COLOFON

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

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

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

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Rooduyn vorm & druk

's-Gravenhage, december 1994

HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

S.R. Jonkergouw
februari 1990

INHOUDSOPGAVE Pagina

1. INLEIDING 1

2. BODEM
2.1. Bodemgesteldheid 1
2.2. Afwatering 2

3. GRONDGEBRUIK
3.1. Agrarisch grondgebruik 3
3.2. Niet-agrarisch grondgebruik 6
3.2.1. Delfstoffen 6
3.2.1.1. Zand en klei 6
3.2.1.2. Water 7
3.2.2. Overige
3.2.2.1. Militaire oefenterreinen 7
3.2.2.2. Natuurgebieden 7
3.3. Landschapsbeeld 8

4. INFRASTRUCTUUR
4.1. Landwegen 8
4.2. Wateren 9
4.3. Spoor- en tramwegen 11
4.3.1. Spoorwegen 11
4.3.2. Tramwegen 12

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR
5.1. Algemeen 12
5.2. Leiden 13
5.3. Dorpen 14
5.3.1. Categorieën 14
5.3.2. Ruimtelijke en functionele veranderingen 15
5.4. Verspreide bebouwing 16

LITERATUUR 17

KAARTEN 18

BIJLAGEN

1. INLEIDING

De provincie Zuid-Holland is ten behoeve van het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) verdeeld in negen inventarisatiegebieden:

A. West Rijnland
B. Rijn- en Gouwestreek
C. Zuidhollands Waardengebied
D. Noord- en Merwestreek
E. Zuid-Holland Zuid
F. Rotterdam
G. Delf- en Schieland
H. 's-Gravenhage
I. Nieuwe Waterweggebied

De regio West Rijnland ligt in het noordwesten van de provincie Zuid-Holland. Het wordt (N.O.Z.W.) begrensd door de provinciegrens met Noord-Holland, het Hollands-Utrechts veengebied, de stad 's-Gravenhage en de Noordzee.

In functioneel-landschappelijke zin behoort West Rijnland tot het strandwallenlandschap. Ten noorden van de Oude Rijn is dit landschap grotendeels afgezand ten behoeve van de bollenteelt. Ten zuiden van de Oude Rijn heeft het strandwallenlandschap zijn oorspronkelijke besloten structuur grotendeels behouden. Het staat echter onder druk van de Haagse agglomeratie.

De gemeenten Hillegom, Katwijk, Leiden, Leidschendam, Lisse, Noordwijk, Noordwijkerhout, Oegstgeest, Rijnsburg, Sassenheim, Valkenburg, Voorburg, Voorhout, Voorschoten en Wassenaar behoren tot West Rijnland.

2. BODEM

2.1. Bodemgesteldheid

Voor de regio West Rijnland zijn voor de bodemopbouw de verschillende sedimentatieperioden van het Holoceen (± 7500 voor Christus tot heden) van belang. Door het geleidelijk zachter worden van het klimaat in het Holoceen, het smelten van de ijskap en als gevolg daarvan het stijgen van de zeespiegel konden zogenaamde transgressiefasen elkaar afwisselen, waarbij de zee het land overstroomde. Zo worden complexen van strandwallen geformeerd, die van noord naar zuid evenwijdig, iets landinwaarts langs de huidige kustlijn lopen. De strandwallen ontstonden als gevolg van een gecombineerde werking van zeestromingen, diepte en vorm van de zeebodem en het voorhanden zijn van voldoende los materiaal. Op de meest oostelijke (en oudste) strandwal liggen van noord naar zuid Hillegom, Lisse, Sassenheim, Oegstgeest, Voorschoten, Leidschendam en Voorburg. Aan het einde van de volgende transgressieperioden ontstaan meer zeewaarts wederom strandwallen. Hierop liggen onder meer Wassenaar en Voorhout. Noordwijk-Binnen en Noordwijkerhout liggen op de jongste strandwallen. Veel strandwallen zijn afgegraven ten behoeve van de bloembollenteelt, de zanderijgronden. De strandwallen liggen op 1 tot 4 meter $^{+}$NAP. De afgezande wallen liggen op NAP.

Tussen de strandwallen liggen de dalen ofwel de strandvlakten. De bodem van de strandvlakten bestaat uit klei- en veenafzettingen overstoven door een laagje kalkloos zand afkomstig van de wallen. De strandvlakten liggen steeds beneden NAP. Er komen door plaatselijke verschillen in overstroming, inklinking van het veen en ligging van het zand van de strandvlakte hoogteverschillen voor.

Ter hoogte van de lijn Katwijk-Leiden (W.O.) ligt de voormalige delta van de (Oude) Rijn. De strandwallen worden hierdoor onderbroken door een zogenaamd verjongd pre-Romeins landschap met kreken en kommen. Dit jonge zeekleidek wisselt sterk in dikte en ligt aan de flanken als film over de gronden van de strandvlakten en ter weerszijden van de Oude Rijn. Langs de kreken liggen de hoger gelegen oeverwallen.

Langs de gehele oostgrens van de regio West Rijnland ("achter" de strandwallen) liggen zowel ten noorden als ten zuiden van de Oude Rijn afwisselend veengebieden (Stompwijk) en complexen van droogmakerijen (Lisserbroek). De veengronden liggen op 1 tot 2 meter -NAP, terwijl de droogmakerijen op 3 tot 4 meter -NAP liggen.

De jongste afzettingen bestaan uit woeste hooggelegen droge gronden, welke niet in cultuur genomen zijn. De duinen hebben een gemiddelde hoogte van 10 meter $^{+}$NAP.

2.2. Afwatering

De regio West Rijnland heeft met twee hoogheemraadschappen, namelijk Delfland en Rijnland, wat betreft het waterstaatkundig beheer van doen. Het deel van West Rijnland ten zuiden van de "Leidsche Dam", dat wil zeggen de gemeente Voorburg en een deel van de gemeente Leidschendam, valt onder Delfland. Voor de afwatering is het gebied

aangewezen op de zogenaamde Schieboezem, waarvan de Zuidervliet of Trekvaart hier de voornaamste is.

Het deel van West Rijnland ten noorden van de landscheiding behoort tot het hoogheemraadschap Rijnland. Het Rijnlands grondgebied is zeer groot en bestrijkt het noordelijk deel van de provincie Zuid-Holland. Problemen met de afwatering krijgt het Rijnlandse afwateringsgebied reeds in de Romeinse tijd wanneer door duinvorming de Rijnmond dichtslibt. Het water had geen uitweg en verspreidde zich over lage landerijen langs de noordelijke oever en splitste zich in vele sprieten en tochten, die wellicht de Leidse en Haarlemse meren vormden of uitbreidden om door deze naar het IJ of de Zuiderzee af te vloeien.

Reeds in de Middeleeuwen werden verschillende proefnemingen gedaan om de gevaren van hoog water af te wenden. In 1571 wordt een aanvang gemaakt met de doorgraving van de duinen te Katwijk. In april 1572 was de doorgraving voltooid. Een lang leven was deze doorgang niet beschoren. Ook deze uitgang slibde dicht. Een overblijfsel van deze uitwatering is het Mallegat. Ten gevolge van enerzijds de chaotische situatie van vele oorlogen en anderzijds de gestage indijkingen in Rijnland, waardoor de watertoestand verbeterde, bleef de zaak van een uitwateringskanaal enkele eeuwen liggen.

In de 18e eeuw namen de klachten opnieuw toe. Daadwerkelijk nieuwe plannen worden in de aanvang van de 19e eeuw gepresenteerd. In 1804 startte de werkzaamheden tot heropening van de (Oude) Rijnmond. In 1807 was de doorgraving voltooid. Tot de uitgevoerde werken behoorden:

1) het graven van het Katwijkse Uitwateringskanaal;
2) het graven van het Additionele Kanaal;
3) het bouwen van de Buiten- of Zeesluis;
4) het bouwen van de Binnensluis;
5) het leggen van verschillende bruggen.

In 1807 werd er nog steeds op natuurlijke wijze op het buitenwater geloosd. De drooglegging van het Haarlemmermeer (1848-1851) en daardoor de sterke verkleining van de boezem van het Rijnland veranderden die situatie. Het uitwateringskanaal werd verruimd. Vanuit de Warmonder Leede werd het Oegstgeester Kanaal gegraven naar het Uitwateringskanaal en werd de binnensluis in Katwijk vergroot. In 1880 werd een stoomgemaal in Katwijk gesticht, zodat ook op kunstmatige wijze kon worden geloosd op de Noordzee. Twee jaar later werd bovendien het Additionele Kanaal uitgediept.

3. GRONDGEBRUIK

3.1. Agrarisch grondgebruik

Situatie 1850

Ten noorden van de Oude Rijn bestond het landschap rond 1850 uit een duinenstrook, strandwallen en strandvlakten. De duinen en de meerderheid van de strandwallen waren niet in cultuur gebracht. De strandwallen waren dicht begroeid met bomen. Slechts de geestgronden, dit zijn lage strandwallen die iets boven NAP liggen, waren in gebruik als akkerbouwgronden. De geestgronden in de bollenstreek moeten worden beschouwd als de oude cultuurgronden op de strandwallen. Geestgronden zijn echter niet geschikt voor de bloembollenteelt. De strandvlakten waren venige gronden met plaatselijk vochtige broekbossen. De vlakten waren in gebruik als grasland en zijn in stroken verkaveld. De veehouderij was toentertijd de voornaamste bestaansbron.

Sedert de Middeleeuwen zijn plaatselijk strandwallen afgezand, met de be-doeling het zand te gebruiken voor de aanleg van wegen en het ophogen van steden bij stadsuitleg. Het strandwallenlandschap gaat bij Katwijk en Rijnsburg over in een rivierenlandschap. Het verschil hier tussen is vooral te herkennen aan het type verkaveling. De gronden langs de Oude Rijn zijn (onregelmatig) in blokken verkaveld, terwijl de gronden van de strandvlakten een strokenverkaveling kennen. De gronden langs de Oude Rijn bij Rijnsburg en Valkenburg zijn rond 1850 in gebruik als grasland (de laaggelegen kommen) en akker- en tuinbouwgronden (oeverwallen). Ten zuiden van Valkenburg en Leiden gaat dit rivierenlandschap opnieuw over in een strandwallenlandschap. Slechts een klein deel van de strandwallen is in 1850 in cultuur gebracht. Langs de weg van Katwijk aan Zee naar Wassenaar waren gronden van de binnenduinen afgezand (Koestal) ten behoeve van de akkerbouw. In Wassenaar en omgeving zijn de strandwallen en -vlakten in gebruik als landschapsparken met buitens. De gronden zijn slechts plaatselijk in gebruik door agrarische bedrijven. Ten oosten van dit strandwallengebied van Wassenaar e.o. gaat het landschap met de Vliet als scheidslijn over in een veenlandschap. Ten oosten van de meest oostelijke strandwal bestaat het landschap afwisselend uit droogmakerijen, plassen en veengronden. De rundveehouderij is het voornaamste middel van bestaan.

Ontwikkelingen 1850-1940

Het areaal aan bollenland breidde zich tussen 1860 en 1900 spectaculair uit. Vanuit het bollendistrict Haarlem (Noord-Holland) waaierde de bollenteelt zowel in zuidelijke als noordelijke richting uit. De uitbreiding naar het zuiden was het grootst en vond plaats vanuit de straatweg Haarlem-Leiden. Deze weg loopt over de oostelijke strandwal. De hoge zandpercelen, die aanvankelijk met hout waren beplant, werden afgezand en geschikt gemaakt voor de bollenteelt. De bloembollenteelt ging eerst nog samen met de vroegere bedrijfstak, de veehouderij.

Eén voor één werden de dorpen op de langgerekte strandwallen in de bloembollenteelt betrokken (zie voor het tempo van deze ontwikkelingen de kaartbeelden: TK 1852/54-1939/42 en de chromotopografische kaarten nr. 364: 1878, 1892, 1912, 1917).

Hillegom ligt op het breedste deel van de meest oostelijke strandwal en wordt vanaf 1860 sterk betrokken bij de bloembollenteelt. Sedert de Middeleeuwen was Hillegom bekend met het fenomeen afzanden. Toen in de 18e eeuw de Amsterdamse burgemeester Jan Six een heerlijkheid in Hillegom verwierf, werd er op commerciële basis afgezand. Het eerste doel van het afzanden was letterlijk zand, voor de stadsuitleg van Amsterdam en het aanleggen van wegen. De afgravingen waren niet grootschalig en tastten daardoor het karakter van de omgeving niet aan. Het bleek dat afgezande gronden geschikt waren voor de bloembollenteelt en er ontwikkelde zich op kleine schaal bloembollenteelt.

Gelijktijdig met Hillegom wordt ook het aangrenzende Lisse bij de ontwikkeling in de bollenteelt betrokken. Er kan zelfs gesproken worden van een gefaseerde ontwikkeling. Zo worden als tweede gebied (± 1890) de zuidelijker gelegen gronden van de gemeenten Sassenheim en Voorhout ontgonnen ten behoeve van de bloembollenteelt. Als derde gebied worden Noordwijk en Voorhout en het gebied tussen de al genoemde oostelijker gelegen gemeenten voor de bollenteelt geschikt gemaakt. Deze gefaseerde ontwikkeling bracht verschillen in de structuur van de bollenteelt tussen enerzijds de gemeenten Hillegom, Lisse en Sassenheim en anderzijds Noordwijk en Noordwijkerhout. Voor Lisse, Hillegom en Sassenheim geldt, dat de gronden deels van nature geschikt waren voor de bloembollenteelt. Daardoor bestond er in dit gebied reeds een zekere traditie op het gebied van de bollenteelt. De cultuur had na 1860 direct een grootschalig karakter. Bovendien was de handel in bloembollen in dit deelgebied geconcentreerd. In het andere gebied, waar vanaf circa 1890 bloembollen worden geteeld, waren de kleine kwekers dominant en zat slechts een enkele firma tevens in de bollenhandel.

Tegelijk met de expansie van de bloembollenteelt werd de Algemene Vereniging voor Bloembollencultuur (1860) opgericht. In 1879 kreeg zowel Hillegom als Lisse de eerste plaatselijke afdelingen. De vereniging zorgde onder andere voor scholing, tentoonstellingen en wetenschappelijk onderzoek. De bloembollenteelt zette zich gestaag door tot in de twintiger jaren. De crisisjaren in de jaren dertig en de Tweede Wereldoorlog legden de sector lam, aangezien de bloembollenteelt tot de luxe goederen behoorde en de handel voor een belangrijk deel afhankelijk was van stabiele exportmogelijkheden.

Bovenstaande beschreven ontwikkeling ging gepaard met het in cultuur brengen van strandwallen en -vlakten, die niet overal even geschikt waren voor de bloembollenteelt. De strandwallen werden afgezand en samen met de strandvlakten op kunstmatige manier verbeterd. De belangrijkste vormen van grondverbetering waren 1. diepdelven met bronbemaling, 2. omspuiten, 3. uitvenen en invaren en 4. bezanden. De hoogteverschillen tussen wallen en vlakten vervielen door het afzanden van de wallen. Het bollenland wordt op sommige plaatsen (Hillegom e.o.) gekenmerkt door brede kavelsloten, die oorspronkelijk waren bedoeld om het zand af te voeren. Tegenwoordig spelen deze sloten vooral een rol in de afwatering van het gebied. De waterhuishouding in de bollenstreek is overigens van levensbelang. Door intensivering van het bodemgebruik door uitbreiding van de bollenteelt werden hogere eisen gesteld aan de waterbeheersing. Daarbij komt, dat wij hier te maken hebben met twee zeer gevoelige grondsoorten: veen en zand. Het gevolg hiervan is, dat een fout in het waterbeheer veel eerder dan gemiddeld wordt gevoeld. Met name door de stichting van het (stoom)gemaal bij Katwijk in 1880 was het mogelijk een constant waterpeil te krijgen en een teelt met de grootste oogstmogelijkheden. De grote uitbreiding van de

bollenteelt kon naast enkele gunstige economische omstandigheden worden toegeschreven aan het juiste waterbeheer.

Ter hoogte van Katwijk, Rijnsburg en Leiden gaat het strandwallenlandschap over in een rivierenlandschap. Op de vruchtbare gronden langs de Oude Rijn-oever werden grove tuinbouw en na 1900 ook opengrondse bloementeelt aangetroffen (onder andere in Rijnsburg e.o.). Samen met deze ontwikkeling kwam de oprichting tot stand van een tweetal veilingen voor groenten en bloemen te Rijnsburg. Rijnsburg ontwikkelde zich in de loop van de 20e eeuw tot distributiecentrum voor groenten en fruit. Vooral de groentengroothandel en de bloementeelt zijn thans de peilers, drijvers van de regionale economie. Voorts is de bloementeelt onder glas recentelijk toegenomen.

Naast de vruchtbare gronden op de oeverwallen werden in de venige kommen de graslanden aangetroffen. Deze waren in gebruik door de rundveehouderij. Slechts een enkel gebied was na 1850 nog in gebruik voor de akkerbouw, zoals Kloosterschuren. Dit gebied heeft echter thans de bestemming "nieuw glastuinbouwgebied".

Wanneer in zuidelijke richting de lijn (W.O.) Rijnsburg-Leiden wordt gepasseerd, treft men opnieuw een strandwallenlandschap. Dit landschap verschilt qua ontwikkeling in hoge mate van de bollenstreek ten noorden van de Oude Rijn. Door de aanwezigheid van vele landschapsparken, waarop landhuizen zijn gelegen, is het oorspronkelijke landschap van besloten wallen en open strandvlaktes niet aangetast. Terwijl tevens slechts lokaal gebieden voor agrarisch gebruik zijn ontgonnen langs de Oostdorperweg en bij Rijksdorp. Een enkel gebied is ook nu nog in gebruik als bollenveld.

Meer naar het zuidwesten van West Rijnland toe specialiseerde het gemengde landbouwbedrijf op de zandige gronden zich na 1850 tot een tuinbouwgebied. De ligging aan de Vliet en het spoor gaf dit tuinbouwgebied goede transportmogelijkheden. Na 1960 is juist in dit deelgebied een grote afname van het agrarisch grondgebruik ten behoeve van woon- en kantoorbebouwing. Ten oosten van de Vliet ligt een veengebied behorend tot het Hollands-Utrechts veenweidegebied. De laatste plas werd in 1867 drooggemaakt: de Geer- en Kleine Blankaartpolder bij Stompwijk. Rundveehouderij ten behoeve van melk- en kaasproduktie is dé agrarische bedrijfstak.

3.2. Niet-agrarisch grondgebruik

3.2.1. Delfstoffen

3.2.1.1. Zand en klei

Sedert de Middeleeuwen werden strandwallen, vooral die ten noorden van de Oude Rijn op kleine schaal afgezand. Het zand werd gebruikt als wegverharding en in woningen als strooisel op de houten vloeren. In de 17e en 18e eeuw werd op een meer commerciële basis onder leiding van de Amsterdamse burgemeester Jan Six afgezand. Er werden zandvaarten gegraven om het gewonnen zand naar de steden (Amsterdam) af te voeren. Het Elsbroekkanaal was een dergelijke gegraven zandvaart, deze stond eerst in verband met het Haarlemmermeer en thans met de Ringvaart. De zanderijen hadden tot dan een dusdanig

lokaal karakter, dat de natuurlijke omgeving niet wezenlijk werd aangetast. Na 1888 veranderde het karakter van de afzanderij door de vestiging van verschillende kalkzandsteenfabrieken. Kalkzandsteen was evenals cement een nieuw materiaal voor de bouw. De kalkzandsteenfabriek tussen Hillegom en Lisse, Arnoud, is wellicht de bekendste fabriek. Het is een complex met fabriek, arbeiderswoningen en een directiewoning gelegen aan het Elsbroekkanaal. Nog recentelijk is een deel van de Oosterduinen ten noorden van Noordwijkerhout bestemd voor zandwinning. Door afgraving is het Oosterduinmeer ontstaan. De zandput is gemaakt, omdat er geen duinen meer afgezand mochten (en konden) worden.

Naast de kalkzandsteenfabrieken bevonden zich langs de Oude Rijn bij Valkenburg, Rijnsburg en Leiden verschillende steenfabrieken, -ovens en pannenbakkerijen.

3.2.1.2. Water

De duinen bij Wassenaar, Katwijk aan den Rijn en Noordwijkerhout zijn sinds het midden van de vorige eeuw in gebruik door respectievelijk de Haagse en de Leidse duinwaterleidingmaatschappij. Het duingebied van de Haagse Duinwatermaatschappij is zeer bekend. In 1874 start deze duinwaterleidingmaatschappij in Meijendel. Meijendel is een duinvallei gelegen ten noorden van 's-Gravenhage en ten westen van de bebouwing van Wassenaar en ligt grotendeels in de gemeente Wassenaar. Het hart van Meijendel wordt gevormd door een grote ovale zuidwest-noordoost gerichte duinvallei met een vlakke bodem op 4 meter +NAP. In 1925 worden Meijendel en de nabijgelegen Kijfhoek en Bierlap ten behoeve van de waterwinning onteigend. Sprangen en kanalen worden aangelegd om het water naar de pompinstallaties te voeren.

Dat duinwaterwinning een nadelige invloed op het grondwaterpeil en daarmee samenhangend op de vegetatie had, wordt al in het eerste decennium van de 20e eeuw geconstateerd. Om de zogenaamde zoetwaterzak op peil te houden, werden vanaf 1956 de duinen geïnjecteerd met gezuiverd rivierwater. De duinen worden als reservoir gebruikt.

3.2.2. Overige

3.2.2.1. Militaire oefenterreinen

Het duinengebied ten zuiden van Katwijk is samen met het ten oosten hiervan gelegen luchtvaartterrein in gebruik als militair oefenterrein. Langs de Wassenaarseweg tussen Katwijk en Wassenaar liggen kampementen.

3.2.2.2. Natuurgebieden

In de 17e en 18e eeuw ontwikkelen zich op de strandwallen van West Rijnland uitgestrekte buitenplaatsen, die thans als natuurgebied worden beheerd. Soms werden landbouwgronden opgegeven en in beslag genomen door park of bebouwing. Gebieden die hiertoe worden gerekend, zijn de Keukenhof, Offem, Nieuw Leeuwenhorst, de ononderbroken reeks buiten-

plaatsen van Wassenaar en de meer verspreid liggende landschapsparken van Voorschoten en Leidschendam. Voorts is de duinenstrook, daar waar niet toegankelijk voor publiek, natuurgebied.

3.3. Landschapsbeeld

Van west naar oost geredeneerd zijn drie landschappen te onderscheiden. In het westen te beginnen met een duingebied langs de Noordzeekust dat grotendeels is begroeid met een natuurlijke vegetatie en uit de jongste duinen is gevormd. Het middengebied is het zandige gebied direct achter de duinen, waarbij een onderscheid in ontwikkelingsbeeld moet worden gemaakt tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de Oude Rijn.

Ten noorden van de Oude Rijn wordt een bloembollenlandschap afgewisseld met weiden en de nog overgebleven beboste resten van de oude binnenduinen en strandwallen. Ten zuiden van de Oude Rijn heeft het landschap zijn beslotenheid van het oorspronkelijke strandwallenlandschap behouden door de aanwezigheid van buitenplaatsen. Ten oosten van de lijn Hillegom-Leiden-Voorburg gaat dit landschap over in een veenweidegebied met droogmakerijen.

Binnen deze landschappelijke structuur liggen drie stedelijke agglomeraties met elk hun eigen structuur. 's-Gravenhage heeft een vingerstadstructuur, de Leidse agglomeraties, dus de uitbreidingskernen langs de Oude Rijn een bandenstructuur en de kernen van de bollenstreek zijn als kralen door een wegensnoer met elkaar verbonden.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Landwegen

De oudste landwegen van West Rijnland bevinden zich op de strandwallen (N.Z.) en op de oeverwallen (O.W.) langs de Oude Rijn. De dorpen Hillegom, Lisse en Sassenheim, welke op een afstand van 4 km op dezelfde strandwal van elkaar liggen, werden door een zogenaamde Herenweg met elkaar verbonden. Parallel aan deze weg over de meest oostelijke strandwal lag een weg aan de voet van de binnenduinen, die de kernen De Zilk, Noord-wijkerhout, Noordwijk en Katwijk met elkaar verbond. De Voorhoutseweg of Loosterweg liep midden door het West Rijnlandse gebied ten noorden van de Oude Rijn en verbond Rijnsburg, Voorhout, Noordwijk en Lisse met elkaar.

De langgerekte structuur van deze wegen was naast de vorm van de strandwallen bepaald door de geïsoleerde ligging van West Rijnland ten noorden van de Oude Rijn. Dit deel van West Rijnland werd namelijk in het westen ingesloten door de duinen en in het oosten door de Haarlemmermeer. De lokale wegen in de bollenstreek liggen enkele centimeters boven het maaiveld. Dit is het gevolg van het afzanden. De bollenvelden zijn namelijk steeds afgezand tot aan de reeds bestaande landwegen.

Ten zuiden van de Oude Rijn ligt de Hooge Rijndijk. Over deze dijk was de weg gelegen die Katwijk met Leiden verbond. Ten noordwesten van Leiden was de Leidseweg gelegen, die Rijnsburg met Leiden verbond. Ten zuiden van de Oude Rijn werden de doorgaande routes eveneens op de strandwallen en langs de binnenduinvoet gevonden. Vanaf de Hooge Rijndijk liep in zuidelijke richting de weg over Voorschoten, Veur en Voorburg. Tussen Wassenaar en Katwijk liep langs de binnenduinen de Wassenaarseweg. De noord-zuid verbindingen werden gecompleteerd door de weg tussen 's-Gravenhage/Wassenaar/Den Deijl-Haagse Schouw-Leiden.

Tussen 1850 en 1940 werden de wegen verbreed en van een moderne verhardingslaag voorzien. Er vond in deze periode een aanvulling plaats op bovenbeschreven wegennet. Door de aanleg van Rijksweg nr. 4 werd namelijk de weg naar Amsterdam via Haarlem ontlast. De Rijksstraatweg (te Wassenaar) werd bij de Haagse Schouw aangesloten op een nieuw tracé, dat ten westen van Oegstgeest liep en gericht werd op Rijksweg nr. 8/Herenweg Sassenheim-Hillegom. Bij Klinkenberg echter vertakte deze weg zich in noordwestelijke richting en werd door de Haarlemmermeerpolder op Amsterdam gericht. Reeds in het Rijkswegenplan van 1938 werd het voorstel gedaan om de Rijksweg nr. 4 te doen aansluiten op de Rijksweg nr. 13 bij Ypenburg. Ten oosten van de Leidse Vliet werd een nieuw tracé om 's-Gravenhage en Wassenaar heen gelegd.

4.2. Wateren

De afbeelding "voornaamste wateren" toont het patroon van de wateren in West Rijnland. De meeste wateren hebben een patroon dat evenwijdig (N.Z.) aan de strandwallen loopt. De van oost naar west stromende Oude Rijn vormt hier een uitzondering op. Bij Leiden wordt een kruispunt van vaarwegen gevonden. Verschillende wateren waren (deels) gegraven. In de 17e eeuw had namelijk een forse uitbreiding van de waterwegen plaats, met

name ten behoeve van de verbindingen tussen de Hollandse steden. Uit die tijd dateert onder meer de Haarlemmer of Leidse Trekvaart (1657).

Rijn-Schiekanaal

De voor het binnenscheepvaartverkeer belangrijke noord-zuidverbinding wordt gevormd door de Randstadvaarweg tussen Rotterdam en Amsterdam via de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, de Zijl, het Rijn-Schiekanaal, de Delftse Schie en de Delfhavense Schie. De Vliet, welke stroomt van Delft naar Leiden via Voorburg, Leidschendam en Voorschoten, werd vroeger door de steden Delft en Leiden onderhouden en sinds het einde van de 19e eeuw door de provincie. Doordat de Leidsche Dam in de Vliet lag en de strijd om de vaarweg via deze Vliet reeds honderden jaren voortduurde, was de kwaliteit van de Vliet minder dan die van bijvoorbeeld de Schinkel-Gouwevaart. Dit betekende dus voor de schepen of omvaren of varen met kleinere schepen via de Vliet.

In 1883 werd door de toenmalige hoofdingenieur van de Zuid-Hollandse Waterstaat een verbeteringsplan, waarin verbeteringen van de vaart van Delft tot Leiden werden voorgesteld, ingediend. In de jaren volgend op het indienen van het plan werd de vaarweg tussen Delft en Leiden verbeterd. In 1885/1886 werd de sluis te Leidschendam vervangen door een sluis met een doorvaarwijdte van 7 meter. Voorts werd de sluis voorzien van een schutkolk, terwijl over de Vliet twee ophaalbruggen werden gelegd. Van 1889 tot 1891 kwamen verschillende bruggen over de Vliet tot stand in het kader van de verbeteringen. Dit waren de Nieuwe en Oude Tolbrug, de Kerkbrug en de Wijkerbrug. Zij kregen een doorvaarwijdte van 7,5 meter. De Oude Tolbrug was beweegbaar. In 1919 en 1920 werden ook de andere bruggen beweegbaar gemaakt, zodat de vaarweg ook bruikbaar was voor schepen van grotere hoogte. Tot 1911 echter zouden de werkzaamheden aan de Vliet stilstaan. Ze werden hervat met het graven van de Nieuwe Vaart buiten de stad Leiden om. Dit kanaalvak gaf een rechtstreekse verbinding van de Leidse Vliet met de Oude Rijn en had een doorvaarwijdte van 10 meter. Na 1930 werden veranderingen aan het kanaal en bijbehorende werken meestal verricht ten behoeve van het toenemende autoverkeer.

De Oude Rijn

Zoals bekend was de monding van de Oude Rijn reeds in 860 verzand en zocht het water een uitweg noordwaarts over de lage landen. In de 11e eeuw werd de Oude Rijn definitief afgedamd. In 1571 werden pogingen in het werk gesteld om de monding van de Oude Rijn te heropenen. Het Mallegat bij Katwijk is hiervan een overblijfsel. De Oude Rijn splitste zich in Leiden in twee takken, een noordelijke tak, de Oude Rijn genaamd, en een zuidelijke tak, de Nieuwe Rijn. Het scheepvaartverkeer maakte het meeste gebruik van de noordelijke tak. Sinds de Nieuwe Vaart (1911) om Leiden is geopend, kruist de Oude Rijn het Rijn-Schiekanaal ten oosten van de stad. Vanaf Leiden loopt de Oude Rijn westwaarts langs de dorpen Valkenburg, Rijnsburg en Katwijk aan den Rijn. De Oude Rijn heeft een bochtig verloop hier. Vanwege afwateringsproblemen werd in 1807 een uitwateringskanaal bij Katwijk gegraven. Dit kanaal is niet bestemd voor de scheepvaart. Na de droogmaking van de Haarlemmermeer (wat een sterke verkleining van de boezem van Rijnland betekende) werden verbeteringen noodzakelijk. Daarom werd het Uitwateringskanaal verruimd en het Oegstgeesterkanaal (O.W.) uit de Warmonder Leede naar het Uitwateringskanaal gegraven.

Trekvaart Leiden-Haarlem

Voor de opening van de Trekvaart van Leiden naar Haarlem liep zowel het goederen- als het personenvervoer via de Zijl en het Haarlemmermeer. In 1656 werd door zowel Leiden als Haarlem toestemming gevraagd een trekvaart tussen beide stadsgrachten aan te mogen leggen. Een ieder zou voor de helft borg staan voor de vaartaanleg, evenals voor onderhoud en exploitatie. De trekvaart start in het zuiden in het noordwesten van de stad Leiden en wordt door de strandvlakten noordwaarts op Haarlem gericht. In 1887 en 1888 werd de Haarlemmertrekvaart ten noorden van Noordwijkerhout door het hoogheemraadschap Rijnland verruimd en verdiept tot 2,7 meter -AP, in het belang van de afwatering. De Trekvaart, die vooral van belang was voor personenvervoer, verloor haar betekenis toen vrijwel parallel aan de Trekvaart de spoorlijn Haarlem-Leiden in gebruik werd genomen (1847). De Trekvaart in dit deel van West Rijnland droeg ertoe bij, dat buitenplaatsen werden gebouwd. De mogelijkheden voor iets grotere goederenschepen waren beperkt vanwege het feit, dat 21 vaste bruggen over de Trekvaart lagen. Sinds 1844 staat het Oegstgeesterkanaal in verbinding met de Trekvaart.

In de voormalige reliëfrijke omgeving van Lisse en Hillegom werden beken aangetroffen (Lisser- en Hillegommerbeek). Deze hebben een kronkelende loop (O.W.). Dit in tegenstelling tot de hier gegraven zandvaarten (voor transport van zand) die zeer rationeel en strak van patroon zijn. In de omgeving van Wassenaar werden enkele brede veenstromen gevonden.

4.3. Spoor- en tramwegen

4.3.1. Spoorwegen

De eerste spoorlijn in Nederland lag tussen Amsterdam en Haarlem (1839). Kort daarop werd besloten deze lijn naar het zuiden door te trekken, zodat de (provincie)hoofdsteden met elkaar werden verbonden. Vrijwel evenwijdig aan de Haarlemmertrekvaart werd de spoorlijn naar Leiden aangelegd. Opvallend is de hoge ligging van de spoorlijn in het bollenlandschap. Dit is het gevolg van afzanderijen tot de spoorbaan. Het spoor lijkt daardoor op een dijk te liggen. De lange bochten in het tracé van deze spoorlijn zijn kenmerkend voor de oudere spoorlijnen. Evenals de trekvaart lag de spoorbaan op een relatief grote afstand van de bollendorpen. Ondanks die afstand hadden Hillegom en Lisse wel een station aan deze lijn. Het station van Leiden werd buiten de vesting in het noordwesten van de stad gebouwd. Het station in Leiden is een zogenaamd langsstation gelegen bij de kruising met de uitvalsweg naar Rijnsburg.

Ten zuidwesten van de stad Leiden werd de Oude Rijn overbrugd bij de Vink om op 's-Gravenhage af te koersen. Voorschoten kende een aansluiting op deze lijn (1843). Kort ten noorden van de stad 's-Gravenhage werd de lijn Leiden-'s-Gravenhage tweemaal gekruist: bij Leidschendam door de zogenaamde Hofpleinlijn van de ZHESM van Rotterdam naar 's-Gravenhage met een station te Leidschendam en bij Voorburg (+ station) door de lijn 's-Gravenhage-Utrecht. De goede bereikbaarheid van de "voorsteden" van 's-Gravenhage maakte forensisme mogelijk. Vooral veel rijkere Rotterdammers kozen Voorburg, Leidschendam of Voorschoten als woonplaats, terwijl elders werd gewerkt.

Leiden kende sinds 1878 tevens een railverbinding met Woerden. De lijn liep vanuit Woerden over de zuidelijke oever van de Oude Rijn. Een concessievoorwaarde was, dat de lijn aansloot op station en spoor van de HIJSM (de oude lijn). De lijn moest daartoe weer naar het noorden over de Oude Rijn worden gebogen en dat gebeurde ter hoogte van het Galgenwater. In 1912 werd voorts de lijn Hoofddorp-Leiden geopend, onderdeel van de Haarlemmermeerspoorlijn. Het station in Leiden bevond zich aan de Heerensingel in het noordoosten van de stad. Het stationsgebouw was een ontwerp van De Bazel. Met een railboog maakte dit station contact met het station van de HIJSM en SS. Reeds in 1936 bleek de lijn Leiden-Hoofddorp niet langer rendabel en werd opgeheven.

4.3.2. Tramwegen

In 1883 werd er toestemming gegeven tot exploitatie van een stroomtram van 's-Gravenhage naar Leiden. De lijn werd in 1885 daadwerkelijk in handen genomen door de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen (MET). De stoomtramlijn, die in Leiden aan het Noordeinde begon, werd in vijf gedeelten geopend, namelijk:

- Leiden-Voorschoten op 7 december 1882;
- Voorschoten-Veur op 10 augustus 1883;
- Veur-Wijkerbrug op 14 juni 1884;
- Wijkerbrug-Voorburg/dorp op 16 juli 1884;
- Voorburg-'s-Gravenhage op 20 juni 1885.

Het tracé in de richting 's-Gravenhage liep over de zuidelijke Rijndijk naar de uitspanning de Groote Vink en de Oude Vink en volgde vervolgens de hoofdweg over de strandwal door de dorpen Voorschoten, Veur, Voorburg richting 's-Gravenhage. In het noordwesten van de stad Leiden nabij het station vervolgde de lijn zich noordwaarts via Oegstgeest, Sassenheim, Lisse en Hillegom naar Haarlem. Ook hier liep de tramweg over de oudste doorgaande straatweg in de regio over de strandwal. Deze noordelijke tramlijn kende twee zijtakken naar Noordwijk aan Zee en Katwijk aan Zee. De splitsing lag bij de Leidse buurt (Oegstgeest) voor Noordwijk en Katwijk, terwijl bij Rijnsburg de splitsing tussen Katwijk en Noordwijk lag. De lijn tussen Leiden, Katwijk en Noordwijk is tot in 1961 in roulatie geweest. Tramlijnen waren zowel in gebruik ten behoeve van het personen- als het goederenvervoer. Daarnaast hadden de tramlijnen naar Katwijk aan Zee en Noordwijk aan Zee, maar ook die naar Lisse, in de zomermaanden een belangrijke rol in het vervoer van toerisme. Bekend was de bloemenexpres tussen 's-Gravenhage en Lisse.

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

5.1. Algemeen

De eerste permanente bewoningssporen in West Rijnland dateren van 4500 en 4000 jaar geleden. De ontginningen en verkavelingspatronen, welke de grondslag zijn voor het huidige bewoningspatroon, dateren uit de 7e-11e eeuw. Deze ontginningen vormden een soort van eilanden in de wildernis. De ontginningen van de hogere gronden (de oeverwallen langs de Oude Rijn en de strandwallen) vonden plaats in een hofstelsel. Het verkavelingspatroon van een hof wordt vergeleken met dat van esdorpen in Oost-Nederland. De blokvormige verkavelingen op de strandwallen (de geesten) en de oeverwallen langs de Oude Rijn zijn de oude akkers. Enkele veldnamen (meent) wijzen op het bestaan van een gemeenschappelijk beweide grond. In de dorpen werd een brink of marktstraat gevonden, welke in Wassenaar en Voorschoten nog te herkennen is. Rijnsburg en Valkenburg dateren uit de Karolingische tijd. Beide waren van oorsprong versterkingen (burchten). Op een vanuit economisch, politiek en militair strategisch punt namelijk, daar waar de Oude en Nieuwe Rijn samenvloeien en oude landwegen elkaar kruisen, ontstaat de stad in West Rijnland, Leiden. De nederzettingen ontstonden vrijwel allemaal op de stevige hoge strandwalgronden.

5.2. Leiden

De stad Leiden is een "samensmelting" van drie afzonderlijke kernen, namelijk van een burgernederzetting langs de Breestraat, van een Hof van de Graaf van Holland (bij Gravensteen en St. Pieterskerk) en van de Burcht gelegen waar de oude en Nieuwe Rijn samenkomen. De oudste kern van Leiden wordt ingesloten door Rapenburg, Steenschuur en de Rijn. Het burchteiland werd door de Grote Brug verbonden met de oude kern. De opkomst van de lakennijverheid in de 13e en 14e eeuw trok arbeiders met als gevolg de groei van de bevolkingsdichtheid van de stad. Om enige ruimte te scheppen, werd de stad in de 14e eeuw driemaal verruimd:

1) met het westelijk deel van het Rijneiland (1300);
2) met het Maredorp aan de Haarlemmerstraat (1351);
3) met de gebieden tussen Steenschuur-Rapenburg en Singel (1386).

De uitbreidingen gingen gepaard met het graven van een groot aantal grachten; zo werd de van oorsprong dijkstad, een grachtenstad. In de 16e eeuw verloor Leiden zijn positie van belangrijk lakenproducent in de wereldmarkt. Bovendien was de Tachtigjarige Oorlog aan de gang. Met de oprichting van de universiteit van Leiden in 1575 kondigde zich een nieuwe periode van welvaart aan. De textielnijverheid trok opnieuw aan. Werknemers, vooral uit de Zuidelijke Nederlanden kozen Leiden als huisvestingsplaats. Daarvoor waren stadsuitbreidingen noodzaak. De stad breidde zich tussen 1610 en 1659 als een schil om het noorden en oosten van de toen reeds bestaande kern uit. "Leiden binnen de singels" is op dat moment gerealiseerd.

Functionele en ruimtelijke ontwikkeling (1800-1940)

Rond 1800 verkeerde de stad Leiden en zijn bewoners in een economische malaise, die aan het einde van de 17e eeuw was ingezet. De industrialisatie van verschillende (nieuwe) vormen van bedrijvigheid, de groei van de universiteit en de uitbouw van de regionale functie van Leiden hebben na 1830 nieuwe mogelijkheden voor de Leidenaren geschapen.

Binnen de singels

Door de ontploffing van een kruitschip aan de Steenschuur en de geleidelijke ontmanteling van de omwalling werd ruimte verkregen in de binnenstad. Op de oostelijke wallen en in de oostelijk gelegen arbeiderswijken (waar de grond het goedkoopst was) vestigden zich de nieuwe industrieën (meelfabriek, conservenindustrie, nutsbedrijven). De zuidelijke wallen daarentegen werden geplantsoeneerd. De open plek ontstaan door de kruitramp van 1807 werd zo'n 50 jaar later ingevuld met het Van de Werff-park en door grootschalige gebouwen, zoals het Kamerlingh-Onnes Laboratorium.

Hoewel een echte bouwstroom ontbrak in de tweede helft van de 19e eeuw was er wel enige bouwactiviteit in de binnenstad. Naast een enkele arbeiderswoning gebouwd in de hofjestraditie, was opvallend dat in de doorgaande straten van de binnenstad oude puien werden verruild voor winkelpuien en ook nieuwe winkelpanden werden gebouwd. Zo werd de eerste trend naar city-vorming gezet. De regionale functie van Leiden versterkte zich door de aanleg van een interlokaal tramnet.

Buiten de singels

Tot in de 19e eeuw strekte Leidens grondgebied zich niet verder uit dan de buitensloot van de singels. In 1896 en 1920 wordt de stad belangrijk uitgebreid. De stadsuitbreidingen werden eerst vooral gebruikt om arbeiders- en middenstandswoningen te bouwen en versterkte hiermee de city-vorming. Vreewijk kan als eerste uitleg worden beschouwd. Vreewijk is een voormalig landgoed, dat werd verkocht aan een "projectontwikkelaar" die de Bouwmaatschappij Vreewijk NV oprichtte met de bedoeling hier woningen te bouwen volgens een straten- en verkavelingsplan van de toenmalige Leidse stadsarchitect W. Kok. Een en ander werd tussen 1884 en 1903 gerealiseerd, terwijl het gebied sinds 1896 werkelijk tot de gemeente Leiden behoort. Andere wijken die worden gebouwd na 1900 zijn de Hoge en Lage Mors, Transvaalbuurt, Stationkwartier, Pesthuis- en Vogelwijk, Poelgeest en Houtkwartier, Groenoord, Noorderkwartier en de Kooi. De Kooi verdient enige aandacht vanwege zijn planmatige opzet. W.M. Dudok legde de grondslag voor het Kooipark en een deel van de bebouwing. In de twintiger jaren werd aan de oostzijde van dit park de wijk nader ingevuld door woningbouwcomplexen van de woningbouwvereniging De Eendracht.

5.3. Dorpen

5.3.1. Categorieën

West Rijnland kent drie categorieën van dorpen. De dorpen gelegen op een strandwal of aan de binnenzijde van de oudste duinen zijn in de meerderheid. De restcategorieën worden gevormd door twee veenontginningsdorpen (Stompwijk en Wilsveen) en twee wegdorpen gelegen langs de Oude Rijn (Valkenburg en Rijnsburg). De dorpen op de strandwallen of langs de binnenduinen, welke rond 1200 reeds bekend waren, zijn van oorsprong agrarische gemeenschappen. De dorpen met eerst nog langs de hoofdweg verspreid liggende boerderijen werden aangevuld met een parochiekerk, enkele burgerlijke gebouwen en soms met een grafelijk kasteel. De kern verdichtte zich langs de hoofdas. Zowel agrarische als niet-agrarische impulsen waren verantwoordelijk voor de groei van dit type nederzetting. Als agrarische impuls was de bloembollenteelt natuurlijk zeer belangrijk (zie hoofdstuk 3). De niet-agrarische impuls lag in de groei van het transportwezen (zie hoofdstuk 4), begonnen met de aanleg van de trekvaarten en in de 19e eeuw aangevuld en later geheel vervangen door de spoor- en tramwegen. Vroege vormen van suburbanisatie eerst als buitenplaatsen van het stadspatriciaat en rond de eeuwwisseling als ruim opgezette villadorpen ontstonden daardoor. Een speciale ontwikkeling maakten de buurtschappen van vissers nabij de nederzettingen langs de binnenduinen door. Zij veranderden van functie en specialiseerden zich tot zeebadplaatsen.

NEDERZETTINGSTYPEN WEST RIJNLAND

Dorp op strandwal of langs binnenduin	Wegdorp	Veenontginningsdorp
Hillegom Lisse Sassenheim Oegstgeest Noordwijkerhout Noordwijk Katwijk Wassenaar Voorschoten Leidschendam/Veur Voorburg	Valkenburg Rijnsburg	Stompwijk Wilsveen

5.3.2. Ruimtelijke en functionele veranderingen

De bebouwingsgeschiedenis van de strandwaldorpen in de (echte) bollenstreek kende een zelfde gefaseerde ontwikkeling als de verspreiding van de bollenteelt. In Hillegom, Lisse en Sassenheim, die als eerste betrokken zijn bij de bloembollenteelt, vonden de eerste dorpsuitbreidingen reeds in de 19e eeuw plaats. Eerst de gebruikelijke verdichting langs de hoofdweg, maar ook langs de zandvaarten en -sloten en langs de dwarswegen werden

woningen voor arbeiders en rijke bollenboeren gebouwd. Naast woningbouw worden hier de specifieke bollenschuren gevonden. In de eerste helft van de 20e eeuw worden in de meeste dorpen enige woningwijkjes volgens een plan gebouwd. Opvallend en beeldbepalend is voorts het aantal Rooms-Katholieke complexen in de verschillende dorpen ten noorden van de Oude Rijn. Noordwijk aan Zee en Katwijk aan Zee waren behalve vissersplaatsen ook zeebadplaatsen. In beide plaatsen is van de vooroorlogse badplaatsbebouwing weinig terug te vinden. Vooral Katwijk aan Zee heeft veel geleden gedurende de Tweede Wereldoorlog. De oorspronkelijke boulevardbebouwing is verloren gegaan omdat ze moest wijken voor de Atlantik Wall van de Duitsers. In Noordwijk aan Zee is veel van de oorspronkelijke boulevard- en villabebouwing in onze tijd gesloopt en vervangen door nieuwbouwcomplexen.

Hoe zuidelijker in West Rijnland, hoe frequenter de groei van de dorpen door niet-agrarische factoren. De groei was een direct gevolg van de verbeterde verkeerssituatie, de bloei van sommige economische sectoren en daardoor de mogelijkheid om buiten de stad te gaan wonen. De uitbreidingen van Oegstgeest vonden plaats tussen 1890 en 1930 en werden gekenmerkt door een ruime parkaanleg en bebouwing van villa's en villa-achtige woonhuizen. Ten zuiden van de Oude Rijn vindt men op dezelfde strandwal gelegen van noord naar zuid de dorpen Voorschoten, Leidschendam-Veur en Voorburg. Iets ten westen daarvan ligt Wassenaar.

In Wassenaar kan men werkelijk spreken van een buitenplaatsenlandschap. Landbouwgronden en de duin- en strandwalgronden werden in gebruik genomen voor bebouwing, maar ook voor de uitbreiding van parken en tuinen. Zo ontstond langs de Rijksstraatweg als uitvalsweg een ononderbroken reeks van buitenplaatsen. Voorschoten, Leidschendam en Voorburg kennen eveneens een groot aantal buitens. De drie dorpen zijn daarnaast ook forensendorpen. Met name Voorburg ont-wikkelde zich al voor 1940 sterk. Dit begon rond 1900 met de bouw van woningen langs de randen van de oude kern. In de jaren dertig van de 20e eeuw werd het poldergebied tussen Voorburg en 's-Gravenhage ingevuld met zowel stedelijk georiënteerde uitbreidingen (meergezinswoningen) als tuinstadachtige woonwijken met een besloten karakter.

5.4. Verspreide bebouwing

Boerderijen in West Rijnland werden gevonden in de strandvlakten, meestal ontsloten door een dwarsweg op de bestaande hoofdweg over de strandwal. In de bollenstreek ontstonden mede door de bloei van de bloembollenteelt clusters van agrarische bebouwing op strategische plekken, zoals het gehucht Piet Gijzenburg. Piet Gijzenburg heeft eerst een halte aan de Trekvaart en later aan de parallel hieraan gelegen spoorweg tussen Haarlem en Leiden gehad. De eerste veiling van Noordwijkerhout had hier haar gebouw.

West Rijnland kent relatief veel buitenplaatsen. De Keukenhof is tegenwoordig het bekendste landgoed, omdat hier tentoonstellingsactiviteiten voor de bollenstreek worden georganiseerd met wereldbekendheid. Eveneens in een landschappelijke setting liggen menige (psychiatrische) inrichtingen in het strandwal- en duingebied van West Rijnland.

De oprichting van de Haagse en Leidse Duinwaterleidingsmaatschappijen veroorzaakte de bouw van pompinstallaties, filterhuisjes en dergelijke in de duinen. Uit de Tweede Wereldoorlog dateren de bunkers in de duinen van onder meer Katwijk en Noordwijk. Een enkele bunker wordt nog aangetroffen langs het vliegkamp bij Valkenburg. De samenleving was tussen 1850 en 1940 vooral agrarisch georiënteerd. Grote industriële complexen uit die tijd worden dan ook niet gevonden. Wel worden bij afzanderijen kalksteenfabrieken gevonden, langs de Oude Rijn bedrijvigheid in de vorm van steenovens en (reparatie) werven. Voorschoten heeft een zilverfabriek.

LITERATUURLIJST

- *Een beeld van het Zuid-Holland landschap. Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland, deel 1,* Bollenstreek en Kagerplassen, Leidse en Haagse agglomeratie, Berkel-Rodenrijs, Bleiswijk, Bergschenhoek (B-driehoek) 1981.

- *Beleidsvisie Ruimtelijke Ordening Gemeente Voorburg.* [z.j].

- *Beschrijving van de Provincie Zuid-Holland behorend bij de Waterstaatskaart* ('s-Gravenhage 1967).

- *De bodem van Zuid-Holland,* (Wageningen 1966).

- *De bollenstreek, een studie van de sociaal-economische structuur en de stedebouwkundige problemen.* [z.p.z.j].

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

- R. Dijksterhuis. *Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland, historische analyse van een wisselwerking, de eerste eeuw: 1840-1940, inclusief bijlagen.*

- *Geschiedenis van een gouden gemeente, over, door en om de Leytsche Dam* onder redactie van F.H.Chr.M. Doorn en J.D. de Kort, (Leidschendam 1988).

- *Handboek der geografie van Nederland* onder redactie van G.J.A. Mulder, deel III, (Zwolle 1952).

- Hillegom, *Een studie van de sociaal-economische structuur en de stedebouwkundige problemen.* [z.j.z.p].

- *Honderd jaar provinciale waterstaat in Zuid-Holland, enige opstellen over de geschiedenis,* (Den Haag 1975).

- Katwijk, *een studie van de sociaal-economische structuur der gemeente.* [z.p.z.j].

- *Kroniek van Voorburg, twintig eeuwen werken en wonen langs de Vliet, deel 4 In Voorburg is veel gevaer, historie van het openbaar vervoer.* [z.j.z.p].

- *Kunstreisboek voor Nederland-Zuid-Holland,* samengesteld door P. Don. (Zeist 1985).

- Leiden, gemeente Leiden. *beschermd stadsgezicht.* [z.p.z.j].

- K. van der Meer. *De bodemkartering van Nederland deel XI. De bloembollenstreek, resultaten van een veldbodemkundig onderzoek in het bloembollengebied tussen Leiden en het Noordzeekanaal.*
('s-Gravenhage 1952).

- *Met zicht op zee, tweehonderd jaar bouwen aan badplaatsen in Nederland, België en Duitsland.* J. Berndsen e.a. ('s-Gravenhage 1985.)

- *Het Nederlands landschap: een historisch-geografische benadering.* S. Barendt e.a. (Utrecht, 1980).

- Noordwijk-binnen, gemeente Noordwijk, *toelichting op het besluit tot aanwijzing van Noordwijk-Binnen als beschermd dorpsgezicht.* (1987).

- *Recreatie in Meijendel, rapport van de Adviescommissie Recreatie-Sociologisch Onderzoek Meijendel.* ('s-Gravenhage 1978).

- R.A.F. Smook Binnensteden veranderen, *atlas van het ruimtelijk veranderingsproces van Nederlandse binnensteden in de laatste halve eeuw.* (Zutphen 1984).

- A. Steegh. *Monumentenatlas van Nederland, 1100 historische nederzettingen in kaart.* (Zutphen 1985).

- L.F. Texeira de Mattos. *De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland.* ('s-Gravenhage 1908).

- *Vaarwegen in Nederland, een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen,* onder redactie van J. van der Kleij. (Assen-Amsterdam-Rotterdam-Brussel 1967).

- J.A.J. Vervloet, *Inleiding tot de historische geografie van de Nederlandse cultuurlandschappen.* (Wageningen 1984).

KAARTEN

- *Grote Topografische Atlas van Nederland, 1:50.000. West-Nederland* (1972-1986). Groningen 1987.

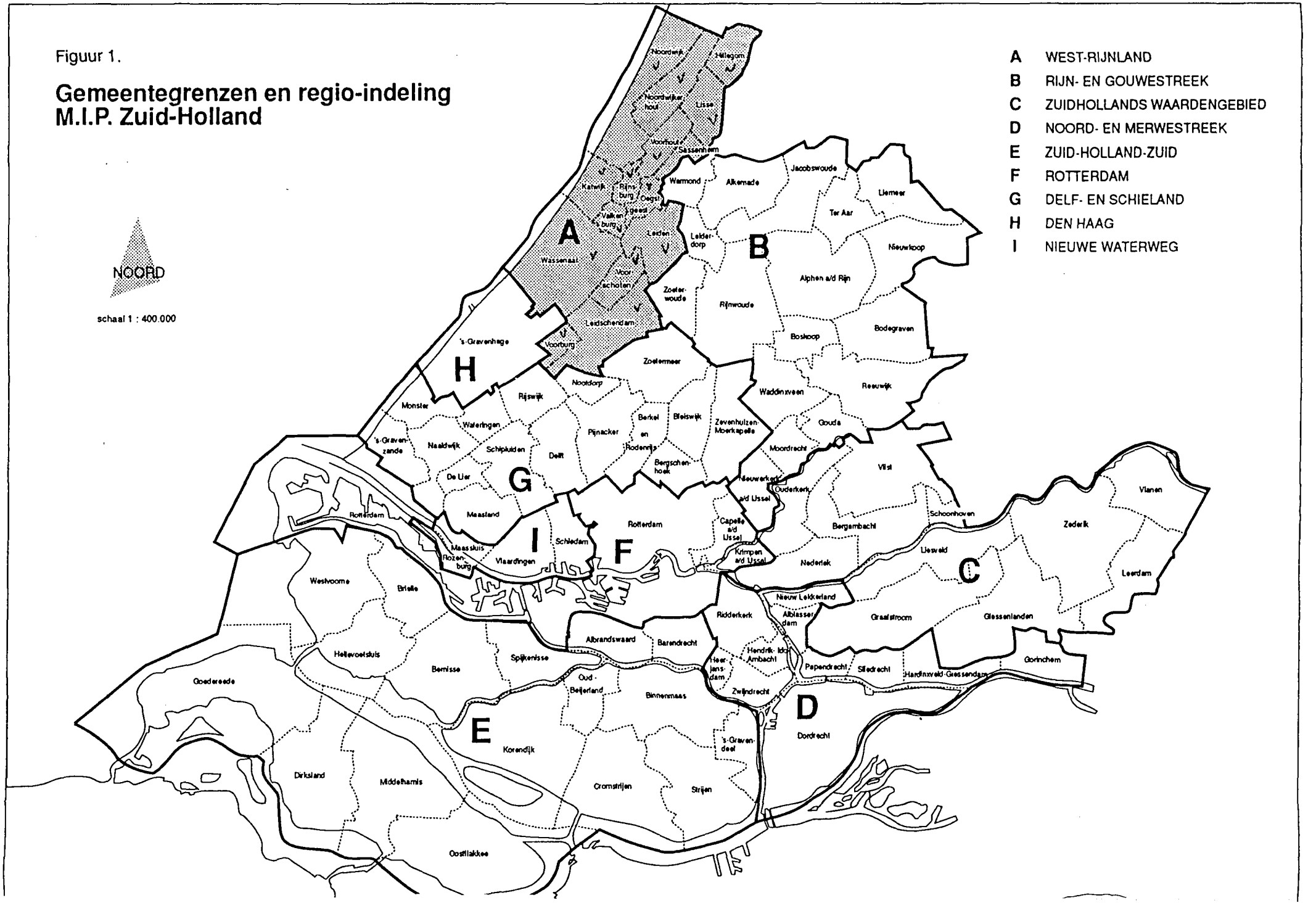
- *Militair-Topografische Kaarten 1:50.000* circa 1860.

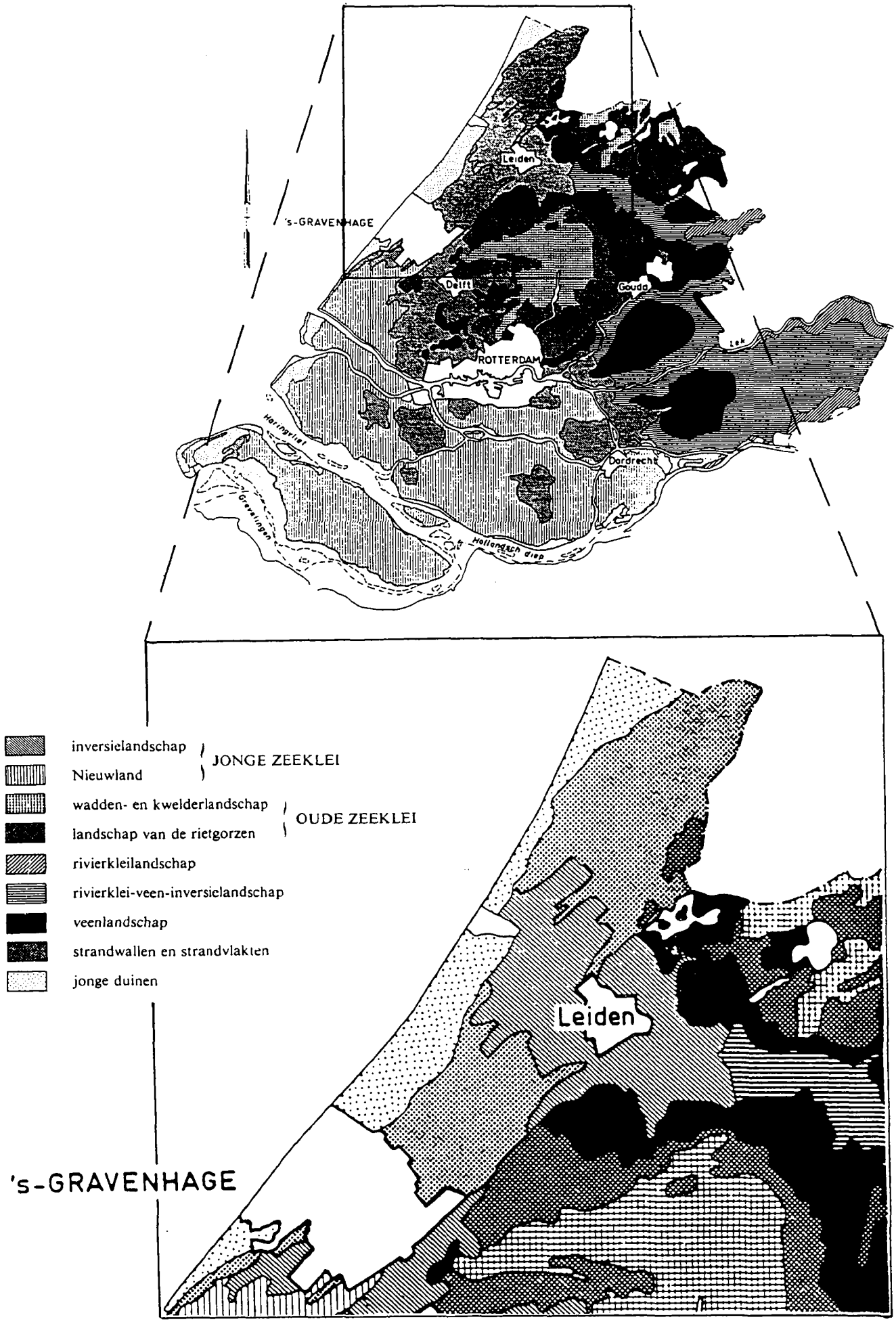
- *Truppenkarte. Topografische Karte der Niederlanden, 1:50.000* circa 1941.

- *Historische Atlas Zuid-Holland, chromo-topografische Kaart des Rijks, 1:25.000.* (Landsmeer 1989).

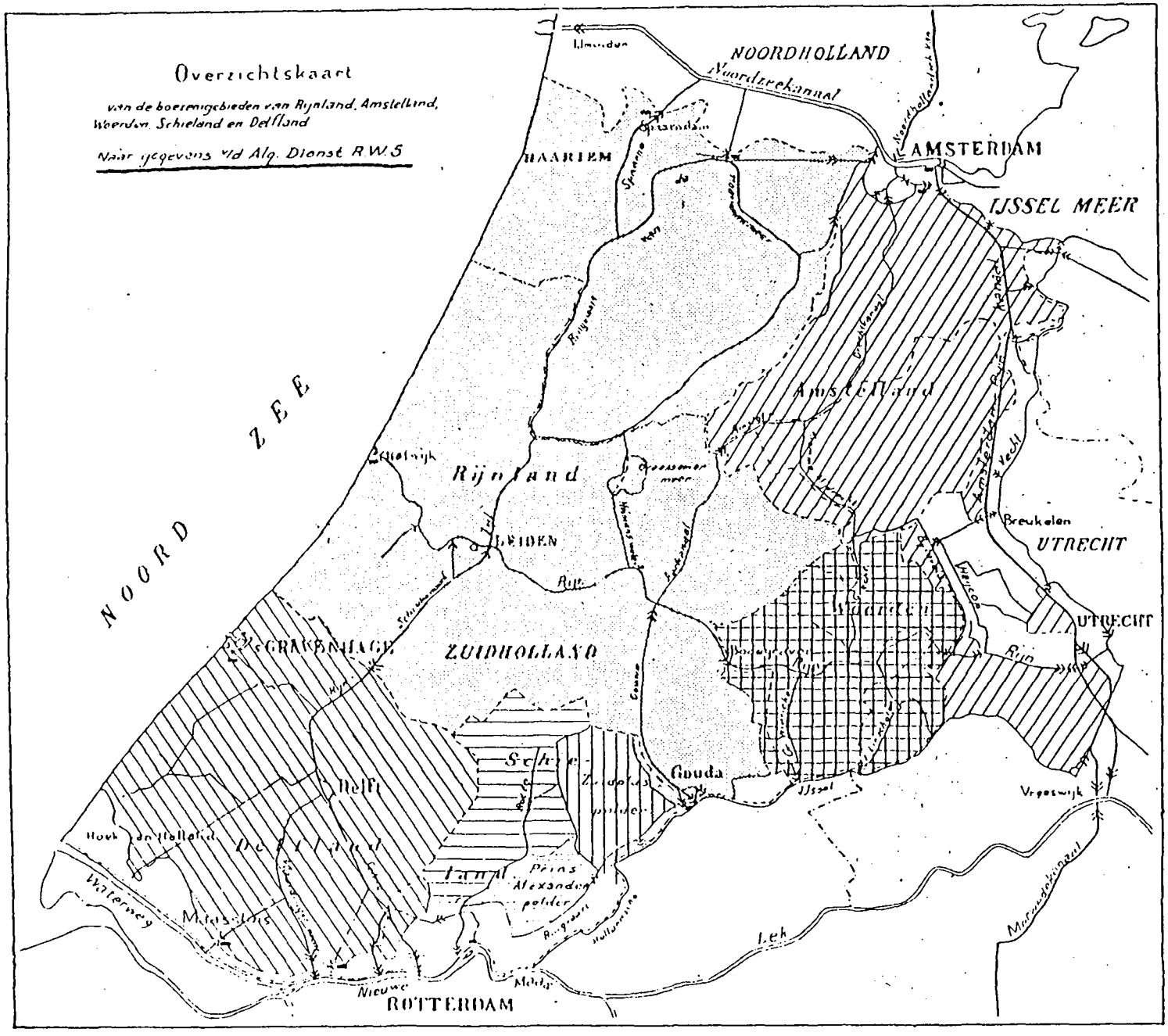
Figuur 1.

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





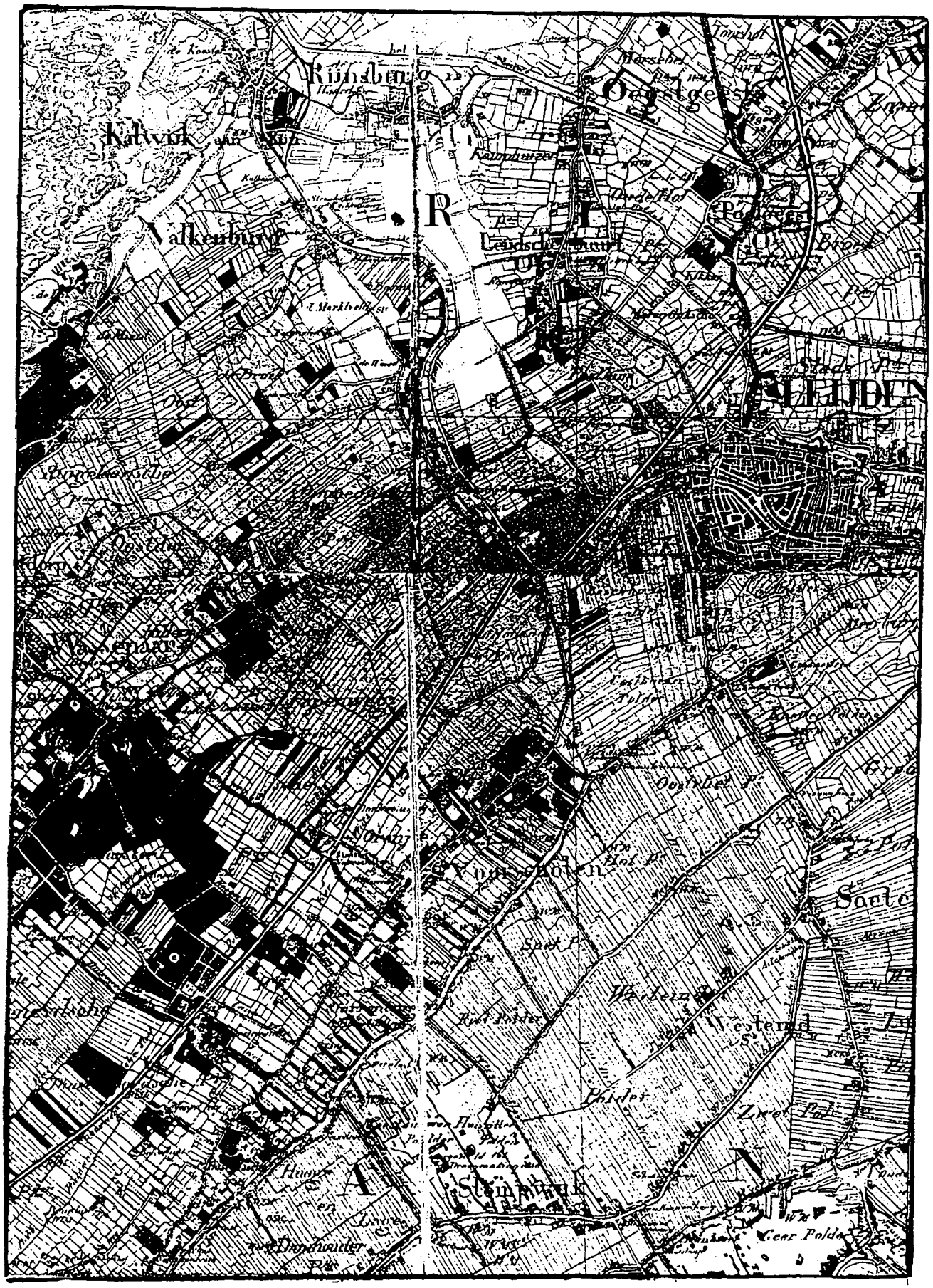
Figuur 2. Bodemgesteldheid van West-Rijnland.



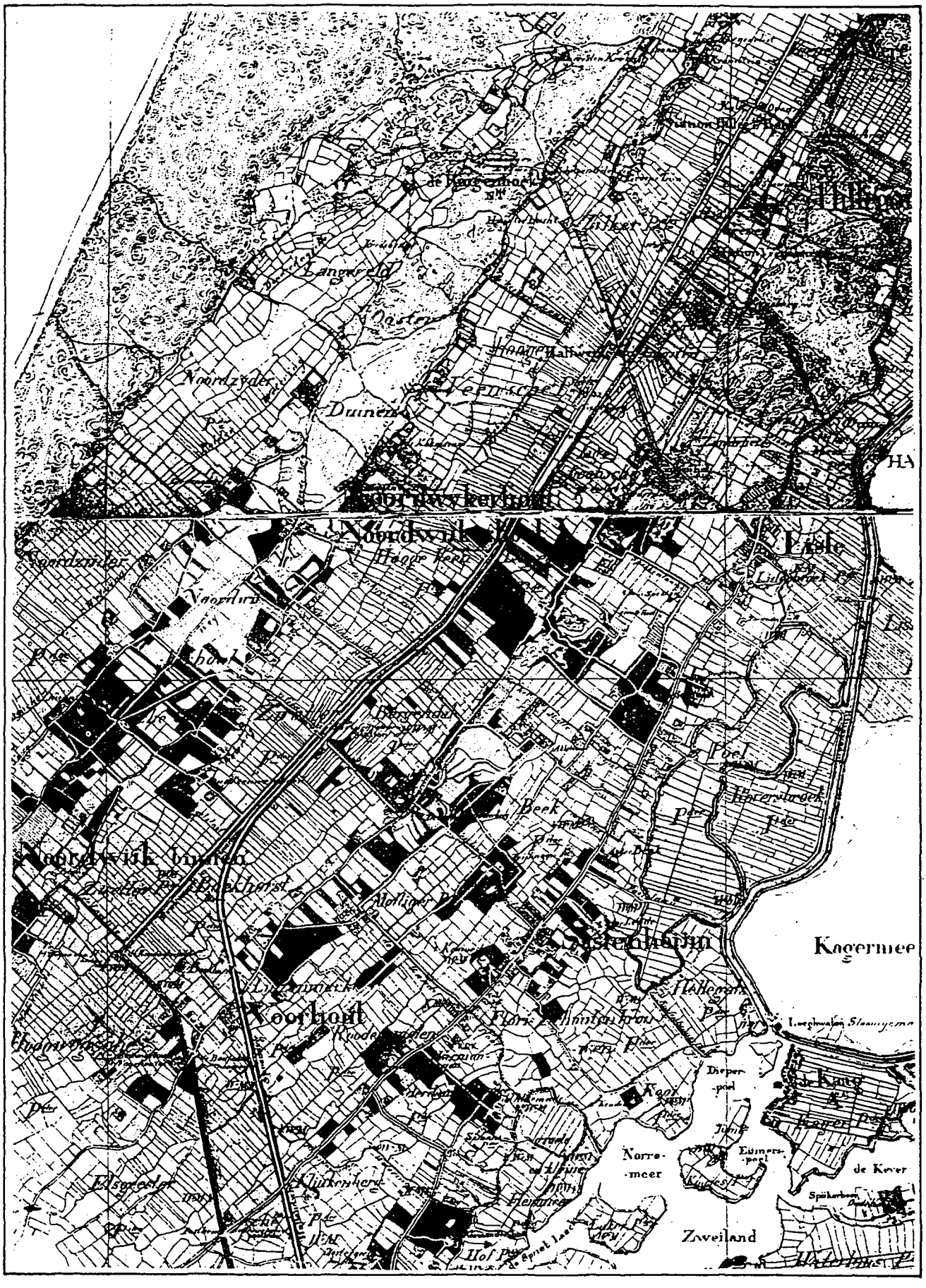
VERKLARING

- Boezem van Rijnland
- " " Delfland
- " " Schieland
- " " Amstelland
- " " Woerden
- Boezemgemaal
- Schutsluis
- Uitwateringssluis
- Keersluis
- Administratieve grenzen de vijf grote waterschappen
- Provinciale grenzen
- Boezemwateren

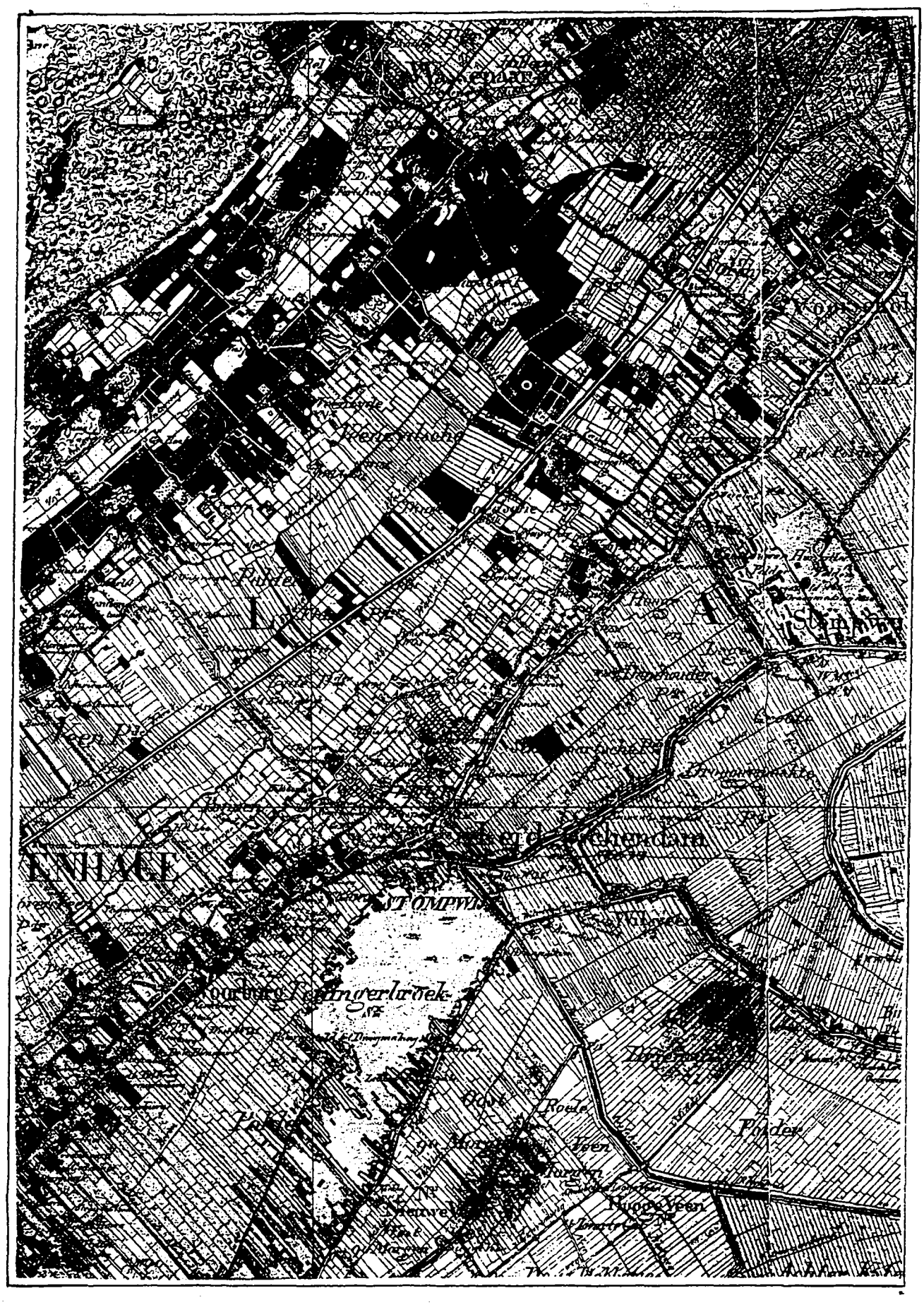
Figuur 3. Overzichtskaart boezemgebieden.



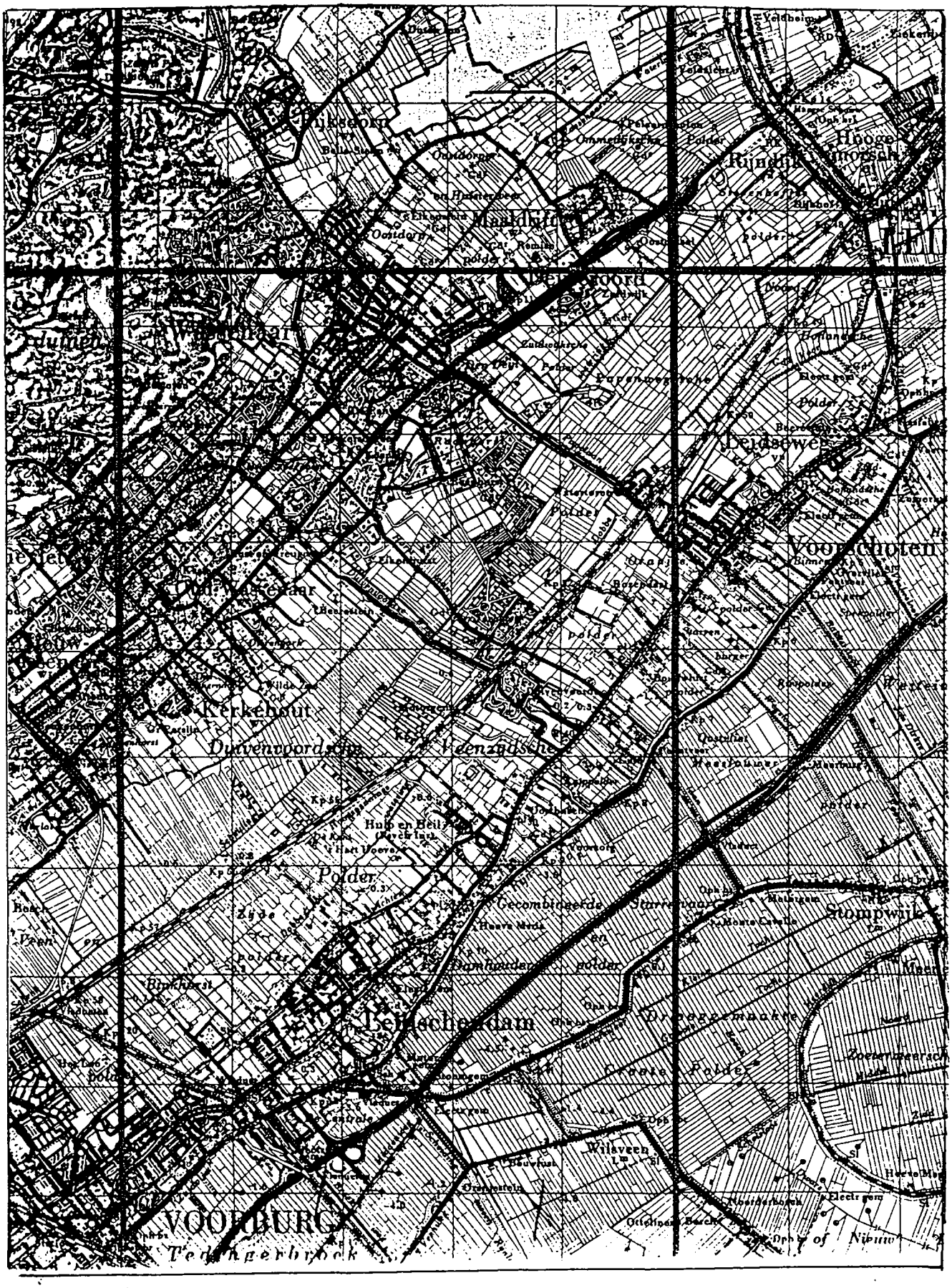
Figuur 4 Geografische atlas West-Nederland, schaal 1:50.000 (1852-54).



Figuur 4 Geografische atlas West-Nederland 1852-54.

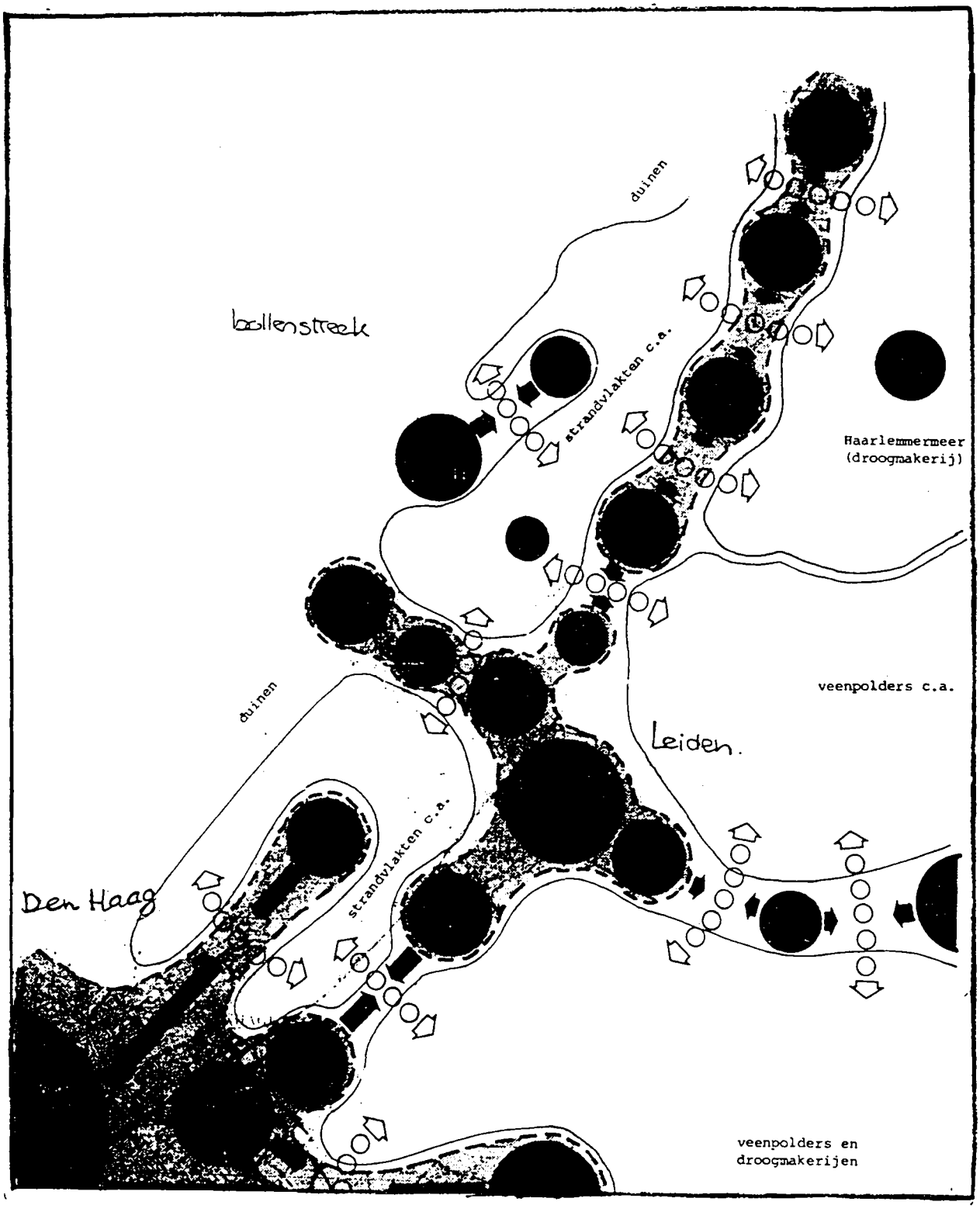


Figuur 4 Geografische atlas West-Nederland 1852-54.

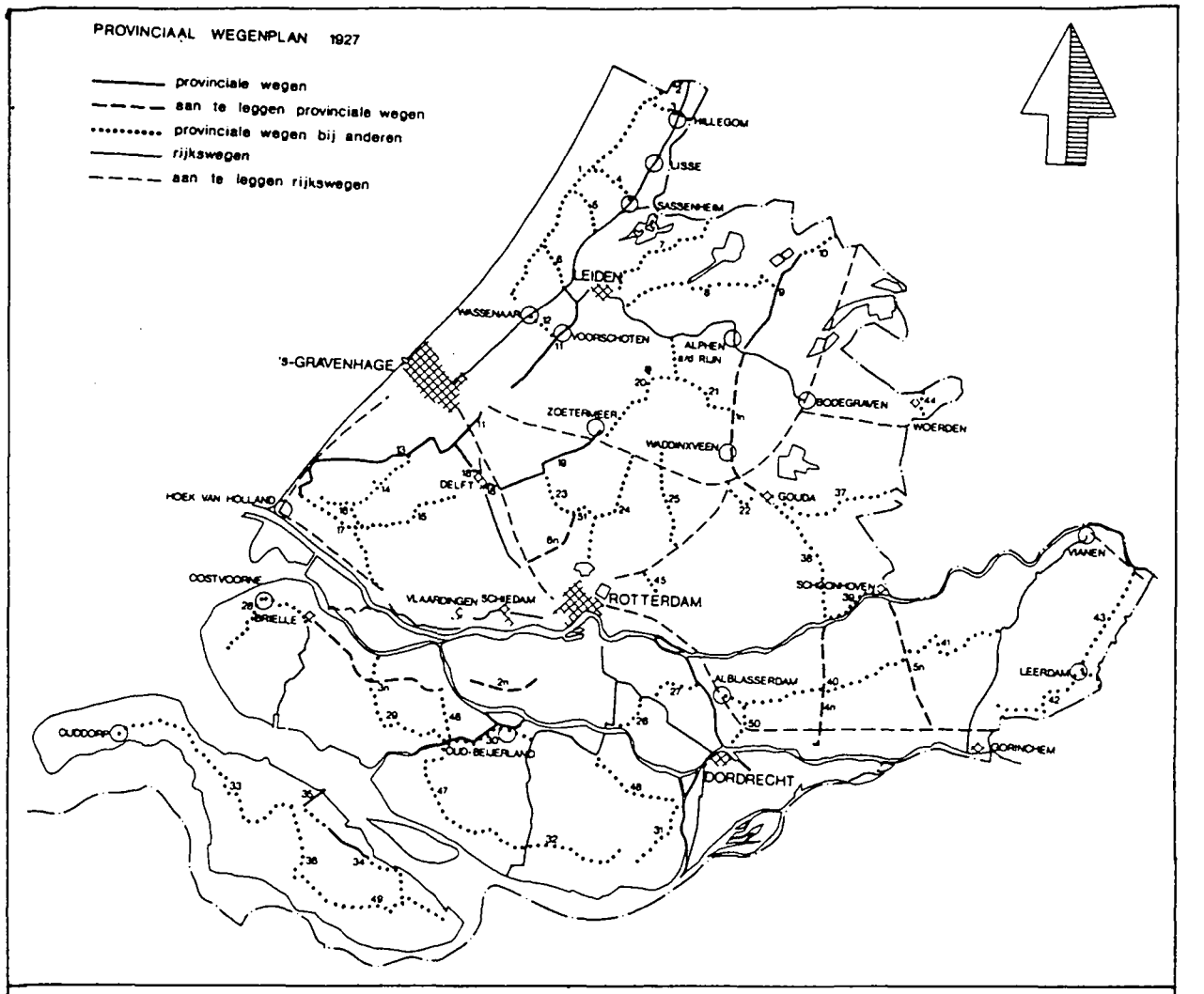


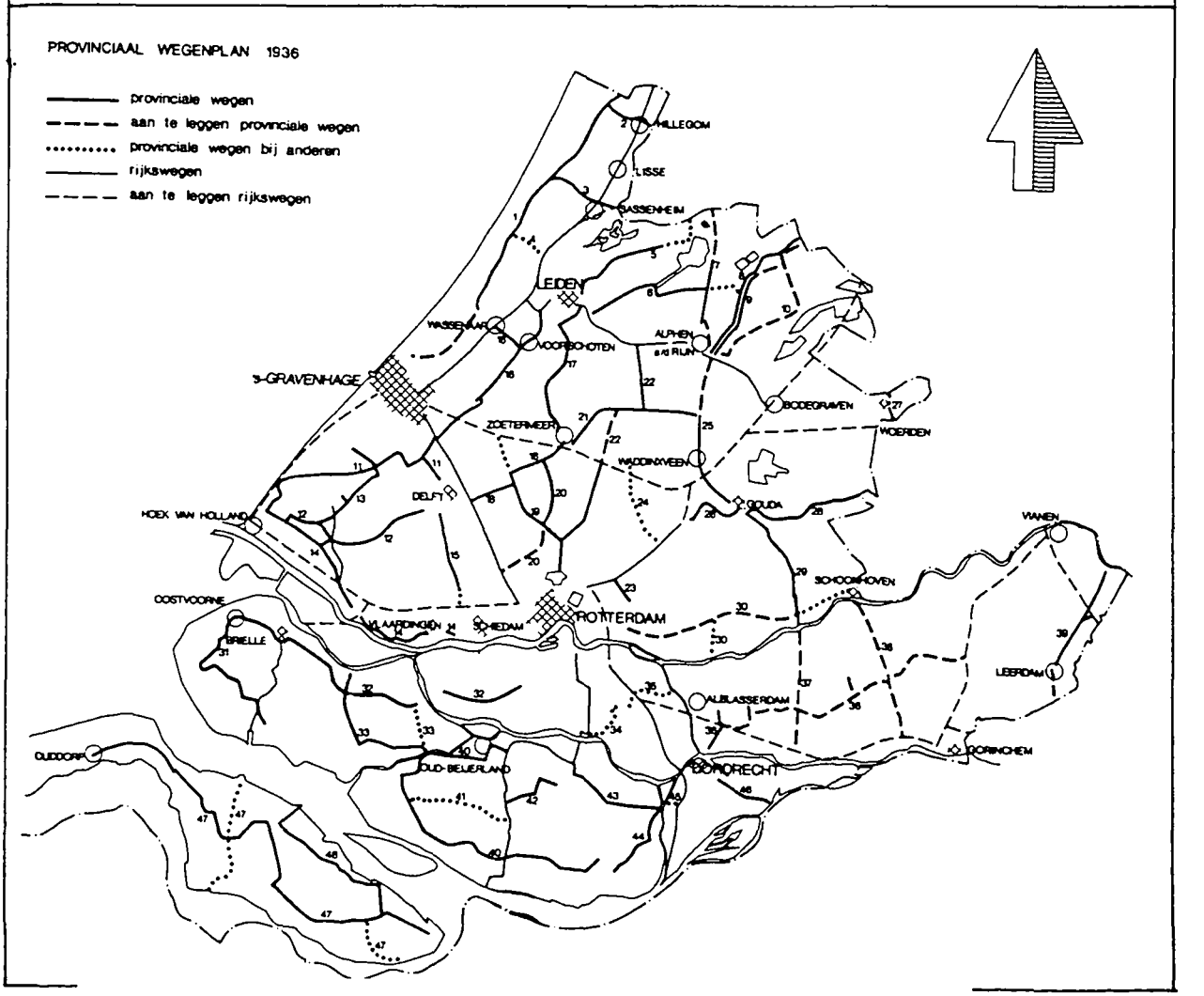
Figuur 5 Geografische kaart 1932-42.

Figuur 5 Geografische kaart, schaal 1:50.000 (1932-42).

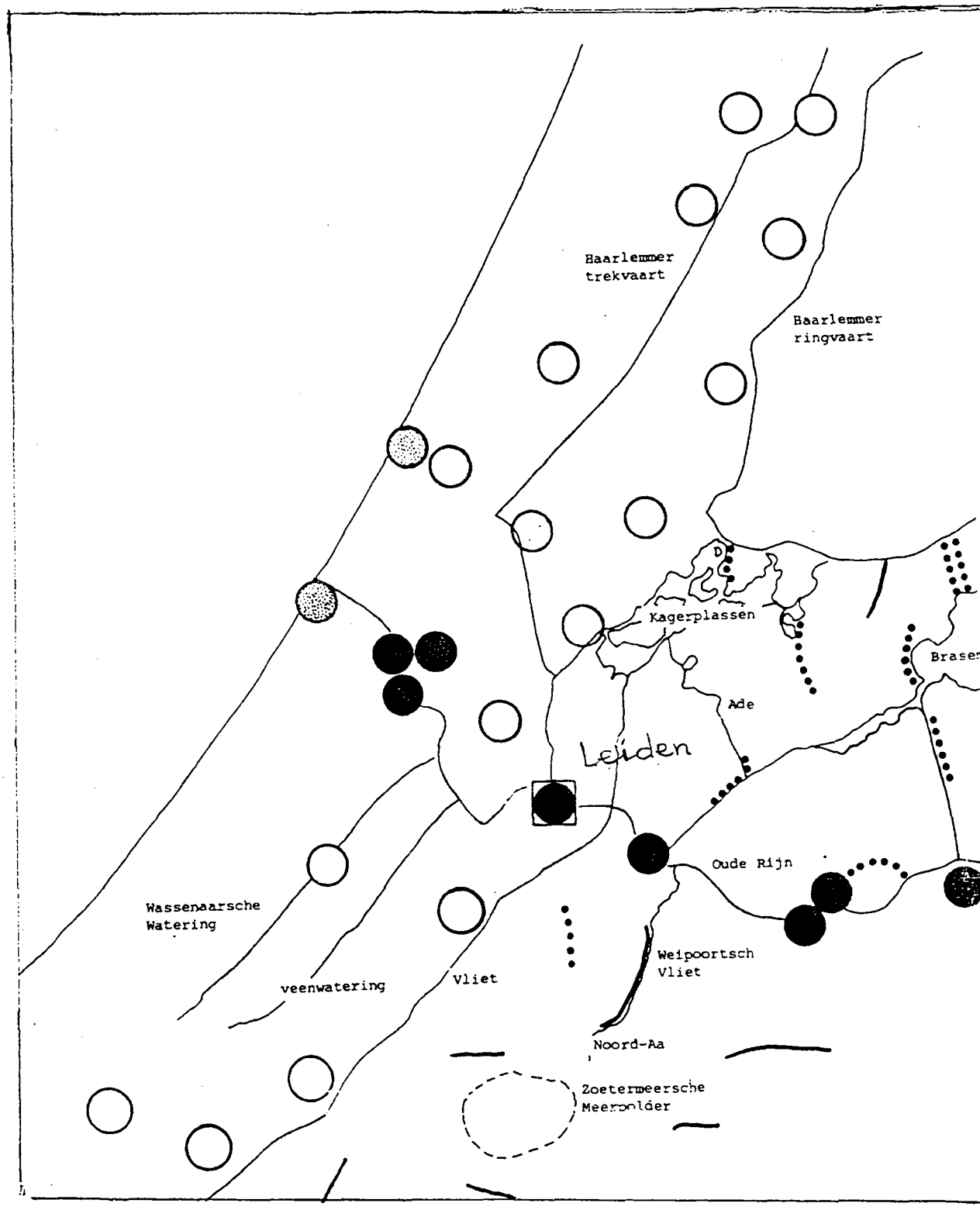


Figuur 6. Ruimtelijke structuur in hoofdlijnen van het stedelijk gebied.
Uit: Een beeld van het Zuid-Hollands landschap, deel 1.

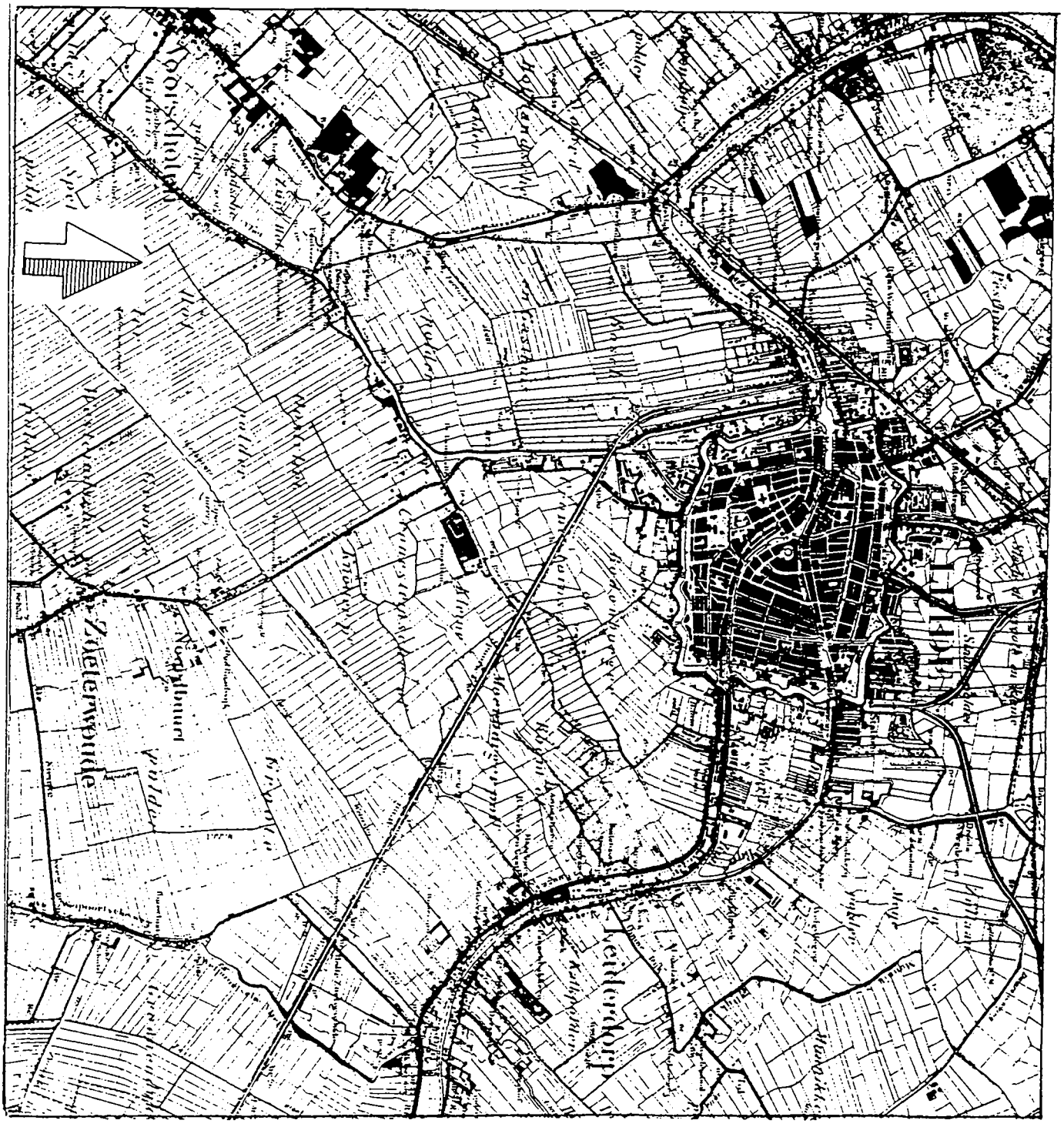




Figuur 7 p.8 Provinci l w g nplan W st Rijnland

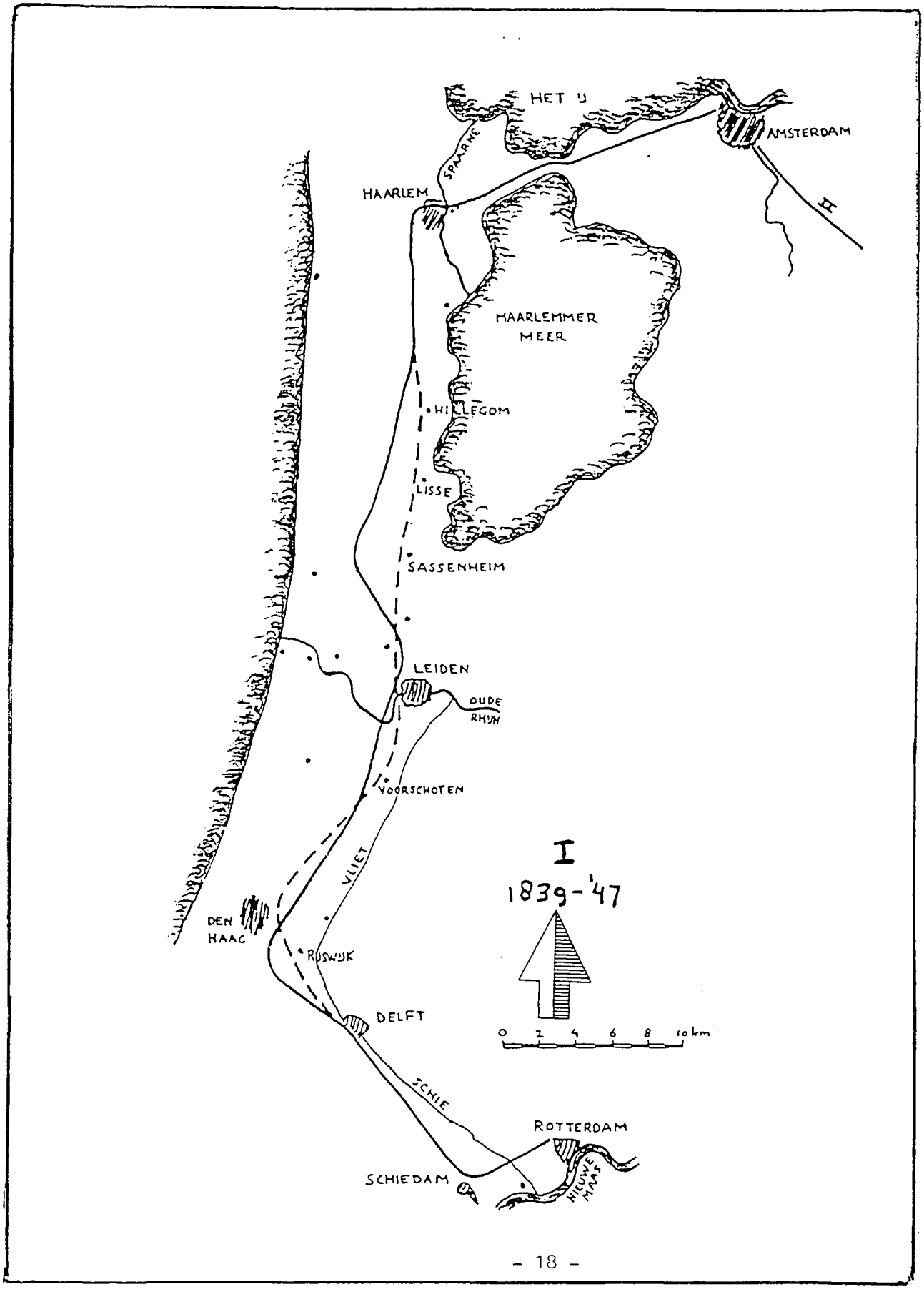


Figuur 9 Afbeelding voornaamste wateren West-Rijnland.
Uit: Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland 1976.



Figuur 10 Rijn-Schiekanaal voor de aanleg van de Nieuwe Vaart, schaal 1:25.000. Uit: Historische Atlas Zuid-Holland.

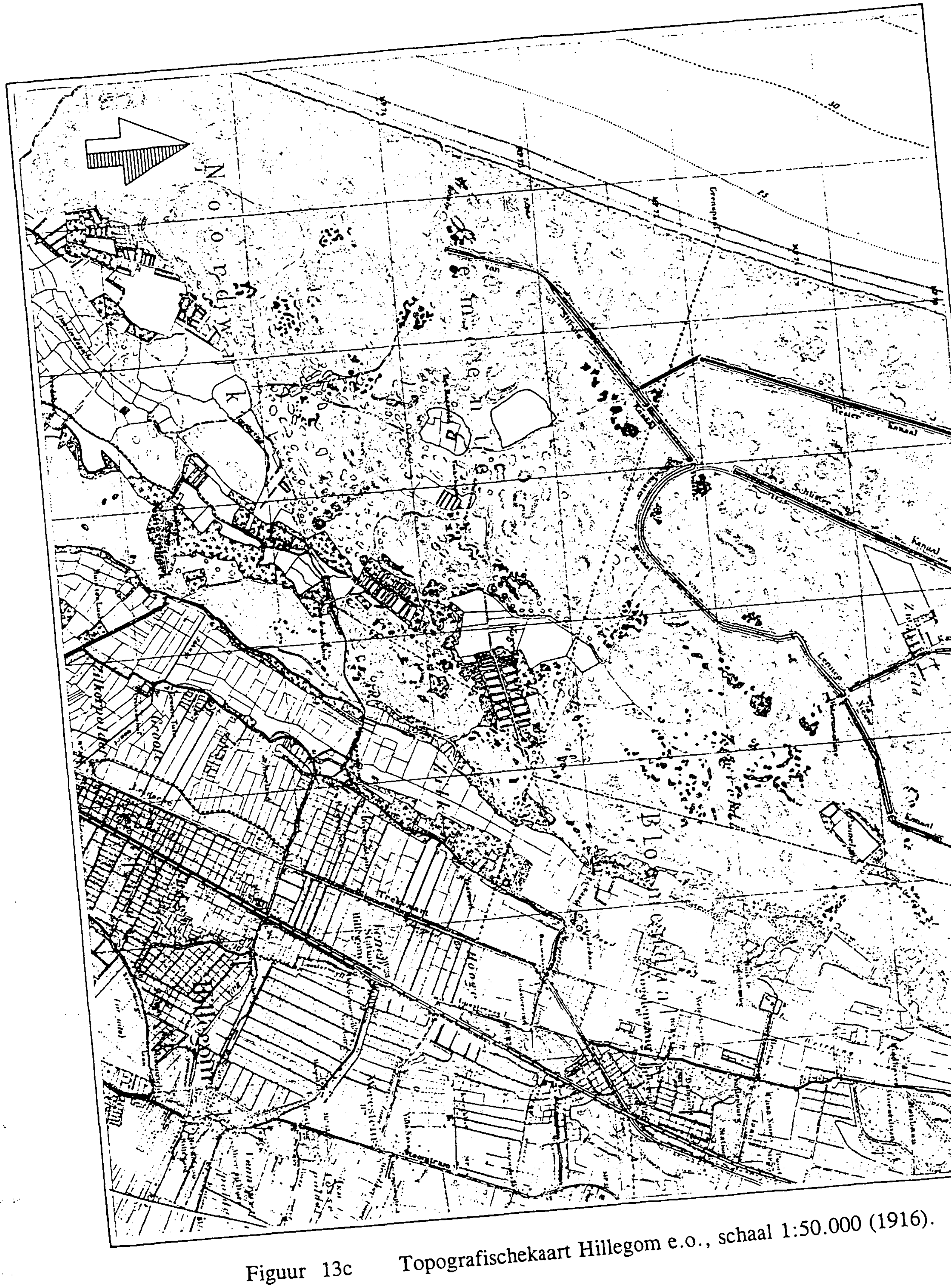
Figuur 10b Rijn-Schiekanaal na de aanleg van de Nieuwe Vaart, schaal 1:25.000.
Uit: Historische Atlas Zuid-Holland.



Figuren 11 en 12 De spoorlijnen in West-Rijnland.
Uit: Dijksterhuis.

Figuur 13a Topografischekaart Hillegom e.o., schaal 1:50.000 (1876).

Figuur 13b Topografischekaart Hillegom e.o., schaal 1:50.000 (1892).



Figuur 13c Topografischekaart Hillegom e.o., schaal 1:50.000 (1916).

Figuur 13d Topografischekaart Hillegom e.o., schaal 1:50.000 (1929).