, liggen enkele stroken zandig materiaal. Het betreft hier overblijfselen van een oude strandwal en een duin, die door de dunne laag venig zeeklei opduiken.
Ten oosten van de Veenweg en ten zuiden van het dorp bij de Molenweg is een laag zavel en klei op de bestaande klei gebracht, afkomstig uit het Rijn-Schiekanaal (gegraven omstreeks 1890).

Het huidige landschap kent een gering reliëf. De meeste polders liggen ongeveer op 4 meter -NAP. De eerder genoemde kreekrug ten zuiden van de spoorlijn Den Haag-Gouda, is verantwoordelijk voor een hoogteverschil van $\pm$ 0,5 meter. Van een eenduidige terreinhelling is geen sprake.

2.2. Afwatering

Nootdorp, bestaande uit de gelijknamige polder en de polder Tedingerbroek, valt onder het hoogheemraadschap Delfland. Het watert via een omvangrijk stelsel van wateren, die deel uitmaken van de Schieboezem, in zuidelijke richting uit op de Nieuwe Maas.

Toen het natuurlijke afwateringssysteem van het veengebied niet langer voldeed vanwege de daling van het maaiveld als gevolg van klink en oxydatie (zie 2.1. en 3.1.), werd in de 15e eeuw windbemaling geïntroduceerd. Met de vervening van de polders kregen de molens een andere functie: niet langer ging het erom het land droog te houden, alswel de waterstanden in de plassen te reguleren.
In de 19e eeuw werden de plassen drooggemalen. De polder Nootdorp was de eerste door stoomgemalen drooggelegde polder in Nederland. Molens vervulden een hulpfunctie. Na de droogmaking werden de meeste molens afgebroken; de gemalen verzorgden sindsdien de afwatering.

Tot de polder Nootdorp behoort het op het grondgebied van Pijnacker en Delft gelegen polderdeel Klein Vrijenban. Dit deel ligt aanzienlijk lager dan de rest van de Nootdorpse polder, zodat het overtollige water hierheen afvloeit. Vanuit dit polderdeel wordt het water op de Schieboezem gemalen.
Tot 1844 gebeurde dit met drie watermolens, alle staande aan de Twee Molentjesvaart in Klein Vrijenban. Vanwege de droogmaking werden rond 1840 twee stoomgemalen in gebruik genomen: één aan de Twee Molentjesvaart en één bij de Achterweg in Nootdorp. Na 1845 zijn de molens gesloopt, de laatste in 1892.
In de periode 1923-1933 is het gemaal aan de Achterweg opgeheven. Al spoedig bleek echter dat in het noordelijke gedeelte van de polder (waar de afwatering in de in 2.1. genoemde kreekrug een obstakel vindt) onderbemaling noodzakelijk bleef. Reeds eind jaren dertig werden hulpmolentjes geplaatst, waarvan de meeste inmiddels verwijderd zijn. Tegenwoordig verleent een elektrogemaaltje in Roeleveen (gemeente Zoetermeer) extra hulp aan het elektrisch gemaal in de Vrijenbanse polder.

De polder Tedingerbroek werd bemalen via twee molens op het grondgebied van Leidschendam, staande aan voorboezems die uitkwamen op de Trekvliet. Tijdens de drooglegging (1870-1873) werd de polder door de spoorlijn Gouda-Den Haag in een noordelijk en een zuidelijk deel gescheiden. Het zuidelijke deel werd sindsdien bemalen door een stoomgemaal aan de Kortelandseweg. Dit waterde via een slotenstelsel (onder andere de Molensloot en de Goo Wetering) uit op het noordelijke gedeelte. Het gemaal voor het noordelijke gedeelte (tot na de oorlog een stoomgemaal, sindsdien elektrisch) stond ten zuidwesten van Leidschendam op de plaats van één van de oude molens.
Tijdens het Interbellum is het stoomgemaal aan de Kortelandseweg vervangen door een motorgemaal, eind jaren vijftig/begin jaren zestig van de 20e eeuw door een elektrisch gemaal.

3. GRONDGEBRUIK

3.1. Ontginningen en agrarisch grondgebruik

Nootdorp is relatief laat ontgonnen (circa 1250-1350). Het gebied, toen nog bestaande uit uitgestrekte veengronden (zie 2.1.), werd door de graaf van Holland ter ontginning uitgegeven. Hierbij werd zowel de kavellengte als - breedte nauwkeurig vooraf vastgelegd (= cope-ontginning). De verkaveling vertoonde dus een regelmatige rationeel bepaalde strokenpatroon. Deels gegraven en deels natuurlijke waterlopen (veenstroompjes) fungeerden als ontginningsbases.
Het gebied werd met akkers (boekweit, gerst) en weiden (koeien, schapen) ingericht voor een gemengde bedrijfsvoering. Met de ontwatering van het gebied trad klink op (daling van het maaiveld), op waardoor akkerbouw spoedig onmogelijk werd.
Vanaf de late Middeleeuwen tot in de 19e eeuw vonden grootschalige turfafgravingen plaats, waardoor 80-90% van het landbouwareaal verloren ging (zie 3.2.). De gemeente was circa 1840 één groot plassengebied, met slechts langs de polderkaden enkele percelen landbouwgrond (zie figuur 11). Vele dorpen, Nootdorp, Nieuweveen en Hoogeveen waren hierop geen uitzondering, liepen snel terug in belang en omvang, wanneer de turfwinning verminderde. Voor alternatieve inkomstenbronnen was de basis letterlijk weggegraven.
Om het dorp weer economisch levensvatbaar te maken, werd in 1840 besloten de (voormalige) polder Nootdorp droog te maken. Dit werd in 1844-1845 gerealiseerd (zie 2.2.). Later in dezelfde eeuw werd ook de Tedingerbroekpolder drooggemalen (1873).

Of de verkaveling die in de droogmakerijen tot stand kwam, gelijk was aan de laat-Middeleeuwse is niet geheel duidelijk. Vermoedelijk was ze nog rationeler en regelmatiger. Opvallend zijn de vrij korte stroken, waardoor alsnog een enigszins rommelig beeld ontstaat.
De perceelbreedte werd aanvankelijk op circa 40 meter gehouden. In de periode 1930-1950 is een aantal sloten gedempt en zijn de percelen samengevoegd tot grotere eenheden. Dit was mogelijk door drainage en onderbemaling (zie ook 2.2.). Sindsdien is de verkaveling nauwelijks meer gewijzigd.

De eerste jaren na de ontginning van de polder Nootdorp werd vooral akkerbouw bedreven. Rond 1850 was ongeveer 70% van de landbouwgronden in gebruik als akkerland. Weilanden lagen vooral ten noorden van de in 2.1. genoemde Nootdorpse kreekrug, waar men problemen kende met de afwatering (zie 2.2.). De belangrijkste akkerbouwgewassen waren haver, aardappelen, rogge, gerst en peulvruchten (bonen). Aan de Oudeweg ten zuidoosten van het dorp stond en staat de korenmolen Windlust. De bovenbouw komt van de vroegere run- en snuifmolen Windlust (1781) uit Delft. Laatstgenoemde molen is in 1885 afgebroken en overgeplaatst naar Nootdorp, waar hij diende ter vervanging van een wipmolen (eerste vermelding in 1679). De molen is sedert 1952 buiten bedrijf.
In de tweede helft van de 19e eeuw nam de akkerbouw in de gemeente sterk af. Hiervoor kunnen meerdere redenen genoemd worden: de landbouwcrisis (1878-1895), maar ook de venige bodem (zie 2.1.), die verbouw van diepwortelende gewassen op de lange duur vrijwel onmogelijk maakte. Na de eeuwwisseling werd akkerbouw nog slechts op enkele percelen op de Nootdorpse kreekrug uitgeoefend.

De akkerbouwbedrijven werden vanaf de jaren twintig van de 20e eeuw verder verdrongen door de tuinbouw. De teelt van groenten onder platglas breidde gestaag uit, vanaf de jaren dertig gevolgd door groenteteelt in onverwarmde warenhuizen. Sla en komkommers waren de belangrijkste gewassen. Verder werd er nog voor 1940 een begin gemaakt met de bloemencultuur.
De tuinbouwgronden lagen direct ten oosten van de Veenweg en de Dorpsstraat (op de bovenlandstroken, zie 2.1.) en ten zuiden van de Oudeweg (op de zavelige gronden uit het Rijn-Schiekanaal). De situering aan de vaarten maakte het vervoer van de produkten naar de veiling in Veur (Leidschendam) gemakkelijk, snel en goedkoop.

Het grootste deel van het landbouwareaal in Nootdorp was echter in handen van veeboeren. De boeren leverden vooral consumptiemelk. Naast koeien werden verder paarden, kippen en eenden gehouden. Tot 1940 werd er in een café in de Dorpsstraat een eierveiling gehouden, waar ook levend pluimvee werd verhandeld.

In de periode 1800-1945 vond door de droogmaking van de veenplassen een grootschalige uitbreiding van het landbouwareaal plaats. De akkerbouw, waar aanvankelijk de nadruk op lag, verdween allengs en was in 1945 nog nauwelijks van betekenis (in 1939 nog 4% van het oppervlak). Vooral de veeteelt was een omvangrijk bedrijf geworden (in 1939 88% van het areaal), terwijl de tuinbouw, ofschoon zeer arbeids- en kapitaalintensief, relatief weinig ruimte vereiste: 8% van de landbouwgronden.

Na 1945 ontwikkelde Nootdorp zich tot een belangrijke tuinbouwgemeente. De introductie van verwarmde warenhuizen was een belangrijk feit. Rond de bebouwde kom werden uitgebreide kassencomplexen gebouwd. Dat dit ten koste ging van de weideteelt spreekt voor zich. Ook de uitbreiding van de bebouwde kom (inclusief de psychiatrische inrichting Craeyenburch) en de uitbreidingen van het vliegveld Ypenburg verminderden de oppervlakte van de gronden beschikbaar voor veeteelt. De Jansdobbe in het uiterste zuiden van de gemeente werd in de jaren tachtig tot recreatieterrein ingericht (groenaanleg en plas).

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

De belangrijkste vorm van niet-agrarisch grondgebruik in Nootdorp was de vervening, dit ten behoeve van de turfwinning. De opkomst van de steden in de late Middeleeuwen (onder andere Delft), waar de vraag naar brandstof voor huishoudelijk en industrieel gebruik snel toenam, gaf een belangrijke impuls.
Het veen, dat zich over grote delen van Midden-Holland uitstrekte, werd aanvankelijk alleen boven de grondwaterspiegel gedolven ("droge vervening"). Hierbij werd de afgegraven bodem aangevuld met bagger. Op deze gronden bleef dus veeteelt mogelijk, akkerbouw niet meer. In de eerste helft van de 16e eeuw ging men over tot "natte vervening". Hierbij werd met behulp van de baggerbeugel ook het veen onder de grondwaterspiegel weggegraven. Smalle stroken veenland werden uitgespaard om het uitgebaggerde veen te laten drogen (zetwallen of legakkers). Deze brokkelden echter vrij gemakkelijk af. Zo ontstonden uitgestrekte waterplassen met daartussen "drijvende landen": onvergraven veenrestanten waarop bebouwing, wegen en dijken waren gelegen. Deze werden beschermd om de overgebleven landbouwgronden voor overstromingen te behoeden. Binnen een bepaalde afstand tot de dijken en kaden mocht geen veen weggegraven worden.

De veenderijen moesten met een ringdijk worden omgeven (zie 4.3.). Toen de vervening over zijn hoogtepunt heen was, zakte de lokale economie in elkaar. Om de welvaart (en de winsten) op te vijzelen, werden in de 19e eeuw de plassen drooggemalen (zie 3.1.). De eventueel nog aanwezige verveningsrestanten (de zetwallen) werden opgeruimd.

In de zich voortdurend uitbreidende waterpartijen werd, veelal als bijverdienste, visserij bedreven. Ook de handel in riet en laaghout kwam tot ontwikkeling. Beide activiteiten zijn als gevolg van de droogmaking van de plassen beëindigd.

3.3. Visuele karakteristiek

Het polderland van Nootdorp wordt door de spoordijken in meerdere delen gesplitst. Het vroeger geheel open gebied is rond de bebouwde kom dichtgeslibd door kassenbouw (warenhuizen). De Room-Katholieke kerk aan de Veenweg torent hoog boven de kassencomplexen uit. Aan de horizon is de bebouwing van Delft te zien.
In het westen van de gemeente verbreekt boomaanplant bij de psychiatrische inrichting, bij het vliegveld Ypenburg en bij een plas langs de spoorlijn Gouda-Den Haag het open weide-karakter van de gemeente.

4. INFRASTRUCTUUR

Nootdorp behoorde tot de vele dorpen in het Zuidhollandse centrale polderlandschap, die rond 1800 over vrij gebrekkige infrastructurele voorzieningen beschikten. Het dorp lag vrij geïsoleerd ten opzichte van de omringende ambachten. De (land- en water)wegen waren dikwijls slecht onderhouden zodat een reis een moeizame onderneming was.
Vanaf circa 1850 werd het isolement langzaam opgeheven. De verharding van de landwegen werd verbeterd en de spoorwegen zorgden voor snellere verbindingen met de omgeving. Het toenemend gebruik van de waterwegen voor de afvoer van tuinbouwprodukten (zie 3.1.). heeft ook ongetwijfeld een gunstig effect gehad.

4.1. Landwegen

De wegen in de gemeente zijn aangelegd op de tijdens de ontginning en de daaropvolgende vervening gelegde kaden en dijkjes (zie 4.3.). De (klei)wegen hadden voornamelijk een lokale functie, zij het dat reizigers tussen bijvoorbeeld Delft en Zoetermeer ook van de polderwegen in Nootdorp gebruik maakten. Wanneer een reiziger vanuit Delft via de Brasserskade de gemeente binnenkwam, passeerde deze een tol. De tol werd in 1931 opgeheven.

In de tweede helft van de 19e eeuw werden de meeste wegen van een deugdelijker verharding voorzien. Het gedeelte van de Dorpsstraat binnen de grachten werd bestraat. Verder kregen de meeste andere wegen een grindlaag met in het midden een paardenpad, een strookje steentjes. Sinds het einde van de jaren dertig van de 20e eeuw werden ten behoeve van het gemotoriseerde verkeer de wegen geasfalteerd. Omstreeks 1945 had alleen de Laakweg een gebrekkige verharding, die overigens sindsdien niet structureel verbeterd is.

Het isolement van Nootdorp werd pas definitief opgeheven met de opening van de Rijksweg A 12 in 1936. De weg ligt naast de spoorlijn Gouda-Den Haag (zie 4.4.). Bij de Veenweg werd een op- en afrit aangelegd, waardoor het transport van vee, melk en tuinbouwprodukten (zie 3.1.) nog sneller kon gaan plaatsvinden.

Vanaf 1926 zijn er busverbindingen met Delft en Leidschendam.

4.2. Wateren

Rond 1800 bestond de gemeente voor het merendeel uit veenplassen. Deze kunstmatig gegraven plassen moeten duidelijk onderscheiden worden van de natuurlijk gevormde meren (zoals het Zoetermeerse Meer). In de 19e eeuw werden de veenplassen drooggemalen: de Nootdorpse plassen in de periode 1840-1845 (de Jansdobbe iets later, circa 1850), Tedingerbroek in 1870-1873. Tijdens de herinrichting van de polders werden de oude weteringen hergraven. Deze vallen op door hun rechte beloop, aansluitend bij de kaden en de rationele verkaveling die in de polders tot stand kwam. Voorbeelden hiervan zijn de Molenvaart en Goo Wetering (gedeeltelijk gedempt vanwege de aanleg van het vliegveld Ypenburg) in het westen en de Twee Molentjesvaart en in haar verlengde de vaart langs

de Molenweg in het zuiden van de gemeente. De wetering langs de Veenweg heeft een licht bochtig verloop. Al de genoemde weteringen hadden een functie als boezemwater (voor de afwatering van de polders, zie 2.2.) en als verkeersweg (afvoer van landbouwprodukten). De bruggen die over deze wateren gelegd zijn (met name aan de Veenweg) waren ophaalbruggen of werden zo hoog gebouwd, dat de veilingschuiten er onder door konden.

In de 20e eeuw zijn er in de polders weer enkele plassen ontstaan als resultaat van zand- en kleiwinning. In de noordoostelijke droogmakerij van Tedingerbroek is in 1904 een plas gegraven, die eind jaren twintig weer gedempt werd. De bij de zandwinning gelegde kade is nog herkenbaar even ten noorden van de A 12. Ook sinds de jaren dertig zijn langs de rijksweg meerdere plassen ontstaan door zandwinning voor de aanleg van de rijksweg.
In de jaren tachtig van onze eeuw is in Jansdobbe (in het zuiden van de gemeente) een recreatieplas aangelegd.

4.3. Dijken en kaden

De dijken en kaden in de gemeente Nootdorp zijn aangelegd tijdens de ontginningen (als bescherming tegen kwelwater uit de hoger gelegen veengronden, later om de polders tegen het boezemwater te beschermen) en de verveningsfase (begin 16e eeuw-midden 19e eeuw). Bij de vervening was de aanleg van ringdijken rond de afgravingen een vereiste (zie 3.2.). Het huidige stratenpatroon in de polders is een afspiegeling van het toen ontstane kadenstelsel. Bij een aantal polderwegen is nog steeds een gering hoogteverschil te constateren: de Kortelandseweg, de Oudeweg, de Laakweg. Op de Balij Reyenskade, de oostelijke grens van de polder Nootdorp, is de weg opgeruimd. De kaden fungeren tegenwoordig als waterkeringen rond de droogmakerijen.
Ook langs de gracht rond de oude kern van Nootdorp (zie 5.2.1.) lagen kaden. Ten zuiden van de Dorpsstraat ligt nog een overblijfsel hiervan.

Circa 50-100 meter ten westen van de Veenweg ligt een deels door kassen onderbroken kadenstelsel. De kaden zijn aangelegd tijdens de droogmaking van de Tedingerbroekpolder. Tevens weerspiegelen ze de hoogteverschillen tussen de droogmakerij en de veenresten langs de Veenweg (de bovenlandstroken, zie 2.1.).

Tegenwoordig zijn de spoordijken en de dijk van de rijksweg het duidelijkst zichtbaar in het landschap. Het oostelijke deel van de spoordijk van de lijn Den Haag-Gouda maakt deel uit van de scheiding tussen de hoogheemraadschappen Rijnland en Delfland. Van de oorspronkelijke Landscheiding, reeds in de 13e eeuw genoemd en aangelegd om overstromingen vanuit het zuiden te voorkomen, is binnen de gemeente niets over.

4.4. Spoorwegen

Over het grondgebied van de gemeente Nootdorp lopen twee spoorlijnen, die elkaar ten noordoosten van het dorp ongelijkvloers kruisen. Ze liggen op enige afstand oostelijk en noordelijk van het dorp.
De lijnen liggen op een dijk. Er is een aanzienlijk hoogteverschil met het omringende polderlandschap (zie ook 3.3.). Een verband met de verkaveling, in die zin, dat de spoorlijnen zoveel mogelijk het verloop van de sloten volgden, is alleen bij de Hofpleinlijn

duidelijk te herkennen op het gedeelte waar de spoorlijn samenvalt met de noordelijke gemeentegrens.

De oudste spoorlijn is de verbinding Den Haag-Gouda-Utrecht, aangelegd in 1868-1870 door de Nederlandsche Rhijnspoorweg Maatschappij. De lijn loopt van oost naar west. Even ten oosten van de Veenweg maakt de lijn een lichte bocht noordwaarts. Pas in 1893 werd aan de Veenweg een halte geopend, Nootdorp-Noord, die alleen voor personenvervoer bestemd was.
De tweede spoorlijn was de zogenaamde Hofpleinlijn tussen Rotterdam en Scheveningen (1908), geëxploiteerd door de Zuid-Hollandsche Elektrische Spoorwegmaatschappij. Deze lijn komt in het zuidoosten de gemeente binnen om in het uiterste noorden Nootdorp te verlaten. Ook hier ligt even ten oosten van de Veenweg een (westwaartse) bocht in het traject. Binnen de gemeente lagen twee haltes: Nootdorp-Oost aan de 's-Gravenweg en Nootdorp-Veenweg. Dit laatste station beschikte over een laad- en losplaats. De haltes en de lijn zijn nooit een succes geweest. De Hofpleinlijn ondervond veel concurrentie van de spoorverbinding Rotterdam-Delft-Den Haag, die aanzienlijk sneller was. Van de Hofpleinlijn werd daarom vooral door het lokale verkeer gebruik gemaakt.
Toen in 1938 de drie haltes in één keer opgeheven werden, liet niemand er een traan om. De gebouwtjes zijn alle gesloopt; Nootdorp Oost als laatste in 1987.

De economische en ruimtelijke gevolgen van de spoorlijnen zijn dus beperkt gebleven. De lijn Gouda-Den Haag heeft de Veenweg in twee delen gesplitst, waardoor de bebouwing aldaar in twee kernen uiteen is gevallen: Gooland in het zuiden en Haagoord in het noorden.

4.5. Militaire infrastructuur

In 1574 zou ter gelegenheid van het beleg van Leiden een schans in het dorp zijn aangelegd. Van deze verdedigingswerken is niets meer over. Na de Tweede Wereldoorlog werd in de Tedingerbroekpolder het militaire vliegveld Ypenburg aangelegd (midden jaren vijftig). Het grootste deel van de luchthaven ligt op het grondgebied van Leidschendam en Rijswijk.

4.6. Nutsvoorzieningen

In 1928 werd de Stichting Drinkwaterleiding De Tien Gemeenten opgericht. Nootdorp maakte hier deel van uit. Het bedrijf was gevestigd te Zoetermeer en betrok water van Wassenaar, Rotterdam en Delft. In 1938 werd het waterleidingnet, dat tot dan tot de dorpskern beperkt was gebleven, ook naar het buitengebied uitgebreid.

Het dorp Nootdorp (tot aan de Kruisweg) werd in 1922 op het elektriciteitsnet van Delft aangesloten.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

Als nederzetting is Nootdorp is een relatief late veenontginning. De oudst bekende vermelding dateert van 1329. De huidige gemeente bestond tot rond 1800 uit vier ambachtsheerlijkheden: Nootdorp, Hoogeveen, Nieuweveen en Tedingerbroek (gedeeltelijk). Hoogeveen bestond uit drie polderblokken: het Langeland, het Zwarte Gat en de Dertien Dobbetjes; Nieuweveen werd gevormd door de Oost- en West Negentig Morgen en Nootdorp bestond uit de Honderd Morgen en de polder Nootdorp (zie figuur 4). Hoogeveen, Nieuweveen en Nootdorp werden in 1832 tot één gemeente samengevoegd. In 1938 kwam Tedingerbroek bij Nootdorp.

De gemeente telt een drietal kernen: Nootdorp, Veenweg en Kalisbuurt. Hoogeveen kan niet als afzonderlijke kern beschouwd worden en wordt derhalve als verspreide bebouwing (5.3.) beschreven.

De bevolkingsontwikkeling in de ambachten weerspiegelt de economische activiteiten (zie 5.2.2.1.). Vooral de vervening had grote invloed op de bevolkingscijfers. De vervening, overigens een typische seizoenarbeid, trok tijdelijk vele werklieden aan. Was een gebied grotendeels uitgeveend, dan trokken zij ook weer weg, dikwijls niet meer dan een waterplas achterlatend, waar bewoning en economische activiteiten langzaam afstierven. De ontwikkelingen in Hoogeveen en Nieuweveen zijn hiervan voorbeelden (tabel 1). Ook Nootdorp laat in de periode 1795-1847 een daling van de bevolking zien.

Tabel 1.
De bevolkingsomvang van Nootdorp 1622-1829

jaar	Nootdorp	Hoogeveen	Nieuweveen
1622	192	137	308
1680	246	128	277
1747	350	133	213
1795	525	85	223
1829	424	78	122

De achteruitgang werd door de drooglegging van de polder Nootdorp gekeerd (zie 3.1.), maar uitgezonderd de agrarische bloeiperiode 1860-1870 vertoont de 19e eeuw geen belangrijke bevolkingsgroei, vermoedelijk omdat het arbeidsintensieve akkerbouwbedrijf plaats maakte voor het arbeidsextensieve veeteeltbedrijf (zie 3.1.). De geboorte-overschotten werden door migratie (vertrekoverschot voornamelijk van vrouwen) gecompenseerd. In de 20e eeuw, toen de tuinbouw tot ontwikkeling kwam, volgde een omvangrijke groei. Pas de laatste tien jaar wordt de groei enigszins getemperd.

Tabel 2.
De bevolkingsontwikkeling van Nootdorp 1837-1990

jaar	bevolkingsomvang	jaar	bevolkingsomvang
1837	578	1920	1.001
1847	560	1930	1.411
1860	561	1940	2.143
1870	724	1950	2.471
1880	787	1960	3.119
1890	724	1970	4.808
1900	739	1980	6.490
1910	823	1990	6.797

5.2. Kernen

De dorpen in de gemeente vertoonden een eenvoudige lineaire structuur. Tijdens de ontginning van het gebied werd vanuit een ontginningsas (meestal een gegraven water) het land in stroken verkaveld. De zwetsloten, die de richting van de kavels aangaven, lagen haaks op de ontginningsas. Langs de ontginningsas werden wegen aangelegd en boerderijen gebouwd (deze stonden dus op de kop van de kavels). Zo ontstonden de lintvormige veenontginningsdorpen, waarvan Nieuweveen en Nootdorp voorbeelden waren.
Deze laat-Middeleeuwse structuren in het bewonings- en stratenpatroon hebben de vervening en drooglegging overleefd, zij het in het geval van Nootdorp in licht gewijzigde vorm. Toen de omligggende polders werden drooggemalen en dus het grondwaterniveau aanzienlijk daalde, dreigde ook de bodem onder de kern aanzienlijk te dalen. Om het proces van klink te verminderen werd daarom besloten het belangrijkste deel van de oude dorpsas, de Dorpsstraat met de kerk, als een aparte poldereenheid in te richten en met een gracht te omringen. Op die wijze kon er een apart waterpeil worden aangehouden, onafhankelijk van dat in de omliggende polders. Het gedeelte van de dorpsgracht ten westen van de Dorpsstraat is in de jaren zestig van deze eeuw gedempt. Alleen het oostelijke gedeelte heeft in grote lijnen zijn oorspronkelijke loop behouden.

5.2.1. Nootdorp

5.2.1.1. Functionele ontwikkeling

Tot in de eerste helft van de 19^{e} eeuw werd de economie van Nootdorp bepaald door de gevolgen van de vervening. Rond 1800 werd er nog slechts een beperkte hoeveelheid turf gewonnen. Ook de handel in turf (met Delft) was van weinig belang in vergelijking met de voorgaande eeuwen. De plassen leverden op andere wijze werkgelegenheid op. De Nootdorpers hielden zich vooral bezig met vissen en met de winning van en de handel in riet en laaghout. Ook waren er rond 1800 drie scheepsmakerijen.
Na 1840 namen deze activiteiten allengs af. Circa 1850 was er nog slechts één scheepswerf. Het landbouwbedrijf ging het gezicht van de gemeente bepalen, aanvankelijk de akkerbouw, sinds de eeuwwisseling de veeteelt en vanaf de jaren twintig ook de tuinbouw (zie 3.1.). De nijverheid paste zich aan deze ontwikkelingen aan. Voor het vervoer van de landbouwprodukten was bijvoorbeeld in het dorp een wagenmakerij, die in de twintiger jaren overging op de produktie van vrachtauto's. Nijverheid bleef tot 1945 van relatief

weinig betekenis. In 1947 werkte 10-20% van de beroepsbevolking in de industrie, tegen 40-50% in de landbouw en de visserij.

5.2.1.2. Bebouwing

Nootdorp kende omstreeks 1850 een duidelijk van de overige bebouwing gescheiden omgrachte woonkern: de Dorpsstraat. Deze werd door de Kerkweg, die de straat kruist, in twee delen gesplitst (het zuidelijke deel heet Molenweg). De Dorpsstraat zelf loopt in zuidwestelijke-noordoostelijke richting. Het noordwestelijke gedeelte was aanzienlijk dichter bebouwd dan het zuidoostelijke deel, waar de kerk stond. Wel liep hier de bebouwing door in noordoostelijke richting. Omdat de dorpsgracht hier op enkele meters afstand parallel liep aan de Dorpsstraat, kon het tussenliggende terrein ook bebouwd worden, zonder last van natte voeten te krijgen.

Verder lagen in de polder enkele clusters boerderijen en landarbeiderswoningen onder meer aan de Achterweg, de Kruisweg en de Brasserskade. Ook aan de Oude Weg, onder meer bij de splitsing met de Geerweg lagen woningen. Dit buurtje werd in het Interbellum als Kalisbuurt aangeduid.

In de tweede helft van de 19e eeuw werd vooral op het zuidelijke deel van de Dorpsstraat een aantal woningen gebouwd. Aan het einde van deze eeuw vond de eerste woningbouw direct ten noorden van de dorpsgracht plaats. Ook aan de Oudeweg en Dwarskade werden woningen (boerderijen) gebouwd.
Na de Eerste Wereldoorlog werd de dorpskern in zuidoostelijke (langs de Oudeweg) en noordwestelijke richting (langs de Kerkweg) uitgelegd. Ook verrees nieuwbouw in de Kalisbuurt in de jaren twintig en dertig.

In de periode 1800-1945 traden dus geen structurele veranderingen op. Het stratenplan bleef na de ontginning ongewijzigd; er vond alleen een verdichting van de (lint)bebouwing plaats. Wel werd reeds in de jaren dertig van de 20e eeuw de aanzet gegeven tot de aanleg van nieuwe woonstraten: in 1935 kwam een uitbreidingsplan tot stand. De verwezenlijking ervan werd pas na 1945 ter hand genomen: eind jaren veertig, begin jaren vijftig werd de wijk rond de Prinses Beatrixstraat aangelegd. Tegenwoordig is het gebied ten noordwesten van de Dorpsstraat en Molenweg volledig volgebouwd met kassen, woningen en een renbaan. De uitbreidingen in zuid-oostelijke richting vonden ook na de oorlog plaats binnen het reeds in de 19e eeuw aanwezige stratenpatroon.

5.2.1.3. Voorzieningen

De gemeenteraad van Nootdorp is in de loop der tijden verschillende malen van huisvesting veranderd. Tot 1886 werd vergaderd in het Rechthuis, een herberg. Vervolgens werd een nieuw raadhuis gebouwd (1886), maar dit is reeds lang geleden gesloopt. In 1933/1934 werd het huidige gemeentehuis in gebruik genomen, doch dit gebouw aan de Dorpsstraat is in de jaren 1961-1963 in Oud-Hollandse stijl herbouwd.
In 1936 werd een burgemeesterswoning gebouwd.

Van de oorspronkelijke laat-Middeleeuwse parochiekerk, eveneens aan de Dorpsstraat, resteert slechts de omstreeks 1500 opgetrokken toren. Na de sloop van het uit circa 1580 daterende schip en koor verrees in 1894/1895 het huidige schip met tegen de oostzijde een consistorie.
Bij de kerk ligt een kerkhof, dat reeds voor 1800 in gebruik was.

Op de plaats van het huidige gemeentehuis stond in de 19e eeuw een openbare school. In 1863 werd deze school aanmerkelijk vergroot, doch in 1865 moest uitgeweken worden naar de Nederlands Hervormde kerk, waar de consistorie als hulpschool werd ingericht.
In 1925 werd de School met den Bijbel aan de Molenweg geopend. Deze trok zoveel leerlingen aan, dat de openbare school in 1933 gesloten moest worden. Pas in 1956 werd er weer een openbare school in het dorp gevestigd.

In 1863 werd in het dorp een brandspuithuisje gebouwd. Dit werd in 1937 vervangen door het naast het gemeentehuis gebouwde politie- en brandweergebouw.

5.2.2. Veenweg

Het voormalige Nieuweveen wordt sinds de eerste helft van de 20e eeuw Veenweg genoemd naar de belangrijkste woonas.
Het dorp is in de 14e eeuw ontstaan als een veenontginning. In 1351 werd het voor het eerst genoemd als 's-Gravenveen. Evenals Nootdorp hielden de bewoners van het dorp zich vanaf de 15e eeuw meer en meer bezig met turf delven. Dat dit uitermate conjunctuurgevoelig werk was blijkt uit de haardstedentellingen: in 1494 stonden er slechts 5 à 6 huizen, in 1514 reeds 25. Ook in latere eeuwen zijn ongetwijfeld grote schommelingen opgetreden. Het ambacht telde in 1632 39 huizen, in 1732 54 en in 1793 35 woningen. Na de droogmaking van de polders in de 19e eeuw richtten de boeren zich op de akkerbouw (tot circa 1900) en veeteelt. In het Interbellum werden ten oosten van de Veenweg kassen gebouwd, bestemd voor tuinbouwprodukten.

Het dorp bestaat in feite uit één lange weg, de Veenweg, die ten zuiden van de afslag met de Kerkweg Kortelandseweg wordt genoemd. Langs de weg ligt een brede vaart met talloze bruggetjes die naar de huizen aan de overzijde leiden.
Rond 1850 kenden de Veenweg en de Kortelandseweg een uitermate open lintbebouwing. De meeste huizen stonden aan de westzijde van de wegen. In de periode 1850-1945 vond een geleidelijke verdichting van de lintbebouwing plaats, met name na 1900. Ook aan de oostzijde van de Veenweg verrees nieuwbouw, maar de westkant bleef het dichtst bebouwd. Ook heden ten dage is dit duidelijk waarneembaar. De bebouwing is na de oorlog nog aanzienlijk verdicht, zonder dat het voornoemde patroon zich wijzigde.

Het dorp Gooland geldt als een typisch ruimtelijke uitdrukking van de verzuiling. Waar Nootdorps voorzieningen dikwijls van Protestante signatuur zijn, zijn die van Gooland voor het merendeel Katholiek. Reeds in de 17e eeuw stond er op de plaats van het huidige gebouw een schuilkerk. De huidige Rooms-Katholieke kerk, gewijd aan St. Bartholomeus is in 1869-1871 gebouwd. Achter de kerk was reeds in 1817 een begraafplaats aangelegd. Aan de kerk werden meerdere Katholieke instellingen gehuisvest: in 1908 werd een Katholieke meisjesschool opgericht, waar sinds 1913 ook les gegeven werd aan jongens. Het St. Josephgesticht naast de kerk, oorspronkelijk het bejaardentehuis en tegenwoordig

sociaal-cultureel centrum, dateert van 1906. Een openbare lagere school werd in de eerste helft van de 20e eeuw ingericht als verenigingsgebouw, later gesloopt en vervangen door een nieuw gebouw op dezelfde plaats.

Ten zuiden van de Kortelandseweg is in de jaren zeventig van de 20e eeuw de psychiatrische inrichting Craeyenburch aangelegd.

5.2.3. Haagoord

Haagoord is als aparte kern pas ontstaan na de aanleg van de spoorlijn Gouda-Den Haag. De hierdoor ontstane splitsing van de Veenweg in twee delen heeft pas recent geleid tot de huidige naamgeving: Gooland voor het zuidelijke deel en Haagoord voor het deel ten noorden van de spoorlijn.
Het dorp kent een vrijwel identieke ontwikkeling als Gooland. Doordat het echter door de spoorlijn geïsoleerd lag van de rest van de gemeente, heeft het minder geprofiteerd van de invloed van het dorp Nootdorp. De tuinbouw is pas na de Tweede Wereldoorlog tot ontwikkeling gekomen en blijft ver achter bij het bedrijf in Gooland en Nootdorp. Haagoord is sinds de droogmaking van de polders Tedingerbroek en Nootdorp in de eerste plaats een veeteeltnederzetting.
Omstreeks 1850 lagen aan beide zijden van de Veenweg enkele boerderijen. Na de opening van de haltes aan de spoorlijnen Den Haag-Gouda en Rotterdam-Scheveningen (zie 4.4.) nam de woningbouw snel toe. Hierbij werd vooral ten westen langs de Veenweg de bebouwing uitgebreid. Na de oorlog (en de sluiting van de spoorweghaltes) is aan de groei goeddeels een einde gekomen. Wel zijn enkele vooroorlogse boerderijen vervangen door moderne bedrijven.

5.3. Verspreide bebouwing

Waar de 's-Gravenweg en de spoorlijn Gouda-Den Haag bij elkaar komen lag vroeger het gehucht Hoogeveen. De gelijknamige heerlijkheid telde in 1632 18 huizen, in 1732 30 en in 1793 15 à 16 huizen. Het ging hier om verspreid liggende boerderijen en veenarbeiderswoningen. De naam van het ambacht is in de eerste helft van de 20e eeuw van de topografische kaarten verdwenen. De boerderij op de bovengenoemde kruising is in het Interbellum afgebroken.

Elders in de gemeente lagen rond 1850 enkele verspreid liggende boerderijen, zoals aan de Nieuwkoopscheweg in het zuidoosten van de gemeente. Nieuwe bebouwing in de periode 1850-1945 vinden wij aan het zuidoostelijke gedeelte van de Oudeweg (jaren twintig en dertig), de Lagelandscheweg (eveneens in het Interbellum) en de 's-Gravenweg, alle wegen in het oosten van de gemeente.

Na de oorlog heeft de bebouwing in het polderland ten oosten van de kern een zodanige verdichting ondergaan, dat van een lintbebouwing, zij het met een open karakter, gesproken kan worden.

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 provinciën Zuidholland en Zeeland. Eerste aflevering: Zuidholland. Z.p..

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Fruin, R. (red.) (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 elektriciteitsvoorziening 1880-1938 (1948).
  Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereniging van directeuren van elektriciteitsbedrijven in Nederland. 2 delen. Arnhem.

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

- 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 elektriciteitsvoorziening in de provincie Zuid-Holland (1915). 's-Gravenhage.

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

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

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

Regionaal/lokaal

- Dolk, Th. F.J.A. (1939).
  Geschiedenis van het hoogheemraadschap Delfland. 's-Gravenhage.

- Markus, W.C. en Wallenburg, C. van (1982).
  Bodemkaart van Nederland. Schaal 1:50.000. Toelichting bij de kaartbladen 30 West 's-Gravenhage en 30 Oost 's-Gravenhage. Wageningen.

- Spoor, C (1966).
  Kroniek van Nootdorp. Nootdorp.

- Starmans, H.C.B. (1973).
  Nootdorp in oude ansichten. Zaltbommel.

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000.
  bladnr. 30 's-Gravenhage (verkenning 1850-1851, druk 1854).
  bladnr. 37 Rotterdam (verkenning 1850-1851, druk 1857).

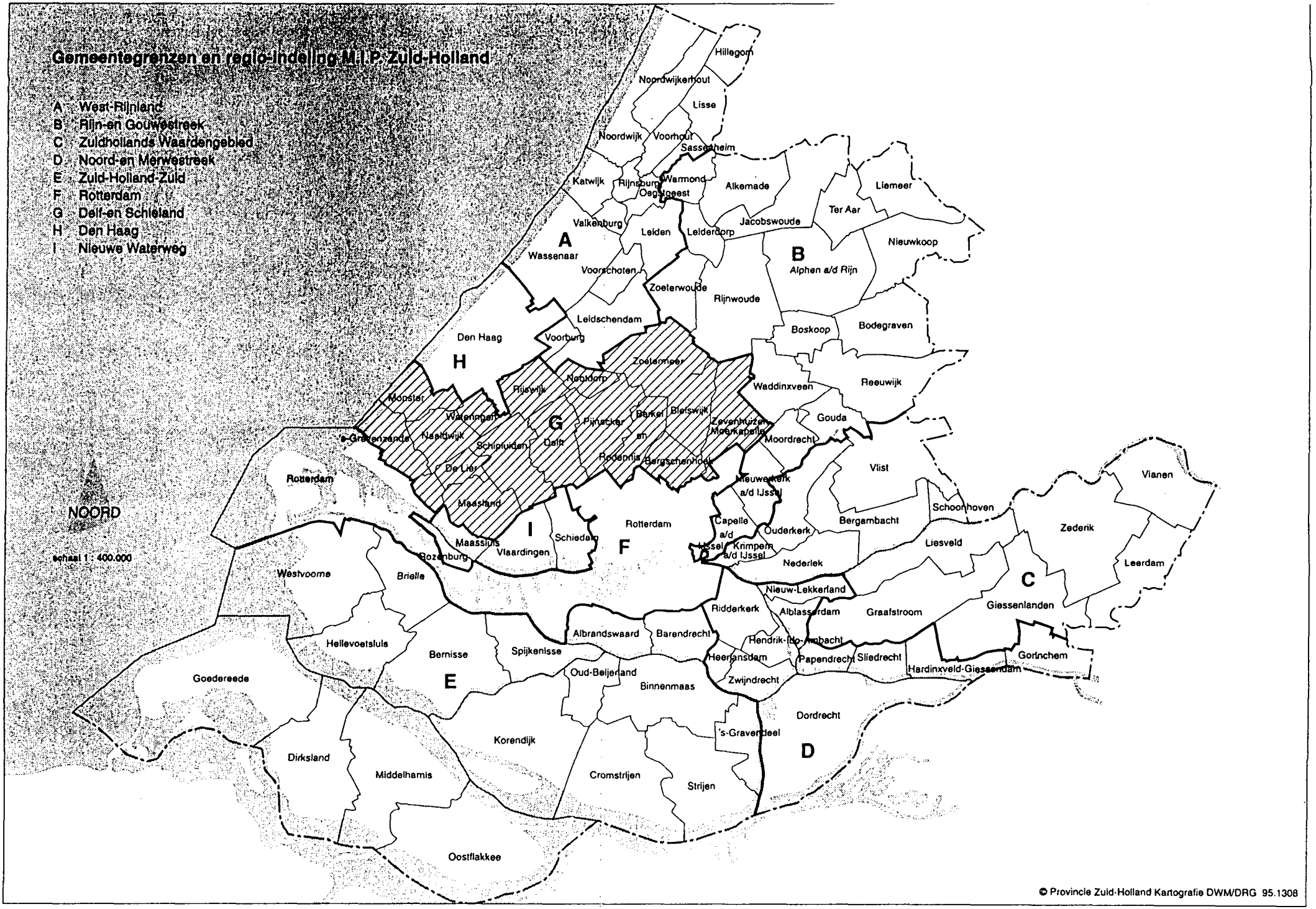
- Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland (1869), door J. Kuyper, Leeuwarden. Herdruk 1971, Groningen.

- Chromo-topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000
  bladnr. 440 's-Gravenhage (1874, 1888, 1903, 1913, 1923, 1933).
  bladnr. 459 Delft (1874, 1888, 1902, 1911, 1923, 1933).

- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000
  bladnr. 30G 's-Gravenhage (uitgave 1958).
  bladnr. 30G 's-Gravenhage (uitgave 1964).
  bladnr. 30G 's-Gravenhage (uitgave 1981).
  bladnr. 30G 's-Gravenhage (uitgave 1990).
  bladnr. 37E Delft (uitgave 1990).

- Topografische kaart van Nederland, schaal 1:50.000.
  bladnr. 30 Oost Leiden (uitgave 1923).
  bladnr. 30 Oost 's-Gravenhage (uitgave 1949).
  bladnr. 37 Oost Rotterdam (uitgave 1949).

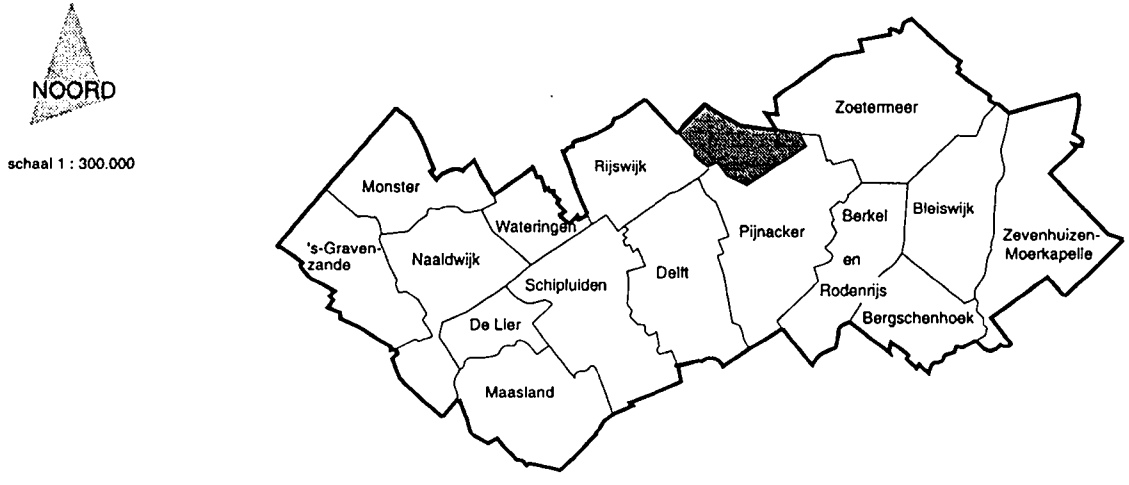
- Foto-atlas van Zuid-Holland (1990). Den Ilp/Emmen.



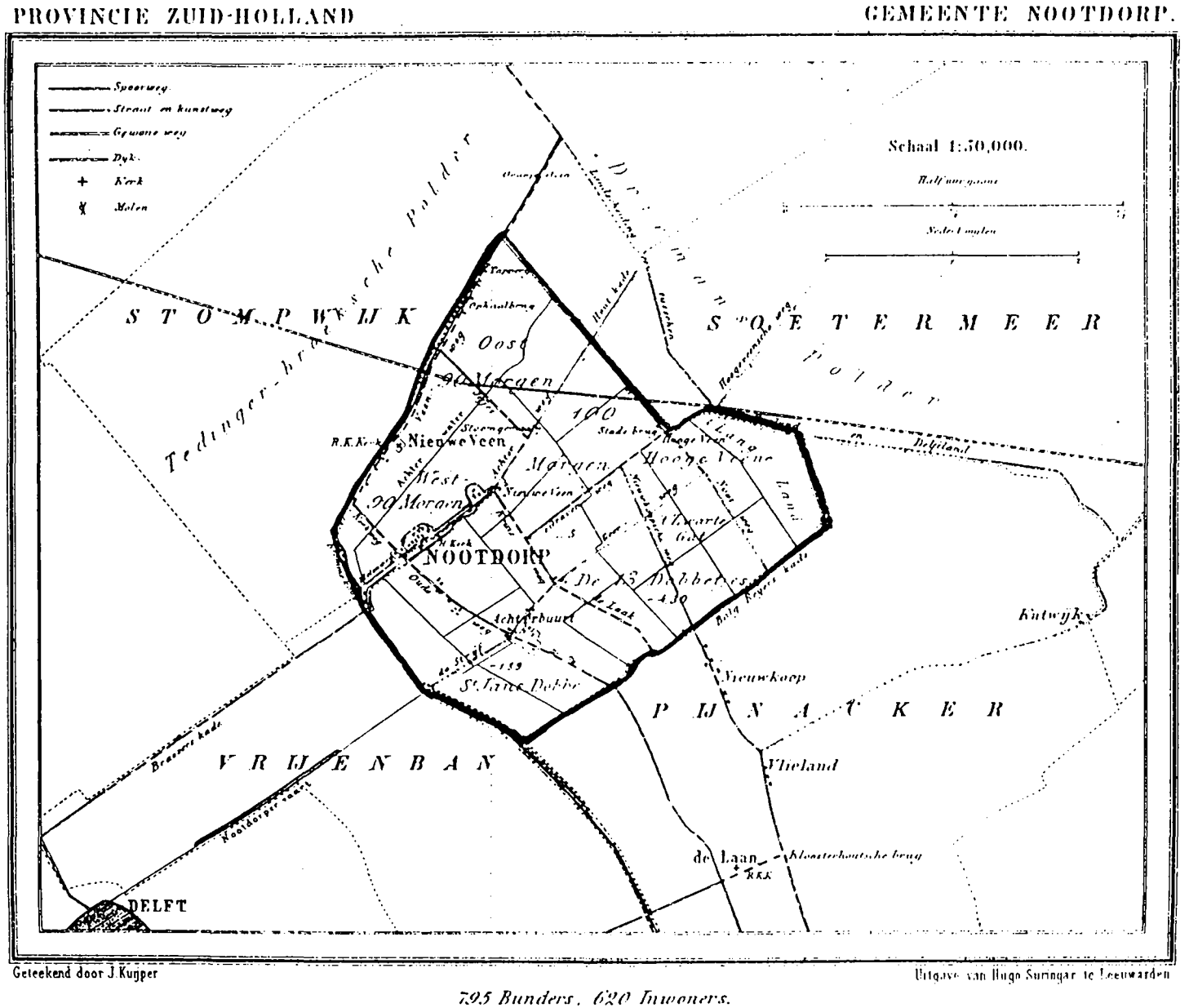
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1308

Figuur 1

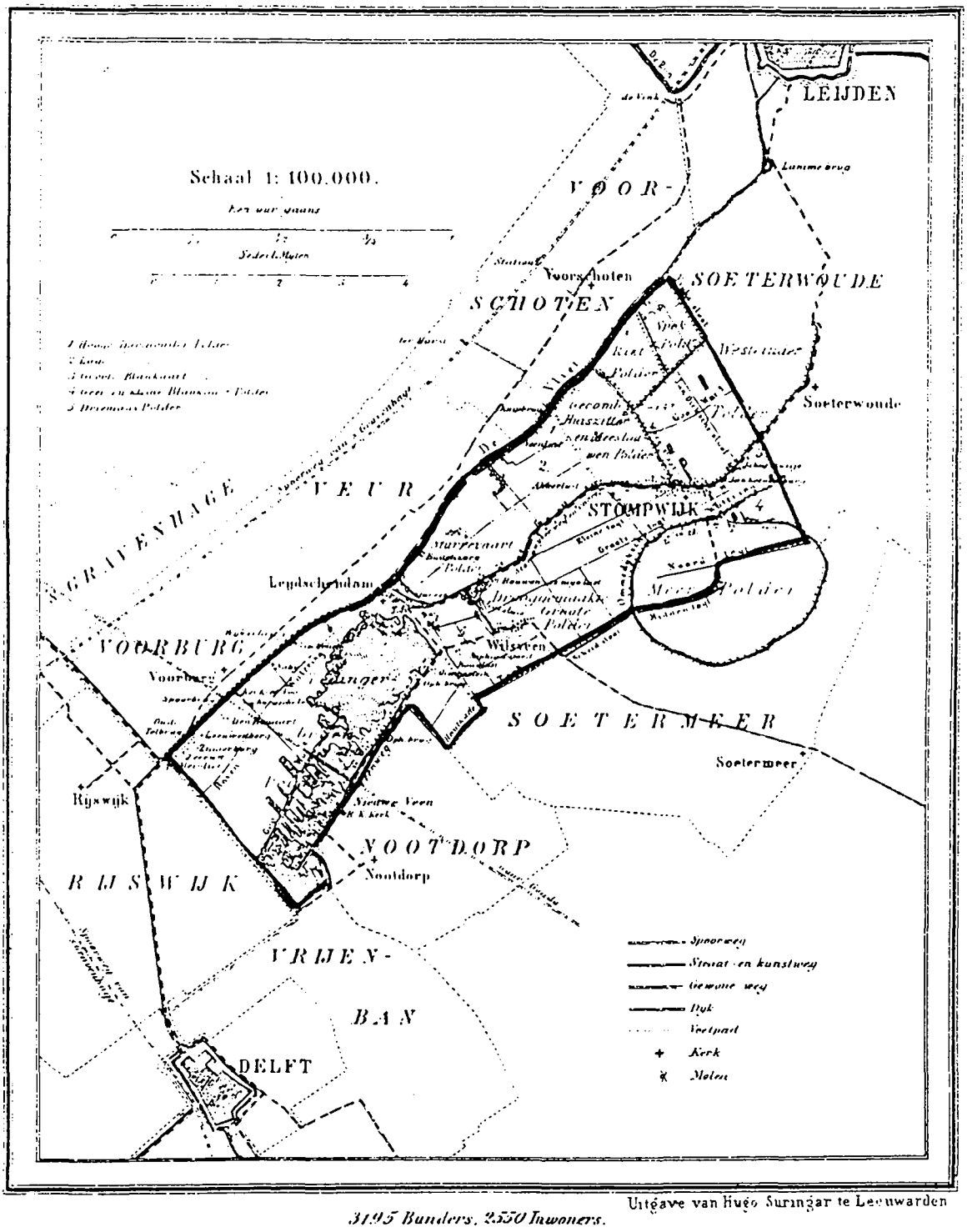
Gemeente Nootdorp



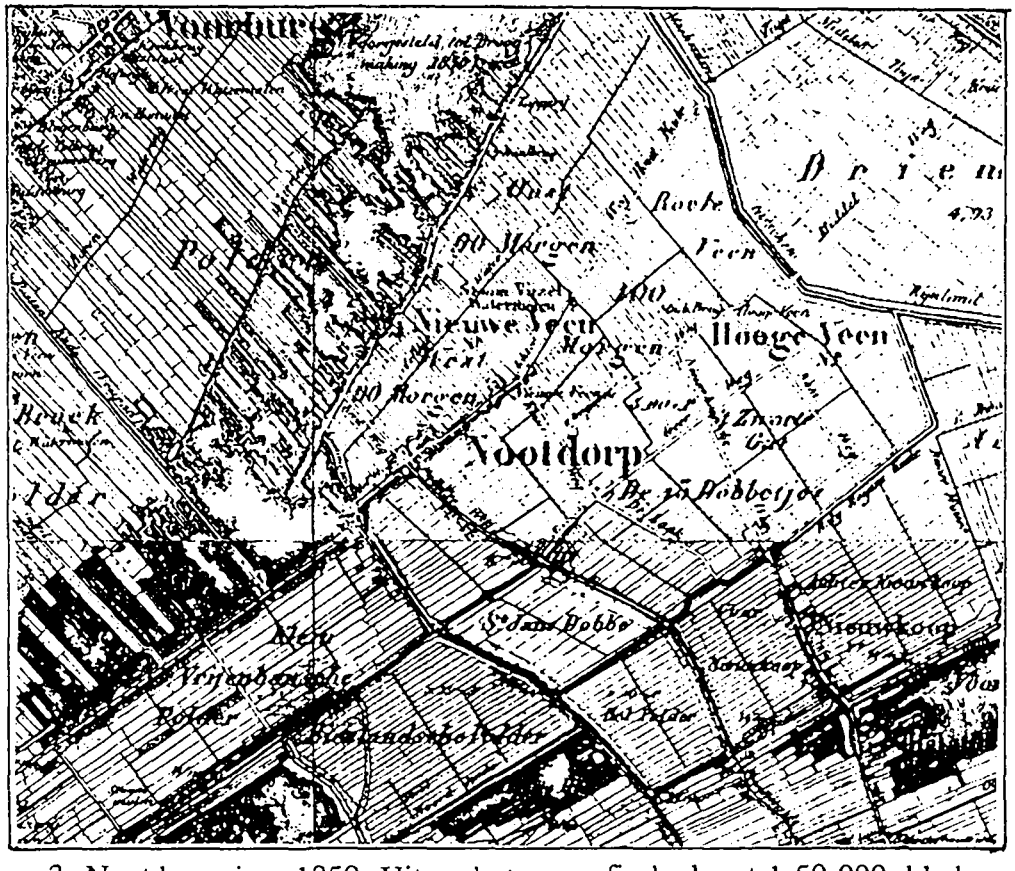
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1308



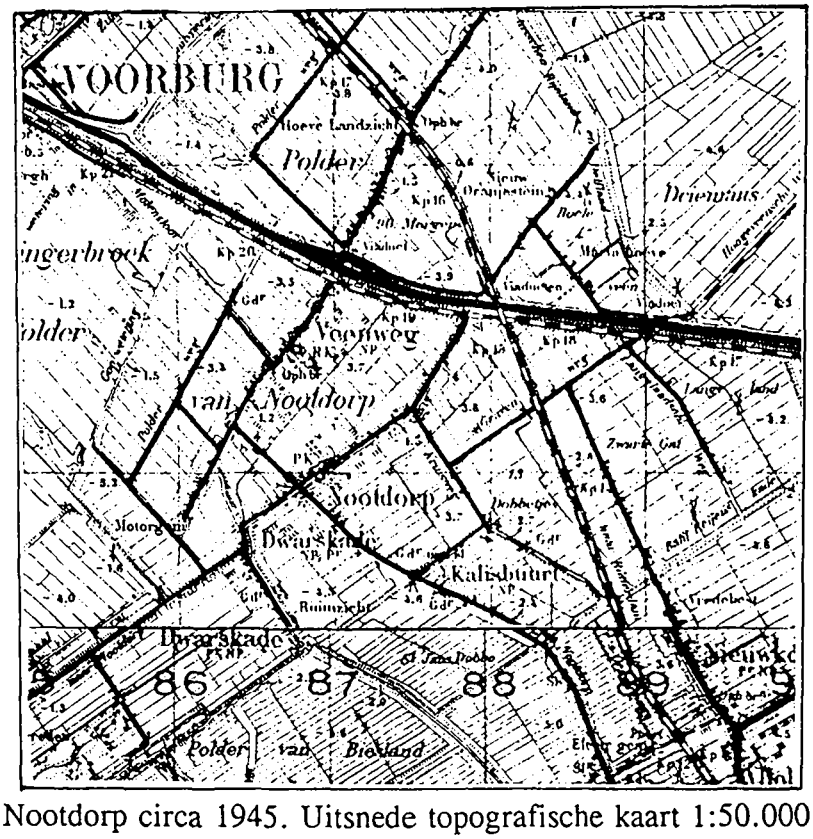
Figuur 2. Nootdorp anno 1867. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1[illegible]



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

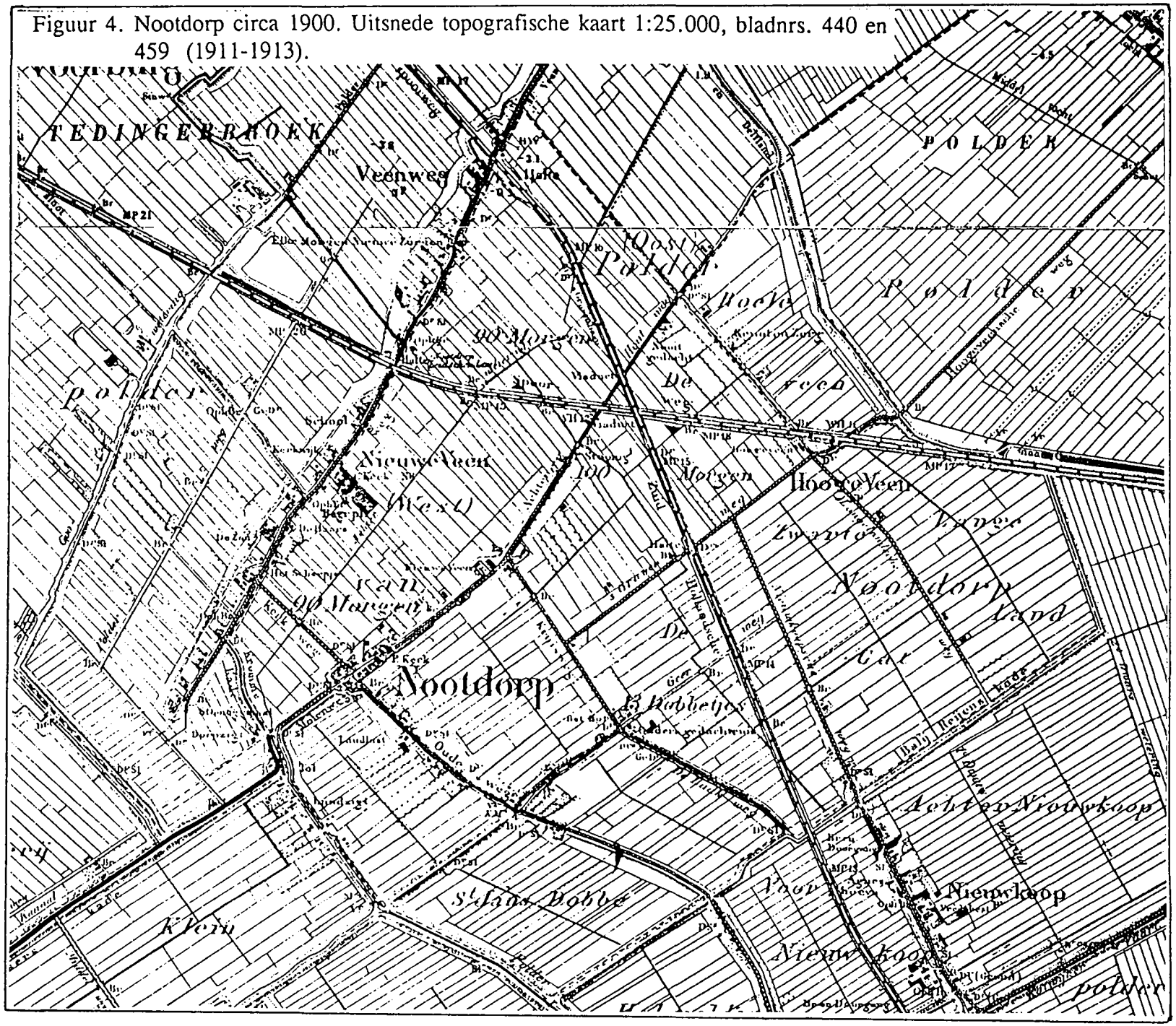


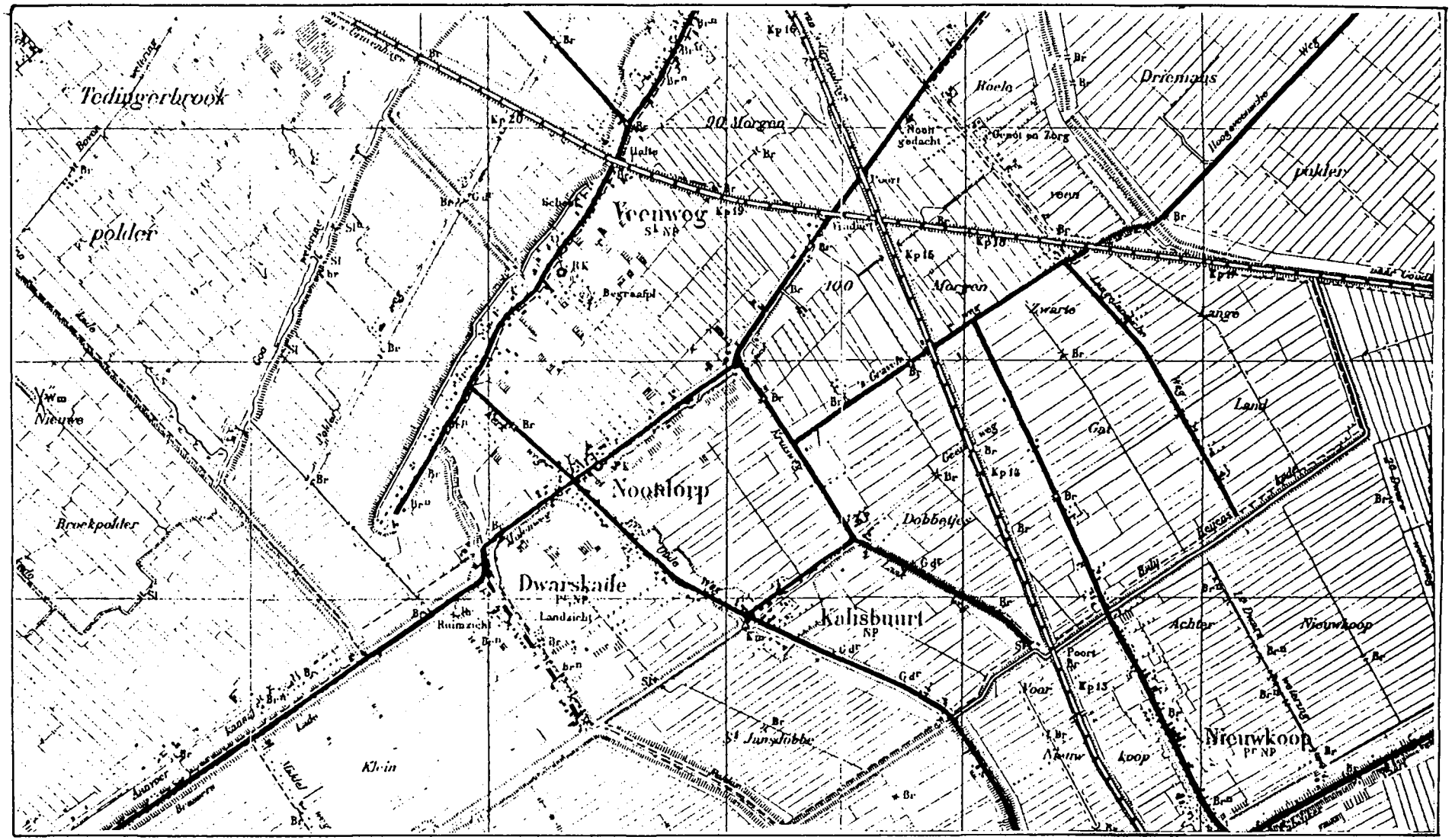
Figuur 3. Nootdorp circa 1850. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 30 en 37 (1854-1857).



Figuur 6. Nootdorp circa 1945. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 30 Oost en 37 Oost (1949).

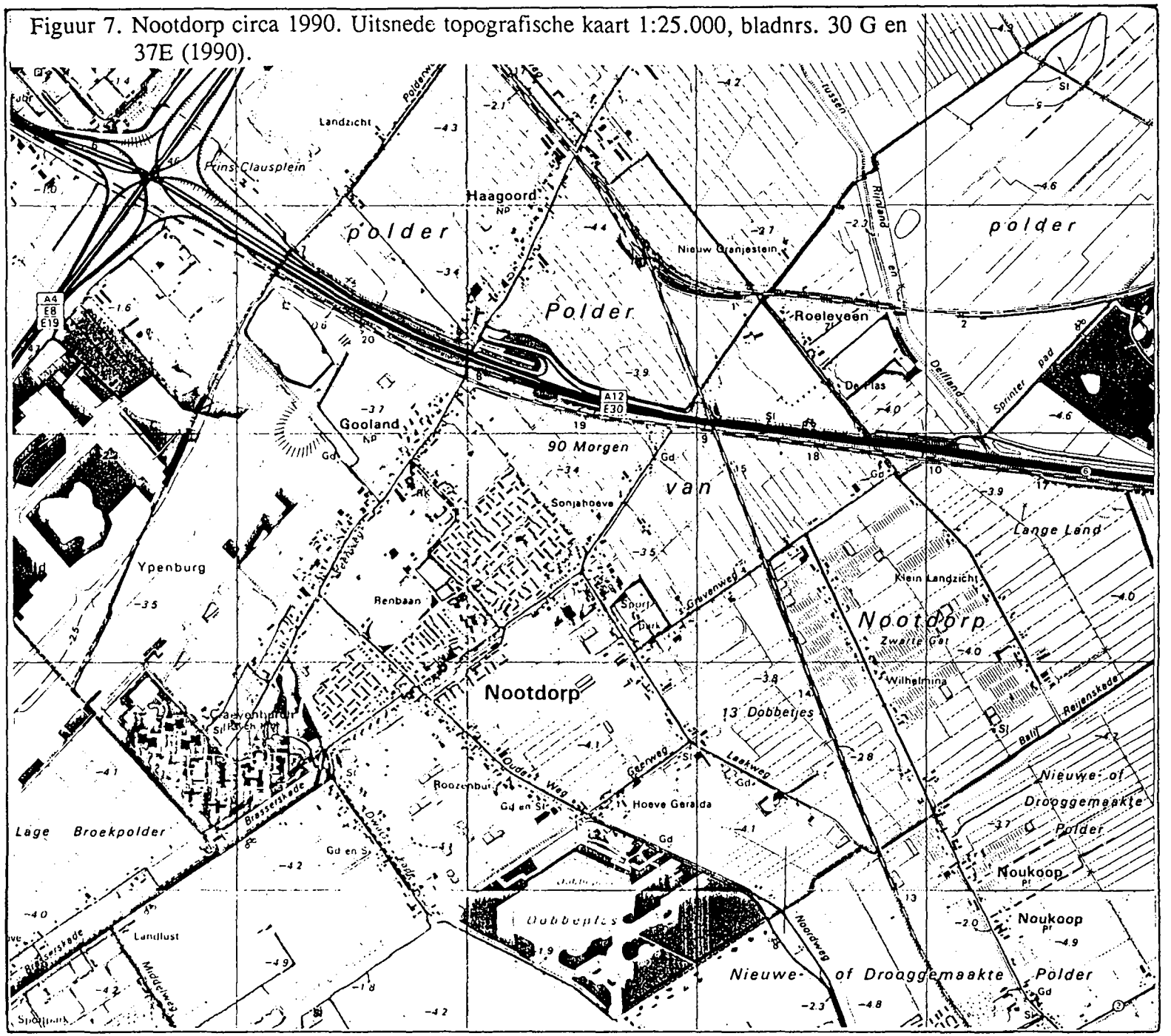
Figuur 4. Nootdorp circa 1900. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 440 en 459 (1911-1913).

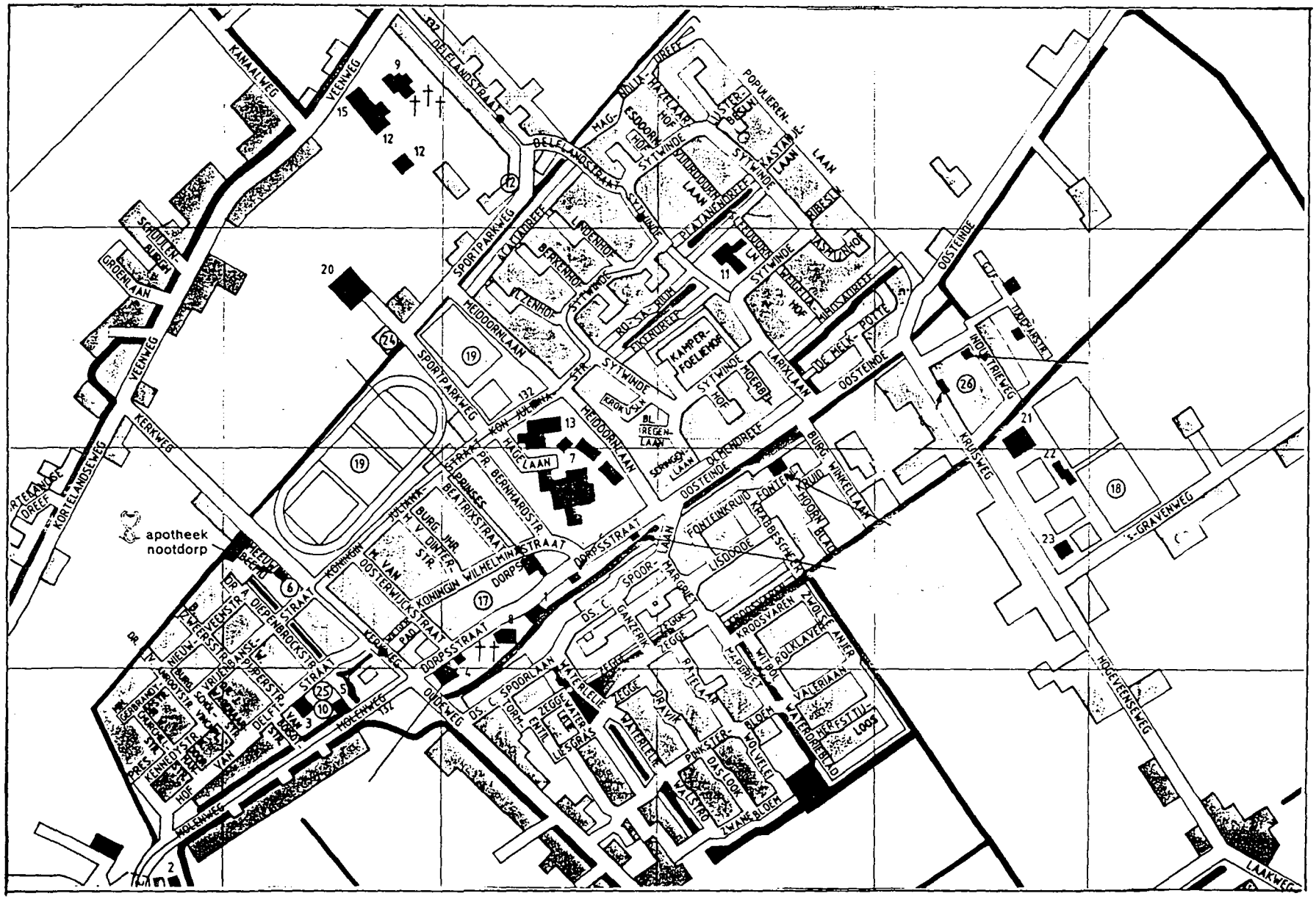




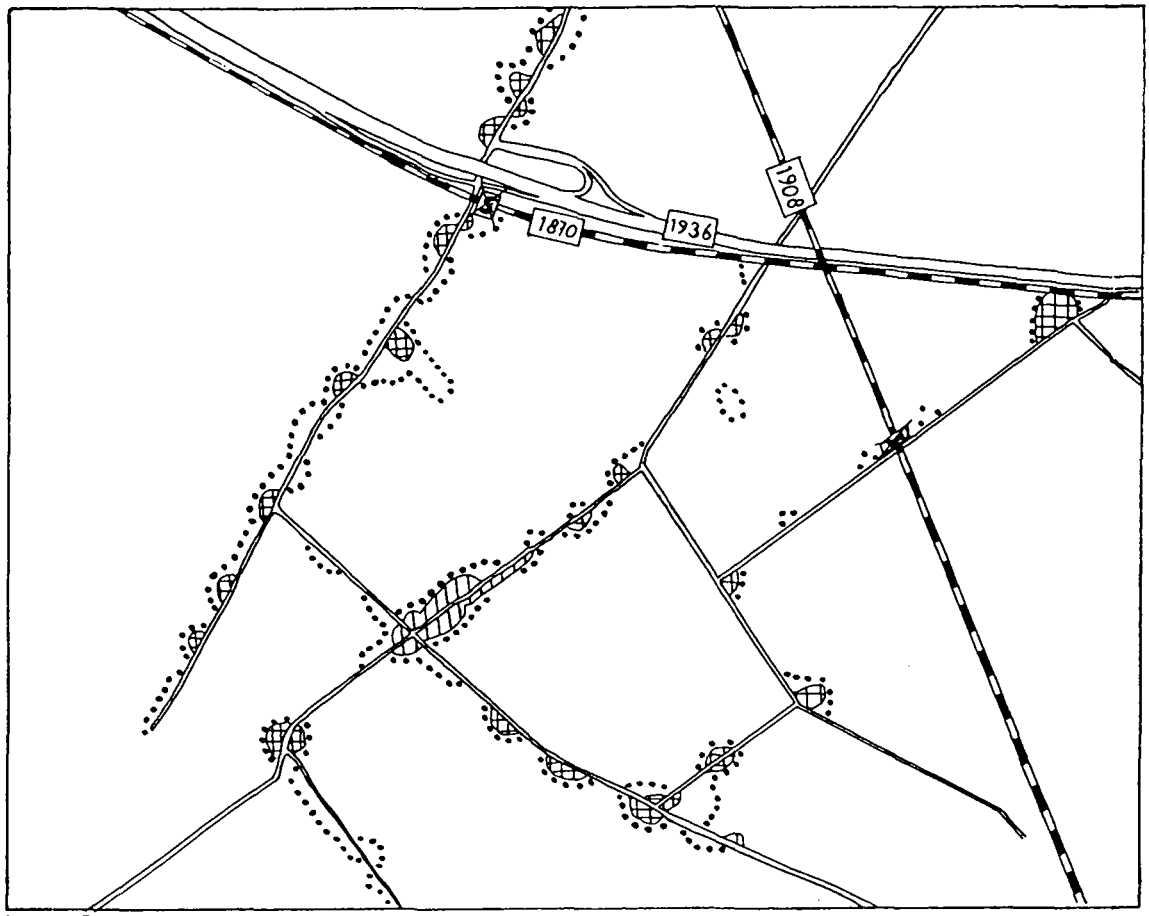
Figuur 5. Nootdorp circa 1933. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 440 (1933).

Figuur 7. Nootdorp circa 1990. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 30 G en 37E (1990).

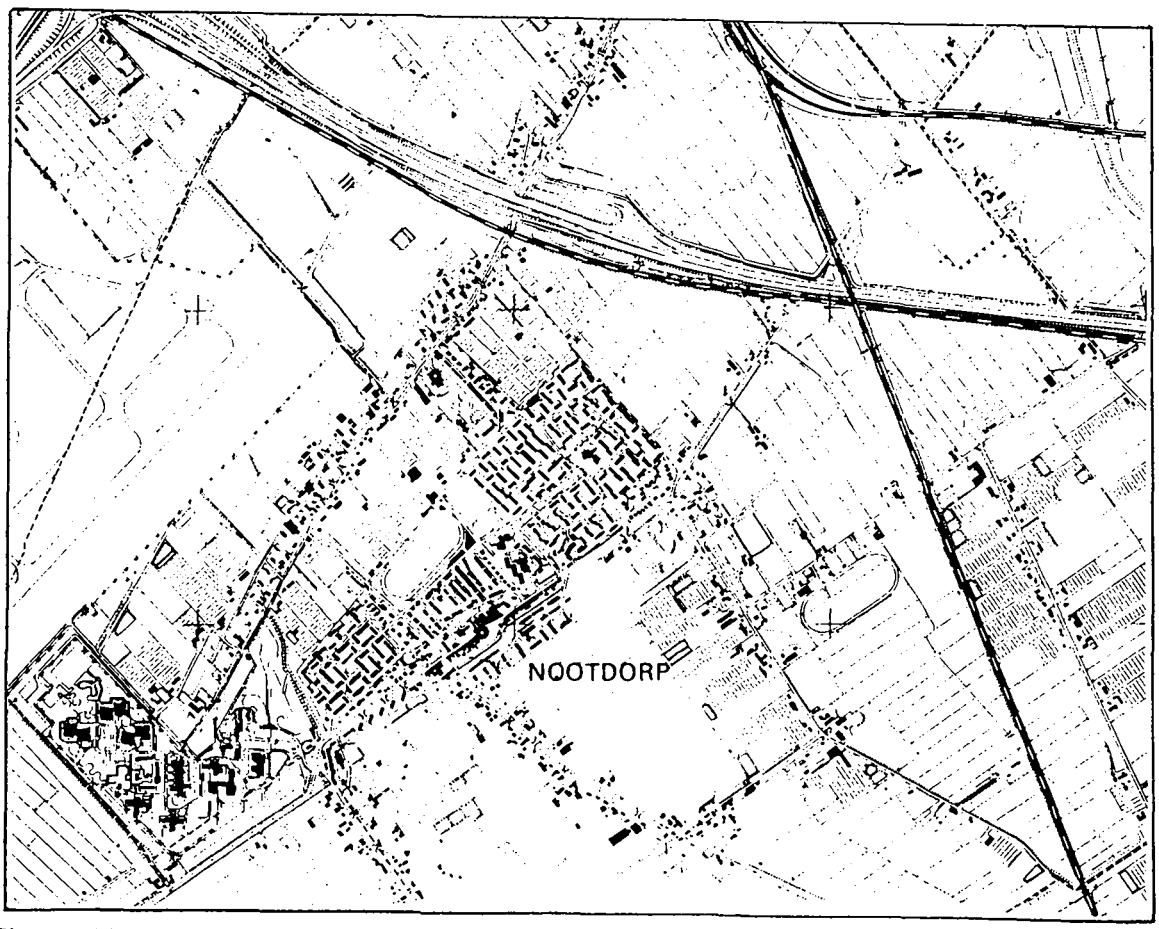




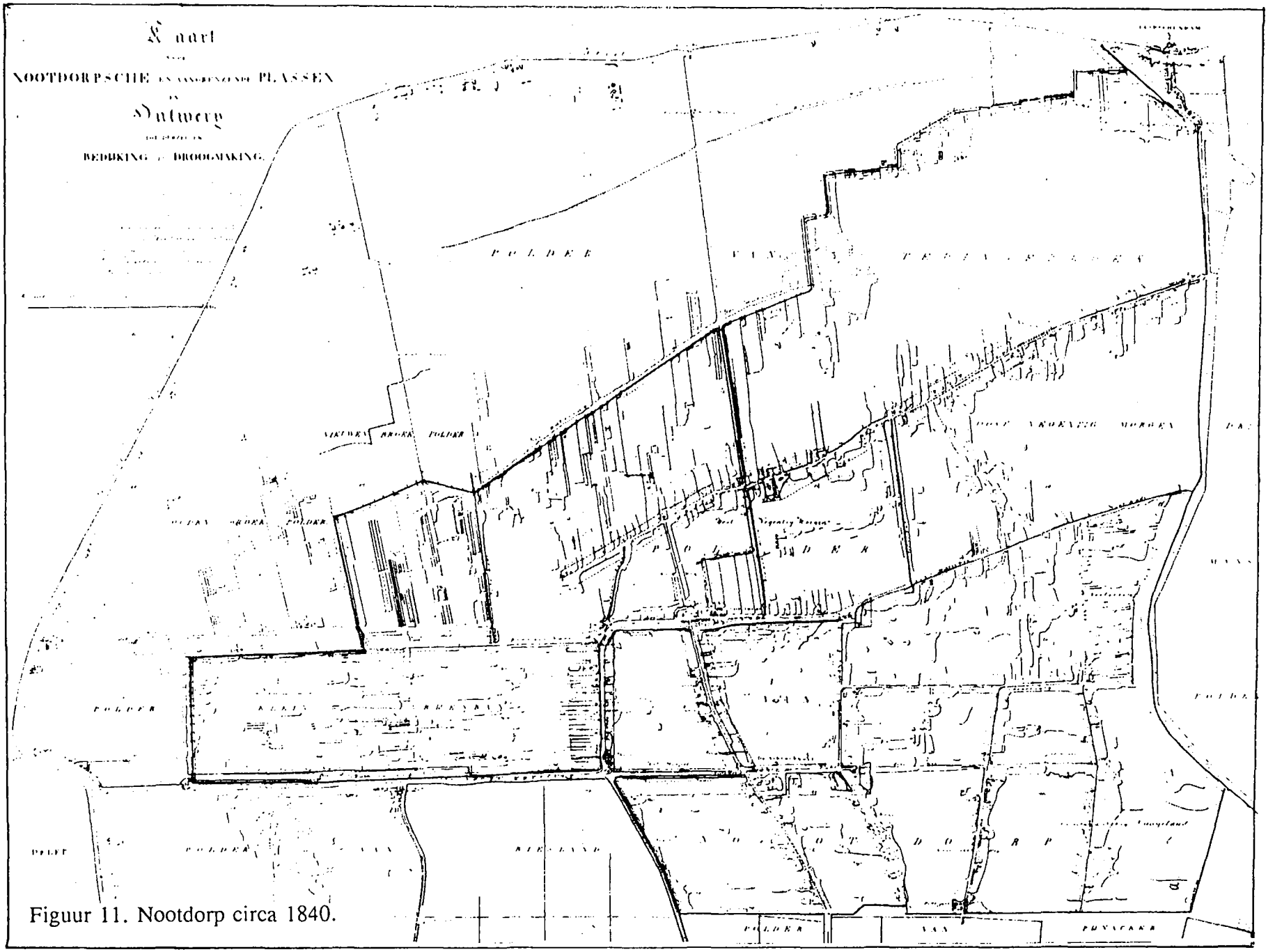
Figuur 8. Straatnamenkaart van Nootdorp.



Figuur 9. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Nootdorp in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda)



Figuur 10. Nootdorp circa 1988 (ter vergelijking).



Figuur 11. Nootdorp circa 1840.

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK NOOTDORP

Inleiding

Binnen het gebied van de gemeente Nootdorp zijn behalve de dorpskern de buurtschappen Veenweg (westelijk van de dorpskern) en Geerweg (vroeger Achterbuurt of Kalisbuurt genoemd, oostelijk van de dorpskern) te onderscheiden. Aan de Veenweg zijn in twee bungalowparken de oude buurtnamen Gooland en Haagoord terug te vinden.

Als bebouwingskernen zijn alleen Nootdorp en Veenweg aparte vermelding waard. Nootdorp is ontstaan langs een relatief hoog gelegen weg (te herkennen in Molenweg-Dorpsstraat-Oosteinde) in een uitgestrekt veengebied. De oudste bebouwing is te vinden aan weerszijden van de licht gebogen Dorpstraat, waar in de directe omgeving van de NH kerk sprake is van aaneengesloten gevelwanden. Een kenmerkend gegeven zijn de sloten achter de bebouwing aan beide zijden van de Dorpsstraat. Nadat in de vorige eeuw de veenplassen (ontstaan door turfwinning) waren drooggelegd, zijn deze sloten onmisbaar geworden voor het in stand houden van het grondwaterpeil van de oude kern.

Aan de Veenweg is een jongere bebouwingskern -verdichting van lintbebouwing- te vinden in de omegeving van de RK kerk. Aan het bochtig verloop van de weg is de hoge ouderdom af te lezen. Met name het profiel van de weg -hoog gelegen met een sloot aan de westelijke zijde- is karakteristiek en vormt een contrast met de rechte polderwegen in de omgeving.

In de volgende alinea's zal de bebouwing per soort beschreven worden.

Dorpsbebouwing, woonhuizen

De oudste bebouwing is te vinden aan beide zijden van de Dorpsstraat in de omgeving van de NH kerk. Bij een groot aantal verbouwingen in de jaren '60-'80 is in toenemende mate gestreefd naar behoud van de oude gevelvormen (tuitgevels, halsgevels en ingezwenkte lijstgevels), maar verlies van authenticiteit is daarbij niet te vermijden geweest. Een pand als Dorpsstraat 17-19, dat grotendeels uit het eind van de 17de eeuw dateert (en in de 18de eeuw grote betekenis had als herberg en rechthuis) heeft hierdoor voor het dorp een grote zeldzaamheidswaarde gekregen. Hoge ouderdom is ook af te lezen aan het steegje tussen Dorpsstraat 29 en 33 en de zijmuur van het pand Dorpsstraat 12. De voorgevel van dit laatste pand (met schilddak, lange zijde voorgevel) dateert in de huidige vorm ongewijzigd uit 1837. Uit hetzelfde jaar dateert het zeer markante voorhuis van de vroegere boerderij-herberg "De Gouden Star" op de hoek van de Dorpsstraat en de Kerkweg. Beide panden zijn herbouwd na een grote brand in 1836.

Minder zeldzaam zijn de woningen uit het eerste kwart van deze eeuw. Opvallend gaaf is het woonhuis Dorpsstraat 35 uit ca. 1915. Woonhuizen uit de jaren '20 bepalen het beeld van delen van de Molenweg, Kerkweg en Veenweg. Aan de Veenweg staat een aantal tuinderswoningen, die omstreeks 1915 in dezelfde stijl zijn gebouwd. Kenmerkend voor deze huizen zijn o.a.: gemetselde bogen boven vensters, gele baksteen in sierbanden, mozaïek in boogvelden en de nokrichting evenwijdig aan de lange voorzijde. Op enkele

plaatsen, o.a. aan Geerweg, 's-Gravenweg en Dwarskade zijn arbeiderswoningen van rond de eeuwwisseling te vinden.

Aparte vermelding verdient een tweetal (twee-onder-één-kap) dienstwoningen aan de spoorlijn Den Haag- Utrecht, aan het eind van de vorige eeuw gebouwd door de toenmalige Staatsspoorweg. De woningen staan aan de 's-Gravenweg en het Oosteinde. Een identieke dienstwoning aan de zelfde spoorlijn is te vinden tussen Zevenhuizen en Moordrecht.

Planmatige uitbreidingen, complexen

Een klein uitbreidingsplan (de huidige Prinses Beatrixstraat) werd naar een ontwerp uit het eind van de jaren '30 gerealiseerd in 1947-48. Het complexje was typerend voor de stijl van de Delftse School, waarvan de architect A. van Essen een vertegenwoordiger was. Het straatbeeld werd verlevendigd door de toepassing van tuit-, hals- en trapgeveltjes. De roedenramen zijn verwijderd bij een recente renovatie.

Bijzondere gebouwen

De onbetwiste blikvanger van Nootdorp is de imposante neogotische RK kerk aan de Veenweg, in 1871-72 gebouwd naar een ontwerp van E.J. Margry (die o.a. ook de kerken van Voorburg en Stompwijk heeft ontworpen). Samen met de pastorie, de tuin en begraafplaats achter de kerk en het in 1906 gebouwde St. Jozefgesticht vormt de kerk een karakteristiek Katholiek complex met een markant sylhouet. Het St. Josefgesticht bevatte oorspronkelijk een klooster, bejaardentehuis en school. Het schoolgedeelte is nog steeds als zodanig in gebruik.

De toren van de NH kerk aan de Dorpsstraat dateert uit het begin van de 16de eeuw. De gebogen aankapping van de voet van de pyramidespits is bij een recente renovatie gewijzigd in een rechte aankapping, waardoor het sylhouet wat grover aandoet.
Het oorspronkelijke schip en koor zijn in 1894-95 vervangen door een kort recht gesloten schip met aangebouwde consistorie, beide in neo-gotische stijl.

De voormalige "School met den Bijbel" aan de Molenweg dateert volgens een tegeltableau uit 1925. Naast het (in de jaren '50 vergrote) gebouw staat een (twee-onder-één-kap) onderwijzerswoning.

Park- en groenaanleg

Reeds genoemd is de tuin (met vijver) achter de RK kerk. Een markant en vrij oud stukje groenaanleg is een L-vormige door sloten omgeven zgn. windgang (een als windscherm dienende bomenhaag) rond het erf van de vroegere NH pastorie op de hoek van de Kerkweg en de Molenweg. Vergelijkbaar is een laantje met bomen bij een boerderij aan het begin van de Laakweg.

Boerderijen

Hoewel de opkomst van de tuinbouw aan het begin van deze eeuw de veeteelt iets heeft verdrongen, zijn op diverse plaatsen (met name Veenweg, Langelandseweg, Oosteinde)

nog boerderijen te vinden van rond de eeuwwisseling. Het betreft meest typische veeteeltboerdrijen op rechthoekige plattegrond met vrij kleine deuren voor het vee en aparte hooibergen. Een enkele boerderij dateert uit de vorige eeuw, zoals de boerderij Laakweg 1 (met dwars geplaatst voorhuis) en de "Mariahoeve" aan de Veenweg (119). De vroeger zeer algemene rieten daken zijn, afgezien van een enkele verbouwde boerderij/boerenwoning aan de Veenweg en een gerestaureerd boerderijtje aan de 's-Gravenweg, totaal verdwenen.
Reeds genoemd is de vroegere boerderij "De Gouden Star" op de hoek van de Kerkweg en Dorpstraat, die uit 1837 dateert. Bijzondere vermelding verdient de boerderij Veenweg 79: het stalgedeelte stamt waarschijnlijk uit het midden van de vorige eeuw. Het rond de eeuwwisseling gebouwde voorhuis en koetshuis geven het geheel een voornaam aanzien.

Objecten van bedrijf en techniek

De recentelijk gerestaureerde stellingmolen "Windlust" aan de Oudeweg werd gebouwd in 1885, waarbij een uit Delft afkomstig ouder molenlijf werd gebruikt.

In de eerste jaren van deze eeuw werd door de Zuid Hollandsche Electrische Spoorwegmaatschappij de zgn. Hofpleinspoorlijn tussen Voorburg en Rotterdam aangelegd. Deze passeert de rijksweg Den Haag-Utrecht via een zwaar uitgevoerde ijzeren vakwerkbrug, die in het begin van de jaren '30 bij de aanleg van de rijksweg werd gebouwd. Tot voor kort had deze brug gezelschap van een kleiner exemplaar, dat de naastgelegen spoorlijn Den Haag-Utrecht overspande. Hier heeft de brug de bijnaam "David en Goliathbrug" overgehouden.

Aan de Veenweg zijn nog enkele ijzeren/houten ophaalbruggen te vinden, die aan het begin van de eeuw op veel plaatsen werden gebouwd over de sloot aan de westzijde van de weg. Doordat het vervoer over water van tuinbouwproducten verdween, zijn de meeste vervangen door vaste betonnen bruggen.

Aan het begin van de oude weg staat de uit 1914 daterende graanmaalderij "De Eendracht", met een markant drielaags blokvormig pakhuisgedeelte. Het aan de voorzijde aangebouwde woonhuis stamt uit de jaren '20.

Na-oorlogse bebouwing, uitbreidingen

Het reeds genoemde woningbouwcomplex uit 1947 aan de Prinses Beatrixstraat was de aanzet van een klein uitbreidingsplan, dat omstreeks 1960 werd gerealiseerd direct ten noordwesten van de Dorpsstraat. Aan de andere zijde van de Kerkweg verrees in de jaren '60 het plan West in de polder naast de Molenweg. In de jaren '70 en '80 werd op grotere schaal woningbouw gerealiseerd in het plan "Vrouwtjesland" tussen de Veenweg en het Oosteinde.
Voor dit plan, dat ook voorzag in een bejaardentehuis en enkele scholen, werd de lintbebouwing aan de westzijde van het Oosteinde gesloopt. Sinds het eind van de jaren '80 groeit een nieuwe woonwijk in de polder ten zuidoosten van de Dorpsstraat.