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, september 1995

A. **HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING**
M. Höfkens
februari 1993

B. **BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK**
C. Scheffer
december 1993

C. **STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE**
C. Scheffer
december 1993

D. **GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN**
C. Scheffer
december 1993

E. **INVENTARISATIE**
M. Keereweer
M. Polman
C. Scheffer
1993

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
   2.1 Bodemgesteldheid
   2.2 Afwatering

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
   3.1 Agrarisch grondgebruik
   3.2 Visuele karakteristiek

4. INFRASTRUCTUUR
   4.1 Landwegen
   4.2 Wateren
   4.3 Dijken en Kaden
   4.4 Spoorwegen en tramwegen
   4.5 Militaire Infrastructuur
   4.6 Nutsvoorzieningen

5. NEDERZETTINGEN
   5.1 Algemeen
   5.2 Kernen
      5.2.1 Rijswijk
      5.2.1.1 Stedebouwkundige structuur
      5.2.1.2 Functionele ontwikkeling
      5.2.1.3 Voorzieningen
      5.2.2 Strijp
      5.2.3 Sion
      5.2.4 't Haantje
   5.3 Verspreide bebouwing

GEBRUIKTE LITERATUUR

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK

C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

D. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

E. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

Rijswijk ligt ten zuidoosten van 's-Gravenhage. Voor het MIP is de gemeente ingedeeld bij de regio Delf- en Schieland. De buurgemeenten zijn: ten noordwesten 's-Gravenhage, ten noordoosten Voorburg, Leidschendam en Nootdorp, Delft in het oosten, Schipluiden ten zuidoosten en Wateringen in het zuiden.

De gemeente is voortgekomen uit de vroegere ambachtsheerlijkheid Rijswijk.
De grens met Den Haag liep vanouds langs de Hoefkade.
De eerste grenswijziging tussen 's-Gravenhage en Rijswijk vond plaats in 1844 toen het gebied tussen de Hoefkade en Laak bij 's-Gravenhage kwam als gevolg van de ligging van het station Hollands Spoor in deze buurt. In 1901 werd de grens nog verder in zuidoostelijke richting verlegd ten gunste van de gemeente s-Gravenhage. De grens kwam toen langs de Broekslootkade te liggen. Ondanks deze grenswijzigingen volgen de grenzen nog grotendeels oude landscheidingen, voornamelijk bestaande uit weteringen. De gemeente Rijswijk telde op 1 januari 1992 47.456 inwoners op een totale oppervlakte 18,14 km^2. Per km^2 landoppervlakte bedroeg het aantal inwoners 2.672. De gemeente telt vier kernen, het dorp Rijswijk en de buurtschappen 't Haantje, Sion en Strijp.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1 Bodemgesteldheid

Onder invloed van de zee ontwikkelde zich een reeks strandwallen langs de Hollandse kust. De strandwal waarop Rijswijk zou ontstaan was rond 2500 v. Chr. voltooid; de wal loopt van Wateringen naar Voorschoten. Van de reeks strandwallen voor de Hollandse kust was dit de oudste en meest oostelijke. De strandwal loopt niet exact evenwijdig met de huidige kustlijn maar is zuidwest, noordoost gericht doordat de ligging van de kustlijn, maar is iets meer naar het oosten gewend.
Door de vorming van deze strandwal werd het achtergelegen land afgesloten van de zee waardoor erachter een drassig gebied van veen en klei ontstond. Een deel van deze gronden binnen de huidige gemeente Rijswijk ligt tussen de kernen van Rijswijk en Delft. Het gebied tussen de strandwallen raakte opgevuld met lemig zand en deels met veen. Veel van deze oorspronkelijke bodem is onder de bebouwing verdwenen.
De strandwal is in Rijswijk nog deels te herkennen. De Van Vredenburchweg, Herenstraat en Geestbrugweg zijn op deze strandwal aangelegd. Met name bij de Nederlands Hervormde Kerk aan de Herenstraat c.q. Kerkplein is de hogere ligging ten opzichte van de omringende straten duidelijk waarneembaar.

In de Broekpolder heeft in de Middeleeuwen vervening plaatsgevonden, waardoor in het zuidoostelijk deel veenplassen ontstonden. Deze zijn aan het einde van de negentiende eeuw drooggemalen.

Het gebied in de gemeente Rijswijk ten westen van de strandwal en de overgangsgebieden naar het veen liggen boven of ten hoogste twee meter -NAP. De droogmakerijen (Broekpolder) liggen 3,75 à 5,25 meter -NAP.

2.2 Afwatering

De afwatering van het gebied vindt plaats op de Delflandse of Schieboezem. Deze boezem bestaat uit een stelsel natuurlijke en gegraven vaarten. De afwatering en het dijk- en kustverdedigingsbeheer worden sinds de 13e eeuw verzorgd door het Hoogheemraadschap van Delfland. In het begin vond de afwatering van het hele Delfland, bestaande uit dertien ambachten, gezamenlijk plaats. De lager gelegen vijf oostelijke ambachten ondervonden echter grote overlast van het water uit de acht hoger gelegen westelijke ambachten, zodat werd overgegaan tot de aanleg van een landscheiding. Dit was de Tanthofkade, lopende van Vlaardingen langs de Vlaardingseweg naar Kethel langs de Harreweg tussen de Zouteveense en Kerkpolders. Lage en Hoge Abtswoudepolders tot aan den Hoorn via Delft en Nootdorp tot aan de Zijdwinde tussen Rijnland en Delfland. Oost-Delfland waterde vanouds af door vijf, en West Delfland door acht sluizen op de Nieuwe Maas en het Scheur.
De acht westsluizen behorende bij de gelijknamige ambachten, waren de Monsterse en Wateringsesluis te Maassluis, de Voorburgse, Naaldwijkse en Maaslandsesluis - alle drie aan de Boonervliet - en de Vlaardingse, Rijswijkse en Schipluidense sluizen te Vlaardingen.

De sluizen aan de Boonervliet werden in 1652 verenigd tot een sluis, de Boonersluis. In 1673 kwam de Oranjesluis erbij.
De vijf oostsluizen waren de Vrijenbansesluis, Hof van Delftsesluis, Pijnackersesluis, Berkelsesluis en Kethelsesluis. In 1587 werd een sluis gemaakt, de Vijfsluizen, aan de mond van de poldervaart (gemeente Schiedam).
Ten behoeve van de tuinbouw werd in 1878 in de Maasdijk, in de Oranjepolder, een extra sluis aangebracht, de Oranjebuitensluis. Door de ongunstige verhouding tussen boezemoppervlak en landoppervlakte bleek een goede ontwatering van de polders echter niet goed mogelijk. Bovendien werd de lozing van het boezemwater door de verzanding van de Maasmonding bemoeilijkt. Het water van de acht westambachten werd aanvankelijk op natuurlijke en sinds 1711 met behulp van bemaling op de boezem gebracht. Een belangrijke verbetering in de afwatering van Delfland betekende het gereedkomen van de Nieuwe Waterweg in 1873. Hierdoor was geen sprake meer van het vasthouden van overtollig water bij de Maasmond, zodat meer water kon worden gespuid.

Hiernaast werd aan het einde van de negentiende eeuw een deel van de afwatering van Delfland verlegd naar Scheveningen (gemeente 's-Gravenhage), in welke gemeente tussen 1886 en 1889 het Verversingskanaal gereed kwam. Dit kanaal werd met behulp van een stoomgemaal bemalen. Bij onvoldoende lozing door de op de Nieuwe Waterweg en de Nieuwe Maas uitwaterende sluizen wordt de boezem afgemalen door verschillende gemalen. Het zijn het dieselmotorgemaal "Mr.dr. C.P. Zaaijer" (1928) aan de Boonersluis te Maassluis op de Nieuwe Waterweg, het dieselmotorgemaal Schiegemaal bij de Nieuwe Haven te Schiedam op de Nieuwe Maas, het dieselgemaal "Parksluizen" te Rotterdam op de Nieuwe Maas, het dieselgemaal Westland aan de Oranjebuitensluis en door een elektrisch gemaal te Scheveningen via het Verversingskanaal op de Noordzee.

De polders in de gemeente Rijswijk lozen hun water dus op de Delflandse- of Schieboezem. Vanaf de vijftiende eeuw werden de polders bemalen met behulp van windmolens.
De Noordpolder werd bemalen door twee molens, de Laakmolen (gemeente 's-Gravenhage) en de Broekslootmolen. Deze laatste werd in 1871 vervangen door een stoomgemaal. In het Interbellum werd dit stoomgemaal opgevolgd door een motorgemaal.
De bemaling van de Hoekpolder vond oorspronkelijk ook plaats met behulp van een molen. De polder bestond uit een hoog en een laag gedeelte. Het lage gedeelte werd gevormd door de zuidwestelijke polderstrook langs de Korte Watering en de Dulder. Beide delen werden bemalen door een molen staande aan de Dulder. De molen werd in 1929, op de onderbouw na gesloopt. In de molenstomp werd toen een dieselgemaal geplaatst dat, vanaf die tijd de polder ging bemalen. Na de oorlog werd de bemaling gewijzigd en ging de bemaling van ieder deel plaatsvinden met behulp van elektrogemalen waarvan er een werd geplaatst in de molenstomp aan de Dulder en de ander bij de begraafplaats Eikelenburg. De sinds 1988 in de polder geplaatste Schaapweimolen kan dienst doen als hulpgemaal.
De Plaspoelpolder werd tot 1874 met behulp van een windmolen bemalen. In dat jaar werd langs de Delftse Vliet ten noorden van de Elsenburgerlaan met behoud van de molen een stoomgemaal gesticht. De windmolen deed nog dienst tot 1899 en werd daarna deels gesloopt. Het restant deed als woonhuis dienst. In 1924 werd in het oude gemaalhuis een motorgemaal geplaatst.

De Schaapsweipolder werd bemalen door een molen (Schaapsweimolen uit 1826), die stond aan het einde van een molensloot aan de Spieringswetering, lopende tussen de Plaspoel-

en Hoekpolder. In 1988 werd de Schaapsweimolen, als gevolg van wegaanleg verplaatst naar de Hoekpolder. De Plaspoelpolder en de Schaapsweipolder worden tegenwoordig gezamenlijk door één motorgemaal bemalen.

De Broekpolder bestaat uit de delen Oude en Nieuwe Broekpolder. De polderdelen worden door de Stoffelenkade van elkaar gescheiden. In het zuidelijk deel van de lage Broekpolder lagen door vervening ontstane plassen. In de periode 1869-1883 werden deze plassen drooggelegd. Hiertoe werd de droogmakerij omgeven door een ringdijk. De droogmaking geschiedde met behulp van het stoomgemaal de Rijzende Hoop (1876) in de zuidwesthoek van de polder. Na de droogmaling bleef dit gemaal de polder bemalen. Tussen de beide wereldoorlogen kregen de beide polders hun eigen gemaal. In het oude gemaalhuis langs het aanvoerkanaal werd voor de Hoge Broekpolder een motorgemaal geplaatst, terwijl de Lage Broekpolder een motorgemaal kreeg bij het aanvoerkanaal, circa 1500 meter ten noordoosten van het gemaal de Rijzende Hoop.
Het in 1936 aangelegde vliegveld Ypenburg kreeg zijn eigen motorbemaling. Na de oorlog werd de bemaling geëlektrificeerd. Voor de bemaling van de Lage en Hoge Broekpolder zijn tegenwoordig drie elektrogemalen in gebruik.

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

3.1 Agrarisch grondgebruik

De eerste ontginningen in het klei-veengebied in de directe omgeving van de strandwal vonden in de late Middeleeuwen plaats. Het land werd eerst in westelijke (=zee-)richting ontgonnen en verkaveld. De verkaveling vond hoofdzakelijk plaats in een strokenpatroon, maar ook regelmatige blokverkavelingen komen voor. Op de gronden werd zowel veeteelt als akkerbouw bedreven.

Daarna begon men ook de gronden aan de oostzijde van de strandwal te ontginnen en te verkavelen. De grond in de directe omgeving van de strandwal werd als bouwland in gebruik genomen terwijl de lager gelegen gronden als weidegrond of hooiland werden benut. In de Broekpolder vonden verveningen plaats. Als gevolg hiervan ontstonden veenplassen die aan het einde van de negentiende eeuw werden drooggemalen.

Tussen 1850 en 1914 nam het areaal bouw-, hooi- en weideland sterk af. Daarentegen groeide het aandeel van de tuinbouwgronden. Dit werd in de hand gewerkt door de groei van de nabije steden. In de Broekpolder bleef wat weidegrond behouden, terwijl rond de buurtschappen Strijp, Sion en 't Haantje de tuinbouw bleef floreren. De glastuinbouw werd verder geïntensiveerd en vormt een uitloper van het Westland.

De tuinbouw werd oorspronkelijk op de koude grond bedreven. Rond 1890 ging men echter ook onder platglas kweken. De hoge vlucht die de tuinbouw nam resulteerde in 1905 onder meer in de stichting van de middelbare meisjes tuinbouwschool "Huis te Lande". Bij een beroepstelling in 1909 werden 104 warmoezeniers geteld. De tuinbouw ontwikkelde zich vooral rond de buurtschappen Sion, 't Haantje en Strijp en langs de Kleiweg en Van Vredenburchweg.
Na de oorlog werd een groot deel van de landbouwgrond opgeofferd aan woningbouw, wegen-en parkaanleg.

3.2 Visuele karakteristiek

Het merendeel van het gemeentelijk oppervlak wordt thans ingenomen door na-oorlogse bebouwing, waaronder vooral veel woningen en kantoren.
De bebouwing van de gemeente 's-Gravenhage gaat als men via de Rijswijkseweg vanuit 's-Gravenhage komt onmerkbaar over in die van de gemeente Rijswijk. De bouwstijlen zijn vrijwel gelijk. Naar de Hoornbrug toe wordt de bebouwing langs de Haagweg luxueuzer en wordt zij gevormd door herenhuizen die hier in het begin van deze eeuw zijn neergezet.
De bebouwing rond de Herenstraat, het oorspronkelijke centrum, is grotendeels samengesteld uit eenlaagse woningen of portiekwoningen. In de omgeving van de Lindelaan bestaat de bebouwing voornamelijk uit portiekwoningen bestaande uit benedenwoningen en dubbele bovenhuizen uit circa 1920.
De nieuwbouwwijken uit de jaren vijftig en zestig bestaan merendeels uit vrij eenvoudige portiekwoningen die in vier of vijf lagen zijn gebouwd. De bebouwing uit de jaren zeventig

is merendeels neergezet in ruim opgezette wijken en bestaat voor het grootste deel uit hogere flatgebouwen, soms afgewisseld door duurdere eengezinswoningen.

Langs de Van Vredenburchweg ligt een gebied met in het zuidwesten vrij veel sportcomplexen, terwijl in meer noordelijke richting enkele (voormalige) landgoederen liggen. In dit gebied heerst een stille dorpse sfeer. Het zuidoostelijk deel van de gemeente bestaat nog grotendeels uit groen gebied, enerzijds landbouwgronden en anderzijds recreatieterreinen. In de Hoekpolder is als uitloper van het Westland een tuinbouwgebied aanwezig.

Nadrukkelijk aanwezig in dit deel van de gemeente zijn de A4 en de A13. Deze wegen zorgen door hun op sommige plaatsen verhoogde ligging voor een sterke ruimtelijke scheiding in het landschap.

Vanuit het landelijk gebied dat iets minder dan de helft van de gemeente uitmaakt en de kant van de stadsbebouwing zijn de contouren van Delft te zien.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1 Landwegen

De weg van de Hoornbrug naar 's-Gravenhage, de Haagweg werd in 1670 bestraat. Voor die tijd was het een zandweg die bij slecht weer alras onbegaanbaar werd. Langs de Delftse en Leidse Vliet werden in 1618 zogenaamde jaagpaden aangelegd. Over deze paden liepen de paarden en mensen die de schepen, waaronder trekschuiten, over het water sleepten. De oudste weg in de gemeente was de Van Vredenburchweg, die over de strandwal liep en onderdeel vormt van de Heerweg (vgl. ook de Herenstraat). De weg werd voor het midden van de 19e eeuw verhard. De overige wegen in de gemeente bleven tot ver in de negentiende eeuw onverhard.

In 1928 werd de Rijksweg Rijswijk-Rotterdam (A13) aangelegd. Deze had zijn aanvangspunt bij de Hoornbrug van waar de weg door de Broekpolder richting Delft liep. De al voor de oorlog geplande aansluiting op de A4, de snelweg naar Amsterdam, kwam pas na 1945 gereed. Hierdoor ontstond het knooppunt Ypenburg. In voorbereiding is het doortrekken van de A4 via de Hoekpolder.

De uitbreiding van Rijswijk had de aanleg van vele straten tot gevolg. De straten in de wijk Leeuwendaal hadden een flauw weglopende vorm waardoor de ruimtewerking werd beperkt. Ook elders in Rijswijk treft men dit soort straataanleg aan.

4.2 Wateren

Door de gemeente Rijswijk lopen enkele wateren van betekenis. Het zijn de Delftse Vliet, de Trekvliet of Haagse Vliet en de Vliet of Leidse Vliet. Deze hebben een belangrijke functie, zowel voor afwatering als voor scheepvaart. De Delftse Vliet en de Leidse Vliet maken onderdeel uit van het Rijn-Schiekanaal dat de verbinding tussen Rijn en Maas vormt. De Delftse Vliet, Trekvliet en Leidse Vliet komen te zamen in de gemeente Rijswijk ter hoogte van de vroegere buitenplaats Drievliet. De Delftse Vliet werd gegraven in de twaalfde eeuw. De Trekvliet dateert uit de 14e eeuw, terwijl de Leidse Vliet in ieder geval in de 15e eeuw al bestond. In de Leidse Vliet lag de Leidschendam die voor de scheepvaart een ernstige hindernis betekende. Pas in 1648 kreeg Delft, dat een goede verbinding via het water met Amsterdam nastreefde, toestemming om hier een sluis te leggen.

Enkele jaren eerder al was men begonnen met de verbreding van de Trekvliet en de Delftse Vliet. Om het vervoer per trekschuit mogelijk te maken werden in deze tijd langs deze wateren jaagpaden aangelegd. Over deze jaagpaden liepen de paarden die de trekschuiten sleepten. De eerste trekschuitverbinding tussen Leiden en Delft kwam in 1618 tot stand. Om 's-Gravenhage een voldoende vaarwater naar de Maas te verschaffen werd in 1883 een plan opgesteld dat de scheepvaartroute moest verbeteren, wat bereikt kon worden door verbreding van de Delftse Vliet en het graven van een kanaal rond Delft.

De werkzaamheden vonden plaats in de jaren 1891-1894. Deze verbreding had tot gevolg dat de bestaande bruggen ook aan de bredere doorvaart moesten worden aangepast. De vaste Hoornbrug werd daarom vervangen door een ijzeren draaibrug. De Geestbrug werd

vervangen door een dubbele ophaalbrug. De buitenplaats Burchtvliet moest worden afgebroken in verband met het aanbrengen van een ronding op het punt waar Trekvliet en Delftse Vliet samenkomen. De molen Clarissa Marie (zie 5.) werd naar achteren verplaatst, terwijl de Roomboterfabriek aan de Pasgeldlaan werd afgebroken en niet meer werd herbouwd. Verder herinneren zogenaamde jaagbruggen, kilometerpalen en dienstwoningen nog aan deze periode.
De Hoornbrug werd in 1944 vervangen door de huidige bredere brug die het al voor de oorlog bestaande capaciteitsprobleem van het wegvervoer oploste. De Geestbrug werd in 1932/1933 vervangen door een elektrische basculebrug.
Over de Delftse Vliet ligt ter hoogte van de Pasgeldlaan een voetveer. Tot 1982 werd dit veer onderhouden door een roeipont; daarna door een motorpont.

Op het landgoed Te Werve ligt een grote plas genaamd de Put. Deze plas ontstond in de jaren twintig toen hier zand werd gewonnen ten behoeve van de aanleg van de Haagse wijken Spoorwijk en Laakkwartier.
De Rijswijkse haven werd aangelegd in de jaren 1935-1940. De werkzaamheden werden uitgevoerd door tewerkgestelde werklozen. Er werden twee havenarmen gegraven, die in verbinding werden gebracht met de Delftse Vliet. Over de haveningang werd een basculebrug aangelegd. Na de oorlog werd de zuidelijke havenarm vergroot.

Op de diverse landgoederen liggen enkele kunstmatige waterpartijen die onderdeel vormen van de parkaanleg. De Dulder en de Kastanjewetering maken deel uit van de boezem van Delfland. Deze vaarten werden in de late Middeleeuwen gegraven. Behalve voor de afwatering werden deze vaarten ook gebruikt voor de afvoer van tuinbouwprodukten.

4.3 Dijken en kaden

Bij de droogmaking van de veenplassen in de Broekpolder werd aan het einde van de 19e eeuw een dijk rond deze droogmakerij gelegd. Tijdens de aanleg van het vliegveld Ypenburg in de jaren 1930 werd deze dijk vergraven. Rond dit vliegveld werd een kade gelegd die wateroverlast uit de rest van de polder moest voorkomen. Het vliegveld werd afzonderlijk bemalen (zie 4.2).

Langs de hoofdwatergangen van het Hoogheemraadschap van Delfland lagen kaden die het omringende land tegen wateroverlast moesten beschermen.
Deels vormden zij de kaden van de diverse polders. Deze kaden werden ten tijde van de poldervorming, die in de vijftiende tot zeventiende eeuw plaatsvond, aangelegd. De kaden reiken thans tot rond NAP.

De spoorlijn Den Haag-Rotterdam loopt over een dijktracé door de Plaspoelpolder, dat hiervoor speciaal werd aangelegd.

Ook voor de Rijksweg A13 (Den Haag-Rotterdam) werd in 1928 een dijktracé aangelegd. Voor de verbredingen van de weg werd het dijktracé verzwaard. Tevens vonden uitbreidingen van de dijktracés plaats voor de aansluiting op de A4 (naar Amsterdam) en de daarmee gepaard gaande aanleg van het knooppunt Ypenburg. In de Broekpolder is men op dit moment bezig met dijkaanleg ten behoeve van de verlenging van de A4.

4.4 Spoor- en Tramwegen

De spoorweg die door de gemeente Rijswijk loopt maakt deel uit van de verbinding Amsterdam-Rotterdam. Deze spoorlijn werd in de jaren 1839-1847 aangelegd door de Hollandse IJzeren Spoorweg Maatschappij (HYSM), waarbij het traject binnen de gemeente Rijswijk in 1843 gereed kwam.

Rijswijk werd halteplaats in deze verbinding. Het station kwam tot stand op het punt waar de spoorlijn de Van Vredenburchweg kruiste. Aanvankelijk liep de treinverbinding op een enkelsporige breedspoorbaan, maar in 1865 werd in verband met de internationale aansluitmogelijkheden overgegaan op de smallere normaalspoorbaan en werd tevens een dubbel spoor aangelegd. Het station van Rijswijk werd na de oorlog vervangen door nieuwbouw op dezelfde plaats. Het tracé in de gemeente liep ten tijde van de aanleg nog door de weilanden zuidelijk van het landgoed te Werve. Door de naoorlogse groei van Rijswijk kwam de spoorlijn temidden van de bebouwing te liggen. De spoorlijn zorgde voor een ruimtelijke scheiding tussen verschillende wijken. De spoorwegverbinding werd na de opening onderhouden met behulp van stoomlocomotieven. In 1926 werd de verbinding geëlektrificeerd.

Op 25 juni 1866 vond de opening plaats van de paardentramweg Den Haag-Rijswijk-Delft. Als naam kreeg het bedrijf Algemene Nederlandse Railroute Maatschappij. Deze lijn ondervond aanvankelijk sterke concurrentie van de spoorlijn van de HYSM. De tramlijn bestond uit een enkel spoor dat begon op het Rijswijkseplein in 's-Gravenhage en via de Rijswijkseweg en de Haagweg langs de Delftse Vliet naar Delft liep. De trams moesten elkaar passeren bij Rijswijk en aan de Haagpoort bij Delft. In 1877 werd de lijn langs het Oude Delft naar de Oude Schie doorgetrokken. Op 31 juli 1887 werd de paardentram vervangen door een stoomtram, terwijl ongeveer tegelijkertijd uitbreiding van het net plaatsvond. Het bestaande traject bleef gehandhaafd, terwijl het voorlopig enkelsporig bleef. Wel moesten de rails op de dwarsliggers worden aangepast. Het passeren moest op nieuwe wisselplaatsen gebeuren. De stoomtram werd geëxploiteerd door de inmiddels opgerichte Haagse Tramweg Maatschappij (HTM). De halte Rijswijk lag op de hoek van de Geestbrugweg en de Haagweg. Op 18 april 1887 werd het traject Hoornbrug naar de remise ter hoogte van de boerderij 's-Gravenmade langs de Delftse Vliet geopend en op 2 september 1887 werd de lijn doorgetrokken naar Delft.
De lijn ondervond enige - maar geen blijvende - concurrentie van de rond 1895 opgerichte 's-Gravenhaagse Stoombootdienst voor personen- en vrachtvervoer waarmee vanaf de ligplaats Rijswijkseplein naar Delft kon worden gevaren. Op 7 februari 1923 werd de stoomtram vervangen door de elektrische tram. Deze tram reed vanaf het Rijswijkseplein in 's-Gravenhage via de Rijswijkseweg en de Haagweg naar Rijswijk en maakte via de Princesselaan en Oranjelaan een bocht om zo via de Haagweg weer terug te keren naar 's-Gravenhage. Toen werd ook dubbelspoor aangelegd. In 1930 begon men met de aanleg van de tramlijn van Rijswijk naar Voorburg. Beide tramlijnen naar Voorburg en Delft bestaan nog steeds, als respectievelijk de lijnen 10 (Statenkwartier Den Haag-Voorburg) en 1 (Scheveningen-Delft) van de HTM.

4.5 Militaire Infrastructuur

Ter plaatse van het huidige vliegveld Ypenburg lag in de 17e eeuw een buitenplaats, maar in 1760 was hiervan alleen nog een boerenhofstede over.
In 1936 werd op deze locatie, liggende in de Broekpolder, een vliegveld aangelegd voor sport- en zakenvliegtuigen. De Haagse en Rotterdamse aeroclubs ondernamen hun activiteiten vanaf dit vliegveld. Het vliegveld kreeg een stationsgebouw met restaurant dat werd ontworpen door J.A. Brinkman en L.C. van der Vlugt. Voor het stallen van de vliegtuigen werden enkele vliegtuigloodsen gebouwd. Zijn militaire functie kreeg het vliegveld voor het eerst in 1939, toen het als gevolg van de gespannen politieke situatie in Europa. Bij de Duitse aanval in mei 1940 vonden er rond het vliegveld hevige gevechten plaats toen de Duitsers hier een landing wilden uitvoeren. De gebouwen op het vliegveld liepen hierbij ernstige schade op. Tijdens de oorlog gebruikte de Duitse Luftwaffe Ypenburg als lanceerplaats voor V-1 raketten. Ook legden zij een landingsbaan aan met puin uit Rotterdam. Door sabotage met de drainage van het vliegveld was het voor de Duitsers niet lang bruikbaar. Later probeerden zij het nog met houten vlonders op een betonnen ondergrond. Uit tactische overwegingen werd deze landingsbaan in 1943 verwijderd. In deze oorlogsperiode werd het vliegveld door de geallieerden regelmatig gebombardeerd en beschoten. In deze tijd bouwden de Duitsers op het vliegveldterrein betonnen bunkers. Na de oorlog werd het vliegveld aanvankelijk weer bestemd voor de burgerluchtvaart. In 1946 vestigde 'Frits Diepen Vliegtuigen NV' zich op het vliegveld. Later zou dit bedrijf opgaan in Fokker, dat nog steeds op Ypenburg gevestigd is. De Rijksluchtvaartschool en de Nationale Luchtvaartschool zijn al sinds of van voor de oorlog op Ypenburg gevestigd.
Vanaf 1955 deed Ypenburg weer dienst als militair vliegveld; tevens maakten veel hoogwaardigheidsbeklederes gebruik van Ypenburg. Nadat Ypenburg weer militair vliegveld was geworden zijn de start- en landingsbanen tot in de gemeenten Nootdorp en Leidschendam uitgebreid. Het stationsgebouw van Brinkman en van der Vlugt is na de oorlog hersteld en bestaat nog steeds. In de jaren '80, na het vertrek van de luchtmacht, heeft het vliegveld zijn militaire functie weer verloren. Wat er met het terrein gaat gebeuren is nog niet duidelijk.

In het park van de voormalige buitenplaats Overvoorde werden in de Tweede Wereldoorlog een vijftigtal bunkers door de Duitsers aangelegd. Deze bunkers werden na de oorlog opgeruimd.

4.6 Nutsvoorzieningen

De gemeente Rijswijk werd in 1918 aangesloten op het elektriciteitsnet van het gemeentelijk energiebedrijf van 's-Gravenhage.
De energielevering vindt ook nu nog via dit bedrijf plaats.

Het tuinbouwgebied 't Haantje werd sinds 1911 van water voorzien met behulp van een watertoren, staande langs de Delftse Vliet.
Rijswijk was voor die tijd al aangesloten op de waterleiding van de gemeente Voorburg. De waterlevering wordt thans verzorgd door het N.V. Duinwaterbedrijf Zuid-Holland.

5. NEDERZETTINGEN

5.1 Algemeen

De gemeente Rijswijk ligt in een gebied waar al vroeg bewoning mogelijk was op de hoger gelegen en daardoor minder aan waterbezwaar onderhevige strandwallen. Uit de Romeinse tijd zijn dan ook sporen van inheemse bewoning aangetroffen.

In de Middeleeuwen werd het land vanaf de strandwallen ontgonnen en er ontstond een agrarische nederzetting. Tot het laatste kwart van de 19e eeuw bleef Rijswijk een agrarische gemeente waar de inwoners, behalve uit de landbouw, inkomsten verkregen uit de ambachtelijke nijverheid en de dienstbaarheid op de vele buitenplaatsen die er sinds het einde van de 16e eeuw waren gesticht.

De gemeente Rijswijk is voortgekomen uit het middeleeuwse ambacht Rijswijk. In de laatste anderhalve eeuw is ze meer dan in de eeuwen daarvoor beïnvloed door de nabije ligging van 's-Gravenhage. De laatste gemeente maakte sinds 1850 een sterke groei door. Als gevolg hiervan ontstond de wens van vele wat beter gesitueerden zich in de periferie van 's-Gravenhage te vestigen. Dit had tot gevolg dat de bebouwing rond de oude kern van Rijswijk vanaf 1890 sterk toenam.
Rijswijk kreeg zo ook een aantal malen te maken met uitbreidingen van de gemeente s-Gravenhage ten koste van het eigen grondgebied. De eerste grenswijziging met 's-Gravenhage vond plaats in 1844 als gevolg van de aanleg van het station Hollands Spoor even ten zuiden van de Hoefkade. De wens van de gemeente 's-Gravenhage dat het station op haar grondgebied zou komen te liggen werd gehonoreerd door de verschuiving van de grens in zuidoostelijke richting. Het gebied tussen de Hoefkade en Laakkade werd zo Haags grondgebied. Een tweede grenswijziging volgde in 1901 als gevolg van ruimtegebrek van de gemeente 's-Gravenhage. De gemeentegrens werd toen van de Laakkade naar de Broekslootkade verlegd.

In de periode tot de Tweede Wereldoorlog nam de bebouwing van Rijswijk sterk toe. Met deze uitbreidingen werd ook een deel van de Haagse bevolkingsgroei opgevangen. Al ruim voor 1945 was de bebouwing van Rijswijk en 's-Gravenhage aaneengegroeid.
De woningnood die na de oorlog ontstond, zorgde voor een toenemende druk op Rijswijk om de bebouwing verder uit te breiden. Door deze uitbreidingen te realiseren werd een opgaan van Rijswijk in de gemeente 's-Gravenhage voorkomen. Al voor de oorlog was bepaald dat de landgoederenzone zuidelijk van de Burgemeester Elsenlaan een groenstrook zou blijven tussen Rijswijk en de Haagse wijken Spoorwijk en Moerwijk. Deze is tot op heden aanwezig. Ten zuiden van deze groene gordel ontstonden in de jaren '50 tot '80 ruim opgezette wijken. Deze ontwikkeling wordt weerspiegeld in het groeiend bevolkingsaantal zoals weergegeven in onderstaande tabel.

gemeente Rijswijk

1828	1.641	1890	2.776	1950	23.366
1837	2.066	1900	3.405	1960	37.504
1847	2.300	1910	6.021	1970	50.172
1860	2.557	1920	9.081	1980	52.605
1870	2.903	1930	15.934	1992	47.456
1880	2.767	1939	17.626		

Uit vorenstaand overzicht wordt duidelijk dat na een kleine daling rond 1880 in het bevolkingsaantal als gevolg van de toen heersende agrarische crisis een forse groei optrad die duurde tot het begin van de jaren tachtig van de 20e eeuw. De afname die hierop volgde is vooral toe te schrijven aan de daling van het geboortecijfer en aan de vergrijzing.

5.2 Kernen

5.2.1 Rijswijk

5.2.1.1 Stedebouwkundige structuur

Rijswijk is ontstaan op de strandwal die van Wateringen naar Voorschoten loopt. Deze strandwal loopt ter hoogte van de Van Vredenburchweg, de Herenstraat en de Geestbrugweg. Door veenontginningen in het gebied rond de strandwal kon een gemeenschap ontstaan die zich bezig hield met akkerbouw en veeteelt. De eerste kerk van deze gemeenschap ontstond al rond 1100. In de 15e eeuw ontstond een kerk die ook thans nog aanwezig is. In de 16e eeuw was de Herenstaat van het Ruysdaelplein tot het brede stuk van de Herenstraat alleen aan de zuidzijde bebouwd. Dit met uitzondering van het westelijk deel van de Herenstraat, die ook enige bebouwing aan de noordzijde kende. Ook aan de Kerklaan was enige bebouwing.

In de Middeleeuwen ontstonden in Rijswijk enkele kastelen: Te Werve, Steenvoorde en kasteel te Blothinge. Door verandering in de oorlogsvoering nam de noodzaak om kastelen te bouwen echter af. De opkomst van 's-Gravenhage als bestuurscentrum in de tweede helft van de zestiende eeuw zorgde ervoor dat de kastelen vervangen werden door buitenverblijven terwijl ook nieuwe buitenplaatsen ontstonden.

Aan de noordzijde van de Herenstraat en de huidige Tollensstraat bevonden zich in de 17e eeuw stallen die toebehoorden aan de stadhouder. Deze terreinen werden in 1652 verkocht en verkaveld. Een kaart van Cruquius uit 1712 laat zien hoe de eerste groei zich voltrok via de Tuinstraat, de Verlengde Doelenstraat, de Kerkstraat en de Schoolstraat. De inwoners leefden voornamelijk van de ambachtelijke kleinnijverheid en de landbouw. Veel inwoners verwierven hun inkomsten door zich te verhuren als dienstpersoneel, timmerman

of tuinman op een van de vele buitenplaatsen. Het grootste deel van de buitenplaatsen lag rond de Van Vredenburchweg en de Vliet. Langs de Van Vredenburchweg lagen Overvoorde, Huis te Werve, Huis te Nieuwburch, den Burch en Welgelegen. Langs de Vliet waren dit onder andere Hoornwijck, Vredenoord, Drievliet en aan de Herenstraat, Hofrust.

Om enkele van deze buitens met de kerk te verbinden werden het Julialaantje en Laan Hofrust aangelegd. Van de veertig à vijftig buitenplaatsen die Rijswijk in de 17e eeuw telde verdween een groot aantal in de achttiende en negentiende eeuw als gevolg van de economische neergang, zodat er in 1870 nog vijftien over waren.

Rond 1850 was Rijswijk een dorp waar de landbouw, de dienstbaarheid op de buitenplaatsen en de ambachtelijke kleinnijverheid nog steeds het grootste deel van de inkomsten uitmaakten. Het dorpscentrum lag rond de kerk langs de Herenstraat. Deze kern is naderhand geheel omringd door steeds grootschaliger bebouwing, vooral uit de 20e eeuw. Vanaf 1890 kwam er een grote behoefte aan woningen voor Haagse ambtenaren, terwijl langs de Geestbrugkade en Vliet villa's voor rijke industriëlen gebouwd werden. Als gevolg van de vraag naar woningen kwamen diverse uitbreidingsplannen tot stand. De eerste uitbreidingsplannen werden rond 1900 gemaakt. De Haagse architect J.H.Mutters ontwierp het plan 'Mon Plaisir' voor woningen voor de betere stand rond de Julianastraat en de Emmastraat, gelegen ten zuiden van de Herenstraat. Het plan werd uitgevoerd in de jaren 1900-1906.
Ook voor de voormalige buitenplaatsen Leeuwendaal en Cromvliet werden plannen ontwikkeld. Zo werd op de plaats van het buiten Leeuwendaal, de gelijknamige wijk aangelegd. Het huis Leeuwendaal werd in de bebouwing opgenomen. De huizen in het noordelijk deel van deze wijk werden in de periode 1900 tot 1915 voor de meer welvarende klasse gebouwd. Het zuidelijk deel kwam iets later - vanaf 1923 - gereed. De bebouwing werd langs flauw weglopende straten neergezet, waardoor de ruimtewerking werd beperkt. De wijk vond zijn begrenzing in de Trekvliet, Delftse Vliet, Haagweg en Geestbrugweg. Het gedeelte ten noorden van de Herenstraat werd tussen 1890 en 1915 voornamelijk bebouwd met woningen voor de arbeidende klasse.
Tussen ca. 1924 en 1930 werd de wijk Cromvliet ontwikkeld, wat tot gevolg had dat de bebouwing van 's-Gravenhage en Rijswijk aaneengroeide. Ten zuiden van de Julianastraat werd in de periode 1915-1935 de Bomenbuurt ontwikkeld. Deze wijk is wat eenvoudiger opgezet dan Mon Plaisir en bestaat voor een groot deel uit etagewoningen.

De eerste uitbreidingen kwamen dus tot stand in de kwadranten liggende langs de assen van de Haagweg, de Herenstraat en de Geestbrugweg gedurende de periode 1898-1925. De bebouwing ten zuiden van de Herenstraat en de Geestbrugweg was voornamelijk bedoeld voor de beter gesitueerden, terwijl het gebied ten noorden hiervan meer - maar zeker niet uitsluitend - bebouwing ten behoeve van de arbeidende klasse bevatte. De parken rond Welgelegen en Hofrust werden juist bebouwd voor de meer welgestelden.

In 1929 werd een uitbreidingsplan voor Rijswijk opgesteld. Dit plan werd in 1934 herzien door H. van der Kloot Meyburg. In 1931 werden voortvloeiend uit het ontwerp de nummers 2-8 aan de Kerklaan gesloopt, waarna de weg hier werd verbreed en van nieuwe bebouwing werd voorzien. Van der Kloot Meyburg ontwierp in 1936 een uitbreidingsplan voor het Kleiwegkwartier. Hierin waren nog flauw weglopende straten opgenomen, die de

ruimtewerking beperkten. In een herzien ontwerp van 1939 was dit stratenpatroon echter vervangen door een rechthoekig wegenpatroon.
Van de uitbreidingsplannen uit de jaren dertig werd nog voor de oorlog het gebied tussen Rembrandtkade, Jozef Israëlslaan, Sir Winston Churchilllaan, Populierlaan, Huis te Hoornkade en Thierenskade grotendeels gerealiseerd. Naast de Hoornbrug kwam in 1941 een flatgebouw met drie verdiepingen tot stand.

Binnen deze vooroorlogse bebouwing kwam ook sociale woningbouw tot stand. De sociale woningbouw werd na de Eerste Wereldoorlog ter hand genomen door diverse toen opgerichte woningbouwverenigingen. Een eerste complex van de vereniging Volksbelang (Abeel- en Plataanstraat) werd gerealiseerd onder Jac. Etmans. De eerste woningbouw door de woningbouwvereniging "Arbeidersbelang" kwam in 1925 tot stand langs de Wilgekade. In datzelfde jaar kwamen ook langs de Rembrandtkade 94 woningen van deze vereniging gereed o.l.v. de architecten Gulden en Geldmaker.
H.Groenewegen ontwierp voor deze vereniging een 28-tal woningen, die in een U-vorm langs de Rembrandtkade tussen de Valkruststraat en de Olmstraat werden neergezet. Verdere uitbreidingen van de sociale woningbouw volgden rond of kort voor 1930 met projecten van woningbouwvereniging Volksbelang, die zestig woningen liet bouwen aan de Kleiweg (Sir Winston Churchilllaan) en door woningbouwvereniging St. Bonifatius aan de Willem Marisstraat, Carel Nakkenstraat (ca. 1927 door H.Groenewegen).
In 1941 werd aan de Smidsstraat begonnen met de bouw van 32 woningen voor gemeentepersoneel, die door materiaalschaarste echter pas in 1946 konden worden opgeleverd.

Na de oorlog kwamen er in Rijswijk als gevolg van de woningnood grootscheepse uitbreidingen tot stand. De landhuizen Leeuwendaal en Huis te Hoorn verdwenen kort na de oorlog. Als eerste werd tussen 1952 en 1957 de wijk Te Werve gerealiseerd. Deze wijk ligt tussen de Put en de Sir Winston Churchilllaan. Daarna volgde in de periode van 1957 tot circa 1970 de aanleg van de wijken Steenvoorde I tot en met V. Om deze wijken te ontsluiten werden bestaande wegen verbreed en nieuwe wegen aangelegd. Dit gebeurde onder andere met de Kleiweg, die na de verbreding werd omgedoopt tot Sir Winston Churchilllaan. Nieuw aangelegde wegen waren de Generaal Spoorlaan, waarlangs in 1967 het nieuwe stadhuis tot stand kwam, en de Prinses Beatrixlaan. In de jaren tachtig werden enkele open plekken met bebouwing opgevuld. Alleen in de Hoekpolder werd nog een wijk met laagbouwwoningen gebouwd.

5.2.1.2. Functionele ontwikkeling

Rijswijk was tot het einde van de 19e eeuw een op de landbouw, ambachtelijke kleinnijverheid en dienstbaarheid op de buitenplaatsen gerichte gemeente.

Toen de buitenplaats Hofwijk in 1840 verkocht werd, vestigde zich op het terrein een vet- en kaarsenfabriek. In 1856 stonden in de gemeente vier snuifmolens (voor het vermalen van tabak tot snuif), een trasmolen (voor het vermalen van tufsteen tot ingrediënt voor mortel), een papiermolen, een branderij en een grutmolen. In de molens waren gewoonlijk drie tot twaalf personen werkzaam. De molens stonden voornamelijk langs de Vliet. Een wat arbeidsintensievere industrie kwam in 1860 tot stand op de voormalige buitenplaats

Kraayenburg toen daar een beetwortelsuikerfabriek werd gesticht. In 1861 waren hier 80 en in 1872 115 arbeiders werkzaam. De fabriek stopte in 1881 echter haar activiteiten; in het gebouw vestigde zich toen een verffabriek.
Langs de Vliet werden in 1880 kalkovens gebouwd. Tussen 1880 en 1890 verdwenen de grut- en snuifmolens, terwijl de trasmolen Clarissa Marie werd omgebouwd tot houtzaagmolen. Dit gebeurde in de vroege jaren 1890 toen de molen naar achteren werd verplaatst vanwege de verbreding van de Vliet. In 1880 was op het voormalige buiten Pasgeld een roomboterfabriek gesticht. Deze fabriek viel echter ten offer aan de verbreiding van de Vliet en werd niet meer herbouwd. Aan de Delftweg werd in 1906 een loodplette-rij/metaalgieterij gevestigd, die nog steeds bestaat. Bij de Hoornbrug stond van 1588 tot 1921 een korenmolen. Deze werd in het laatstgenoemde jaar vervangen door een maalinrichting van de Rooms-Katholieke Land- en Tuinbouwvereniging. In 1938 vestigde zich in dit gebouw een sigarettenfabriek. Verder waren in Rijswijk nog een cacaofabriek, een kurkenfabriek en een margarinefabriek gevestigd.

Duidelijk is dat in Rijswijk voornamelijk voedings- en toeleveringsindustrieën te vinden waren, wat te verklaren is uit de nabije ligging van de steden 's-Gravenhage en Delft.

Na de oorlog verdween een groot deel van de aanwezige industrie. Zo werden in 1953 de kalkovens gesloopt, die in 1930 al buiten gebruik waren gesteld. Het accent werd nu meer gelegd op de handel en diensten. In de Plaspoelpolder werd een bedrijven/industrieterrein ontwikkeld waar zich onder andere de Sijthoffpers, het Kodaklaboratorium en de Shell vestigden.

Langs de Prinses Beatrixlaan tussen de Generaal Spoorlaan en de Sir Winston Churchilllaan werd in het begin van de jaren zestig het winkelcentrum In de Bogaard gebouwd. Rond dit winkelcentrum kwam een aantal kantoorgebouwen tot stand waarin zich onder andere het ministerie van WVC en de Hollandse Beton Groep vestigden.

5.2.1.3 Voorzieningen

Aan het Kerkplein was sinds 1611 het Raadhuis gevestigd. Dit raadhuis werd in 1875 vervangen door nieuwbouw op dezelfde plaats. Dit gebouw zou tot 1922 dienst doen als gemeentehuis. Vanaf 1922 ging het voormalige buitenhuis Hofrust dienst doen als gemeentehuis. Tot 1967 bleef het landhuis deze functie vervullen. Het park rond het huis werd in deze periode met een geometrisch patroon van paden en vijvers ingericht. Als gevolg van de sterke groei van de gemeente na de oorlog werd Hofrust te klein als gemeentehuis. Aan de in de jaren vijftig aangelegde Generaal Spoorlaan kwam in 1967 een nieuw gemeentehuis tot stand dat nog steeds in gebruik is. In Hofrust is nu een dienstencentrum voor bejaarden gehuisvest.

De Nederlands Hervormde Kerk aan het Kerkplein dateert uit de late Middeleeuwen en is sinds de reformatie in gebruik voor de hervormde eredienst. De Rooms-Katholieken bouw-den in 1784 hun eerste kerk aan de Van Vredenburchweg. Deze kerk had nog vele kenmerken van een schuilkerk. De kerk werd in 1854 vergroot maar voldeed schijnbaar niet lang want in 1897 werd naast de oude kerk een nog bestaande nieuwe kerk met bijbehorende pastorie gebouwd, naar een ontwerp van N.Molenaar.

In 1828 was achter de oude kerk een begraafplaats aangelegd. De oude kerk werd na het gereedkomen van de nieuwe gesloopt. Naast de kerk aan de Van Vredenburchweg beschikken de Katholieken nog over twee naoorlogse kerkgebouwen.

Aan de Laan van Hofrust werd in 1894 een Gereformeerde Kerk gebouwd. Deze is - zij het verbouwd - nog steeds in gebruik.

Aan de Schoolstraat stond de eerste openbare school in Rijswijk. In 1917 werd een nieuwe openbare school gebouwd aan het kruispunt Kerklaan-Esdoornstraat. Iets later in 1920 kwam op de hoek van de Kerklaan en de Lindelaan de Protestants-Christelijke Prins Mauritsschool gereed. Beide gebouwen zijn nog steeds als zodanig in gebruik.

De groene zone tussen Spoorwijk en Moerwijk bleef behouden. Op het park van Te Werve na, dat in gebruik is bij de Shell, zijn deze landgoederen voor het publiek opengesteld. In de Plaspoelpolder en Broekpolder werden twee recreatieparken aangelegd.

5.2.2 Strijp

De buurtschap Strijp ligt in het westen van de gemeente Rijswijk. Strijp was halverwege de negentiende eeuw een tuinbouwgebied langs de Dwarskade ten noorden van de Kleiweg(Sir Winston Churchilllaan). De bewoners hielden zich bijna uitsluitend bezig met de tuinbouw, die, zoals vermeld in hoofdstuk 3.1, in de periode tussen de beide wereldoorlogen een hoge vlucht nam. Dit was duidelijk merkbaar aan de uitbreiding van de tuindersbedrijven met de daarbij behorende bebouwing, zowel in noordelijke als in zuidelijke richting.
De bebouwing, die aanvankelijk vooral aan de weg langs de Dwarskade en Reyderswetering lag, werd door bebouwing van de achtererven in de diepte uitgebreid. De insteekwegen die toen werden aangelegd vormden de verbinding met de hoofdas van de bebouwing. Opdeling en daarmee gepaard gaande intensivering van de tuinderij waren kenmerkend voor de bedrijfstak. Met de intensivering nam ook het aantal tuinders dat onder glas teelde toe. Rond 1945 had Strijp zijn huidige omvang bereikt, maar daarna werd de bebouwing nog wel iets verdicht. Dat wil zeggen dat de buurtschap zich uitstrekte van iets ten zuiden van de Sir Winston Churchilllaan tot aan de Moerweg in 's-Gravenhage. Het kassengebied bestaat nog steeds en is de meest noordelijke uitloper van het Westland.

5.2.3 Sion

Op de plaats van de huidige buurtschap Sion werd in het begin van de 15e eeuw het klooster Heilige Maria op de berg Sion gesticht. Dit klooster werd door brandstichting in 1544 verwoest, maar nadien weer opgebouwd. Toen de Spanjaarden in 1572 naderden, werd het klooster afgebroken uit angst dat zij daar een schuilplaats zouden kunnen vinden.

In de 17e eeuw werd op het kloosterterrein op een omgracht terrein, een buitenhuis gebouwd dat evenwel door brand werd verwoest. Een nieuw huis werd in 1667 gebouwd. In het omringende park bevonden zich onder andere vijvers, heuvels en priëlen. Het buitenhuis werd in 1802 afgebroken waarna het gebied werd omgevormd tot tuinderscomplex. Veel van de bebouwing rond Sion kwam rond de eeuwwisseling en in het eerste kwart

van de 20e eeuw tot stand. Deze bebouwing was vooral te vinden binnen de omgrachting van het vroegere buitenhuis. De uitbreiding kwam vooral tot stand als gevolg van de ontwikkeling van de tuinbouw in de directe omgeving van 's-Gravenhage). Om de aan- en afvoer van tuinbouwprodukten mogelijk te maken werden vanuit de omgrachting vaarsloten gegraven. Langs deze vaarsloten ontstond voor de oorlog nieuwe bebouwing. Na de oorlog werd een groot aantal vaarsloten gedempt en vervangen door insteekwegen. Ook hier ontstonden weer nieuwe huizen, zodat de bebouwing meer over het gebied verspreid raakte.

Van de buitenplaats Sion resteren thans nog het koetshuis (Sionsweg 22-24) en de hekpalen over de Spieringswetering.

5.2.4 't Haantje

De buurtschap 't Haantje ligt in het zuiden van de gemeente langs de Kastanjewetering. De buurtschap wordt in het oosten begrensd door de Delftse Vliet. In de 17e eeuw was hier reeds bebouwing te vinden rond de

hofstede Kerstanjeburch. Tot het einde van de vorige eeuw werd hier klei gewonnen die gebruikt werd voor steenfabricage. De aanleg van de spoorlijn Den Haag-Rotterdam zorgde voor een westelijke afsluiting van de buurtschap. Rond de eeuwwisseling stonden hier enige boerderijen. Tussen de twee wereldoorlogen kwam ook hier de tuinbouw tot ontwikkeling. De bebouwing, die aanvankelijk lineair langs de Kerstanjewetering lag, werd toen verder naar achteren uitgebouwd, zonder dat dit overigens met straataanleg gepaard ging.Na de oorlog werd de bebouwing langs de Kerstanjewetering nog iets verdicht, maar uitbreiding bleef uit.

5.3 Verspreide bebouwing

Verspreide bebouwing in Rijswijk bestond rond 1850 uit een aantal boerderijen in de verschillende polders. Zo waren in de Hoekpolder de boerderijen Eikelenburg en Oud Ockenburg te vinden. De boerderij Eikelenburg bestaat nog, zij het in gewijzigde vorm en geheel omringd door nieuwbouw.

In de groene gordel die de gemeenten 's-Gravenhage en Rijswijk scheidt zijn nog de buitenplaatsen Hofrust, Den Burch, Overvoorde, Te Werve en Welgelegen aanwezig, met inbegrip van de parken.
Hofrust is ingesloten door de bebouwing ten noorden van de Herenstraat. Het huidige landhuis dat van 1922 tot 1967 in gebruik was als gemeentehuis dateert uit de achttiende en negentiende eeuw. De oprijlaan wordt ontsloten door een smeedijzeren hek. In het park is nog een achttiende eeuwse theekoepel aanwezig.
Het Rijswijkse Bos is het park ter plaatse van het vroegere stadhouderlijke verblijf, het huis ter Nieuwburgh. Ter nagedachtenis aan de hier in 1697 gesloten vrede van Rijswijk is op de plaats van het huis in 1792 een gedenknaald geplaatst. Aan het einde van een lange oprijlaan is deze naald nog steeds aanwezig.
Welgelegen aan het Julialaantje is als buitenplaats nog grotendeels intact. In 1473 stond op de plaats van het huidige huis een woning. Als buitenplaats wordt Welgelegen voor het eerst in 1711 genoemd. Het huis stamt uit het begin van de negentiende eeuw. Rond dit

huis zijn enkele bijgebouwen gelegen, waarvan een deel uit de achttiende en een deel uit de negentiende eeuw stamt. Van de negentiende-eeuwse bebouwing op het terrein is de Orangerie te noemen, die rond 1870 werd gebouwd. Het buiten wordt bereikt via een oprijlaan die wordt afgesloten door een laat negentiende eeuws smeedijzeren hek. De gebouwen van de buitenplaats bevinden zich in een landschappelijke parkaanleg.
Ten zuidwesten hiervan bevindt zich de buitenplaats Te Werve. In het park van Te Werve bevindt zich een landhuis dat in de loop der eeuwen diverse wijzigingen heeft ondergaan. Aan het middeleeuwse kasteel dat hier vroeger aanwezig was, herinnert nog de in het park staande duiventoren. Te Werve is eigendom van Shell, die het als ontspanningsoord voor haar personeel gebruikt. In het park ligt een grote vijver die al in hoofdstuk 4.2 is genoemd. Naast het park van Te Werve ligt een rijtje woningen dat in 1899 werd gebouwd.

Meer naar het zuidwesten toe ligt de buitenplaats Den Burch. In de Middeleeuwen stond hier een kasteel. Later werd het terrein omgevormd tot buitenplaats. Kort na 1800 werd het park door de tuinarchitect Zocher in landschapsstijl aangelegd. Het huis, dat in de negentiende eeuw werd gebouwd, is zorgvuldig in deze tuinaanleg ingepast. Twee negentiende-eeuwse hekpijlers geven de ingang van het park aan het Julialaantje aan.
Het landhuis op het buiten Overvoorde werd in de zeventiende eeuw gebouwd. Het huis dat nu in gebruik is als conferentieoord van de gemeente 's-Gravenhage ligt in een in landschapsstijl aangelegd park.
Van de verschillende buitenplaatsen ten oosten van de Haagweg zijn nog overgebleven, Cromvliet, met een uit de zeventiende eeuw daterend landhuis. Een deel van de parkaanleg is nog rond het huis aanwezig. Langs de Leidse Vliet bestaan nog de buitenplaatsen Hoornwijck en Drievliet. Hoornwijck is een zeventiende eeuws huis, dat staat in een fragment van de oorspronkelijke parkaanleg. Van Drievliet resteert alleen nog het uit de zeventiende eeuw stammende huis. Het park is omgevormd tot attractiepark. Het huis dient nu als horecagelegenheid.

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.

Lokaal/Regionaal:

- Brekelmans, M. Kastelen en buitenplaatsen, monumenten in Rijswijk, Rijswijk 1986.

- Breugel, A. van Het dorp voorbij; Honderd jaar stedebouw en architectuur in Rijswijk. Rijswijk, 1993

- Chandali, R. Rijswijk ± 1850-1914, een dorp in beweging; economische ontwikkeling en migratie in een Zuidhollands dorp, doctoraalscriptie R.U., Leiden 1986.

- Dorsman, K. De ambachtsheerlijkheid Rijswijk voorheen en thans, 's-Gravenhage 1909.

- Kamphuis, G.H. Een halve eeuw Ypenburg, Rijswijk 1986.

- Knuttel, W.P.C.
  en Brekelmans M. Boerderijen en bedrijfsmonumenten, monumenten in Rijswijk. Rijswijk 1987.

- Rodenburg, A. Oud Rijswijk, Den Haag 1960.

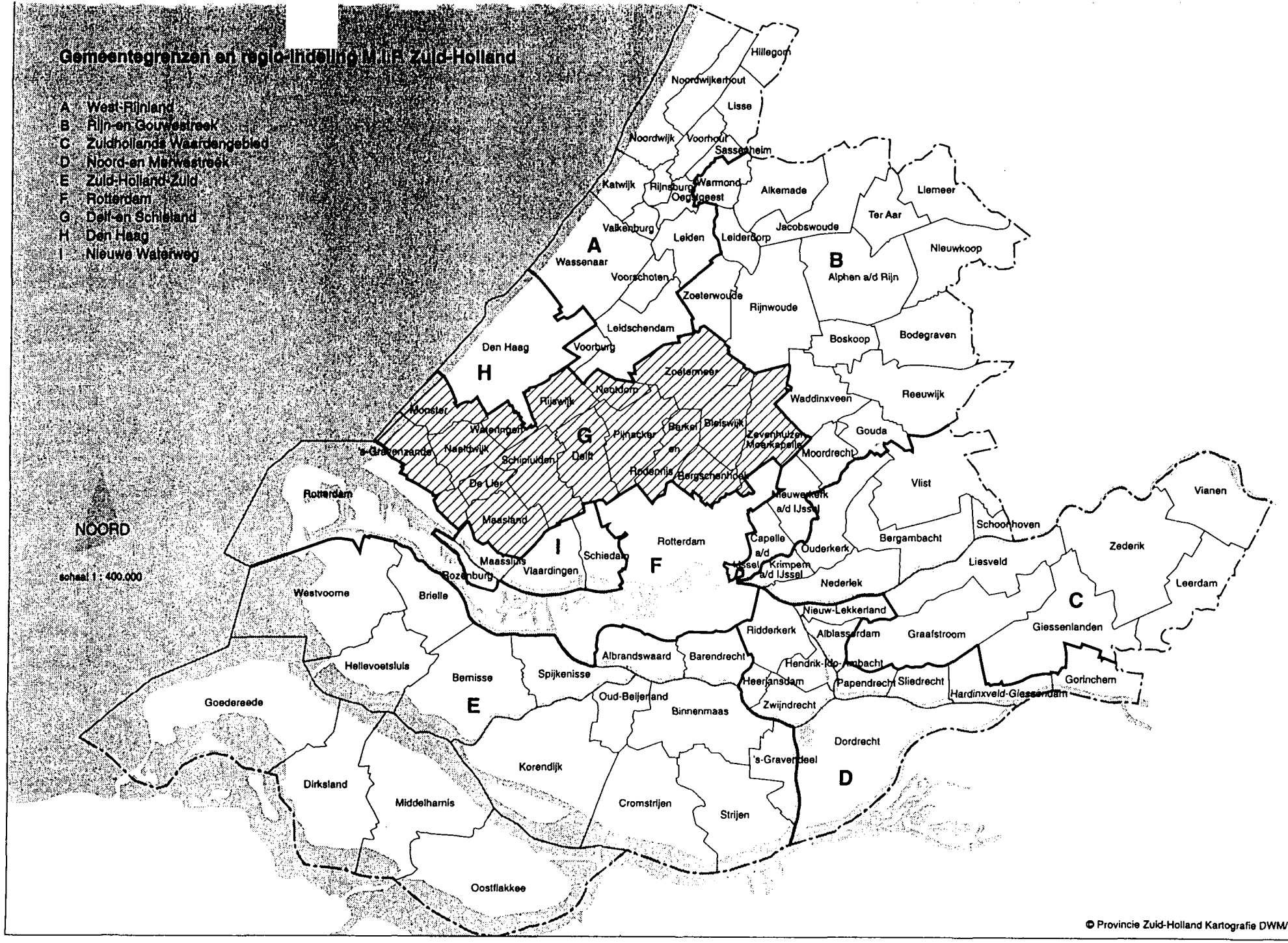
VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000.
  Bladnr. 37 Rotterdam, uitgave 1857.
  Bladnr. 30 's-Gravenhage, uitgave 1852.

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

- Chromotopografische kaart van Nederland, schaal 1:25.000.
  Bladnr. 458 Monster, uitgave 1916.
  Bladnr. 459 Delft, uitgave 1913.
  Bladnr. 459 Delft, uitgave 1933.

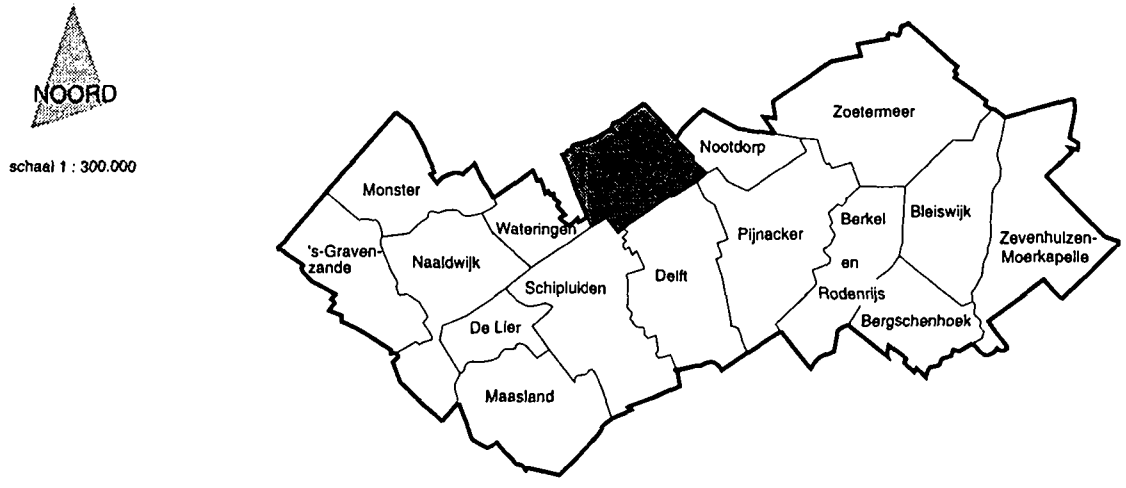
- Topografische kaart van Nederland, schaal 1:25.000.
  Bladnr. 30G 's-Gravenhage, uitgave 1952.
  Bladnr. 37E Delft, uitgave 1946.
  Bladnr. 30G 's-Gravenhage, uitgave 1990.
  Bladnr. 37E Delft, uitgave 1990.



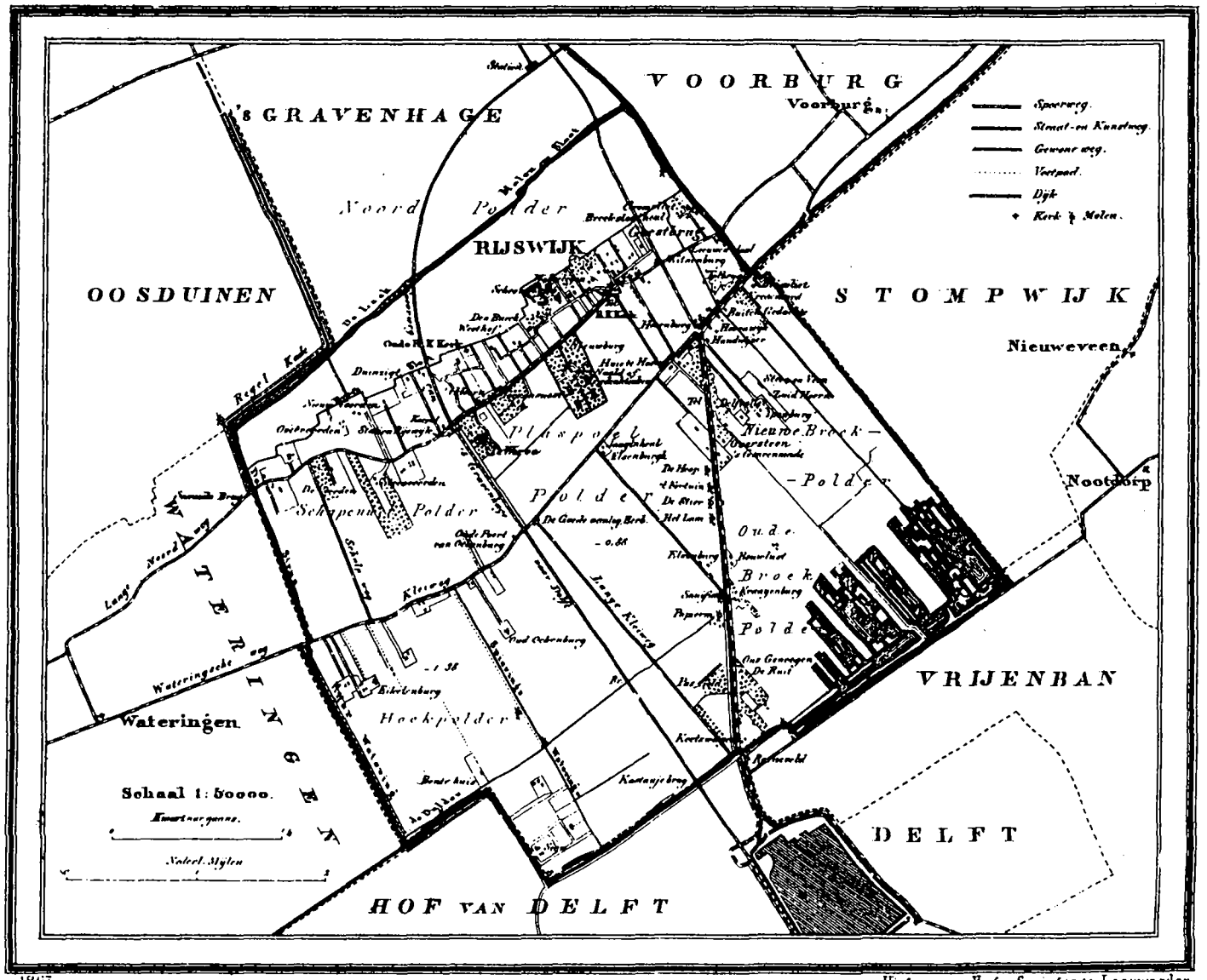
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1308

Figuur

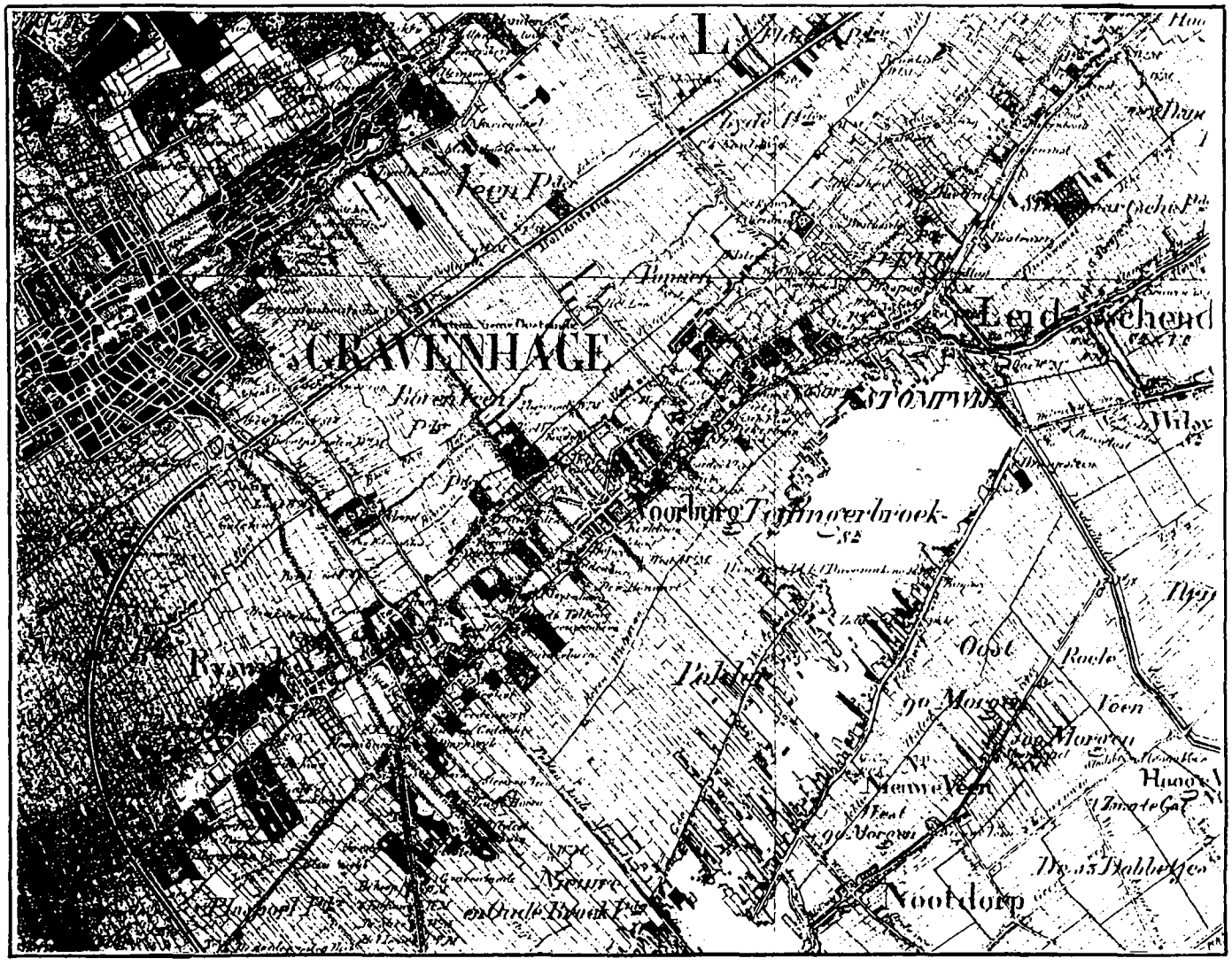
Gemeente Rijswijk



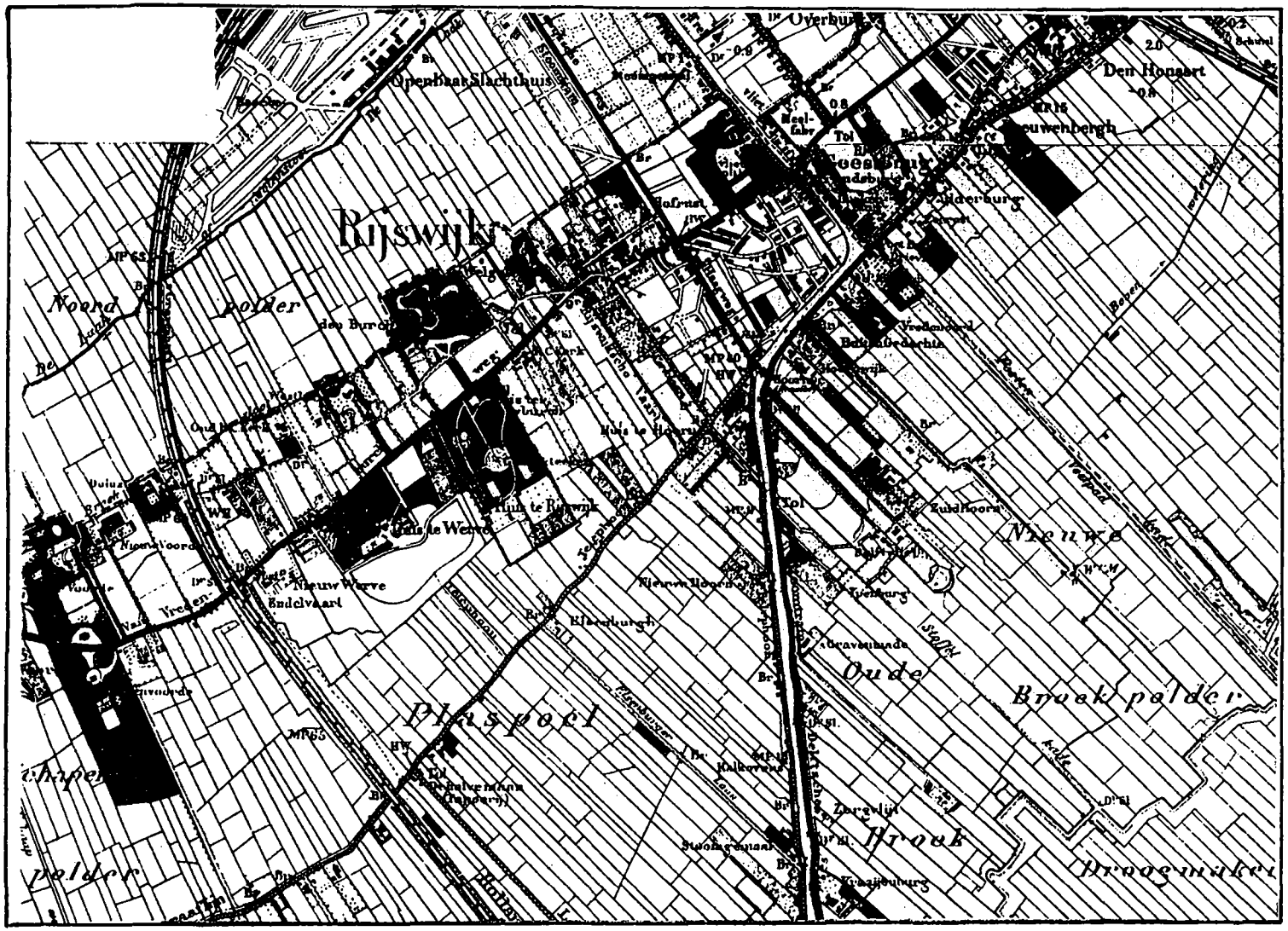
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1308



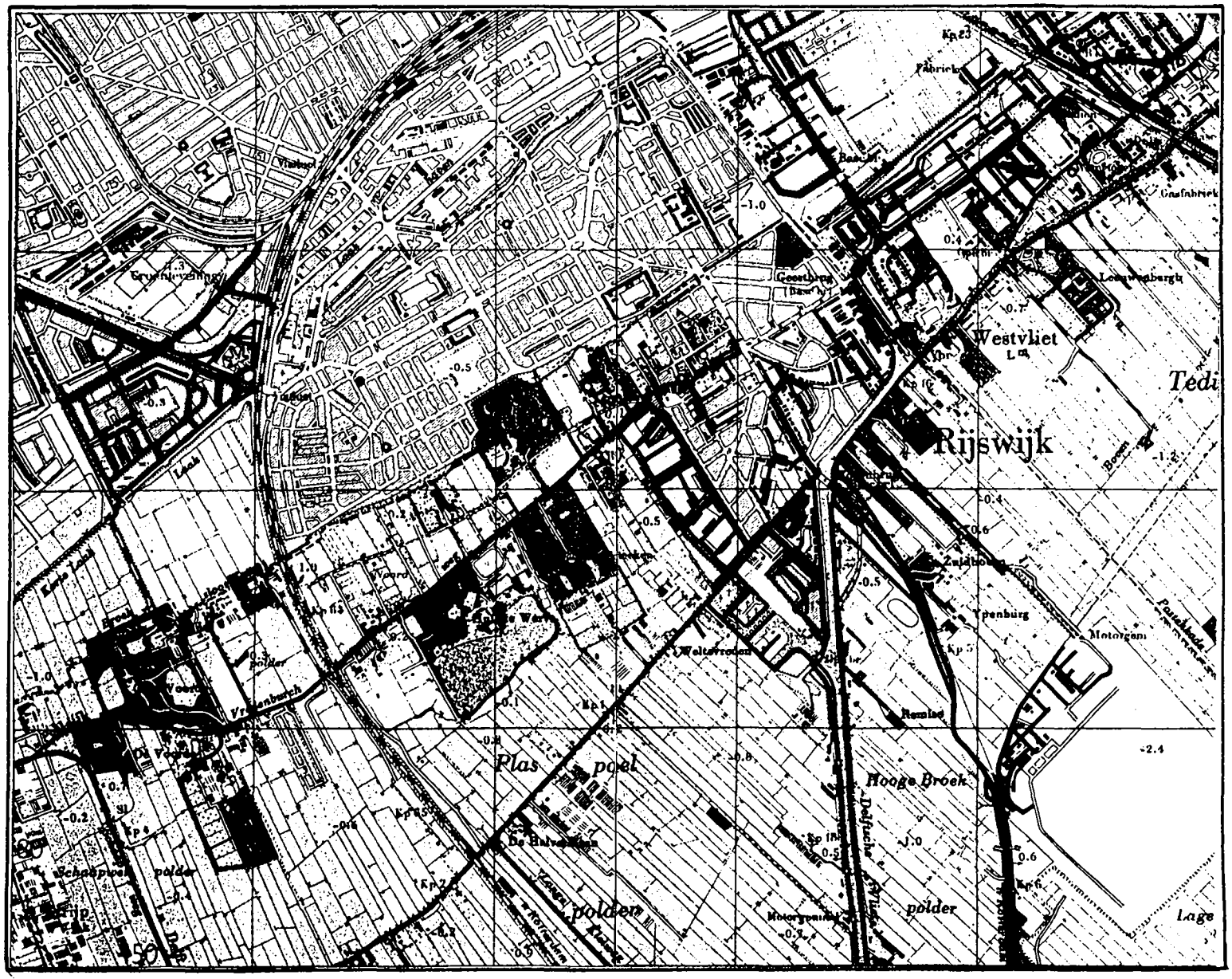
Figuur 2 **Gemeente Rijswijk in 1867, uit J. Kuyper, gemeente-atlas**



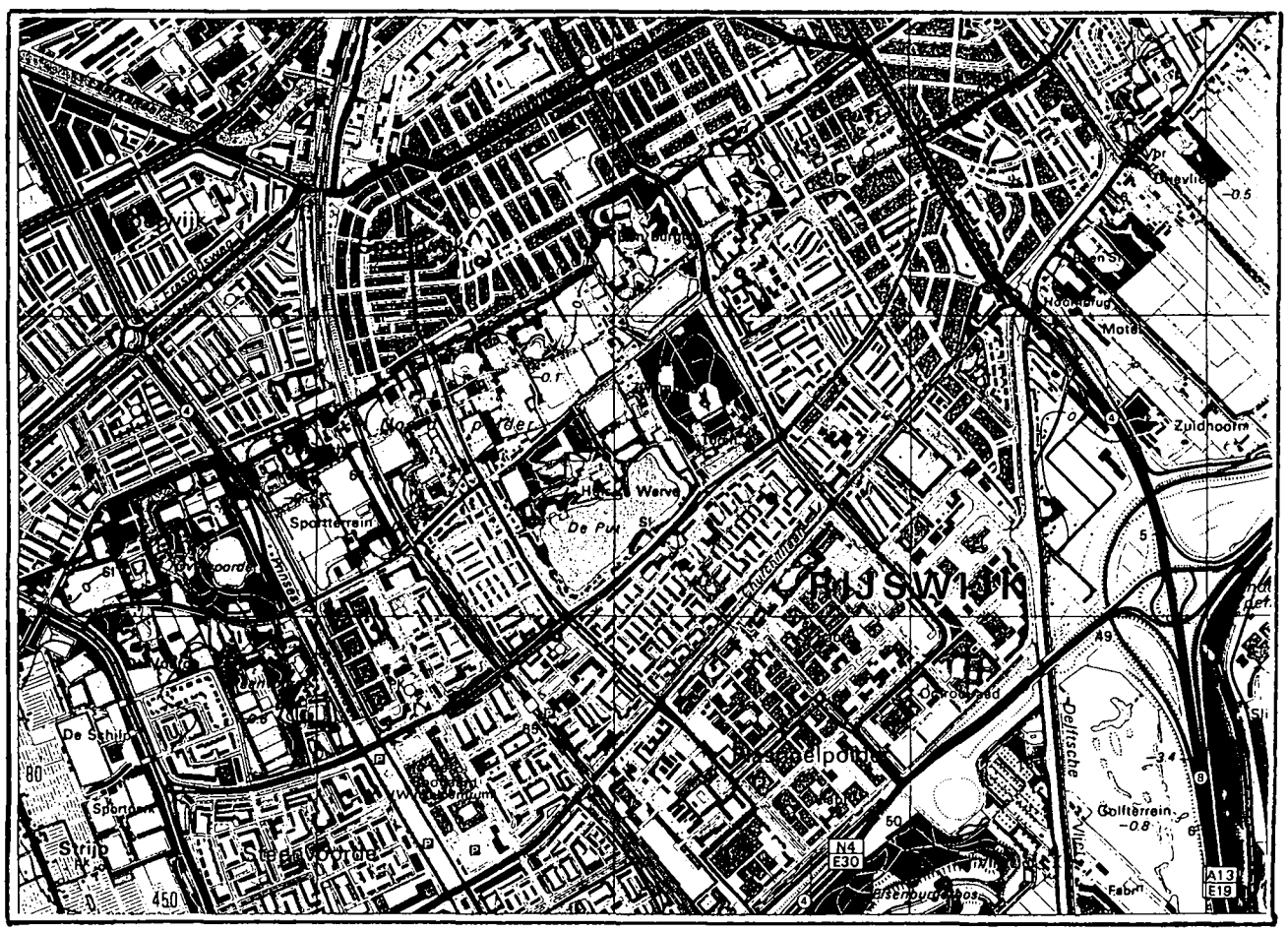
Figuur 3 **Uitsnede uit de T.M.K. schaal 1 : 50.000, kaartblad 37, uitgave 1857**



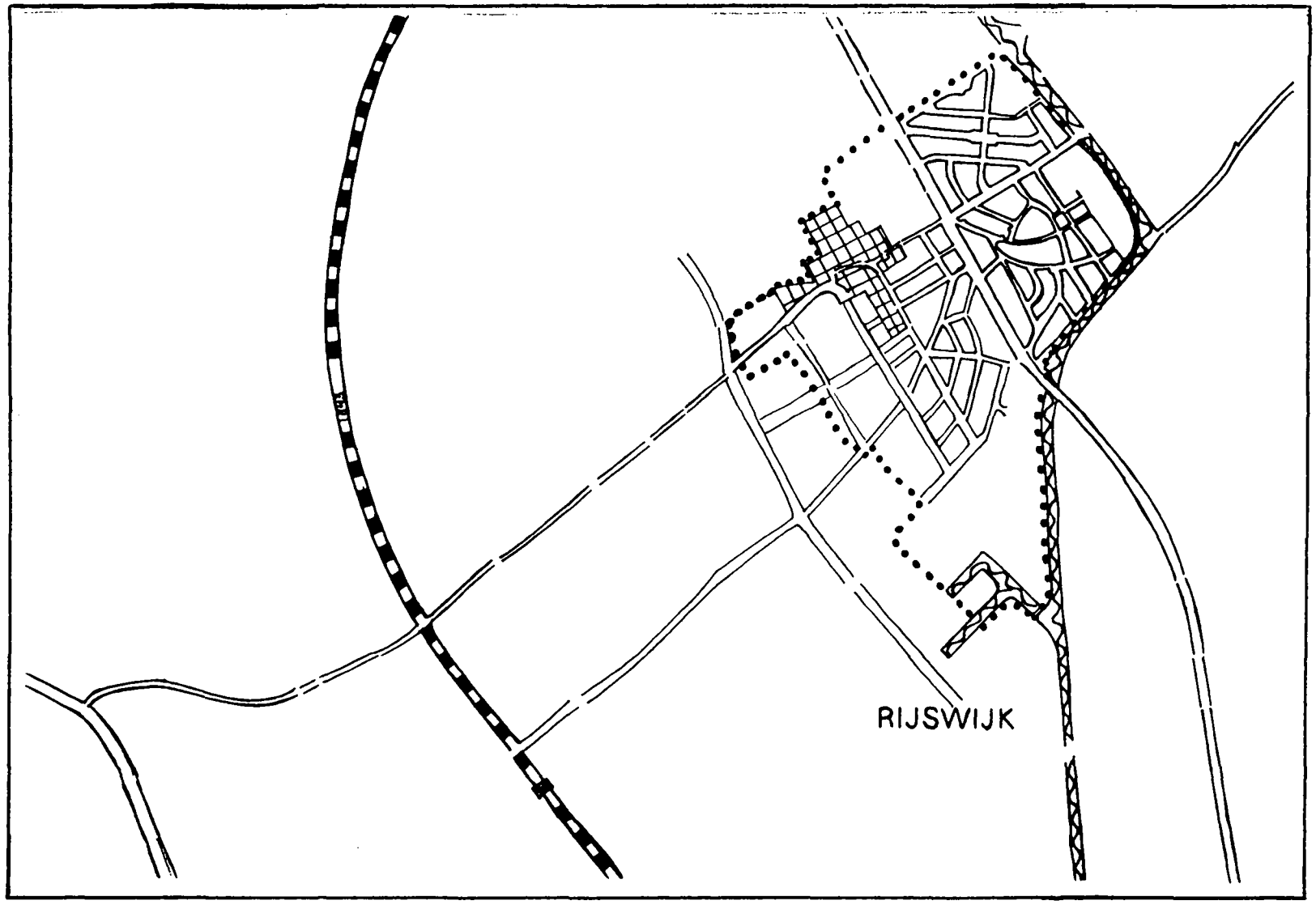
Figuur 4 **Uitsnede uit de chromotopografische kaart, schaal 1 : 25.000, kaartblad 459, uitgave 1913**



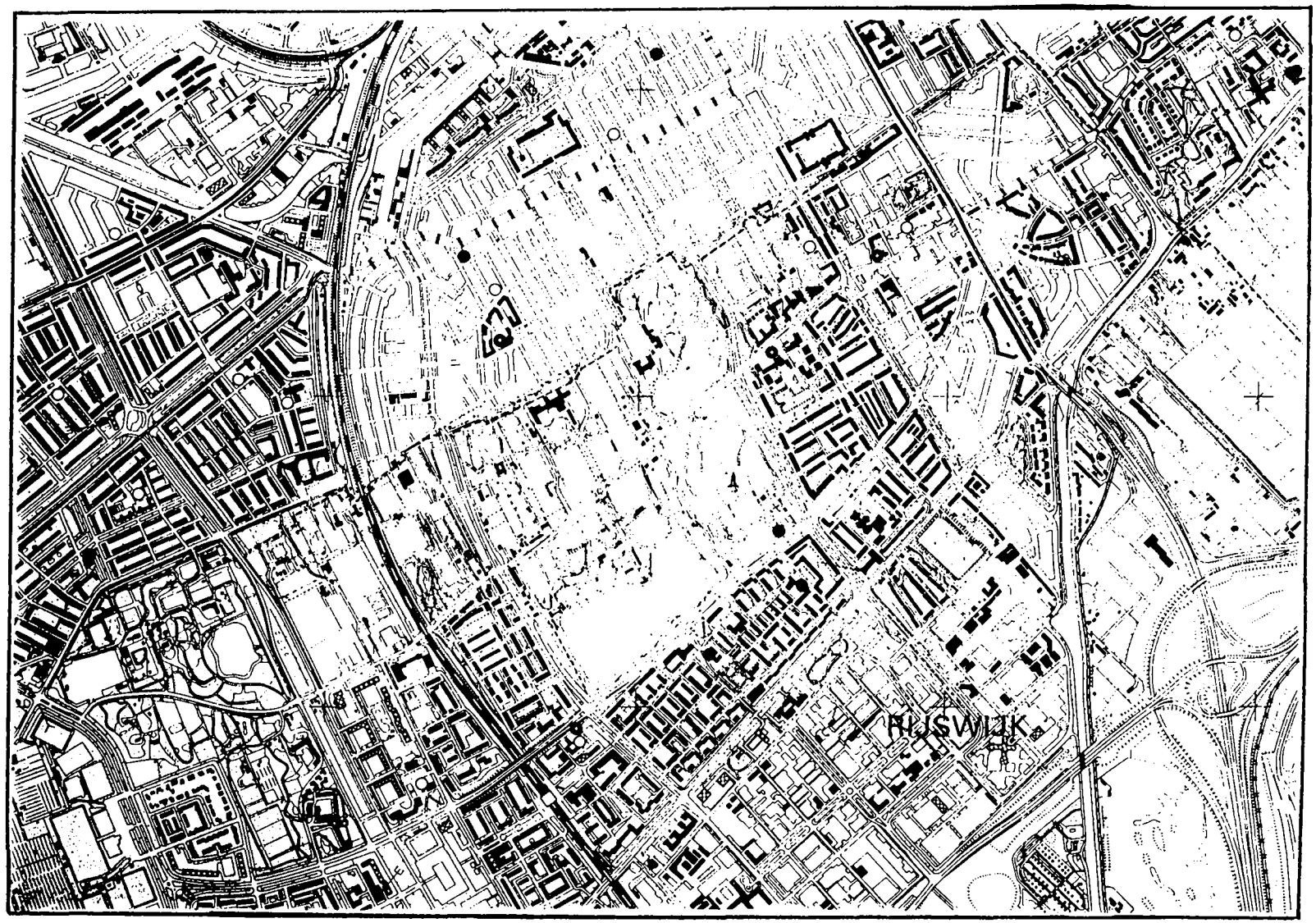
Figuur 5 **Uitsnede uit de topografische kaart, schaal 1 : 25.000, kaartblad 37E, uitgave 1946**



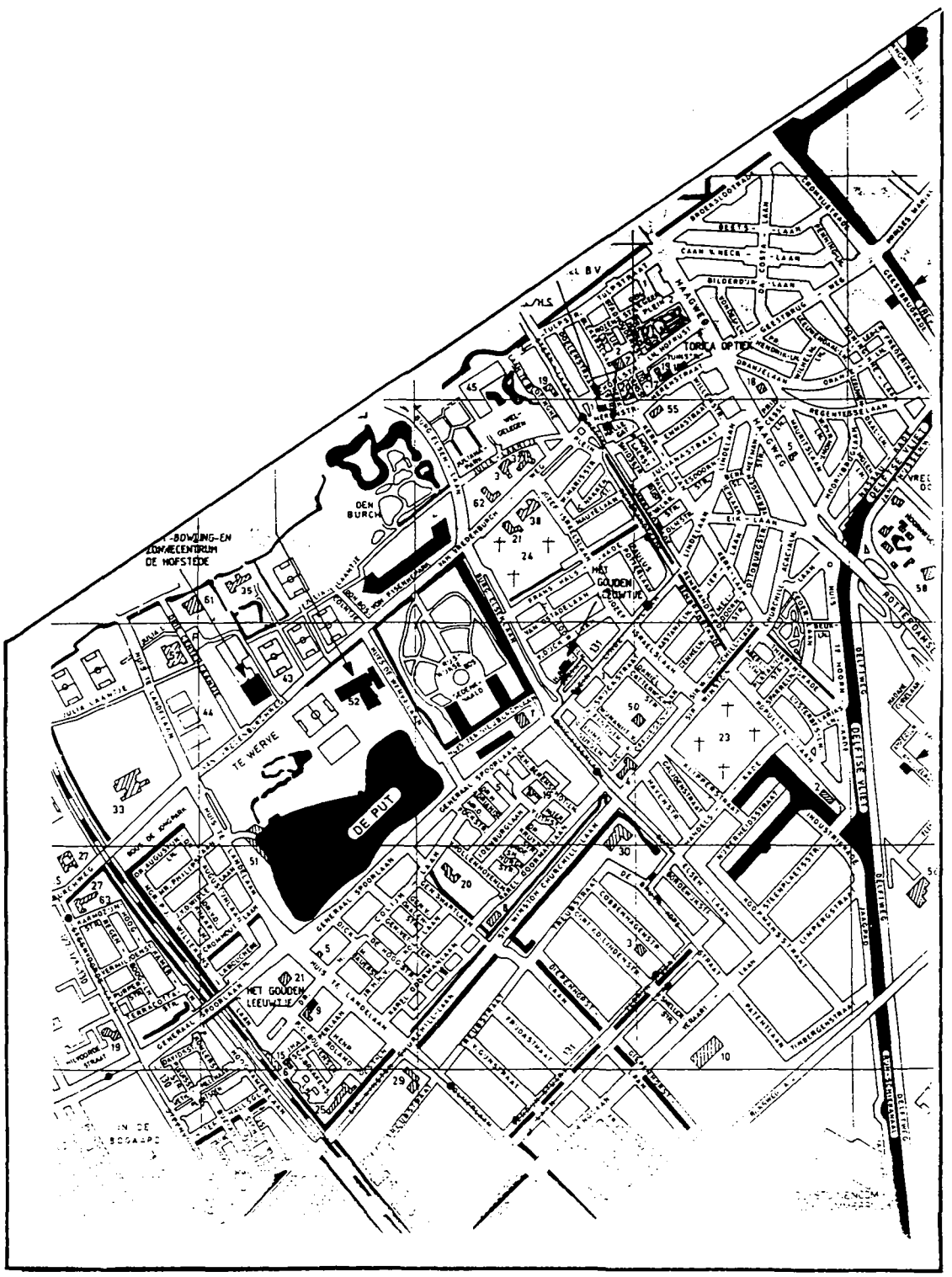
Figuur 6 **Uitsnede uit de topografische kaart, schaal 1 : 25.000, kaartblad 37E, uitgave 1990**



Figuur 7a **Kaart van de funktioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Rijswijk 1850-1945**



Figuur 7b **Rijswijk in 1990 (ter vergelijking)**



Figuur 8 Straatnamenkaart van Rijswijk

B. BEBOUWINGSKARAKTERISTIEK GEMEENTE RIJSWIJK

Inleiding

De gemeente Rijswijk is een contrastrijk gebied. De oude structuur, die wordt gevormd door een strandwaldorp met een uitgestrekte landgoederenzône en de Vliet, is redelijk goed bewaard gebleven. Echter de oude polderstructuur is met uitzondering van de Broekpolder bezaaid met nieuwbouwwijken en industrie. Ruime woonwijken en hoge (kantoor-)flats bepalen nadrukkelijk het beeld, afgewisseld door nieuw aangelegde groengebieden. Snelwegen als de A4 en A12 en andere belangrijke verkeersaders doorsnijden, evenals de spoorlijn, het gebied. Alleen de Broekpolder is nog een veenweidegebied, terwijl de tuinbouw zich heeft weten te handhaven in het zuiden van de gemeente.

De hoger gelegen zandrug volgt het traject Geestbrugweg-Herenstraat-Van Vredenburchweg. De dorpskern omvat de tweezijdige lintbebouwing langs de Herenstraat, die zich aan de noordzijde langs een deel van de Van Vredenburchweg voortzet. Middelpunt vormt de N.H.kerk, waarvan de hogere ligging nog goed is te ervaren, door het aflopen van de twee flankerende straten (Kerk- en Tollensstraat) die haaks op de Herenstraat staan. De oude dorpskern wordt begrensd door de bebouwing langs de zuidzijde van de Schoolstraat en de tweezijdige lintbebouwing langs de Kerklaan.
Langs de strandwal lagen vanaf de Middeleeuwen enkele kastelen (Te Werve, Den Burch, Te Blotinghe en Steenvoorde). Vanaf het eind van de 16de eeuw werden in de bosrijke omgeving landgoederen gebouwd, afgewisseld door weiden en boerderijen. Vooral langs de Vredenburchweg en het ernaast gelegen Julialaantje is dit cultuurhistorisch waardevolle gebied voor een groot deel intact gebleven. Ze vormt een "groene" buffer met de aangrenzende gemeente Den Haag. Een tweede landgoederenzône ontwikkelde zich langs de Delftse- en in het bijzonder ook de Leidse Vliet, een belangrijke vaarroute die met onderbrekingen doorloopt in de gemeenten Leidschendam en Voorburg. Ter plaatse van het vm. landgoed Drievliet is een T-spliting met de Trekvliet richting Den Haag. Op de kruising met de Geestbrugweg ontwikkelde zich zowel voor als na 1800 lintbebouwing langs het water, bestaande uit zowel herenhuizen als bedrijfspanden. Als afsplitsing van de Vliet werd de Rijswijkse vaart gegraven naar de haven van het Mallegat. De Rembrandtkade is een restant van deze vaart.
Een belangrijk kruispunt van zowel land- als vaarwegen ontstond bij de Hoornburg, waar de Vliet een bocht in zuidelijke richting maakt. Als hoofdverbinding tussen Den Haag komen hier de Haagweg en de langs de Vliet lopende Delftweg samen. Lintbebouwing van enige betekenis is er langs de Delftweg bij de Hoornburg en bij de gemeentegrens met Delft. In westelijke richting splitst de Sir W. Churchilllaan zich af richting Wateringen, een belangrijke verbindingsweg met het Westland. Alleen het meest westelijke deel heeft een agrarische bestemming t.b.v. tuinbouw weten te handhaven. Hier ligt het gehucht Strijp, dat aan de noordzijde wordt begrensd door de Sammersweg en dat als belangrijke dwarsverbinding de Strijpkade heeft.
Het buurtschap Sion, waar de omgrachting van de gelijknamige buitenplaats is gehandhaafd, is eveneens uitgegroeid tot tuinbouwgebied. De bebouwing concentreert zich langs de Kastanje- en Noordhoornsewatering, welke respectievelijk de begrenzing vormen met de gemeenten Delft en Schipluiden. Daar waar de Kastanjewetering uitmondt in de Delftse Vliet is het buurtschap 't Haantje ontstaan. Enkele boerderijen herinneren aan de oor-

spronkelijk functie van dit tuinbouwgebied. Langs de Vliet ontwikkelde zich enige lintbebouwing (Jaagpad).

Vanaf het eind van de 19de eeuw werd een stedelijke ontwikkeling van Rijswijk in gang gezet ter ontlasting van de bevolkingsdruk op Den Haag. Dat de architectuur in grote lijnen aansloot bij de ontwikkelingen van deze buurgemeente wekt daarbij geen verwondering. Langs de Laan Hofrust werd in 1894 de eerste aanzet tot een klein stedelijk villagebied gegeven.
Van groot belang was de verbetering van de infrastructuur. Zo leidde een station van de spoorlijn Den Haag-Rotterdam bij 't Haantje langs het Jaagpad tot enige nieuwbouw. Belangrijker was de uitbreiding van het dorpscentrum welke kort voor 1900 opgang kwam. Hier speelde de aanleg van de tramlijn Den Haag-Delft over de Haagweg een stimulerende rol. Uitbreiding en verdichting van de bebouwing vond plaats langs de Herenstraat, Kerklaan, Haagweg en ten noorden van de Schoolstraat. De initiatieven hiertoe gingen uit van kleine particuliere bouwondernemingen.
Kleinschalig bebouwing, soms met een lintachtige structuur kwam verspreid langs de Van Vredenburchweg en het Julialaantje (ca. 1910) tot stand. Deze ontwikkeling zette zich niet voort, maar heeft wel geleid tot het ontstaan van kleine buurtschapjes ('t Nest).

Na de woningwet van 1901 ontwierp de Haagse architect John. Mutters een uitbreidingsplan voor Rijswijk. Als eerste bewust geplande wijk hiervan werd vanaf 1903 de wijk Leeuwendaal uitgevoerd, begrensd door de Trekvliet, Delftse Vliet, de Haagweg en de Geestbrugweg. Vooral het noordelijke deel de allure van een stadse villawijk, bestemd voor Haagse welgestelden, die hun toevlucht zochten tot de periferie. In de periode 1900-1915 kwam eveneens naar ontwerp van Mutters de wijk Nieuw Rijswijk tot stand ten zuiden van de Herenstraat, vooral bestaande uit door particuliere bouwondernemingen gebouwde middenstandswoningen (Lindelaan-Haagweg-Kerklaan). Het gebied ten zuiden van de Lindelaan maakt hier ook deel van uit, maar is voor het merendeel pas in de jaren '20 bebouwd.
De wijk Cromvliet, begrensd door de Haagse Trekvliet, Broekslootkade, Haagweg en Geestbrugweg, is een middenklassewijk die vanaf 1924 is gerealiseerd, waarbij het gebogen stratenpatroon van Mutters is rechtgetrokken.
In de periode 1929-'35 werd in twee fasen de wijk Gravenstad gerealiseerd, gelegen binnen de driehoek Sir W. Churchilllaan-Huis te Hoornkade-Populieren, volgens het "Randplan" van H. van der Kloot Meijburg. Naast middenstandshuizen staan er meerlaagswoningen. Hij tekende eveneens voor het strakke stratenpatroon van het Tuinkwartier (Kastanjelaan, Dennenlaan, P. Potterlaan) uit het eind van de jaren '30. De wijk is na 1945 voltooid. In 1939 vond woningbouw plaats aan de Van Hardebroeklaan-Jaagpad.

Dorpsbebouwing, woonhuizen

In de omgeving van de N.H. dorpskerk zijn nog enkele panden van voor 1800 te vinden in de aaneengesloten gevelwanden van de Herenstraat met als uitloper de Van Vredenburchweg, de Schoolstraat en de Kerklaan. Hetzelfde geldt voor de gevelwand aan de Geestbrugkade. Aan de Kerklaan staan drie met sloop bedreigde 17de eeuwse panden.
Uit ca. 1800 dateert Ruysdaelplein 39, genaamd "Haag- Delftzigt". De uit fijn gevoegd metselwerk opgetrokken lijstgevel heeft Empire-detaillering in het hoofdgestel en de deuromlijsting. Van Vredenburchweg 12 heeft een interessante voorgevel. De deurpartij

met houten snijraam is uit ca. 1820 en waarschijnlijk later toegevoegd of behouden, terwijl de voorgevel in het derde kwart van de 19de eeuw is vernieuwd.
Aan de Kerklaan staan enkele panden uit de tweede helft van de 19de eeuw: een lijstgevel van nr. 48 (XIXB), een klokgevel van nr 46 (XIXc) en een lijstgevel met afgeschuinde zijkanten van nr. 70 (XIXd). Schoolstraat 20 is een in Rijswijk zeldzaam voorbeeld van een traditionele middenstandwoning uit 1885 met lijstgevel.

Verspreid over de gemeente komen verschillende vrij gave woonhuizen voor, daterend vanaf ca. 1890. De kleine arbeidershuizen hebben een sobere detaillering, zoals de geschakelde lijstgevel van Jaagpad 8-9. Soms komen elementen uit de Neo-Renaissance voor, zoals Jaagpad 16 met kopgevels als trapgevels. Meestal beperkt de versiering zich tot sierbanden en blokjes in ontlastingsbogen, zoals bij de tuitgevels van Doelstraat 19 en Tollensstraat 2d-4. Gepleisterde detailleringen komen voor bij de arbeiderswoningen langs de Stadhoudersstraat (ca. 1910). Delftweg 132 (1899) is rijker gedetailleerd. De middenrisaliet is verhoogd met een tuitgevel met pinakels. De dakkapellen hebben ingesnoerde naaldspitsjes.
De lijstgevel van het herenhuis "Pasgeld" uit 1890 (Jaagpad 16) is soberder uitgevoerd met sierbanden- en blokjes. De entree bevindt zich in het linker risalerende deel. Langs de Pasgeldlaan staan arbeiderswoningen uit dezelfde periode.

Een bijzonder voorbeeld van Hollands Neo-Classicisme is Herenstraat 24 (1897). De voorgevel is een halsgevel met aan weerszijden Ionische pilasters van de kolossale orde. De geveltop heeft Dorische pilasters, waarop een driehoekig fronton rust, geflankeerd door wangen met krulwerk en siervazen. Enigszins verwant hieraan is Kerklaan 113-117, een meergezinswoning uit ca. 1910.

Aan de Laan Hofrust is de aanzet gegeven tot een klein stads villagebied met de enkele en dubbele villa's nrs. 1 t/m 9 (1984-'97), met fraaie namen als "Villa Arcadia". Ze zijn rijk gedetailleerd met pleisterwerk van pilasters, sierbanden ed; gietijzeren zuilen, consoles en balustraden; houten snijwerk in zwikken van serre's en veranda's, windveren en gootlijsten; glas-in-loodwerk en geslepen glas.

De eenvoudige decoratie van de Overgangsarchitectuur zet zich ook na 1900 voort. Het in 1909 gebouwde "Burgtzigt" (Geestbrugkade 23-26) is een woon-bedrijfspand met een houten, van snijwerk voorziene erker op de verdieping en siermetselwerk in de gevel. Uit dezelfde periode stammen zowel een- als meergezinswoningen van in de lintbebouwing langs de Delftweg, het Jaagpad ('t Haantje) en de Van Vredenburchweg.

Wanneer de projectontwikkelaars J.M. Bomans en M. Vermeer, vanaf 1902 beginnen met de ontwikkeling van de wijk Leeuwendaal is er sprake van een explosieve bouwtoename. Het is de eerste wijk waar een duidelijk stedebouwkundig concept aan ten grondslag ligt. Joh. Mutters ontwierp een grillig gebogen stratenpatroon met veel groen, in aansluiting op de Tuinstadgedachte. De voortuintjes zijn gehandhaafd, maar door de aanleg van woonerven is een rommelige indruk ontstaan. In het verspringen en schuinplaatsen van gevels is rekening gehouden met het beloop van de rooilijen. Opvallend is de ritmische geleding van de gevels aan de Leeuwendaallaan. De oudste en meest rijk gedetailleerde herenhuizen liggen langs de Geestbrugweg en de Haagweg, terwijl in het westelijk deel de huizen kleiner en éénvormiger zijn.

Karakteristiek is de grote variatie aan architectuur.De combinatie van Neo-Renaissance, Jugendstil cq. Art Nouveau en Chaletstijl heeft geleid tot uiteenlopend materiaalgebruik en vormgeving. Er staan vrijstaande, maar vooral ook geschakelde (deels gespiegelde) rijtje woonhuizen van verschillende grootte. In- en uitspringende bouwvolumes hebben veelal een asymmetrische gevelindeling en een samengestelde plattegrond. De langsgevels en (afgeknotte) topgevels wisselen elkaar af, voorzien van erkers, serre's en veranda's. Veel aandacht is er voor snijwerk bij windveren, balkons e.d. is bij bv. Haagweg 130 en Geestbrugweg 66 (1904). Bij laatstgenoemde heeft de houten erker met balkonveranda een met geschubde leien gedekt helmvormig dak. Geestbrugweg 26-32 en 46-56 (ca. 1905) laten ook de variatie aan erker- en balkonvormen zien. Gevelhoeken worden benadrukt door een torenachtig bouwlichamen. Enkele beeldbepalende voorbeelden staan langs de Geestbrugweg.
Specifiek is het gebruik van verblendsteen in wit, geel of oranje (soms geglazuurd in bruin, groen of zwart). Bij Koninginnnelaan 33-43 wisselen de kleuren van de gevels en ornamenten elkaar af, evenals de vorm van de geveltoppen. "Steffenburg, Koninginnelaan 1 (1903) heeft een zeshoekige gekantelde toren, opgetrokken uit gele strengperssteen. Het tegenovergelegen "Felicitas" (Koninginnelaan 2) heeft een torenachtig bouwlichaam van grauwe baksteen, waarin oranje verblendsteen decoratief is verwerkt. Daken zijn belegd met (geglazuurde) kruispannen of Tuile-du-Nord en dakkapellen worden soms gedekt met ingesnoerde naaldspitsjes (Geestbrugweg 26-32).
In het smeedwerk van de tuinhekken, balustraden en diefijzers voor entreedeuren komt vaak het Jugenstil zweepslagmotief voor.
Veel raam- en deurpartijen hebben nog de oorspronkelijke roedenverdeling in de bovenlichten, soms voorzien van glas-in-lood. Karakteristiek voor de Art Nouveau is het waterleliemotief dat o.a. bij Emmalaan 11-13 voorkomt. Aparte vermelding verdient het glas-in-lood windscherm van Koninginnelaan 2. Verder is de Art Nouveau te zien in het geglazuurde tegeltableau met de naam van het pand. Mede door zijn ligging op de hoek van de Oranjelaan is Geestbrugweg 2-8 een echte blikvanger. Van het torenachtig bouwlichaam ontbreekt de bekroning. De uit witte verblendsteen opgetrokken gevels zijn versierd met geglazuurde tegeltableaux met bloemmotieven en hardstenen reliëfs. Bovendien bezitten de interieurs verschillende originele details. Een veel terugkerend motief tot slot is de hoefijzerboog en cirkel, waarin bv. de balkondeuren- en ramen van Geestbrugweg 68-70, Haagweg 112 de windveren van Haagweg 130 zijn uitgevoerd.

Verschillende van bovengenoemde stijlelementen komen zijn in andere wijken uit de eerste decennia van de 20ste eeuw ook voor. Ze hebben een minder speels stratenpatroon en aaneengesloten gevelwanden met vooral middenstandswoningen. Een goed voorbeeld is de door Mutters ontworpen wijk Nieuw Rijswijk (Julianastraat, Emmastraat en Willem III-straat). Een markant is ook het kleine Jugenstilbuurtje Van Vredenburchweg (nrs. 70-74, 95-81). In nr. 70 zijn veel van bovengenoemde elementen verenigd, zoals de gekantelde hoektoren, de decoratieve toepassing van rode en gele verblendsteen, de erker en de verschillende venstervormen.

Karakteristiek voor de door Mutters gebouwde huizen uit de jaren '10 zijn de vrijstaande villa's Haagweg 171-175, opgetrokken uit grauwe baksteen, die verwantschap vertonen met verschillende geschakelde herenhuizen aan de Oranjelaan. Vooral bij kleine middenstandwoningen uit de jaren '10 en '20 wordt eveneens een sobere baksteenarchitectuur toegepast. Voorbeelden hiervan zijn de dienstwoningen van Ter Nieuwburch en Huis te Lande. Sir

W. Churchilllaan 241-243 heeft een samengesteld dak met opvallend steil doorlopende dakschilden (ca. 1920).

In de periode 1924-'30 is de aan Den Haag grenzende wijk Cromvliet (genoemd naar de bewaard gebleven buitenplaats) gerealiseerd. Het is een middenklasse wijk, waar evenals Leeuwendaal een totaalplan aan ten grondslag ligt en waarvan ook twee scholen deel uitmaken. Het gebogen stratenpatroon van Mutters is gewijzigd in een geometrisch patroon met de Caen van Ecklaan als een diagonaalsgewijze brede middenas. De dwarsstraten bezitten aan het einde een knik, zodat een haakse aansluiting op de begrenzingen van de buurt is ontstaan. De kruising met de Da Costastraat heeft eenrechthoekige pleinachtige verbreding, terwijl op het kruispunt met de Beetslaan door de terugliggende bebouwing eveneens een pleintje ontstond. Het lineaire van het stratenpatroon sluit aan bij de soberheid en strakte van de door erkers gelede gevels met overstekende daken, die karakteristiek is voor de Nieuwe Haagse School uit de jaren '20. Aan de Caen van Ecklaan en de Cromvliet kade staan meergezinswoningen (deels uitgevoerd als portiekwoningen), in de zijstraten eengezinswoningen. De hoeken van de gesloten bouwblokken worden benadrukt door hogere bebouwing en/of winkels.
Deze soberder baksteenarchitectuur komt ook voor in het zuidelijk deel van Leeuwendaal (tussen Haagweg en Regentesselaan-Nassaukade), ten noorden van Hofrust (Tulpstraat, D. van der Geenplein) en ten noorden van de Lindelaan en Kerklaan (= Mon Plaisir). Laatstgenoemde buurt heeft nogwel conform Mutters' plannen uit 1905 een gebogen stratenpatroon. Karakteristieke portiekwoningen zijn Kerkelaan 157-167 met meerhoekige erkers (ca. 1910). Het drielaags woonblok ertegenover (Kerklaan 244-266) heeft een hoekige vormgeving en zware houten kozijnen.

Een van de weinige grote dubbele villa's in de stijl van de Nieuwe Haagse School is Sir W. Churchilllaan 277-279 (ca. 1928). De uit donkerrode baksteen opgetrokken samengesteld kubische bouwmassa wordt gedekt door een samengesteld schilddak met fors overstek. De horizontale elementen wordt benadrukt door betonnen lateien en luifels.
Deze sobere baksteenarchitectuur uit de jaren '20 en '30 komt ook voor in de wijken Gravenstad I en II (1929-'35), waar het gebruik van donkerrode baksteen, erkers en stalen kozijnen met glas-in-lood opvalt. De duurdere ruime eengezinswoningen met tuinen staan langs de Vliet, terwijl langs de zijstraten meergezinswoningen voorkomen. Verspreid is de Nieuwe Haagse School toegepast langs de Rembrandtkade, de Hardebroeklaan en de P. Potterlaan e.o..

Wilhelminalaan 9 is één van de weinige villa's in Leeuwendaal uit ca. 1930, opgetrokken in de stijl van Nieuw Zakelijkheid (H. Wouda?). De Delftse School is vertegenwoordigd door H. van der Kloot Meijburg, die woningen aan de Kerkstraat ontwierp (1933).

Overige bebouwing

Hoewel door versterking van de winkelfunctie in het centrum veel panden verbouwd en/of vernieuwd zijn, staan er nog enkele vrij gave bedrijfspanden. Gebruikmakend van zijn ligging op een hoek heeft het woon-winkelpand Herenstraat 64-66 (1908) twee trapgevels in Hollandse Neo-Renaissancestijl op die hoek, gekoppeld door een afgeschuinde hoek, waar zich de entree bevindt. Ook de kopgevels van de L-vormige bouwmassa's zijn trapgevels. Herenstraat 40-42 (1899) is in dezelfde stijl opgetrokken en heeft eveneens een

afgeschuinde hoek. Deze wordt benadrukt door een in- en uitzwenkende klokgevel en een balkon. Een rondbogig tegeltableau met twee schilddragende leeuwen herinnert aan de functie als postkantoor die het sinds 1901 heeft gehad. Herenstraat 68 (1909) is een voorbeeld van een klein woon-winkelpand met een Jugendstil winkelpui. Kerklaan 82-86 (ca. 1915) heeft behalve een woon- en winkelgedeelte ook een bedrijfsgedeelte. De winkel heeft een entree op de hoek. Van Vredenburchweg 14-20 (ca. 1910) is opgetrokken uit rode verblendsteen en heeft een stalen I-profiel latei boven de bedrijfsdeuren.

Planmatige uitbreidingen, woningbouwcomplexen

Bij het rijtje woningen aan de Valkrust uit 1913, die oorspronkelijk het karakter hadden van een hofje dat toegankelijk was via de Kerkstraat, is nog niet echt sprake van een planmatige uitbreiding. Dit is wel het geval met de in 1915 door woningbouwvereniging gebouwde woningen aan de Abeel- en Plataanstraat van Jac. Etmans, die echter ingrijpend zijn verbouwd.
Vrij gaaf daarentegen zijn 28 woningen, die Han Groenewegen in 1920 in een U-vorm langs de Rembrandtkade, Olm- en Valkruststraat ontwierp voor "Rijswijks belang". In 1927 ontwierp hij voor "St. Bonifatius" twee langgerekte bouwblokken met 36 woningen aan de W. Marisstraat.
Het meest opvallend, mede vanwege zijn omvang en gaafheid, is het woningbouwcomplex van "Arbeidersbelang" uit 1922. De architecten Gulden & Geldmaker ontwierpen langs de Rembrandtkade en dwarsstraten (Sir W. Churchilllaan, Lindelaan, Ieplaan, Meidoornstraat) 94 arbeiderswoningen in de voor hun karakteristieke stijl met rode mansardedaken en afwisselende daklijsten.
Bij de tramremise aan de Delftweg 38-48 zijn in de jaren '20 voor het H.T.M.-personeel dienstwoningen gebouwd die tezamen een V-vormige plattegrond vormen. De twee tegenover elkaar gelegen rijtjes woningen voor gemeentepersoneel aan de Smidsstraat zijn door A. van der Heijden in 1941 ontworpen, maar pas in 1946 voltooid.

Bijzondere bebouwing

De Laat-Middeleeuwse N.H. dorpskerk vormt het middelpunt van het oude centrum. De Rooms-Katholieke St. Bonifatiuskerk aan de Vredenburchweg was oorspronkelijk buiten het centrum was gelegen. Nicolaas Molenaar ontwierp in 1895-97 een Neo-Gotische driebeukige kruiskerk, waarvan zowel het exterieur als interieur goed bewaard zijngebleven. Van de soberder uitgevoerde pastorie is in 1896 de eerste steen gelegd. Tot het R.K.-complex behoren tevens de Mariaschool (ca. 1930) en een dienstwoning. Een fijn uitgevoerd smeedijzeren toegangshek voor de begraafplaats leidt o.a. naar de grafkapel van de familie Van der Kun.
De uit 1894 daterende Gereformeerde kerk aan de Laan van Hofrust heeft een modern front gekregen.

De oude dorpsschool aan de Schoolstraat, hoek Tollensstraat is verbouwd tot woning. Aparte vermelding verdienen de drie stucplafonds met putti en trofeeën (ca. 1830-'90). Aan de zuidrand van het centrum zijn langs de Kerklaan twee scholen gebouwd. De Protestants Christelijke Prins Mauritsschool uit 1921 heeft een sober uitgevoerde forse hoofdmassa. Dat de Middelbare school op de hoek met de Esdoornstraat (1917-21) een streekfunctie ver-

vulde komt mede tot uitdrukking in zijn monumentaliteit. De langgerekte tweelaags bouwmassa heeft een uitspringend verhoogd middendeel en entreeparijen aan beide korte zijden. De onderwijzerswoning Kerklaan 57 is in dezelfde stijl uitgevoerd.
In de wijk Cromvliet staan twee lagere scholen. De Nicolaas Beetsschool uit ca. 1924 met L-vormige plattegrond is opgetrokken in de traditie van Dudok en de Nieuw Zakelijkheid. Het heeft een duidelijke geleding in horizontale en verticale elementen. De Kon. Wilhelminaschool uit de Broekslootkade (ca. 1925-30) is gelegen aan een komvormig plein. Uitgevoerd in de traditionele baksteenarchitectuur heeft het een verhoogde middenrisaliet onder een steekkap en uitspringende hoekblokken.

Het enige bewaarde tolhuis staat aan de Delftweg 32. Het is een éénlaags rechthoekige bouwmassa met mezzanino uit 1863-'66 in Eclectische trant. De risalerende entreepartij heeft boven de entree in een rondboog het gekroonde wapen van Delft.

Het wit gepleisterde verenigingsgebouw "Amicitia" (Oranjelaan 39) past in de traditie van de Nieuwe Zakelijkheid. Gebouwd in 1921 heeft het ten opzichte van elkaar verspringende bouwdelen, waarbij het horizontale wordt benadrukt.

Opvallend straatmeubliar is de hardstenen met een lantaarn bekroonde dorpspomp uit 1831, geplaatst voor de dorpskerk op de Herenstraat. In het park van Hofrust staat t.g.v. de kroning van koningin Wilhelmina in 1898 een opengewerkte smeedijzeren gedenknaald op een hardstenen sokkel.

Een bijzondere plaats wordt ingenomen door de buitenplaatsen, die vanwege de bereikbaarheid en het aanzien werden aangelegd langs belangrijke (water-)wegen als de Van Vredenburchweg en de Vliet. Alhoewel verschillende in oorsprong Middeleeuws zijn, stammen sommige of delen ervan van nà 1800.
Aan de westzijde wordt de groenstrook langs de Van Vredenburchweg afgesloten door De Voorde. Centraal voor de waterpartij ligt het landhuis, een sobere rechthoekige bouwmassa in 1800 in Empirestijl symmetrische opgezet. De tuinderswoning stamt uit 1806. Meer oostelijk ligt Te Werve dat ondanks zijn 19de eeuwse bepleistering een hogere ouderdom verraadt. Verschillende kamers zijn uitgevoerd in Neo-Renaissancestijl. Enkele laat 19de - en vroeg 20ste eeuwse dienstwoningen en stallen maken deel uit van dit door Shell als club gebruikt terrein.
Ten noorden van Te Werve ligt Den Burch, waarvan de kern dateert uit 1788-1802. In 1824 en 1874 kwamen er nieuwe vleugels bij. De voorgevel met breed balkon en het toegangshek in Neo-Renaissance stijl stammen uit 1874.
De tweelaags bouwmassa van Welgelegen (ca. 1800) werd ca. 1870 verfraaid met o.a. houten imitatie rustica gevel en snijwerk in Neo-stijl. De naastgelegen villa Elisa heeft een rijke Neo-Renaissance-detaillering van hout en natuursteen (ca. 1895). De met Empire-schuiframen uitgevoerde dienstwoningen (1790) aan de Laan van Blotinghe maken ook deel uit van dit complex.

Tot de waardevolle landgoederenzône langs de Vliet behoort ook Zuidhoorn. De tweelaags bouwmassa is ca. 1866 verfraaid en bepleisterd. Het ijzeren toegangshek stamt ook uit die periode. Opgemerkt kan worden dat diverse buitenplaatsen en boerderijen fraaie, veelal ijzeren toegangshekken hebben van o.a. de ijzergieterij Prins van Oranje en Sterkman (XIXB).

Vredenoord is na een brand in 1914 in landhuisstijl opgetrokken. Het heeft een fors schilddak met uitzwenkende dakvoet, voorzien van leien, en een balkonloggia tussen de uitspringende hoekblokken. Ook het zandsteenkleurig gepleisterde Oversteen uit 1919-'21 vervangt een ouder pand. Langs de Jan Thijssenweg liggen verder nog enkele villa-achtige landhuizen van kort voor en na de eeuwwisseling, zoals het in Chaletstijl opgetrokken "Beukenhof" (ca. 1910).

Buiten deze gebieden ligt ingeklemd tussen woonwijken langs de Haagweg "Hofrust". De gepleisterde voorgevel is voorzien van een driehoekig fronton. De entree is toegankelijk via een in ijzer uitgevoerd portaal (XIXB).

Ook op overige landgoederen zijn verschillende elementen van na 1800 aangetroffen, zoals de brug (1883) en de dienstwoning (ca. 1915) van Ter Nieuwburch, de brug met bolornamenten van Cromvliet (1924).

Park- en groenaanleg

De hierbovengenoemde landgoederenzônes zijn waardevolle groengebieden. In de laatste twee eeuwen hebben de meeste een landschappelijke aanleg gekregen. Dit hield een nabootsing van de natuur in met ogenschijnlijk willekeurig kronkelende vormen van boomgroepen, paden en waterpartijen, een geaccidenteerd terreinaanleg, eilandjes enz. De bekende tuinarchitect Zocher sr. was betrokken bij de tuinaanleg van Den Burch (1802-'12) en Cromvliet (1810). Van de omvangrijke Eclectische tuinaanleg van Welgelegen (ca. 1870) resteren verschillende tuinornamenten. Vrij zeldzaam is de orangerie en moestuin met kassen en tuinmuren. In de landschapstuin van Vredenoord ligt een op een grot of ijskelder lijkende "folly". (ca. 1812). Aan de landschappelijke aanleg van de tuin van Hofrust herinnert een rietgedekte veelhoekige theekoepel uit ca. 1840, staande aan de waterrand. In het landschapspark van Te Werve is in 1908 de zgn. "Put" gegraven voor de aanleg van de nabijgelegen spoorlijn.

De Algemene begraafplaats aan de Sir Winston Churchilllaan is in 1916 ontworpen door Cornelis Springer. Het zuidelijke deel heeft een symmetrisch assenpatroon met rechte en halfronde structuren, aan elkaar gekoppeld door een ruitpatroon. Het noordelijke deel heeft een strak symmetrisch verkavelingspatroon.

De voor 1945 aangelegde woonwijken hebben slechts openbaar groen op een enkel plein (Gravenstad) en langs de vaarten als de Rembrandkade.

Boerderijen

Verschillende elementen herinneren nog aan het agrarisch verleden van Rijswijk. Ten zuid-oosten van de Vliet is de polderstructuur die na de droogmaking van 1883 ontstond deels nog intact. Veeteeltboerderijen zijn te vinden langs oude boerderijstroken als Van Vredenburchweg, Sir W. Churchilllaan, Lange Kleiweg, 't Haantje en Brasserskade. Slechts enkele 17de eeuwse, meestal op L-vormige plattegrond, zijn bewaard gebleven (bv. Van Vredenburchweg 162). Van na 1800 zijn de voor Delfland karakteristieke boerderijen van het T-vormige type en langhuis ruimer vertegenwoordigd.

Bij het langhuis, waar woon- en stalgedeelte in elkaars verlengde liggen, is de kopgevel van het woongedeelte meestal naar de weg gekeerd. "Vlietzigt" (ged. 1890), Jaagpad 7, en "Paulinaburch" (ca. 1890), Lange Kleiweg 8, zijn twee in opdracht van de familie Repelaer in Neo-Renaissancestijl opgetrokken forse boerderijen, waarvan de trapgevels een stadse uitstraling hebben. De schuine oriëntering van "Vlietzigt" hangt samen met de verkaveling. Van de vroeg 20ste eeuwse exemplaren, o.a. langs de Delftweg, is de bij Zuidhoorn horende het gaafste. Het is in 1916 in sobere baksteenarchitectuur opgetrokken en heeft evenals de andere boerderijen een onderkelderde opkamer aan de koele noordzijde. Brasserkade 237 (1907) is een vrij gaaf voorbeeld van een in deze streek veel voorkomend langhuistype, waarbij woon- en stalgedeelte opgetrokken zijn uit gele ijsselsteen en onder één dak liggen. "Ebenhaeser", Delftweg 79 wordt eveneens gedekt door één zadeldak en ligt als een van de weinige met de lange zijde langs de weg. Het woongedeelte is in 1884 bepleisterd.

Eveneens karakteristiek voor deze streek zijn de dwarshuizen. Deze boerderijen op T-vormige plattegrond dateren vooral uit het derde kwart van de 19de eeuw. De rond 1860 uit gele baksteen opgetrokken "Breedam"' (t Haantje 11) en "Veelzicht" vertonen veel verwantschap. Niet alleen het gebouw zelf met o.a. rondbogen boven de keldervensters en windveren met snijwerk, maar ook de ijzeren toegangshekken, hooibergen, schuren en geboomte maken het tot waardevolle complexen. Van het in een landelijk omgeving gelegen "Spoorzicht" (Van Vredenburchweg 158) vertoont het woongedeelte veel overeenkomst met bovengenoemden. Het is in 1870 na een brand voor het 18de eeuwse rietgedekte stalgedeelte geplaatst. Het goed verzorgde ijsselstenen woongedeelte is verlevendigd met decoratief gezaagde gootranden en windveren. Karakteristiek voor het begin van de 20ste eeuw zijn Brasserskade 243 en 227. Ze hebben een iets kleiner woongedeelte en decoratieve strekken boven de vensters.

Bij sommige boerderijen staan nog de bijbehorende objecten. Zo heeft Brasserskade 237 een achthoekige rietgedekte houten karnhuis, een betonnen vierroeier, moestuin en boomgaard. Verschillende hebben een fraai smeedijzeren toegangshek, leilinden voor de voorgevel (bv Lange Kleiweg 8). Vrijstaande wagenschuren en koestallen zijn meestal sober uitgevoerd. De stal van Sir W. Churchilllaan 1003 is als één van de weinige opgetrokken uit grijze kalkzandsteen (ca. 1900). Naast "Paulinaburch" staat een opvallende arbeiderswoning met veranda uit 1922. Het gepleisterde verwaarloosde arbeidershuisje Sir W. Churchilllaan 1033 dateert blijkens stichtingssteen uit 1844.

Objecten van bedrijf en techniek

Gelegen aan de rand van het Westland maakte ook in Rijswijk vanaf het eind van de 19de eeuw maakte de glastuinbouw opgang. Deze concentreerde zich in de buurtschappen Strijp, Sion en in mindere mate in 't Haantje. De kassencomplexen zijn alle regelmatig gemoderniseerd. Wat resteert zijn o.a. enkele uit rode verblendsteen opgetrokken schoorstenen van de ketelhuizen. Gespaard zijn verder enkele 19de eeuwse druivenmuren, uit rode baksteen opgetrokken muren met brede steunberen, waarlangs de druiven werden geleid. Behalve langs de Strijpkade staat er één op het achtererf van de tuinderswoning Delftweg 36 (ged. 1894). Vrij zeldzaam verschijning zijn de waterreservoirs, waarvan het op een verhoging staande reservoir uit plaatstalen elementen bestaat. In Rijswijk is één exemplaar aangetroffen bij Sammersweg 3. Tesamen met de vrij gave tuinderswoning (ca.

1905) maakt het deel uit van een karakteristiek tuinderscomplex uit het begin van de 20ste eeuw. Langs de vaarsloten staan hier en daar vrij gave tuinderswoningen, eenvoudige vrijstaande éénlaags bouwmassa's, daterend vanaf ca. 1890. Enkele hebben traditioneel siermetselwerk van rond de eeuwwisseling, zoals Sionsweg 1.

De watertoren in de voormalige gemeente Het Hof van Delft, in 1911 ontworpen door ing. N. Biezeveld, is een vroeg voorbeeld van betonconstructie. Het ronde reservoir rust op een opengewerkte iets tapstoelopende constructie, geplaatst op een rechthoekig basement. Basement en reservoir hebben gestileerde, aan de Jugenstil, verwante detailleringen. De dienstwoning is opgetrokken in de overgangsarchitectuur uit die periode.

De enige molen die verband houdt de droogmaking van de polders is de Schaapweidemolen uit 1826. Deze grondzeiler is ten behoeve van de aanleg van de snelweg N4 verplaatst naar de Hoekpolder. Voor de Broekpolder staat aan het Zwarte Pad een gemaal uit 1871 (v.a. 1914 electromotor). Het meest in het oog springende gemaal is het aan Delftse Vliet gelegen stoomgemaal van de Plaspoelpolder uit 1873 (Jaagpad 6). In het eclectische gebouw met spits boogramen bevindt zich in het verhoogde middendeel de woning. De in 1924 aangebrachte Crossley dieselmotor functioneert nog steeds.

Bij de verbreding van de Delftse- en Leidse Vliet in 1891-'94 zijn voorzieningen getroffen voor het naastgelegen jaagpad. Aan de oostzijde bevindt zich een drietal jaagbruggen. De met schetsplaten geklonken brugleuningen zijn aan waterzijde laag en segmentbogig, zodat het touw er niet aan kon blijven haken. De ijzeren rolpaal bij de brug bij Jaagpad 6 staat niet op zijn oorspronkelijke plaats. Deze horen namelijk bij een bocht in het vaarwater om te voorkomen dat het touw bij het omgaan van de bocht over de weg wordt getrokken. De gietijzeren kilometerpalen langs de Vliet tussen Delft en Leiden dateren eveneens uit de periode van de kanaalverbreding.

In de jaren '30 aangelegde woonwijken Gravenstad I en II en het Rembrandtkwartier maken verschillende bruggen deel uit van de infrastructuur. De meeste zijn sober vormgegeven vaste bruggen met zijkanten van gele baksteen (Frans Halskade, Rembrandtkade). De Elzebrug (hoek van de Huis te Hoornkade en de Thierenskade) heeft op de hoek van de borstwering een opengewerkte tapstoelopende ijzeren lantaarn (ca. 1932).

In de jaren '30 is als werkverschaffingsproject de Rijswijkse haven aangelegd. De Steenplaetsbrug bij de Vlietmonding is een ijzeren basculebrug uit 1936, van de Ned. Grofsmederij uit Leiden. Langs de Huis te Hoornkade ligt de gemeentewerkplaats met als dienstgebouw een in de traditie van de Neo-Renaissance opgetrokken bouwmassa op L-vormige plattegrond.

Het door J.A. Brinkman en L.C. van der Vlugt in 1935 als één van de eerste stationsgebouwen voor luchthavens ontworpen Ypenburg is een waardevol monument van het Nieuwe Bouwen. Het heeft een samengestelde lichtgebogen plattegrond, bestaande uit één- en tweelaags kubische bouwmassa's, deels met afgeronde zijden. Markant zijn de ronde trappenhuizen, voorzien van glasgevels met stalen kozijnen.

Verdedigingswerken

Het in 1936 aangelegde vliegveld Ypenburg speelde een belangrijke rol tijdens de Duitse inval in 1940. Verschillende restanten van bunkers in de Broekpolder (o.a. langs de Vliet) herinneren aan de Tweede Wereld Oorlog. Op het buiten Zuidhoorn bevindt zich een restant van een Duitse V1-lanceerinrichting (1943). Aan de rand van het bos van Overvoorde aan de Van Vredenburchweg is een vrij omvangrijk militair complex bewaard, dat nu gebruikt wordt als oefenplaats voor de brandweer.

Na-oorlogse bebouwing, uitbreidingen

Alhoewel de transformatie van Rijswijk tot stedelijk gebied reeds begon voor 1945, wordt het aanzien van de plaats in hoofdzaak bepaald door na-oorlogse bouwactiviteiten. De toevlucht in de woningbouw heeft zich in een versneld tempo voortgezet, enerzijds om de bevolkingsaanwas van Den Haag op te vangen, anderzijds om daardoor annexatie te voorkomen.

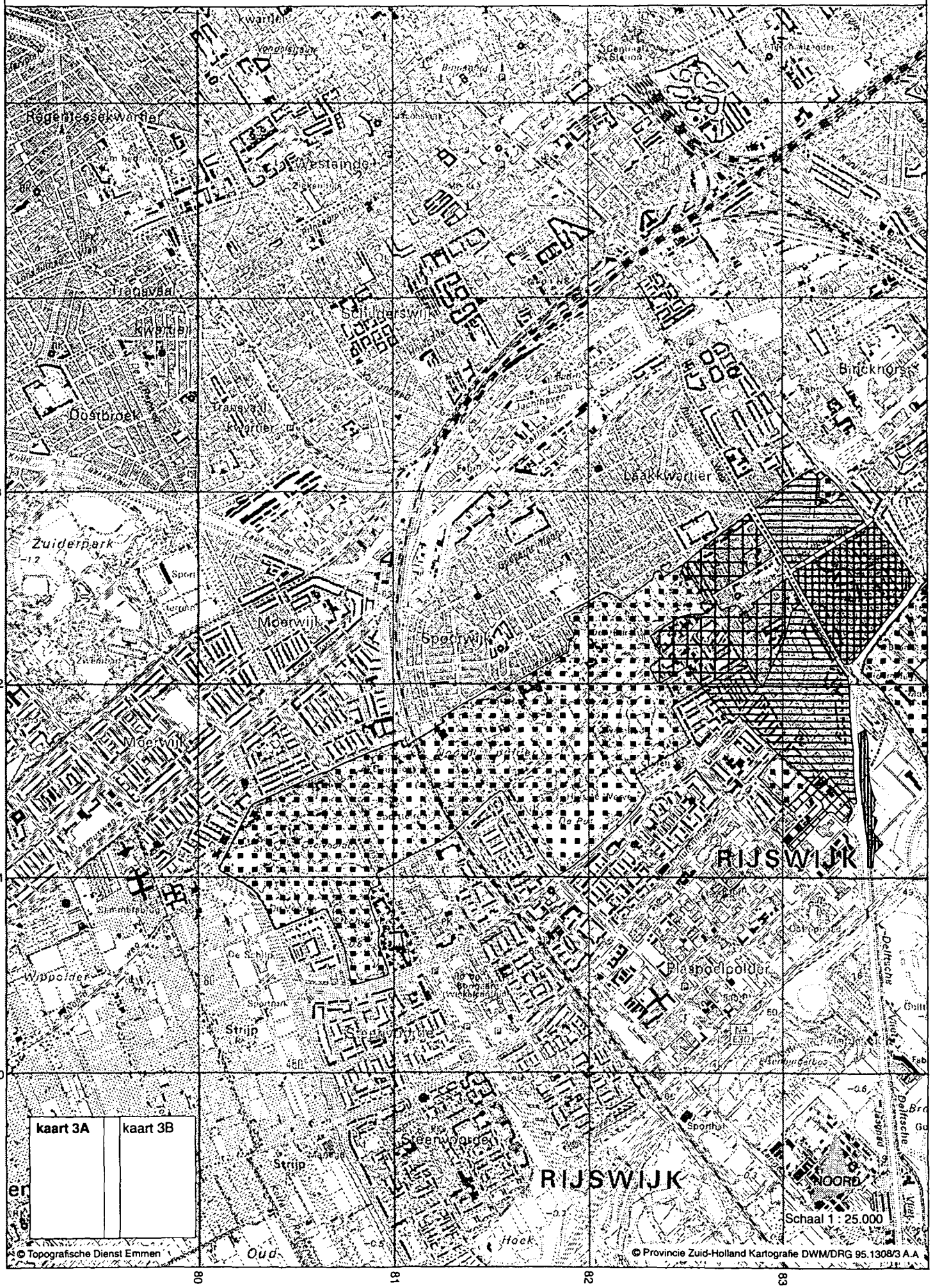
Kort voor de Tweede Wereldoorlog was begonnen met het stratenplan van het Rembrandtkwartier en de bouw van de eerste meergezinshuizen, waarna de wijk na 1945 is voltooid met portiekflats. Tevens is volgens plannen van Kloot Meyburg begonnen met sloop van het Steenlaankwartier ten noorden van de Schoolstraat en demping van de Rijswijkse vaart en het Mallegat. Nieuwbouwplannen van het architectenbureau Verhagen, Kuiper, Gouwetor en De Ranitz voorzag in de jaren '50 in kaalslag van vrijwel het gehele oude dorpscentrum en grootschalig nieuwbouw. De flat op de hoek van de Herenstraat en de Haagweg is hiervan het resultaat.De laatste jaren heeft een meer kleinschalige invulling van de open gevallen gebieden plaatsgevonden.

Vanaf de jaren '50 richtten grootschalige stedebouwkundige ingrepen zich op het zuiden en westen, waarbij bovengenoemd architectenbureau een grote rol speelde. Hoogbouw moest daarbij de stedelijke aspiraties daarbij onderstrepen, terwijl vrijwel geen rekening werd gehouden met de bestaande bebouwing of structuren. Ruim opgezette wegen met brede groenstroken zijn de verbindingsassen tussen de woonwijken. (Beatrixlaan, Gen. Spoorlaan, Burg. Elsenlaan, Huis te Landelaan, Sir W. Churchilllaan).
Specifiek voor Rijswijk is het veelvuldig voorkomen van twee- en drielaags flats onder zadeldak. Veel flats zijn gebouwd volgens de CIAM-gedachte, waarvan de oudste in het Havenkwartier uit 1948 dateren. Het gaat hierbij om ruim opgezette woonblokken van twee tot vierlaags flats, omgeven door veel groen. Het streven naar scheiding van wonen en werken resulteerde in de jaren '50 en '60 in woonwijken als de Stationsbuurt, Te Werve, Huis te Lande, Muziekbuurt, Kleurenbuurt en Ministersbuurt. Vanaf de jaren '60 is veel hoogbouw gepleegd en waren de galerijflats (v.a. 1962) in de mode (Stervoorde, Muziekbuurt). De meeste wijken hebben langs de randen flats met daartussen laagbouw. Als reactie op het lineaire ontwerpen uit de na-oorlogse periode kregen de woonwijken in de jaren 80 en '90 een meer hybride karakter.
Behalve kleinschalige winkelmogelijkheden in afzonderlijke wijken is "In de Bogaard" een vroeg voorbeeld van een grootsteeds winkelcentrum (1962-'73), inclusief kantoorflats. Nadat de Hoekpolder eind jaren '80 is volgebouwd is als laatste het kassengebied van Strijp aan de beurt. Recreatie- en groengebieden zijn gecreëerd ten zuiden van de Zoomseweg

in het Elzeburgerbos (1971-'79) en het Wilhelminapark (1985). De industrie concentreert zich ten noorden van de Zoomseweg in de Plaspoelpolder (v.a. 1953)

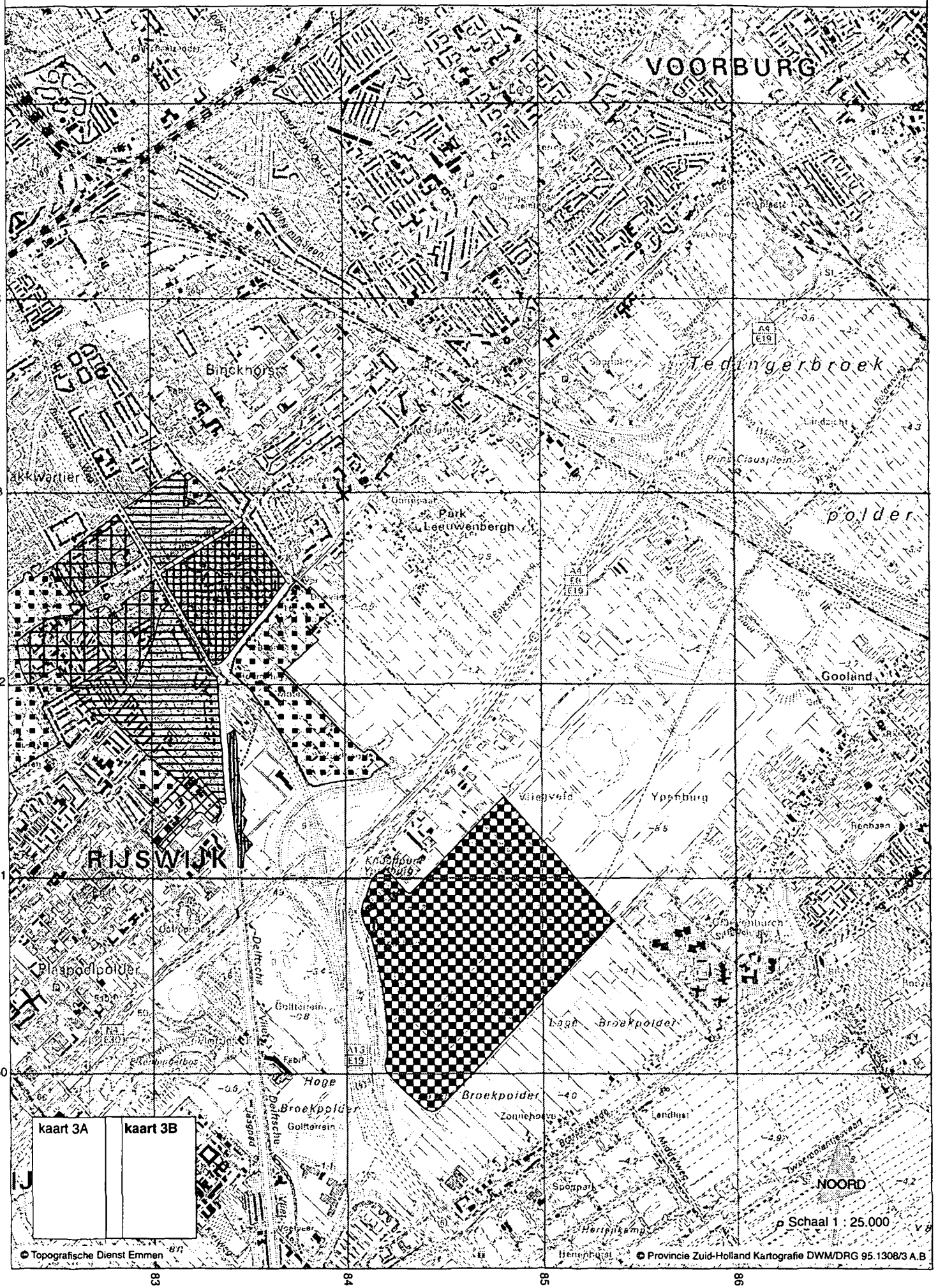
C. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

RIJSWIJK (kaart 3A)
Stedebouwkundige typologie



© Topografische Dienst Emmen
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1308/3 A.A

RIJSWIJK (kaart 3B)
Stedebouwkundige typologie



RIJSWIJK

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: (vliegveld)

Na 1945 gereconstrueerd gebied

Gebieden met bijzondere waarden

1 Leeuwendaal

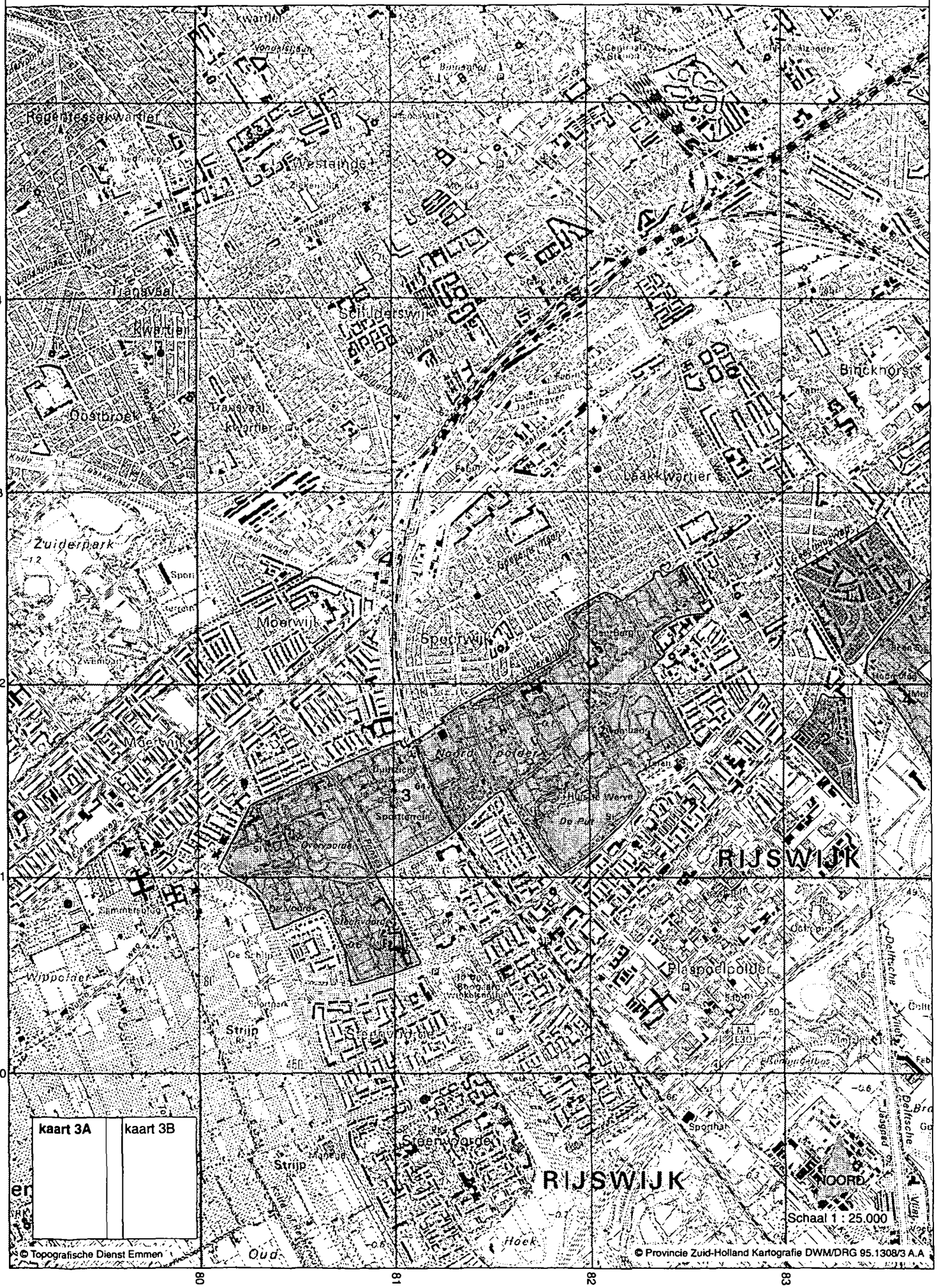
2 Gravenstad

3 Landgoederenzone van Vredenburchweg

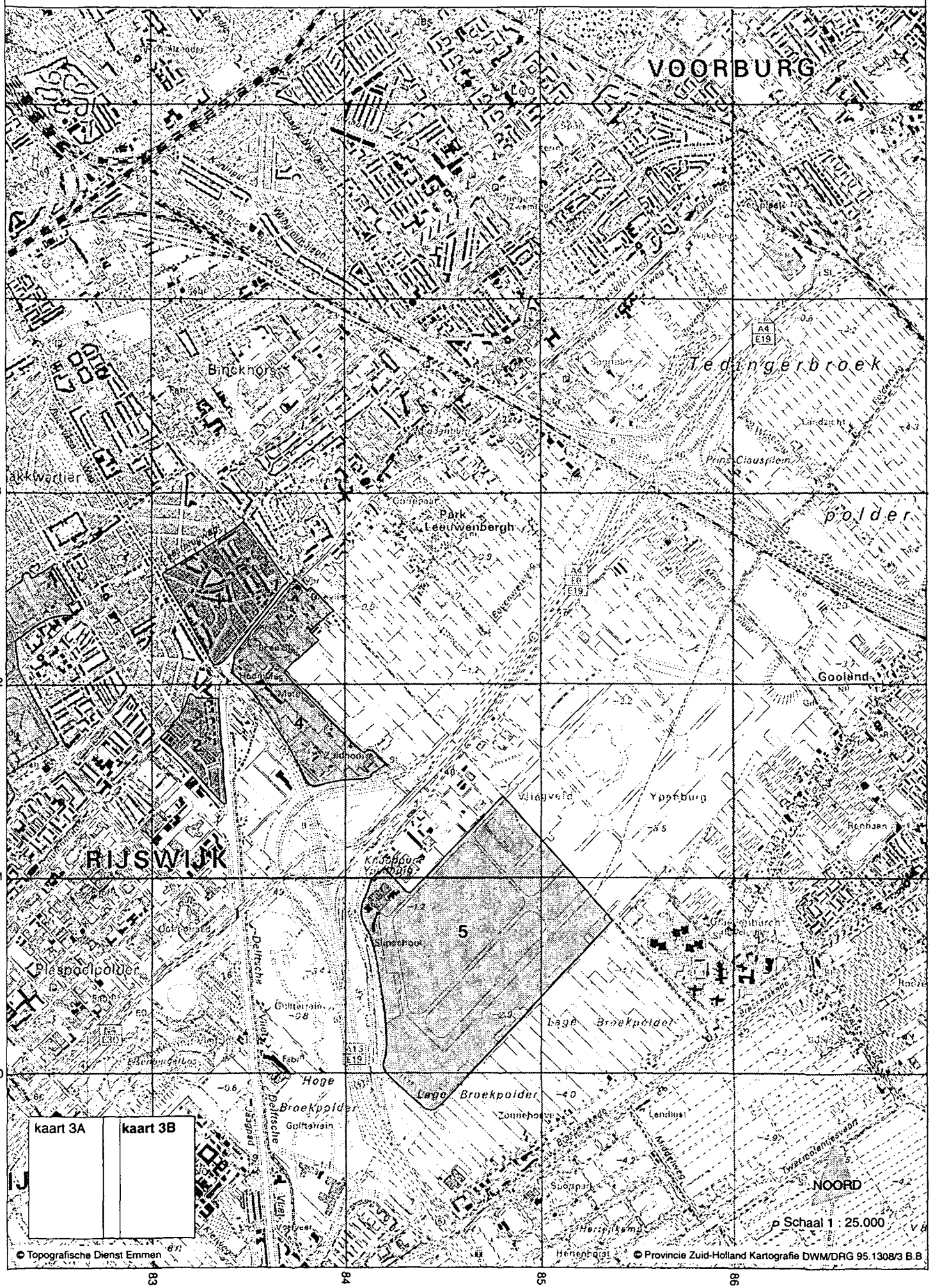
4 Groengebied langs de Vliet

5 Vliegveld Ypenburg

RIJSWIJK (kaart 3A)
Gebieden met bijzondere waarden



RIJSWIJK (kaart 3B)
Gebieden met bijzondere waarden



GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN IN RIJSWIJK

1. Leeuwendaal
2. Gravenstad
3. Landgoederenzone Van Vredenburchweg
4. Landgoederenzone langs de Vliet.
5. Ypenburg?

Criteria	Gebieden 1	2	3	4	5
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

1. Leeuwendaal

Ter plaatse van de voormalige buitenplaats Leeuwendaal is vanaf 1902 de eerste uitbreidingswijk van Rijswijk gerealiseerd waar een totaalconcept aan ten grondslag ligt. Het gebied wordt begrensd door de Haagweg, de Geestbrugweg, de Leidse Vliet en de Trekvliet. Langs de Geestbrugkade had zich reeds enige lintbebouwing ontwikkeld. De Haagse architect Joh. Mutters, die onder invloed stond van de tuinstadgedachte, tekende het ontwerp. Het kenmerkt zich door een asymmetrisch stratenpatroon met rechte en gebogen straten. In het stedelijke gebied is, in tegenstelling tot het eveneens door hem ontworpen villawijk De Kieviet (1911) in Wassenaar, niet veel ruimte voor groen. Wel hebben de huizen voortuintjes. De aanleg van woonerven met bloembakken en parkeerplaatsen verstoren het huidige straatbeeld.
De architectuur toont een rijke variatie, bestaande uit een combinatie van Jugendstil, cq. Art Nouveau, Neo-Renaissance en Chaletstijl. Dat de huizen fasegewijs door kleine aannemers c.q. projectontwikkelaars zijn gebouwd heeft mede geleid tot een grote variatie aan bouwmassa's, gevelindelingen, stijl- en materiaalvormen.
De grootste en meest beeldbepalende herenhuizen staan langs de Geestbrugweg, terwijl in het zuidelijk deel kleinere woningen staan. Hiervan is het westelijk deel in de jaren '20 gerealiseerd, maar sluit wel aan bij de rest van de wijk.
Het is stedebouwkundig een waardevol gebied met een totaalconcept waarbij er een duidelijke samenhang is tussen het stratenpatroon en de architectuur, die karakteristiek is voor de eerste decennia van de 20ste eeuw. Het geeft een goed beeld van de rijke variatie aan architectuur uit de periode en vertoont nog een relatief grote gaafheid.

2. Gravenstad

De uitbreidingswijk Gravenstad is tot stand gekomen volgens het bestemmingsplan "Randplan" van de Voorburgse architect H. van der Kloot Meijburg (goedgekeurd in 1935). Deze is gelegen tussen de Sir. W. Churchilllaan, de Huis te Hoornkade en de Populierenlaan. Het gebied is in twee fasen gerealiseerd. Het noordelijke deel, Gravenstad I is vanaf 1929 langs de Huis te Hoornkade, de Beuklaan, de Cederlaan en de Thierkenskade bebouwd met duurdere eengezinswoningen. Vanaf 1935 volgde het zuidelijk deel. In Gravenstad II zijn langs het zuidelijk deel van de Huis te Hoornkade, de Lijsterbeslaan en de Larixlaan, meergezinswoningen van drieverdiepingen opgetrokken.
Langs een strak stratenpatroon met veel ruimte voor water en groen, is een samenhangende wijk ontstaan met verschillende woningtypen in de stijl van de Nieuwe Haagse School. Karakteristiek daarbij is de toepassing van donkerrode baksteen in kettingverband, stalen kozijnen met glas-in-lood, een strakke vormgeving met de nadruk op horizontale elementen en een ritmische geleding met erkers.
Het is een van de weinige voorbeelden in de randgemeenten van de Den Haag waar in een ruim opgezette wijk verschillende typen woningen staan uit één stijlperiode en waar niettemin zonder veel verstoringen de eenheid in bouwstijl en aanleg is gehandhaafd.

3. Landgoederenzône Van Vredeburchweg.

Een belangrijke historische structuur binnen de gemeente Rijswijk is de noordoost-zuidwestlopende strandwal. Op de hoger gelegen bosrijke zandgronden heeft zich het dorp Rijswijk met als doorgaande weg de Geestbrugweg-Herenstraat-Van Vredenburchweg ontwikkeld. Het vormde een aantrekkelijke vestigingsplaats voor welgestelden. De eerste

bebouwing had het karakter van versterkingen (Te Werve, Den Bruch, Te blotinghe en Steenvoorde), maar deze werden vanaf de late Middeleeuwen vooral buitenplaatsen. De ontwikkeling zette zich met "ups and downs" voort tot het begin van de 20ste eeuw, waardoor er een vrijwel aangesloten groengebied is ontstaan, bestaande uit buitenplaatsen en boerderijen. Het Julialaantje heeft een waardevolle stedebouwkundige structuur en is het voorbeeld van een kerkepad. Met behoud van het landelijke karakter heeft aan het eind van de 19de en het begin van de 20ste eeuw verspreid langs de Van Vredenburchweg, op kleine schaal woningbouw plaats gevonden voor lagere en middenklasse. De landgoederen ten westen van het dorp liggen daarentegen ingeklemd tussen woonwijken (Hofrust, Cromvliet).
In de 19de eeuw heeft naast sloop ook verbouwing van de buitenplaatsen plaatsgevonden (Ter Burch, Welgelegen, Te Werve), alsmede nieuwbouw (Voorde). Onder invloed van de toenmalige mode kregen de meest parken een landschappelijke aanleg. Verschillende elementen hiervan zijn bewaard gebleven, zoals glooiende terreinen met vergezichten, grillige waterpartijen met eilandjes, kronkelige paden, boomgroepen en open gebieden met solitaire bomen. Aparte vermelding verdienen Overvoorde (ca. 1800), Ter Burch (ca. 1800 door Zocher sr.) en Welgelegen (ca. 1870).
Het groengebied van de Van Vredenburchweg is uit cultuurhistorisch oogpunt een waardevol aaneengesloten gebied, omdat successieve ontwikkeling van buitenplaatsen door de eeuwen heen er goed waarneembaar is. Door de aanwezige parken met landschappelijke aanleg heeft het een 19de eeuws aanzien gekregen met tuinhistorisch veel interessante elementen. Als groenstrook vormt het een buffer met de stedelijk randgemeenten van Den Haag.

4. Groengebied langs Vliet

De voorkeur om landgoederen te vestigen langs belangrijke waterwegen heeft ook langs de Delftse- en Leidse Vliet geleid tot een belangrijke concentratie van buitenplaatsen met veel groen. In het bijzonder tussen Rijswijk en Leidschendam is hiervan nog veel te zien. In Rijswijk strekt deze zich uit van Drievliet tot en met Zuidhoorn. Alhoewel de aanleg in een aantal gevallen ouder is, (bv. Hoornwijck, 1784) heeft het geheel een overwegend 19de eeuws karakter. Dit komt vooral door de verbouwing van een aantal panden (Drievliet, Zuidhoorn), maar ook door nieuwbouw van bv. Vredenoord (herbouw na brand in 1914). Rond de eeuwwisseling zijn bovendien enkele villa-achtige landhuizen gebouwd, zoals Beukenhof. Als waardevol groengebied moet in de eerste plaats de landschappelijk aanleg van Zuidhoorn (XIX b/c) en Vredenoord (XIXA) worden genoemd.
Het is een cultuurhistorisch en landschappelijk waardevol gebied, waarvan zowel van land- als waterzijde het oorspronkelijk karakter van de landgoederenzône nog goed is te zien. Er zijn in Zuid-Holland vrijwel geen andere voorbeelden meer van landgoederenzônes langs waterwegen, waarvan het Rijswijkse gebied deel uitmaakt.

5. Vliegveld Ypenburg

In de zuidhoek van de gemeente ligt in de Broekpolder het vliegveld Ypenburg. Het is als eerste luchthaven voor sportvliegers in 1936 door de Koninklijke Nederlandsche Vereniging van Luchtvliegers opgericht. Aanvankelijk bestemd voor de recreatieve sportluchtvaart, kreeg het vliegveld in 1939 een militaire functie. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd het gebruikt door de bezetter en vanaf 1946 was is het ook in gebruik bij Fokker. Sinds 1992 heeft het gebied geen militaire bestemming meer.

Het stationsgebouw is in de periode 1935-'37 gebouwd naar een ontwerp van J.A. Brinkman en L.C. van der Vlught. Het bevatte behalve een restaurant en een clubzaal, diverse kantoor- en dienstruimten. De licht gebogen plattegrond maakt een kromming in de richting van het ten zuidwesten gelegen vliegveld. De asymmetrische kubisch opgezette bouwmassa's van verschillende hoogten hebben deels ronde vormen. De ronde traptorens, waarin de voor het Nieuwe Bouwen karakteristieke stalen glasgevels nog aanwezig zijn, fungeren als verbindingen. Ze steken boven het dak uit en geven toegang tot de voormalige dakterrassen.
Een portierswoning (1937, M. Zwanenburg), een hangar (1936, Brinkman & Van der Vlught) met een stalen spantconstructie voor het ophangen van vliegtuigen en een internaat (1939, H.F. Mertens) maken deel uit van het complex.
Het vliegveld Ypenburg vormt een waardevol historisch ensemble, alhoewel in de naoorlogse periode verschillende storende verbouwingen aan de gebouwen hebben plaatsgevonden en het westelijk gebied t.b.v. Fokker bebouwd is. In het bijzonder het stationsgebouw is een hoogtepunt binnen de stijlontwikkeling van het oeuvre van Brinkman & Van der Vlught. Het bezit als voorbeeld van het Nieuwe Bouwen grote architectuurhistorische waarde. Typologisch gezien is het bovendien een zeldzaam gebied, omdat het in Nederland één van de eerste luchthavens is met een recreatieve functie, waarvan zowel de oorspronkelijke omgeving als de gebouwen nog grotendeels in tact zijn gebleven.