



Gemeente
Leidschendam-Voorburg

Cultuurhistorische Analyse Vlietoevers

Gemeente Leidschendam-Voorburg



Inleiding

De gemeente Leidschendam-Voorburg wordt zowel gescheiden als verbonden door de Vliet. De scheiding ontstaat doordat het grondgebied van Leidschendam-Voorburg aan weerszijden van de Vliet is gelegen. Tegelijkertijd is er sprake van een verbinding omdat de Vliet van noord naar zuid door de hele gemeente stroomt. Juist dat opvallende kenmerk maakt de Vliet tot een belangrijk infrastructureel element binnen de gemeentegrenzen. De ouderdom, de activiteiten eromheen en het gebruik in verleden en heden geven de Vlietoever een speciale meerwaarde, die kan dienen als inspiratiebron voor het toekomstige gebruik van het gebied.

De eerste aanleiding voor het opstellen van deze cultuurhistorische analyse was een door de raad in 2006 aangenomen motie. Hierin staat dat de waarde van de Vliet momenteel onvoldoende is gewaarborgd bij toekomstige ontwikkelingen. De raad heeft het college verzocht te onderzoeken hoe belangrijke cultuurhistorische waarden op de Vlietoever kunnen worden beschermd. De Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) is door de raad gevraagd om te overleggen of het gebied nog tot beschermd dorpsgezicht kan worden aangewezen. De RCE is van plan in het kader van de Modernisering van de Monumentenzorg (MoMo) het beschermd dorpsgezicht per 2011 af te schaffen. In de praktijk betekent dit dat de huidige beschermde dorpsgezichten hun status zullen behouden maar dat er geen nieuwe meer worden aangewezen. Daarom moet worden gezocht naar een alternatief om de cultuurhistorische waarden te beschermen.

De tweede aanleiding voor het opstellen van de cultuurhistorische analyse was de verwachting deze te kunnen gebruiken als een historisch kader voor de toekomst. Binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg worden de Vlietoever en het direct aangrenzende gebied gezien als ontwikkelingslocatie. Dat geldt ook voor de gemeente Den Haag die sinds de annexatie van 2002 grondgebied op de Vlietoever bezit. De ontwikkelingen zullen plaatsvinden op een relatief klein oppervlak van ongeveer 14,5 bij 0,4 km. Ondanks de aanzienlijke lengte van de Vlietoever zijn ze niet zo breed. Hierdoor is het effect van alle direct aan de Vliet grenzende activiteiten groot. Om dit in goede banen te leiden, is het belangrijk te weten welke cultuurhistorische kwaliteiten in het gebied aanwezig zijn en welke zaken de kwaliteit van het gebied aantasten. Deze analyse moet bijdragen aan het op goede wijze inbedden daarvan. Zo kan het door de eeuwen heen gegroeide unieke karakter behouden blijven.

De aanwezigheid van cultuurhistorische waarden betekent niet dat er geen ontwikkeling kan plaatsvinden of dat ontwikkelingen een kopie van het verleden moeten zijn. Om keuzes te maken over het al dan niet opnemen van de historie in het toekomstbeeld, moet eerst duidelijk zijn wat de aanwezige waarden zijn. Zonder beeld van het verleden is het heden ongefundeerd.

De cultuurhistorische analyse van de Vlietoever is niet alleen een referentiekader voor toekomstige ontwikkelingen. Het is ook een kader voor programma's van eisen bij het opstellen van voorschriften in bestemmingsplannen. Het versterken van de kwaliteit en de functie van een gebied zou het gevolg moeten zijn van het voortborduren op historische aanknopingspunten.

Leeswijzer

De cultuurhistorische analyse is opgebouwd uit vijf hoofdstukken. In de eerste hoofdstukken komen groei en ontwikkeling van het gebied aan

1



1 - Plangebied

bod. Het is een schets van de bodemkundige ontwikkeling en de gevolgen van menselijk handelen daarin. Deze zijn onlosmakelijk verbonden met de aanwezige erfgoedwaarden binnen het gebied. Daarna volgt een situatieschets van de aanwezige structuren in het gebied, waarna de inventarisatie van de aanwezige cultuurhistorische elementen aan bod komt: het gebouwde erfgoed, de waterwegen, de landschappelijke waarden en de wegen over land. Omdat niet alles in het gebied een even grote waarde heeft, wordt daarna een prioritering aangebracht. Dit gebeurt aan de hand van thema's, die verwijzen naar een belangrijke periode uit de geschiedenis van de Vlietoever.

De analyse sluit af met een hoofdstuk waarin de belangrijkste conclusies staan over de kwaliteit en de aanwezige aantastingen. Ten slotte gaat hoofdstuk 5 over de manier waarop de bestaande waarden in de toekomst kunnen worden ingepast.

Plangebied

Het plangebied strekt zich uit over de gehele noord-zuidlijn van de gemeente Leidschendam-Voorburg tussen Voorschoten en Rijswijk (afbeelding 1). Op de oevers van de Vliet zijn enkele honderden meters als plangebied gemarkeerd omdat het historische en het huidige gebruik van de percelen het gevolg is van de aanwezigheid van het kanaal. Inmiddels hebben de oevers op hun beurt weer een directe uitstraling op de Vliet.

In deze analyse wordt een deel van het grondgebied van de gemeente Den Haag en Voorschoten meegenomen, omdat deze percelen direct aan de Vliet grenzen en betekenis hebben voor de totale cultuurhistorische ontwikkeling. De huidige Haagse percelen behoorden tot aan de annexatie in 2002 tot de gemeente Leidschendam-Voorburg en staan dus in direct verband met de geschiedenis van Leidschendam-Voorburg.

Inhoud

	Pagina
Inleiding	1
Hoofdstuk 1	Historisch perspectief 4
1.1	Geografische ligging 4
1.2	Bodemontwikkeling 4
1.3	Menselijke interventie 4
1.3.1	Middeleeuwen 4
1.3.2	Ontstaan van dorpen 5
1.3.3	Ontstaan van een Vlietverbinding 5
1.3.4	Leidsche Dam 6
1.3.5	Buitenplaatsen en ander vermaak 7
1.3.6	Industrie 8
1.3.7	Woonwijken 9
1.3.8	Na de Tweede Wereldoorlog 10
Hoofdstuk 2	Inventarisatie 12
2.1	Ruimtelijke karakteristieken 13
2.1.1	Landschappelijke elementen 13
2.1.2	Stedenbouwkundige elementen 15
2.1.3	Architectonische kwaliteiten 17
2.1.4	Breuken 17
2.2	Objecten en structuren 18
Hoofdstuk 3	Thematisering 20
3.1	Ontginningen en gebruik door boeren 20
3.2	Infrastructuur 21
3.3	Ter aangenaam vermaeck 23
3.4	Industrialisering 24

	Pagina
Hoofdstuk 4	
Conclusie cultuurhistorische aspecten	26
Schema	
Cultuurhistorische waarde	28-29
Hoofdstuk 5	
Verankering van de cultuurhistorische kapstok	30
5.1	
Monumentenwet en monumentenverordening	30
5.2	
Structuurvisies, groenstructuurplan en stedenbouwkundige plannen	30
5.3	
Bestemmingsplannen	30
5.4	
Welstandsnota	31
5.5	
Erfgoedwaardenkaart	31
5.6	
Recreatie	31
Bijlage 1	
Legenda waardenkaarten	32
Bijlage 2	
Catalogus	38
A Gebouwd Erfgoed	38
B Landschappelijke en stedenbouwkundige elementen	48
Begrippenlijst	54
Literatuur	56
Fotografie	56

1

Historisch perspectief

1.1 Geografische ligging

De Vliet, ook wel het Rijn-Schiekanaal genoemd, ligt midden in de Randstad en loopt van de Oude Rijn naar de Schie, grofweg van Leiden naar Delft (afbeelding 1). Het kanaal ligt als een nagenoeg rechte lijn in het (stedelijk) landschap. Alleen bij Leiden en Rijswijk maakt de Vliet een scherpe bocht. Enkele grote en kleine zijkanalen zorgen ervoor dat het water ook Den Haag, Katwijk en Zoeterwoude doorkruist. De Vliet loopt in de huidige situatie langs landerijen, maar ook door stedelijk gebied met bebouwing.

1.2 Bodemontwikkeling

De bodemlagen in de regio zijn het resultaat van eeuwenlange invloed van de zee. Ongeveer 12.000 jaar geleden kwam er een eind aan de laatste IJstijd. De temperatuur steeg en de ijskappen smolten, waardoor onder meer het Noordzeebekken vol liep. Rond 4.400 v. Chr. stabiliseerde de stijging van de zeespiegel. Toen ontstond een nog vrij open kustgebied met smalle zandbanken (strandwallen) die later aan elkaar groeiden. De grootste is nog steeds, zij het beperkt, zichtbaar in het landschap en wel op de lijn van de Veursestraatweg, Raadhuis, Voorburgseweg en Herenstraat. Ter hoogte van Leidsenhage en de Prins Bernhardlaan ligt een van de kleine strandwallen.

Oude Duinen

Zodra de strandwallen permanent boven water uitstaken, stootte de wind het zand op tot duinen. Dit zijn de zogenaamde Oude Duinen. In de millennia hierna bleef de zee rustig, waardoor de kustlijn in westelijke richting kon aangroeien. Door de veelal westelijke wind zijn de meest oostelijk gelegen duinen het hoogst geworden.

Door de geleidelijke afsluiting van het kustgebied werd het gebied net achter de duinen afgesloten van het zilte water, waardoor het kon verzoeten. Daardoor ontstond andere begroeiing. Door ophoping van regenwater werd het land steeds natter en ontstond moeras. De gebieden achter de duinen verschilden van elkaar qua milieu waardoor verschillende soorten moerasvegetatie verschenen. In sommige moerassen overheerste bos, in andere het mos. Wat ze gemeen hadden, was dat na afsterving van het organische materiaal dikke veenlagen ontstonden, variërend van 2 tot 4 m dik. Door de druk van bodemlagen in latere tijden en door de ontwatering is de laag tegenwoordig nergens meer dan 50 cm dik.

Nieuwe Duinen

In de 12e eeuw nam de invloed van de zee weer toe en was er sprake van stevige kusterosie door de vele stormvloed. Zandverstuivingen waren hiervan het directe gevolg. Zij vormden vanaf de kustlijn de zogenaamde Nieuwe Duinen, die het onderliggende veen bedekten. De hoogte van deze duinen liep op tot 35 m. Tevens brak de zee op twee plaatsen door de duinen heen: ter hoogte van de Rijn en de Maas, waardoor een brak deltagebied (estuarium) ontstond met kleine riviertjes die op verschillende plaatsen ook afzettingen achterlieten.

1.3 Menselijke interventies

1.3.1 Middeleeuwen

De groei van het veenlandschap achter de duinen ging door tot in de Middeleeuwen. Vanaf de 11e eeuw oefende de mens een grotere invloed uit op het landschap. Zo werd regenwater via natuurlijke watergangen, zoals de Dobbewatering en de Veenwatering, afgevoerd. In de 12e eeuw begon men met het ontginnen van de veengebieden voor gebruik als akkerland. Pas later, toen het gebied daarvoor te nat werd, werd het ingezet als grasland voor de veeteelt.

Turfwinning kwam al op bescheiden schaal voor vanaf de Romeinse tijd. Hierdoor ontstonden al vroeg in de jaartelling meren in de veenlandschappen. Het inklinken van het veen als gevolg van de ontginningen leidde er uiteindelijk toe dat de mens het waterniveau in de polders steeds meer kunstmatig op peil moest houden. Dit gold zeer zeker bij de landwinning vanaf de 17e eeuw, waarbij natuurlijke en kunstmatige veenmeren werden ingepolderd.

Steentijd	Bronstijd	IJzertijd	Romeinse Tijd	Vroege Middeleeuwen	Late Middeleeuwen	Nieuwe Tijd
300.000 - 2.000 v. Chr.	2.000 - 800 v. Chr.	800 - 12 v. Chr.	12 v. Chr. - 450 n. Chr.	450 - 1.050 n. Chr.	1.050 - 1.500 n. Chr.	1.500 n. Chr. - heden



2 - Prentbriefkaart van zand-afgravers aan de Broeksloot.

Van de Oude Duinen is inmiddels niet veel meer over. Ze zijn vanaf de Middeleeuwen afgegraven ten behoeve van de zandwinning in de omgeving (afbeelding 2). Het zand werd gebruikt om gebieden op te hogen en om wegen aan te leggen.

1.3.2 Ontstaan van dorpen

Veur, Voorburg en Stompwijk waren kleine kerkdorpen die ongeveer in de 10e eeuw ontstonden. Een centrale rol daarbij speelde de strandwal, die nog altijd de noord-zuidverbinding in het landschap vormde. Deze hoger gelegen zone was de gunstigste plek om te wonen in het verder toch moerassige gebied. Logischerwijs bouwden de inwoners daar dan ook de eerste kerken. Rondom de kerken lagen kleine boerengehuchten die zich geleidelijk ontwikkelden naar volwaardige dorpen.

De Leidsche Dam lag op een kruising van een waterweg en de landscheidingsdijk, die twee waterschappen van elkaar scheidde. Dit kruispunt werd een overslagplaats voor de lokale handel. Rondom de overslagplaats ontstond een dorp met verschillende functies en een kerk. De kerk was onderdeel van de parochie van Voorschoten.

1.3.3 Ontstaan van een Vlietverbinding

Een misverstand dat lang heeft bestaan, is dat de Vliet dezelfde waterloop is als het kanaal van Corbulo. Het kanaal van Corbulo werd rond 47 n. Chr. door de manschappen van de Romeinse generaal Corbulo gegraven. De huidige Vliet dateert uit de Middeleeuwen. Over de eerste aanleg van het kanaal, dat wellicht deels gelijk loopt met het Kanaal van Corbulo, is weinig bekend. Men vermoedt dat de Vliet in zijn huidige vorm aan het begin van de 13e eeuw is gegraven. In eerste instantie zal de Vliet met name hebben gefunctioneerd als een afwateringssysteem voor omliggende polderlandschappen en als infrastructuur.

Vervoer over water

Historische bronnen laten duidelijk zien dat er in deze tijd al sprake was van goederenvervoer over de Vliet (o.a. door de goederenlijst van het bisdom Utrecht, daterend uit de 11e/12e eeuw). Boeren gebruikten de Vliet en de aangrenzende sloten om het land te bereiken. Koeien en ander vee werden met platte schuiten over de sloten naar het land gebracht (afbeelding 3). Ter hoogte van Voorschoten waren doorwaadbare delen (wedden) aangebracht. Ze waren ca. 1 m diep en werden door boeren en vee gebruikt om over te steken.

3 - Boeren vervoeren hun vee per schuit.



4 - Jeugdige schuitenjager langs de Vliet in Voorburg.



5 - Fragment kaart Coenraet Oelensz 1556.



Het onderhoud aan de Vliet liet te wensen over. Met de opkomst van het goederenvervoer en reizigers over water werd ook het beheer van de Vliet aangescherpt. Er werden periodieke controles uitgevoerd ter bescherming van de vaardiepte, de bereikbaarheid van de omliggende landerijen en de vastheid van de oevers. In eerste instantie vond het vervoer over water plaats met zeilschuiten of, als de wind het liet afweten, met een roeiende schipper.

In de loop van de 14e eeuw kwam de trekschuitverbinding op gang. Tussen Delft en Leidschendam lag het eerste jaagpad. Dat was nodig voor de schuitenjager, ofwel de man met paard die de schuit voorttrok. Ook vrouwen en kinderen werden ingezet om de schuit te trekken. In de 17e eeuw werd na lange discussie tussen Leiden en Leidschendam ook een jaagpad aangelegd (afbeelding 4). Plannen hiervoor werden verschillende malen door Coenraet Oelensz opgetekend op kaart. Om het jaagpad tussen Leiden en Leidschendam te realiseren, moesten veel percelen land worden aangekocht. Daarnaast moest worden nagedacht over ongelijke vloerse kruisingen over de sloten naar de landerijen.

1.3.4 Leidsche Dam

In deze tijd was de Leidsche Dam, de huidige sluis in de Vliet bij Leidschendam, een groot obstakel. Om het verschil in waterniveau tussen de Hoogheemraadschappen van Rijnland en Delfland op te vangen, was een dam aangelegd: de Landscheidingsdijk. Alle boten moesten over de dam heen worden getrokken. Dit betekende een enorme vertraging in de reis van Delft naar Leiden, omdat eerst alles moest worden uitgeladen en daarna weer ingeladen. Op de tekening van Coenraet Oelensz uit de 16e eeuw is te zien dat er sprake was van een overtoom, een treksysteem aangedreven door grote windassen (afbeelding 5). De Vliet was hierdoor alleen geschikt voor lokaal verkeer.



6 - De buitenplaats Eemwijk te Voorburg.

De steden Haarlem, Gouda en Dordrecht deden er in die tijd alles aan om dit zo te houden. Ze hadden het alleenrecht op de vermarkting van waren. Wanneer schepen via de doorgaande route in deze steden aankwamen, waren zij verplicht hun waren op de markt aan te bieden en daar marktrechten voor te betalen. Deze bron van inkomsten wilden de drie grote steden niet graag kwijt. Steeds wisten zij te voorkomen dat Leidschendam zou worden toegestaan om een sluis aan te brengen in de Vliet. Toen keizer Maximiliaan in 1488 eindelijk toestemming gaf, stuurde Dordrecht een 400-koppig leger om de gloednieuwe sluisen kort en klein te slaan. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog werd de overtoom tijdens de belegering van Leiden in 1574 door de Spanjaarden verwoest. Pas na de Vrede van Munster in 1648 werd definitief een sluis aangelegd ter hoogte van Leidschendam. In deze periode was daar al een actieve dagelijkse trekschuitverbinding tot stand gekomen, waarbij passagiers op basis van een dienstregeling een plaatsje op de schuit konden kopen.

1.3.5 Buitenplaatsen en ander vermaak

De trekschuitverbinding heeft bijgedragen aan de ontwikkeling van buitenplaatsen in de regio. In de Gouden Eeuw (17e eeuw) beleefde Holland een grote bloeiperiode op handelsgebied. De nieuwe rijken wilden naar goed voorbeeld van de oude adel buitenplaatsen stichten. De buitenplaatsen dienden enerzijds als zomerverblijf voor de familie, weg van de vieze, overvolle stad. Anderzijds was het een statussymbool; om te laten zien wie je was, wat je bezat en hoe geleerd je was. Het was ook een plaats om zaken te doen in een aangename en vriendelijke sfeer. De wens deze aspecten te verenigen, leidde tot zeer opvallende en rijke buitenplaatsen.

7 - Vlietoevers met buitenplaatsen ter hoogte van Centrum Oud Voorburg.

Het hoofdhuis was vaak een architectonisch hoogstandje te midden van een aangelegd Arcadia (afbeelding 6). De tuinen waren voorzien van exotische beplanting in speciaal daarvoor ontworpen oranje- en roodkleurige. Langs het water van de Vliet werden theekoepels gebouwd om samen met het bezoek de uit Oost-Indië afkomstige thee te nuttigen. De druk bevaarde Vliet vormde een mooi uitzicht en was door de trekschuitverbinding goed te bereiken. Het kanaal was een belangrijk element in de infrastructuur geworden. Dat was niet verwonderlijk, want de wegen waren nog onverhard en hadden kuilen. De meeste buitenplaatsen waren daarom voorzien van een opvaart vanaf de Vliet, die toegang gaf tot het terrein zodat de familie tot vlak bij het hoofdhuis kon komen. Het aantal buitenplaatsen groeide enorm. In korte tijd verrezen tientallen idyllische plaatsen langs het water (afbeelding 7).



Naast deze grote herenhuizen verschenen ook uitspanningen aan de Vliet, zoals herbergen en theetuinen (afbeelding 8 en 9). Deze werden in de 19e eeuw steeds verder uitgebreid met recreatieve aspecten, zoals roeibotenverhuur, muziekmiddagen en andere zaken om het leven te veraangename. Aan het begin van de 19e eeuw stond het leven van de gegoede burgerij en de adel namelijk in het teken van plezierige bijeenkomsten en ander vermaak. Deze groep had immers voldoende tijd om te genieten van wat het leven te bieden had.

1.3.6 Industrie

Tot halverwege de 19e eeuw bleef dit beeld nagenoeg ongewijzigd. Daarna zette de aftakeling van de meeste buitenplaatsen in. De kosten voor onderhoud werden te hoog. De meeste eigenaren besloten er permanent te gaan wonen of verhuurden de buitenplaats aan derden.

In het derde kwart van de 19e eeuw werd het noodzakelijk om de Vliet te verbreden. De oorzaak hiervan was een toename van het aantal vaarbewegingen. Ook groeide de wens een volwaardige weg naast het water aan te leggen. De Vliet werd daardoor optimaal benut als economische vaarroute. De uitbreiding vond plaats aan de oostzijde van de Vliet. De buitenplaatsen die te dicht op de Vliet stonden, moesten worden gesloopt. Enkele werden nog herbouwd, maar de meeste kwamen niet meer terug. Veel eigenaren zagen zich genoodzaakt grond of bijgebouwen te verkopen aan ontwikkelaars.



8 - Uitspanning Wijkerbrug te Voorburg.

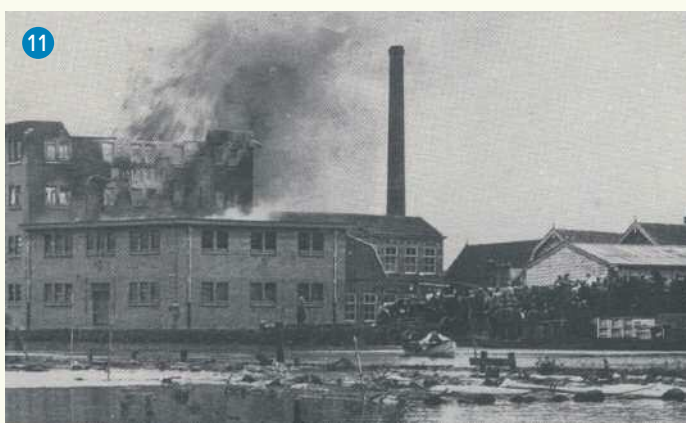
9 - Buitenplaats en uitspanning Rozenrust te Leidschendam.



10 - Conservenfabriek te Leidschendam, ter hoogte van huidige treinloodsen.

11 - Graanmaalderij te Leidschendam, net achter de huidige Petrus en Pauluskerk.

12 - Fabrik Ozon, ter hoogte van buitenplaats Middenburg te Voorburg.



Als gevolg van de industriële revolutie kwam ook de industrialisering langs de Vliet op gang. Door de eeuwen heen hadden zich al kleine bedrijven langs het kanaal gevestigd. Vaak ging het om molens of kleine fabriekjes die het water gebruikten als aandrijving of onderdeel van het productieproces. Ook kleine scheepswerven of vissersbedrijfjes waren aan de oevers van de Vliet gevestigd. Deze ontwikkeling nam een vlucht aan het einde van de 19e eeuw. Door de nieuwe machines konden de bedrijven groeien. Ook Leidschendam en Voorburg ontwikkelden zich op het industriële vlak (afbeelding 10 t/m 12). Langs de Vliet ontstonden in de buurt van de dorpskernen verschillende fabrieken met veel werkgelegenheid. Het oude landschap, dat al eeuwen bijna onveranderd de Vlietoevers omgaf, onderging een schaalvergroting.

Tijdens de industrialisering werden wegen verhard en werden nieuwe vormen van transport mogelijk zoals de tram of trein. Door deze ontwikkelingen namen de vaarbewegingen over de Vliet juist af. Het openbaar vervoer per trekschuit werd steeds minder aantrekkelijk. De Vliet verloor langzaam de functie van belangrijke infrastructurele vaarroute.

1.3.7 Woonwijken

Na de schaalvergroting van de industrialisering veranderde het landschap door het ontstaan van woonwijken langs de Vliet. De eigenaren van de oude buitenplaatsen verkochten steeds meer grond vanwege de hoge onderhoudskosten. De grond werd verkocht aan gemeenten en ontwikkelaars, die aan het begin van de 20e eeuw startten met de bouw van groene woonwijken met dikwijls luxe villa's. De straatnamen verwezen naar de oude gebruiken van het gebied of naar de naam van een buitenplaats. Ook hier verzezen weer architectonische hoogstandjes, maar dan op een andere schaal.

1.3.8 Na de Tweede Wereldoorlog

De explosieve bevolkingsgroei na de Tweede Wereldoorlog heeft ertoe geleid dat steeds meer open ruimte werd opgeslokt door gebouwen en bedrijven. De maat en de intensiteit van deze bebouwing nam toe. Kleine bedrijven groeiden uit tot grotere. Met name aan de westzijde van de Vliet is in de tweede helft van de 20e eeuw veel gerealiseerd aan stadsuitbreidingen. Daarbij is niet altijd rekening gehouden met de bijzondere en fijngevoelige schaal van het gebied, waardoor veel groen en oorspronkelijke kwaliteit is verdwenen.

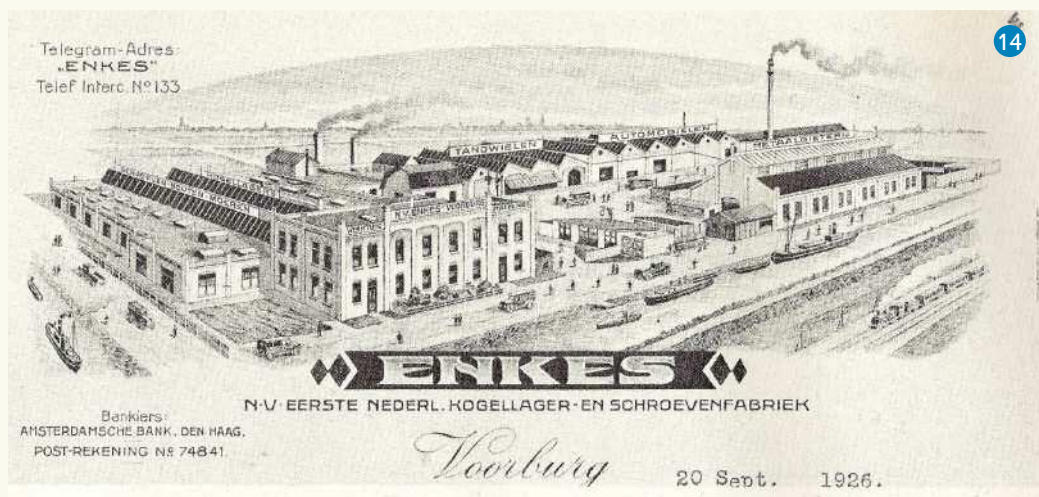
De hoeveelheid industriële vaarbewegingen op de Vliet liep in deze periode nog verder terug. De vervoersmogelijkheden over de weg en over het spoor maakten de Vliet als vaarweg minder populair. Met het verdwijnen van de groenteveiling in 1960 is het vrachtverkeer over de Vliet tot een enkel vaartuig gereduceerd. De Vliet heeft sindsdien nog maar een beperkte functie als transportroute over water. Een andere reden hiervoor is dat de boten inmiddels groter zijn geworden en de bruggen, die niet allemaal open kunnen, niet zijn meegegroeid. De Vliet werd steeds meer een toeristische route voor passanten- en rondvaartboten.

13



13 - Tuinders komen aan bij de groenteveiling in Leidschendam met hun waar.

14



14 - Kogellagerfabriek Enkes ter hoogte van de oude kern Voorburg aan de Westvlietweg.

2

Inventarisatie

De cultuurhistorische analyse van de bovengrondse erfgoedwaarden langs de Vliet dient enerzijds als een zelfstandige waardebeoordeling van het erfgoed en anderzijds als basis voor toekomstige ontwikkelingen. De Vliet omvat van noord naar zuid niet alleen architectuurhistorisch waardevolle objecten, maar ook cultuurhistorisch waardevolle structuren en elementen. Daarnaast is een grote narratieve en symbolische waarde aanwezig die onvoldoende tot zijn recht komt wanneer alleen maar losse objecten worden beschermd.

Er ligt vanuit verschillende invalshoeken een zware druk op de Vlietoevers. Het huidige gebruik heeft niet altijd een goede relatie met de geschiedenis en de positie in het gebied. Toch is het inmiddels onderdeel van de historische ontwikkeling van de Vliet. Van alle voorkomende functies zal bepaald moeten worden welke aansluiten op de erfgoedwaarde van de Vlietoevers en welke daarvoor minder relevant zijn.

Karakteristieken

Dit onderdeel van de analyse bestaat uit een omschrijving van de stedenbouwkundige en landschappelijke karakteristieken van de Vlietoevers. Dit vormt samen met de historische ontwikkeling het ruimtelijk kader. In principe worden de oevers van de Vliet zowel aan de Leidschendam-Voorburgse kant als aan de Haagse en Voorschotense kant beschreven.

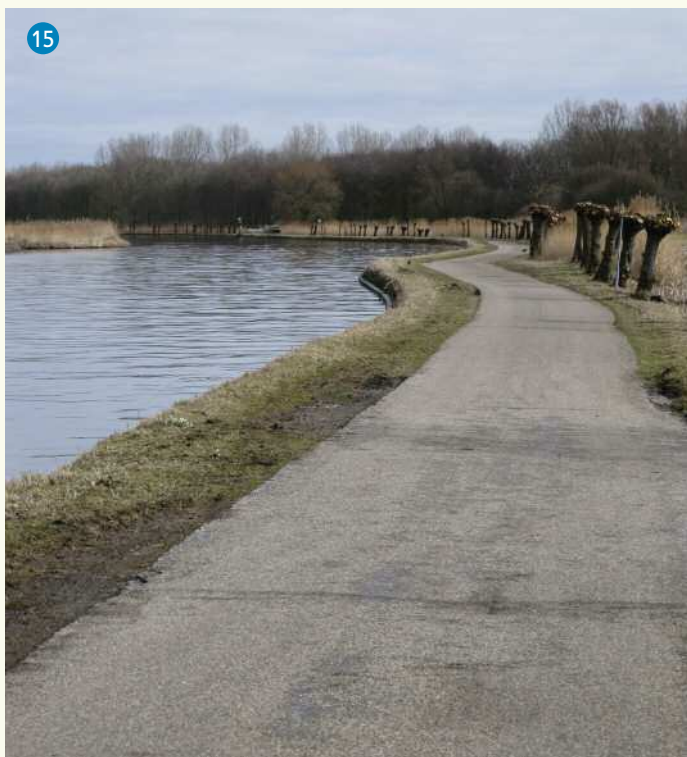
Vervolgens wordt een inventarisatie van de gebouwen opgenomen. In de catalogus, die als bijlage aan deze studie wordt toegevoegd, komen alle objecten met een cultuurhistorische betekenis aan bod. Ze worden bekeken vanuit hun architectonische, stedenbouwkundige en cultuurhistorische karakteristieke achtergronden. De bebouwing in de beschermde dorpsgezichten is hierin niet meegenomen. Deze gebieden hebben al een duidelijke status en bescherming.

In het derde hoofdstuk wordt een waardestelling gegeven, waarbij samenhang tussen bebouwing, stedenbouw en narratieve en symbolische waarden van belang is. De waardestelling is ingedeeld in cultuurhistorische thema's, die een belangrijke rol spelen in de geschiedenis van het gebied. Ze vormen een hanteerbaar instrument om de individuele objecten te verbinden. Ze bieden bovendien aanknopingspunten om na te denken over de toekomst van de Vlietoevers, voor Leidschendam-Voorburg in het bijzonder en voor de regio Haaglanden in het algemeen.

15 - Oostvlietweg ten noorden van de Kniplaan.

16 - Oostvlietweg ter hoogte van Voorschoten.

17 - Meidoornhagen en knotwilgen markeren de Oostvlietweg.



2.1 Ruimtelijke karakteristieken

De omgeving rondom de Vliet heeft een evenwichtige opbouw. Het kanaal fungeert daarbij als constante factor die de verschillende functies en ontwikkelingen verbindt. Het haaks op de Vliet georiënteerde slagenlandschap aan de oostzijde is nog steeds herkenbaar. Aan de westzijde hebben zich haaks op het kanaal juist steden en dorpen ontwikkeld. Dit hangt samen met de bodemopbouw. De strandwal aan de westzijde was zeer geschikt voor bewoning en het veen aan de oostzijde juist niet.

Er is dus een belangrijke relatie en functionele samenhang tussen de west- en de oostzijde van de Vliet.

Ondanks de vele fysieke verschillen langs de 14 km van het plangebied, zijn er ook veel overeenkomsten te vinden.

2.1.1 Landschappelijke elementen

Niet alleen de percelen met bebouwing kunnen een groen karakter hebben. Ook wegen, zoals de Oostvlietweg, de Vlietweg en de Westvlietweg hebben een groene entourage die beeldbepalend is voor de Vlietoevers. Dit groen sluit aan bij de zwaarte van de bebouwing langs de Vliet.

In het meest noordelijke deel is de uitstraling van de Vliet landelijk. Het gebied grenst daar aan de Vlietlanden en de Meeslouwersplas (vernoemd naar de eigenaar van de gronden in de 17e eeuw). De Oostvlietweg heeft daar nog het karakter van het oude jaagpad. De weg slingert langs de Vliet en is aan de oostzijde voorzien van knotwilgen (afbeelding 15 en 16). Daarnaast ligt nog de sloot die toegang gaf tot het achtergelegen polderlandschap. Her en der wordt de weg met een brug over een opvaart getild. Dit fenomeen dateert ook uit de tijd van het jaagpad. De belangrijke vaarten naar het polderlandschap moesten namelijk open blijven. De bruggen dienden als ongelijkvloerse kruisingen. Aan de westzijde van de Vliet ligt deels bebouwing van Voorschoten en deels slagenlandschap met weiden, woningen en glastuinbouw.

Richting Leidschendam worden de knotwilgen aangevuld met een meidoornhaag, die dateert uit het midden van de 19e eeuw (afbeelding 17). De haag sluit de weilanden af met openingen voor oprijlanen en toegangen. Aan de rand van Leidschendam wordt het groene karakter geheel overgenomen door gebouwen en vormt alleen het groen in de tuinen een voortgang van het karakter van de Oostvlietweg. De westzijde, tussen de Kniplaan (Voorschoten) en de sluizen in Leidschendam, bevat een afwisselend landschap van slagenweilanden met schapen en enkele bosschages. De glastuinbouw op dit deel van de Vlietoevers beslaat een groot deel van het weidegebied. Dit tast het karakter van het oorspronkelijke ontginningslandschap aan. Vanaf de eerste bebouwing van Leidschendam wordt het groene karakter bepaald door de volwassen beplanting op de percelen. Ter hoogte van de Koppels neemt dit sterk af om in het centrum van Leidschendam te verworden tot een enkele boom op de kaderanden.

Aan het begin van de Vlietweg en de Westvlietweg neemt de beplanting weer een prominente plek in. Aan de oostzijde van de Vliet staan hoge, volwassen bomen die de rijweg van het voetpad scheiden. De bomenrij loopt door tot aan de Kerkbrug in Voorburg, neemt daarna af in intensiteit en verdwijnt helemaal na de Oude Tolbrug. Deze beplanting is terug te vinden op oude foto's en prenten van de Vliet (afbeelding 4 en 18). Vanaf de Tolbrug komt de wegsloot weer in zicht. De percelen aan de oostzijde van de Vliet worden van de Westvlietweg gescheiden door een smalle sloot (afbeelding 19).



18 - Wegbeplanting langs de Vlietweg.



19 - Wegsloot langs de Westvlietweg.



20 - 'Badkuip'-landschap ter hoogte van de Oostvlietweg 24. Gezien richting de kern Leidschendam.

21 - Starrevaart te Leidschendam.

22 - Opvaart ter hoogte van de voormalige buitenplaats Haagwijk.



De westzijde heeft een groen karakter dankzij de percelen die direct aan de Vliet grenzen. De beplanting heeft in de afgelopen eeuw(en) de tijd gehad te volgroeien, waardoor een halfopen coulisselandschap is ontstaan.

Opvallend is dat het hele gebied ten oosten van de Vliet als gevolg van de bodemsamenstelling lager ligt. Het inklinken en uitvenen van de bodem heeft ervoor gezorgd dat een verdiept landschap is ontstaan. De Vliet met aangrenzende vaarten ligt nu als een verhoogde dijk in het landschap. Dit is met name goed zichtbaar vlak na Oostvlietweg 24. Het landschap duikt daar vanaf de weg naar beneden (afbeelding 20). Voorbij de kern Leidschendam is dit ook te zien, alhoewel het hoogteverschil afneemt.

Het landschap wordt aan de gehele oostzijde van de Vliet (uitgezonderd de kernen) gekenmerkt door lange zogenaamde slagen, gescheiden door verkavelingsslootjes. Op plaatsen waar de slootjes zijn verdwenen, zijn natte verdiepingen zichtbaar. Op enkele plaatsen wordt het landschap door vaarten doorkruist, onder andere ter hoogte van de Starrevaart in de kern van Leidschendam (afbeelding 21). Deze vaarten komen ook aan de westzijde over de volle 14 kilometer voor, al zijn ze daar minder opvallend (afbeelding 22).

Belangrijke landschappelijke dragers ten noorden van de kern Leidschendam zijn:

- Knotwilgen
- Sloten langs de weg (ten noorden van de Kniplaan)
- Meidoornhagen gecombineerd met knotwilgen
- Lange slagen haaks op de Vliet
- Verkavelingssloten
- Opvaarten
- Verdiepingen in het landschap als gevolg van de bodemgesteldheid

Ten zuiden van Leidschendam zijn de volgende belangrijke karakteristieken te benoemen:

- Zware bomen aan de westzijde van de weg
- Wegsloot

2.1.2 Stedenbouwkundige elementen

De historische groei van de Vlietoevers is nog steeds zeer herkenbaar in de stedenbouwkundige ruimte. In het slagenlandschap van de late Middeleeuwen ontstonden aan de westzijde de kernen Leidsche Dam (Veur) en Voorburg. Ook Voorschoten ligt aan deze zijde. Leidschendam en Voorburg hebben zich aan weerszijden van de oorspronkelijke kern ontwikkeld. De percelen volgden het slagenlandschap met de oude verkavelingsstructuur. De bebouwing stond haaks op de Vliet of juist anders als de bodemsituatie dat vereiste. Een voorbeeld daarvan zijn de huizen op de dijk, die evenwijdig aan het kanaal werden gebouwd.

De buitenplaatsen volgden de indeling in slagen niet. De eigenaren voegden diverse slagen samen tot één grote kavel. Daarop werd een vierkant of langgerekt gebouw neergezet dat evenwijdig stond aan de Vliet. Het groen bleef de boventoon voeren door de royale parkaanleg rond de huizen, die bestond uit bosschages met hakhout en lommerrijke gazons met heesters. Deze tuinaanleg was wel een breuk met het oorspronkelijke agrarische landschap. De buitenplaatsen aan de oostzijde van de Vliet bleven dichterbij het slagenlandschap. Dit had te maken met de afwatering op het aanwezige slotensysteem waarvan ook zij afhankelijk waren.

De gebouwen die tot het midden van de 20e eeuw op de percelen zijn neergezet, staan net als de buitenplaatsen haaks op de Vliet (afbeelding 23). De bebouwing is ingepast in een groene ruimte, met doorzichten naar het achterliggende perceel (afbeelding 24). In het meest noordelijke deel van de Vlietoevers wint de ruimte het van de bebouwing, waardoor een zeer groene Vlietwal ontstaat. Op de grens met Voorschoten liggen de Vlietoevers in de zogeheten 'Duivenvoordecorridor', waarin weilanden, boerderijen en restanten van buitenplaatsen elkaar afwisselen. In dit gebied is de kwaliteit van het groen in de afgelopen 60 jaar sterk verminderd door de toename van het aantal kassen (afbeelding 25).

23 - Bebouwing is gerelateerd aan de bodemgesteldheid.

24 - Doorzichten langs de bebouwde percelen aan de Westvlietweg.

25 - Kassen verrommelen de Duivenvoordecorridor.



Op de oostelijke oever is lintbebouwing aanwezig langs de Oostvlietweg, de Vlietweg en de Westvlietweg (afbeelding 26). Ter hoogte van de dorpskernen neemt de bebouwing toe. Activiteiten rondom de dam, en later rondom de sluis, zorgden er in de Middeleeuwen voor dat in Leidschendam (Leidsche Dam) een kern aan beide zijden van de Vliet groeide. Ter hoogte van Voorburg is de toename beperkt gebleven en bestaat vooral uit moderne industriële gebouwen.

De resterende kilometers van de Vlietoevers hebben een smalle rand met bebouwing, voorzien van erven en/of tuinen, afgewisseld met open ruimten die bestaan uit restanten van het oorspronkelijke slagenlandschap. De open weilanden geven een ruime doorkijk naar het achtergelegen landschap, soms tot aan de A4 en de wijken Leidschenveen en Ypenburg (afbeelding 27). Dit is met name het geval in het noordelijk deel van de Vlietoevers. De doorkijken dragen bij aan de ruimtelijke ervaring van het landschap. Op enkele plaatsen maakt het beeld van de smalle bebouwde rand plaats voor een zwaardere wijk met 20e-eeuwse bebouwing.

Na het midden van de 20e eeuw is rigoreus gebroken met de traditie van langgerekte percelen en overdadige groene ruimten. De groei van de bevolking en de toegenomen vraag naar woningen heeft ertoe geleid dat de uitbreidingswijken een stedelijk wand langs de Vlietoevers vormden. Het groene en landelijke karakter kwam sinds die tijd in het gedrang (afbeelding 28). De schaalvergroting leidde ertoe dat oude structuren en historische gebouwen ingeklemd raakten tussen moderne aanvullingen (afbeelding 29). Fijnschalige detailleringen in de stedelijke structuren langs de Vlietoevers verloren hun karakter.

Belangrijke stedenbouwkundige karakteristieken van de Vlietoevers zijn:

- Slagenlandschap met haaks op de Vliet geplaatste boerderijen/stedelijke bebouwing
- Dijkwoningen evenwijdig aan de Vliet
- Villabouw op ruime, groene percelen
- Doorzichten naar het achtergelegen landschap of perceel

26 - Lintbebouwing langs de Westvlietweg.



27 - Over de restanten van het slagenlandschap heen is Leidschenveen-Ypenburg zichtbaar.



28 - Invullingen vormen wanden langs de Vliet.

29 - Moderne bebouwing verdrukt historische structuur.





2.1.3 Architectonische kwaliteiten

Het gebied heeft toegevoegde waarde gekregen door de architectuur die tot het midden van de 20e eeuw werd toegepast (afbeelding 30). Zowel de oude boerderijen en arbeiderswoningen als de bebouwing op de buitenplaatsen en de villabebouwing vertonen een hoge mate van architectonische verfijning. Er is sprake van een grote rijkdom aan materialen en detaillering. De gebouwen en de materiaalkeuze gaan een dialoog aan met de omgeving, waardoor de groene ruimte niet wordt aangetast maar juist één geheel wordt (afbeelding 31).

De gebouwen op de voormalige buitenplaatsgronden langs het Westeinde in Voorburg en de Heerweg in Leidschendam hebben deze rijke architectuur ook doorgevoerd in de kleinere bijgebouwen langs de Vliet. In Voorburg staat nog altijd een rij oude en modernere 'theekoepels' uit het einde van de 19e en het begin van de 20e eeuw. Hierdoor is het groene karakter op deze locaties nog sterker dan elders (afbeelding 32).

Karakteristiek voor de bebouwing langs de Vliet:

- De voor de bouwperiode moderne uitstraling
- Bebouwing met een eigen karakter en kwaliteit
- Symbiose tussen architectuur en ruimtelijke omgeving
- Verfijning in materialen en detaillering

2.1.4 Breuken

Het verkavelingspatroon, de mate van bebouwing en de doorkijken naar de open ruimte geven de Vlietoever een groene en landelijke uitstraling. Bebouwing uit het derde kwart van de 20e eeuw en uit het begin van de 21e eeuw heeft oude tradities doorbroken. De bebouwing is massief en in de lengte langs de Vliet geplaatst. Zij overbrugt diverse slagen van het landschap (afbeelding 33). Doorzichten naar het achtergelegen gebied en groene beplanting ontbreken. Dit kan worden gezien als verstoring van het karakter van de Vliet.

30 - Opvallende eigentijdse architectuur.

31 - Harmonie in architectuur en ruimte bij de buitenplaats Vreugd en Rust te Voorburg.

32 - Theekoepels in Voorburg in de traditie van de buitenplaatsen.

33 - Oorspronkelijke verkavelingen worden verbroken bij nieuwbouw.

Ook de verrommeling van het gebied heeft zijn weerslag op de groene kwaliteit. Direct aan de Vliet gelegen percelen worden gebruikt als opslag of bedrijfsruimte. Er staan loodsen, pallets en andere bedrijfsmatige uitstallingen (afbeelding 34) die een armoedig beeld geven. Gezien de geschiedenis van het gebied met boerenbedrijven, bloeiende kernen, buitenplaatsen en luxe villa's, is dit een onwaardige ontwikkeling voor de Vlietoevers.

2.2 Objecten en structuren

De historie en de karakteristieken van het gebied hebben niet alleen sporen nagelaten in de vorm van gebouwen, maar ook als structuren en landschap. In bijlage I en II zijn alle cultuurhistorisch relevante zaken opgenomen. In het volgende hoofdstuk worden deze objecten aan een thema gekoppeld en gewaardeerd. De elementen die geen waarde hebben, zijn niet opgenomen in de catalogus.

De beschrijving van de losse objecten bevat een korte kenschets, datering en waardering. De waardering, met een A of een B, is gebaseerd op de volgende criteria:

- De architectuurhistorische waarde. Deze wordt bepaald door de stijl of bouwwijze, de constructie, het materiaalgebruik, de detaillering of de ornamentiek van een gebouw. Maar ook door de betekenis van een gebouw voor het oeuvre van een architect of door het unieke karakter en de curiositeit van een gebouw.
- De stedenbouwkundige waarde, die wordt bepaald door de mate waarin een gebouw beeldbepalend is. Daarnaast telt de samenhang met andere onderdelen van een complex: de ensemblewaarde.
- De cultuurhistorische waarde, die wordt bepaald door de mate waarin een gebouw past bij een stedelijke, economische of sociale ontwikkeling.

Daarnaast spelen gaafheid van de architectuur, de staat en de zeldzaamheid een belangrijke rol. De mate waarin deze criteria scoren, bepalen de hoogte van de waardering.

De elementen met de waardering A hebben een beeldbepalend karakter en dragen in hoge mate bij aan de cultuurhistorische kwaliteit van het gebied. De elementen met de kwalificatie B hebben een beeldondersteunend karakter. De hoofdvorm, maat en schaal dragen bij aan de kwaliteit in het gebied en maken deel uit van de structuur, maar hebben een lagere intrinsieke waarde.

De catalogus is gemaakt op basis van een inventarisatie op locatie met behulp van literatuuronderzoek waaruit aanvullende gegevens over de narratieve en symbolische waarde zijn gebruikt. Deze worden in hoofdstuk 3 beschreven.



3

Thematisering

Hoewel de catalogus laat zien dat bijna alle geïnventariseerde gebouwen een zekere erfgoedwaarde hebben, is het toch belangrijk onderscheid te maken en een waardering te geven. In de toekomst zal blijken dat behoud van alle gebouwen en herinneringen uit de afgelopen eeuwen onmogelijk is. Het zou leiden tot stilstand van het gebied, wat in tegenspraak is met de karakteristieken die juist een doorgaande ontwikkeling laten zien. Daarnaast bleek in hoofdstuk 2 dat een deel van de kwaliteit van de Vlietoevers niet is gebaseerd op specifieke gebouwen. Kwaliteit kan ook voortkomen uit de landschappelijke en stedenbouwkundige structuur, de opzet van de bebouwing of uit herinneringen aan activiteiten. Zoals al eerder gezegd, is deze studie een waardebeoordeling van de huidige stand van zaken, die in de toekomst kan dienen als uitgangspunt voor ontwikkeling van het gebied. Veel gebouwen en complexen worden al door de wet beschermd. Maar het is ook nodig te bepalen wat buiten deze solitaire objecten als waardevol erfgoed te benoemen is en om aan te geven waarom dat zo is.

Voor het bepalen van de samenhang is gebruikgemaakt van een extra criterium: De narratieve en symbolische waarde van een object. Dit geeft aan in hoeverre het object een deel van het verhaal van de Vlietoevers vertelt en in hoeverre er een relatie is met de historische en de sociale ontwikkeling van de Vlietoevers.

Dit extra criterium leverde een viertal thema's op die individuele objecten, structuren en plaatsen met elkaar verbindt. Het thema is daarbij een historisch handvat. De beoordeling van de objecten en de aanvulling daarvan met het narratieve criterium heeft geleid tot een indeling in vier thema's. Die staan niet op zichzelf, maar zijn nauw met elkaar verbonden en overlappen elkaar ten dele. Er zijn immers raakvlakken in historie en ontwikkeling. Dit betekent dat enkele objecten en structuren op basis van verschillende thema's een hoge erfgoedwaarde bevatten. De nummers van de objecten, zoals aangegeven in de catalogus, staan per thema genoemd.

3.1 Ontginningen en gebruik door boeren

Aan het begin van de 14e eeuw lagen in het veenlandschap achter de strandwallen her en der natuurlijke waterlopen die het water afvoerden. Deze waterlopen bestaan nog steeds: De Veenwatering, het Scheijt (de Schenk) en de Dobbewatering.

Deze afwateringen stroomden door de laagste delen in het landschap. Door de bevolkingsgroei was er behoefte aan meer akkerland voor het verbouwen van gewassen. De boeren groeven zelf geulen om het natte moerassige land bruikbaar te maken. Deze sloten leidden tot wateroverlast op andere plekken. Er was behoefte aan regie en zo verschenen aan het einde van de 13e eeuw de waterschappen, die door de graaf van Holland werden benoemd. De grens tussen de verschillende waterschappen werd bepaald door landscheidingen. De gemeente Leidschendam-Voorburg ligt precies op een dergelijke grens, namelijk die tussen het waterschap Rijnland en Delfland. De Landscheidingsweg, ter hoogte van de 'Sijtwende' of scheidingsdam, was de basis voor de latere Leidsche Dam in de Vliet. De dam, die al bestond voor het benoemen van de waterschappen, was noodzakelijk om het waterniveaueverschil tussen Rijnland en Delfland op te vangen.

35 - Knipmolen te Voorschoten.

36 - De boerderij 'Vlietzicht' is een voorbeeld van een boerderij gebouwd op een strandwal.



Gebruik veengrond

De akkers ten oosten van de Vliet werden vanaf de 14e eeuw afgegraven. Turf was een belangrijke brandstof in veel arbeiderswoningen. Door het turfsteken veranderden de vruchtbare akkers in natte en onvruchtbare gronden, die alleen nog geschikt waren voor veeteelt. Het land lag door het uitvenen uiteindelijk lager dan oorspronkelijk. De Vliet zelf ligt nog op de oorspronkelijke hoogte van het landschap.

De afwatering in de polders gebeurde in eerste instantie via slootjes, schotten en dammen. Naarmate het land verder inklonk, werd het noodzakelijk kades op te werpen en bemaling met eenvoudige molens te realiseren (paarden- en radmolens). De eerste windwatermolens verschenen in deze regio in de 15e eeuw (afbeelding 35). De Vliet speelde een belangrijke rol als waterberging. Door de waterbeheersing is het huidige, kenmerkende polderlandschap ontstaan met de verschillende waterniveaus (boezemwater, polderwater, e.d.), verhoogde dijken, kades en verkavelingssloten.

De meeste boeren woonden op de flank van de strandwal (afbeelding 36). Ze hadden hun vee op de lager gelegen nattere veenlanden staan. Die lagen aan de overzijde van de Vliet. Enkele boerderijen werden gebouwd op de koppen van het nieuwe drooggemaakte land en/of op de dijklichamen.

Ontstaan slagenlandschap

Niet alleen turfwinning zorgde tussen de 13e en 18e eeuw voor de verlaging van het landschap. Ook zandwinning van de strandwallen (dan geestgronden) speelde een rol; het werd een geliefde activiteit in de regio. Uit deze tijd dateren de haaks op de Vliet staande zandsloten ten westen van de Heerweg en de Vliet. De geestgronden werden afgegraven en het zand werd via pramen naar de afnemer vervoerd voor de aanleg van wegen en steden. Boeren gebruikten het zand voor het verlichten van de grond. De aanleg van sloten en het afzanden veroorzaakten in dit deel van de Vlietoevers een veel lagere waterstand. Hierdoor verdwenen na verloop van tijd bossen, zoals het Schakenbosch. De zandschippers verzochten het Hoogheemraadschap steeds vaker om de aanleg van nieuwe sloten om zo dicht mogelijk bij de af te graven landen te komen. In veel gevallen werd dit gehonoreerd. Door het afgraven van turf en zand en het uitgraven van geulen en vervoerssloten ontstond het bekende en kenmerkende slagenlandschap met langgerekte kavels.

Onmisbare elementen in de herinnering aan de ontginningen en het boerengebruik langs de oevers van de Vliet zijn (nummers verwijzen naar catalogus):

- De opvaarten van o.a. Driemansvaart, Duivenvoorde, Houtzaagmolen (74, 75, 80, 85, 86)
- Slagenlandschap met karakteristieke kavelsloten en verdiepte ligging (76, 77)
- Boerderijen (1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 12, 13, 17, 18, 39, 50, 66, 68)
- Arbeiders- en dijkwoningen (7, 19, 20, 21, 22, 25, 26, 40, 43, 55, 62, 63)
- Zandsloten (91)
- Windwatermolen en gemalen (28, Knipmolen is een Rijksmonument en daarom niet opgenomen in de catalogus)

3.2 Infrastructuur

Vanaf het begin van de jaartelling tot halverwege de 19e eeuw waren wegen, met uitzondering van belangrijke hoofdroutes, niet verhard. Pas halverwege de 20e eeuw vond verharding plaats van kleinere, secundaire wegen. Het vervoer van personen en goederen over land was tot die tijd dan ook niet erg aangenaam. De onverharde wegen waren bovendien erg gevoelig voor weersomstandigheden. In de zomer waren de wegen stoffig en vol kuilen, die tijdens regenbuien en in de winter waren ontstaan. Het meest prettig was nog het vervoer per schuit over de verschillende waterwegen. De Vliet werd al vanaf de 12e eeuw gebruikt voor het vervoer van goederen en personen.

Vervoer over water

In eerste instantie gebeurde dit per zeil- of roeischiut. Deze vorm van vervoer was zeer afhankelijk van het weer en van de roeisnelheid van de schipper. In de 16e eeuw werd langs de Vliet tussen Delft en Leidschendam een jaagpad aangelegd, zodat de schuiten door paarden of mensen voortgetrokken konden worden. Hierdoor was het vervoer minder afhankelijk van weersomstandigheden.

37 - Tuinders maakten gebruik van de sloten om hun waar bij de veiling te brengen.

38 - De sloten in de dorpen hadden een infrastructurele functie. Hier een restant in Voorburg.



In de 17e eeuw werd het jaagpad doorgetrokken tussen Leiden en Leidschendam, zodat langs de hele Vliet 'gejaagd' kon worden.

Niet alleen de Vliet werd gebruikt als vervoersader. Ook de kleinere sloten waren een belangrijk onderdeel van de infrastructuur. De boeren bereikten hun land aan de oostzijde van de Vliet per praam. Deze kleinere platte schuiten werden aangeduwd met een stok. Ook het vee werd hiermee van en naar de weidegronden gebracht. Dat moet tot bijzondere taferelen hebben geleid van koeien op schuiten, tussen de weilanden doorglijdend. Buitenplaatseigenaren gebruikten de Vliet op eenzelfde manier. Ook voor hen was het vervoer van goederen, voorraad en familie over water aangenamer dan over de weg. De buitenplaatsen hadden dan ook een opvaart die diep in het perceel van de buitenplaats sneed om dicht bij het hoofdhuis te kunnen komen.

De eerder genoemde zandafgravers en de latere tuinders maakten ook gebruik van de sloten om hun goederen te vervoeren. Op deze manier kwamen zij bij de groenteveiling aan de Westvlietweg (afbeelding 37). Via een stelsel van sloten kwamen de tuinders met de boot tot voor de deur.

Bruggen en dammen

Op de vroegste kaarten zijn er al bruggen over de Vliet waarneembaar. Deze lagen vooral bij de dorpen en buurtschappen. Voorburg had vanaf de Middeleeuwen vijf bruggen, waarvan de Oude en Nieuwe Tolbrug, de Wijkerbrug en de Kerkbrug nog steeds in gebruik zijn als belangrijke oost-westverbindingen over de Vliet. De namen verwijzen naar buurtschappen die op deze locaties waren gelegen. De vijfde brug is in het verleden nog wel eens van naam veranderd. Ter hoogte van de ridderhofstede Leeuwesteijn lag een brug die in 1566 op de kaart van Pieter Oelensz de Scutlynchen brugge wordt genoemd. Op de kaart van Floris Balthasars uit 1611 heet deze brug de Van Alckemade brugge. Inmiddels is deze brug verdwenen.

Leidschendam had van oudsher maar één verbinding over de Vliet via de Leidsche dam. Deze verbindingsweg vindt zijn oorsprong in de 13e-eeuwse Sijtwendedijk, die het hoogteverschil in de waterstand aan weerszijden opving. Na de komst van de hoogheemraden maakte deze dijk deel uit van de totale landscheiding tussen het hoogheemraadschap Rijnland en Delfland. De landscheiding werd gemarkeerd met natuurstenen grenspalen, waarvan enkele bewaard zijn gebleven.

De brug bij de Kniplaan was van oorsprong een 'wedde'; een ondiepe plek in de Vliet waar mens en dier konden oversteken. In later tijd is de wedde vervangen door een veer en dat maakte op zijn beurt in de afgelopen decennia plaats voor een brug.

Onmisbare elementen in de herinnering aan de infrastructuur langs de Vliet zijn:

- Verkavelingsloten (76, 85)
- Landscheidingsweg met sluis (90)
- Vier bruggen in Voorburg (90)
- Zandsloten (91)
- Opvaarten naar de buitenplaatsen, dorpen, molen, e.d. (74, 81, 84)
- Jaagpad (71, 79)
- Wegsloten (86)
- De Vliet (72, 88)

3.3 Ter aangenaam vermaeck

Op en langs de strandwallen in Leidschendam en Voorburg werden vanaf de 13e eeuw versterkte huizen en kastelen gebouwd. De beschermde woonvorm was pure noodzaak voor de adel. In deze periode vonden hier de Hoekse en Kabeljauwse twisten plaats, ofwel: de adelloorlogen. Aan het einde van de Middeleeuwen (15e eeuw) verloren de versterkte huizen hun veilige functie door de uitvinding van het buskruit. Tijdens de Tachtigjarige Oorlog werden regelmatig kastelen door of de Spanjaarden of door de Hollanders zelf vernietigd.

Na de Tachtigjarige Oorlog ontwikkelden stedelijke burgers zich, los van de adel, tot zeer welgestelde lieden. Ze bekleedden hoge maatschappelijke functies en kochten, om de adellijke voorbeelden te volgen, oude kastelen en grond (de zogenaamde heerlijkheden). De kastelen werden omgebouwd tot voor die tijd aantrekkelijke buitenverblijven, waaruit de buitenplaatsen voortkwamen. Vanaf de 17e eeuw kochten steeds meer hooggeplaatste burgers, zoals burgemeesters, advocaten, notarissen en secretarissen, grond om een buitenplaats op aan te leggen. Soms werd de buitenplaats geheel nieuw gebouwd. In andere gevallen kochten burgers een bestaande buitenplaats op, of bouwden een herenkamer aan een boerderij, die steeds verder uitgebreid werd tot een volwaardige buitenplaats. In eerste instantie had de grond rondom de huizen met name een functionele inrichting ter ondersteuning van de inkomsten en het onderhoud van het buiten. Naarmate de welvaart in de Hollanden groeide, nam ook de welvaart van de buitenplaatsen toe. De tuinen werden volgens de laatste mode aangelegd, eerst met een formele aanleg, daarna als een Engels landschapspark.

Zomerhuis aan het water

De Vliet met de trekschuitdiensten heeft bijgedragen aan de enorme groei van de buitenplaatsen in Leidschendam-Voorburg. Veel buitenplaatsen en oude kastelen hadden een eigen opvaart vanaf de Vliet. De vaarten staken diep langs de grens van de percelen, waardoor de schuiten dicht bij het herenhuis konden komen. In de bloei-periode van de buitenplaatsen kende Leidschendam-Voorburg er ruim 30. De meeste stonden aan de westzijde van de Vliet in Voorburg. Slechts enkelen stonden onder de 'banne van Stompwijk' (tegenwoordig gemeente Den Haag) aan de oostzijde van de Vliet. Deze verdeling is niet vreemd omdat de oude hoger gelegen strandwallen aan de westzijde lagen en die waren het meest geschikt om op te wonen. In de 17e eeuw was de groei van de buitenplaatsen zo groot dat ook Huygens in zijn hofdicht aandacht aan het onderwerp besteedde. Hij liet een verontruste trekschuitreiziger de woorden uitspreken:

*Sal't nooit geen einde wesen,
All weer een nieuw Casteel in eenen nacht geresen!
'Kschick endelick de Vliet zal worden tot een' straet.'*

Het beeld van een stedelijke wand met veel groen spreekt ook uit afbeeldingen, die dateren uit de 19e eeuw. De tuinen langs de Vliet met daarin herenhuizen en theekoepels, gaven de Vlietoevers een geheel eigen karakter. De compositie van stenen massa's en groene structuren werd door de burger uit de 17e en 18e eeuw tot kunst verheven. Uitzonderlijke bomen en planten werden vanuit de hele wereld geïmporteerd en in de tuinen geplant. De compositie en ornamentering van huizen ging van sober classicistisch tot uitbundig 19e eeuwse en

1 - Hofdicht van Constantijn Huygens, 1642.
Naar aanleiding van het gereedkomen van
Hofwijk.

was belangrijk in de cultuur van de buitenplaats. Kennis van de heersende modeopvattingen bij tuinaanleg en architectuur was een belangrijk onderdeel in de maatschappelijke positionering van de eigenaar.

De buitens waren bedoeld als zomerhuizen. De voorzieningen in de huizen waren daarop aangepast. Dat betekende dat dit plattelandsgedebiet in de herfst leegliep, omdat de burgers weer naar de steden vertrokken. De vroege zomer liet een omgekeerde beweging zien.

Op de buitenplaatsen werd het leven verheerlijkt. Daarnaast hadden ze ook een sociaaleconomische functie. De heer des huizes deed graag zaken op de buitenplaats. Vrienden, bekenden en familie werden regelmatig uitgenodigd om langs te komen. Zakenpartners werden gevraagd om overeenkomsten af te sluiten op de buitenplaatsen, in vertrouwelijke sfeer.

Verval van de buitenplaatsen

Vanaf het midden van de 19e eeuw zette het verval van de meeste buitenplaatsen in. De kosten voor onderhoud werden te hoog. De industriële revolutie bracht nieuwe vervoersmogelijkheden en daarmee ook importmogelijkheden van grondstoffen die elders goedkoper waren (hout en graan). De omzet van de boerderijen daalde. Veel buitenplaatsen werden verkocht, gesloopt of aangepast voor permanente bewoning in zomer en winter. In de 20e eeuw zette deze ontwikkeling verder door. Veel buitenplaatsen werden geheel gesloopt en de grond werd verkocht om woonwijken op te bouwen. In het huidige Leidschendam-Voorburg (inclusief de Haagse gronden op kadastraal Stompwijkse grond) liggen nog slechts elf duidelijk herkenbare buitenplaatsen. Enkele zijn er nog wel, maar zo ver ingebouwd in de stedelijke structuur dat ze niet herkenbaar zijn. Tuinen, zichtassen en andere elementen verdwenen.

Uitspanningen

Het water stimuleerde niet alleen de bouw van buitenplaatsen. Ook ander vermaak vond een plek op de oevers. Herbergen en uitspanningen boden passanten ontspanning en versnaperingen tijdens de reis. Langs de route lagen verschillende herbergen, waarvan de oudste naast de Leidsche Dam stond: Herberg 'De Zwaan'. Samen met de 'De Stad Amsterdam' bood 'De Zwaan' reizigers die moesten wachten of overstappen een plek om even uit te rusten.

In de 19e eeuw verschenen zowel in Leidschendam als in Voorburg ook op het terrein van voormalige buitenplaatsen uitspanningen. Dit was niet vreemd in een tijd waarin het 'zich vermaken' met vrienden en familie een belangrijke bezigheid was van adel en gegoede burgerij (en op gezette tijden ook van de minder gegoede burgerij). Hier kon men uitrusten en eventueel een roei-tochtje over de Vliet maken. De bekendste uitspanningen waren Rozenrust en die bij de Wijckerbrug, waar in beide gevallen (roei)boten konden worden gehuurd (afbeelding 39). Een minder bekende is de uitspanning van de familie Van Dongen, achter de Petrus en Pauluskerk in Leidschendam. Buitenplaats Hoekenburg heeft zelfs een tijd dienst gedaan als hotel (afbeelding 40).

39 - Uitspanning van de familie Van Dongen.



Onmisbare elementen in de herinnering aan het aangenaam vermaak langs de Vliet zijn:

- Buitenplaats en later uitspanning Rozenrust (70)
- Buitenplaatsen en restanten ervan (10, 33, 35, 36, 37, 38, 44, 45, 47, 48, 49, 53, 46, 60, 61, 64, 65)
- Vijver van de buitenplaats Noordervliet (82)
- Herberg 'De stad Amsterdam' (29)
- Herberg 'De Zwaan' (onderdeel foto nr. 72)
- Opvaarten naar buitenplaatsen (74, 81, 84)
- Buitenplaats later hotel Hoekenburg (64)

3.4 Industrialisering

Vanaf de Middeleeuwen is langs waterwegen al industrie te vinden. De Vliet is daar geen uitzondering op. Het begon met kleinschalige bedrijvigheid in de vorm van maal- en zaagmolens, kleine scheepswerven en een enkel vissersbedrijf. In de 19e eeuw werd de schaalvergroting

de groenteveiling, de elektriciteitsmaatschappij ten behoeve van de Hofplein-lijn, de gasfabriek, de wasserijen. Deze bedrijven maakten gebruik van het water van de Vliet.

De buitenplaatsen raakten in de 19e eeuw in verval. De kosten waren hoog en vele gingen daardoor voorgoed verloren. Naast permanente bewoning of sloop, was verkoop aan een industrieel bedrijf een goede optie. Zo werd op het terrein van de buitenplaats Middenburg in Voorburg de wasserij Ozon gevestigd. De tuin werd gebruikt voor de bouw van de gasfabriek. 'In de Wereldt is veel Gevaer' werd door de firma Waldeck gekocht voor de bouw van een wasserij en in de buitenplaats Hoeckvliet werd het beroemde 'Eau de Voorbourg' geproduceerd. Zelfs het nu zo bekende en geliefde Hofwijck viel in de 19e eeuw ten prooi aan de industrie. Ook werden daar enkele jaren met behulp van stoommachines kaarsen en smeedwerk geproduceerd.

Leidschendam kende een eigen vorm van bedrijvigheid, gebaseerd op de levenswijze van de Stompwijkers, Veuren en Leidschendamers. Er was een kaaspakhuis aan de Delftsekade en er waren twee scheepswerven: een aan de zijde van de Sluiskant en een andere bij de Petrus & Pauluskerk. De meelmaalterijen stonden voorbij de Dam in de richting van Voorschoten. De tuinders uit Veur brachten hun waar naar de groenteveiling aan de Westvlietweg. Direct naast de groenteveiling lag de Hofplein-spoorlijn, zodat de groenten direct konden worden vervoerd. Nu ligt hier de NS-remise.

Onmisbare elementen in de herinnering aan de industriële ontwikkelingen langs de Vliet zijn:

- De buitenplaatsen met een industriële functie (47, 48, 49, 53)
- Locatie Sligro × (geen catalogusnummer)
- Locatie treinremise × (geen catalogusnummer)
- Locatie Hokatex × (geen catalogusnummer)
- Scheefswerf (nu haven) (89)
- Kaaspakhuizen (30, 31)
- Molen de Salamander (23)



40 - De buitenplaats Hoekenburg is in de 19e eeuw gebruikt als hotel.

41 - Prentbriefkaart van Molen 't Hert. Deze stond ter hoogte van molen de Salamander aan de overzijde van de Vliet en was bedoeld als graanmaalterij.

4

Conclusie cultuurhistorische aspecten

Deze waardebeoordeling van de Vlietoevers heeft niet tot doel ontwikkelingen in het gebied stil te leggen. De cultuurhistorische analyse is bedoeld als kans om kwalitatief bijzondere (landschaps)elementen en gebouwen bij toekomstige ontwikkelingen te benutten. Het beeld van de huidige Vlietoevers is immers het product van eeuwenlange ontwikkeling. Dit hoeft dan ook niet inherent te zijn aan aantasting, zolang er met aandacht voor de nog aanwezige cultuurhistorische waarden wordt gewerkt.

In de hoofdstukken 2 en 3 is de huidige waarde van de Vlietoevers geanalyseerd en ontleed. Hierdoor zijn de verschillende aspecten van de huidige kwaliteit duidelijk van elkaar te onderscheiden. De elementen die de kwaliteit van de Vlietoevers bepalen, kunnen door deze onderzoekswijze eenvoudig dienen als leidraad voor nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Het schema op de volgende pagina's toont de opbouw van de cultuurhistorische karakteristieken in het gebied. Feitelijk bestaat de opbouw uit twee aspecten. Enerzijds de ruimtelijke kwaliteit en anderzijds de functionele invulling van het gebied.

De thema's, die voortkomen uit de functionele invulling, zijn gekoppeld aan de landschappelijke en stedelijke structuur van het gebied. Belangrijk daarbij zijn de elementen die het gebied karakter geven en die behouden zouden moeten blijven. Het gaat bijvoorbeeld om behoud en versterking van het groene coulisselandschap en het zichtbaar houden van het 'badkuipen'-landschap aan de oostzijde van de Vliet. Maar ook de wegbepanting aan de Oostvlietweg en aan de Westvlietweg, de opvaarten vanaf de Vliet naar de gebouwen op de westoever en het 'groene' landschap aan de oostzijde. Deze natuurlijke en aangelegde structuur is de basis waarbinnen de ontwikkelingen een plaats kunnen krijgen. Behoud en versterking van doorzichten is een ander belangrijk aspect. Met doorzichten kan iedereen de ruimtelijkheid van het oorspronkelijke polderlandschap ervaren. Om spannende doorzichten naar de kernen te behouden, is het openen van de stedelijke structuur en het tegen- gaan van wandvorming langs de oevers gewenst. Het is vervolgens aan de invulling van de bebouwing om de kwaliteit van het gebied hoog te houden. Eigentijds bouwen is gewenst, mits de bouwwijze getuigt van grote verfijning en kwaliteit.

Vier historische thema's

De cultuurhistorische kwaliteit van de Vlietoevers is terug te vinden in vier historische hoofdthema's, waaraan de losse elementen te koppelen zijn. De thema's vertegenwoordigen een aantal belangrijke perioden uit de geschiedenis.

De Vliet loopt daar als een sociaaleconomische rode draad doorheen. Of het nu gaat om ontginningen en gebruik door boeren, of om infrastructuur, om vermaak in herbergen en uitspanningen, of om een vestigingsplaats voor een buitenplaats of bedrijf; de rol van het kanaal bleef eeuwenlang onveranderd. Enkele decennia geleden pas nam het economische aspect van de Vliet af. De nadruk ligt nu meer op recreatie en ruimtelijke kwaliteit.

De vier thema's kunnen in de toekomst worden gehanteerd als referentiekader. Dankzij deze indeling komt de agrarische kant, maar ook de weg naar de verstedelijking van het gebied aan bod. Opvallend is dat een van de thema's nu ook een van de grootste bedreigingen is voor het gebied. De industrialisering, of tegenwoordig meer de bedrijventerreinen langs de Vlietoever, breekt met de groene kwaliteit en met de van oudsher architectonische verfijning. Wanneer de oorspronkelijke 19e-eeuwse fabriekshallen hier nog hadden gestaan, waren deze onherroepelijk uitgeroepen tot monument vanwege de robuuste, maar sobere industriële architectuur. Dit is op zich al een bijzondere situatie, omdat ook deze fabriekshallen al het oorspronkelijke agrarische en vroegstedelijke landschap aantastten. De 20e-eeuwse bedrijfsterreinen vertonen helaas nóg minder relatie met de omgeving of met het begrip 'verfijnde architectuur'. Daarom is het versterken van dit industriële thema een ongewenste ontwikkeling voor de Vlietoever. Er zou eerder gezocht moeten worden naar een afzwakking van dit thema om verdergaande aantasting van het gebied te voorkomen.

De afzonderlijke elementen uit een thema krijgen door hun indeling een band. Ook de overlap van verschillende thema's en objecten geeft inzicht in het feit dat de ontwikkeling van de Vlietoever het gevolg is van een samensmelting van verschillende gebeurtenissen en omstandigheden. Het zichtbaar houden van de cultuurhistorische ontwikkeling kan worden gerealiseerd door te kiezen voor het behoud van thematische objecten en elementen. Behoud van zo veel mogelijk elementen met de waardering 'A' is noodzakelijk. Wegvallen van belangrijke elementen betekent een verlies aan kwaliteit van het gebied.

Vorm en typologieën van nieuwe ontwikkelingen kunnen in de toekomst worden gekoppeld aan de thema's van het gebied. Buitenplaatsen, villawijken in het groen en agrarische clusters kunnen als inspiratiebron dienen voor ruimtelijke ontwerpen.



Cultuurhistorische waarde

Ruimtelijke karakteristieken

Stedenbouwkundige waarden

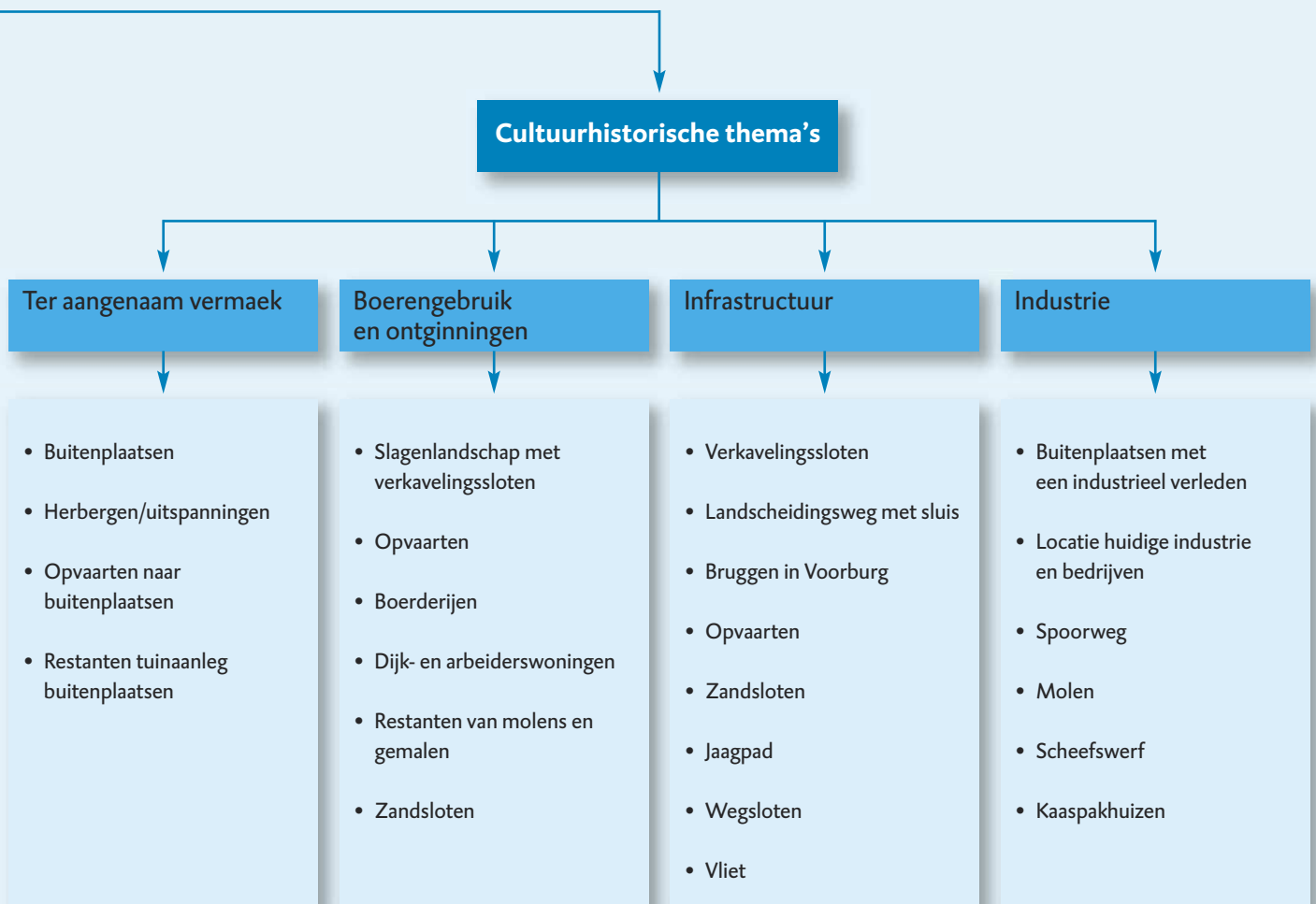
- Positionering gebouwen gerelateerd aan de bodemgesteldheid
- Doorzichten naar het achtergelegen open landschap

Landschappelijke waarden

- Slagenlandschap
- Knotwilgen langs de weg, soms gecombineerd met meidoornhagen

Architectonische waarden

- Verbijzonderde massacompositie
- Eigentijdse vormgeving
- Rijkdom in detaillering



5

Verankering van de cultuurhistorische kapstok

Het benoemen van de cultuurhistorische waarden door middel van een cultuurhistorische analyse alleen is niet genoeg. Het biedt onvoldoende houvast om in de toekomst de verankering van de belangrijke kwaliteitsaspecten van een gebied te waarborgen.

De ruimtelijke instrumenten bieden daarvoor wel verschillende mogelijkheden. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat cultuurhistorie geen hindermacht wordt. Door het in een zo vroeg mogelijk stadium in de planvorming te integreren, wordt het een natuurlijk onderdeel en een van de vele uitdagingen in het ontwerpproces. Duidelijkheid vooraf moet het uitgangspunt zijn in de bescherming van de cultuurhistorische waarden.

5.1 Monumentenwet en monumentenverordening

De huidige Monumentenwet (2010) biedt gemeenten de mogelijkheid om monumenten aan te wijzen op basis van een verordening. Binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg is daar al gebruik van gemaakt. Enkele van de elementen uit deze analyse, voornamelijk de gebouwde objecten met een waardering 'A', hebben nog geen gemeentelijke status. Op basis van architectonische kwaliteit en cultuurhistorische waarde zouden zij die wel moeten hebben. Duidelijkheid over de waarde zou in deze gevallen het meest tot zijn recht komen door het verlenen van een monumentale status.

Daarnaast biedt de Monumentenwet de mogelijkheid om gemeentelijk beschermde dorpsgezichten aan te wijzen. Delen van de Vlietoevers zouden hiervoor in aanmerking kunnen komen. Binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn er momenteel nog geen gemeentelijk beschermde dorpsgezichten.

De Monumentenwet gaat veranderen. De wetgever werkt aan modernisering van de wet; van een object-gerichte naar een gebiedsgerichte bescherming. Het Rijk zal geen nieuwe beschermde dorpsgezichten meer aanwijzen. Het is nog niet duidelijk of deze regel ook gaat gelden voor gemeentelijk beschermde dorpsgezichten.

Daarnaast zal de nieuwe wet de cultuurhistorie als belangrijk toetsingskader introduceren voor bestemmingsplanontwikkelingen, MER's, structuurvisies en stedenbouwkundige plannen. Gebiedsgerichte bescherming van cultuurhistorische waarden zal in de toekomst duidelijker worden meegewogen. Tot helemaal duidelijk is hoe de wetgever dit precies in de ruimtelijke instrumentaria gaat vastleggen, hebben gemeenten ook andere mogelijkheden om de cultuurhistorische waarden te verankeren.

5.2 Structuurvisies, groenstructuurplan en stedenbouwkundige plannen

In een nieuwe structuurvisie kan worden aangegeven met welke cultuurhistorische waarden de gemeente rekening zal houden. Nu wordt een structuurvisie niet regelmatig opnieuw opgesteld of aangepast. Daarom is het tot die tijd noodzakelijk om bij nieuwe stedenbouwkundige plannen, in afwijking van het bestemmingsplan, op het vroegst mogelijke moment een onderzoek naar de specifieke cultuurhistorische waarden in te passen. Het detailniveau daarvan is afhankelijk van de soort ontwikkeling en de aanwezige waarden. Voor de Vlietoevers kan deze cultuurhistorische analyse worden gebruikt om de toekomstige ontwikkelingen te matchen met historische beeldvorming.

De groene ruimtelijke kwaliteit en karakteristieken van het gebied zouden als onderdeel van het groenstructuurplan opgenomen kunnen worden. De versterking van de groene waarden, als onderdeel van het groene geraamte binnen de gemeente, wordt daarmee gewaarborgd.

5.3 Bestemmingsplannen

In de ideale situatie zijn de cultuurhistorische waarden verankerd in het bestemmingsplan. Dit kan door middel van een beeldkwaliteitsplan, beperkende of beschermende bouwvoorschriften, aanlegvergunningen en het koppelen van criteria aan de sloopvergunning. De informatie uit deze analyse is voldoende om op de plankaat aan te geven waar de cultuurhistorische waarden zich bevinden. Via bebouwingsvoorschriften en een aanlegvergunningstelsel wordt de bestemmingsplankaart vertaald naar de praktijk. In de toelichting wordt de argumentatie hiervoor gegeven.

De nieuwe Monumentenwet, die naar verwachting in de loop van 2011 in werking zal treden, zal meer mogelijkheden bieden tot behoud van cultuurhistorie via het bestemmingsplan.

In de verordening Ruimte die de Provincie Zuid-Holland heeft vastgesteld, is een nieuw artikel geïntroduceerd. Het betreft de 'buitenplaatsbiotoop'. Dit is het totaal van wegen, waterlopen, zichtassen e.d. die bij een buitenplaats horen. Gemeenten moeten deze opnemen in hun bestemmingsplannen met daaraan gekoppeld beschermende voorschriften. Binnen de gemeente Leidschendam-Voorburg vallen enkele buitenplaatsen onder deze regeling. De Provincie heeft vooralsnog de volgende buitenplaatsen genoemd: Eemwijk, Hofwijck, Vreugd en Rust, Middenburg, Arentsburg-Hoekenburg, Dorrepaal en Vliet en Burgh.

Wellicht kunnen naast de provinciale buitenplaatsbiotopen ook gemeentelijke biotopen aangewezen worden. De buitenplaatsen die geen deel uitmaken van de provinciale verordening kunnen dan worden meegenomen in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

5.4 Welstandsnota

De architectonische kwaliteit kan niet geregeld worden in stedenbouwkundige plannen of bestemmingsplannen. Daarvoor zou een aanvullende 'Vlietoeverparagraaf' in de Welstandsnota nodig zijn. Op basis van de karakteristieken kan een toetsingskader worden opgesteld dat past bij de architectonische waarden in het gebied. Helaas is de Welstandsnota van de gemeente Leidschendam-Voorburg begin 2010 herzien en dat zal niet op korte termijn opnieuw gebeuren. Bij nieuwe ontwikkelingen langs de Vliet is het dan ook wenselijk een nieuw toetsingskader te laten vaststellen door de raad. Dit zou moeten aansluiten op de waarden in deze analyse. De vaststelling zou parallel kunnen lopen met de ontwikkeling van een stedenbouwkundig plan.

5.5 Erfgoedwaardenkaart

De erfgoedwaardenkaart wint geleidelijk aan terrein als middel om vooraf duidelijkheid te geven. Hierop is in één oogopslag te zien waar belangrijke waarden aanwezig zijn. De koppeling met een adviesnota maakt duidelijk welke waarden moeten worden meegenomen in de ruimtelijke ontwikkelingen. Ook geeft de adviesnota aan hoe dat zou moeten gebeuren.

5.6 Recreatie

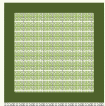
Besef van cultuurhistorie zit tussen de oren. Dat betekent dat er veel te winnen is op weg naar het verankeren van cultuurhistorische waarden. Door inwoners te betrekken bij de cultuurhistorie van het gebied waarin zij wonen, maak je ze tegelijkertijd bewust van hun omgeving. Bij recreatieve ontwikkelingen in de gemeente is aansluiting op de waarden van de Vlietoevers mogelijk. De thema's bieden aanknopingspunten om toeristische programma's samen te stellen, die te maken hebben met watersport, ontspanning langs het water of de ontdekking van het agrarische landschap. Door 'living history' kan een 19e-eeuwse uitspanning herleven, compleet met theedrinken en roeibootverhuur. Door themagerichte activiteiten realiseren inwoners en toeristen zich dat het gebied een rijke historie heeft. Wanneer (cultuur)historisch besef zich ontwikkelt, zal het uiteindelijk leiden tot draagvlakverbreding voor cultuurhistorie en vervolgens voor het behoud van de waarden die daaruit voortkomen.

Cultuurhistorie is historie die is ontstaan door menselijk handelen. Het betreft niet alleen de ruimtelijke invulling van een gebied. Behoud is ook een gevolg van menselijk handelen, zowel in het proces van ontwikkeling als in het overdragen, ervaren en beleven van cultuurhistorie.

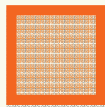
1

Bijlage 1

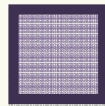
Legenda waardenkaarten



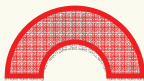
Groene doorzichten, slagenlandschap en zichtassen



Buitenplaatsen



Locaties van historische industrie



Bruggen



Detonerende bebouwing, stedenbouwkundige of landschappelijke structuren



Molens en gemalen



Voormalige herbergen en uitspanningen



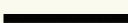
Historische waterstructuren (opvaarten, Vliet, vaarten, zandsloten)



Hoge boombeplanting langs het oude jaagpad



Knotwilgen en meidoornhagen



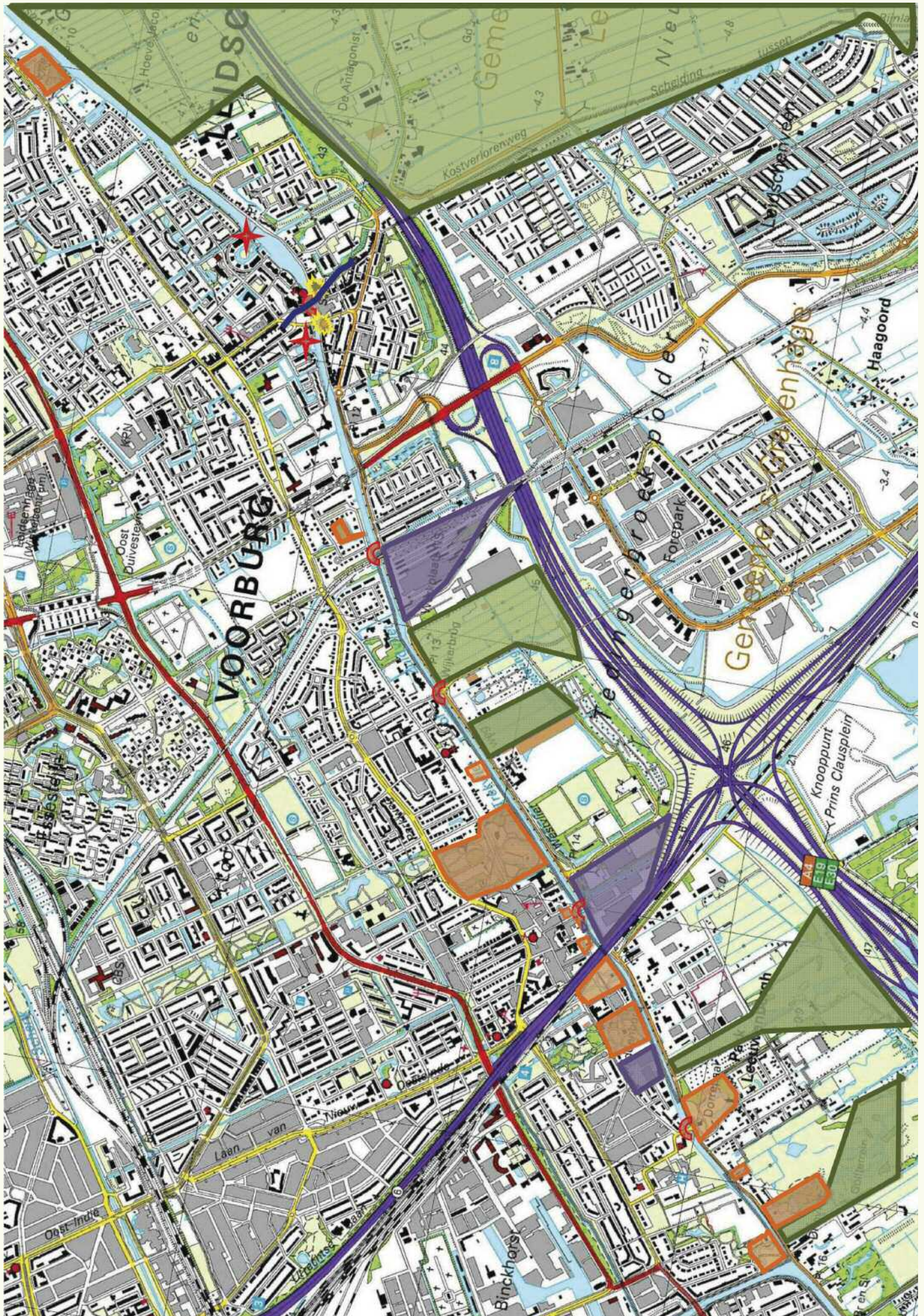
Wegsloten

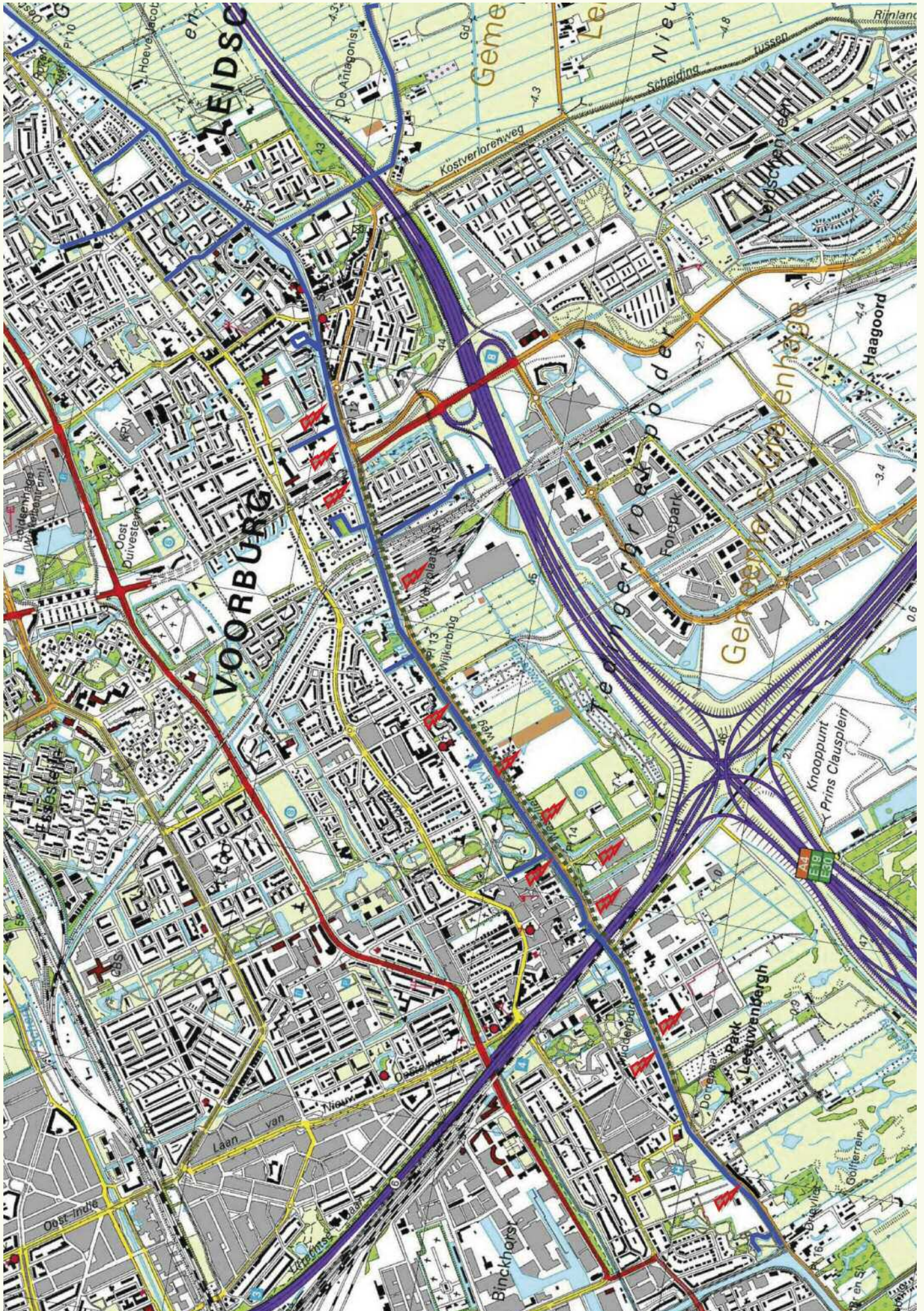


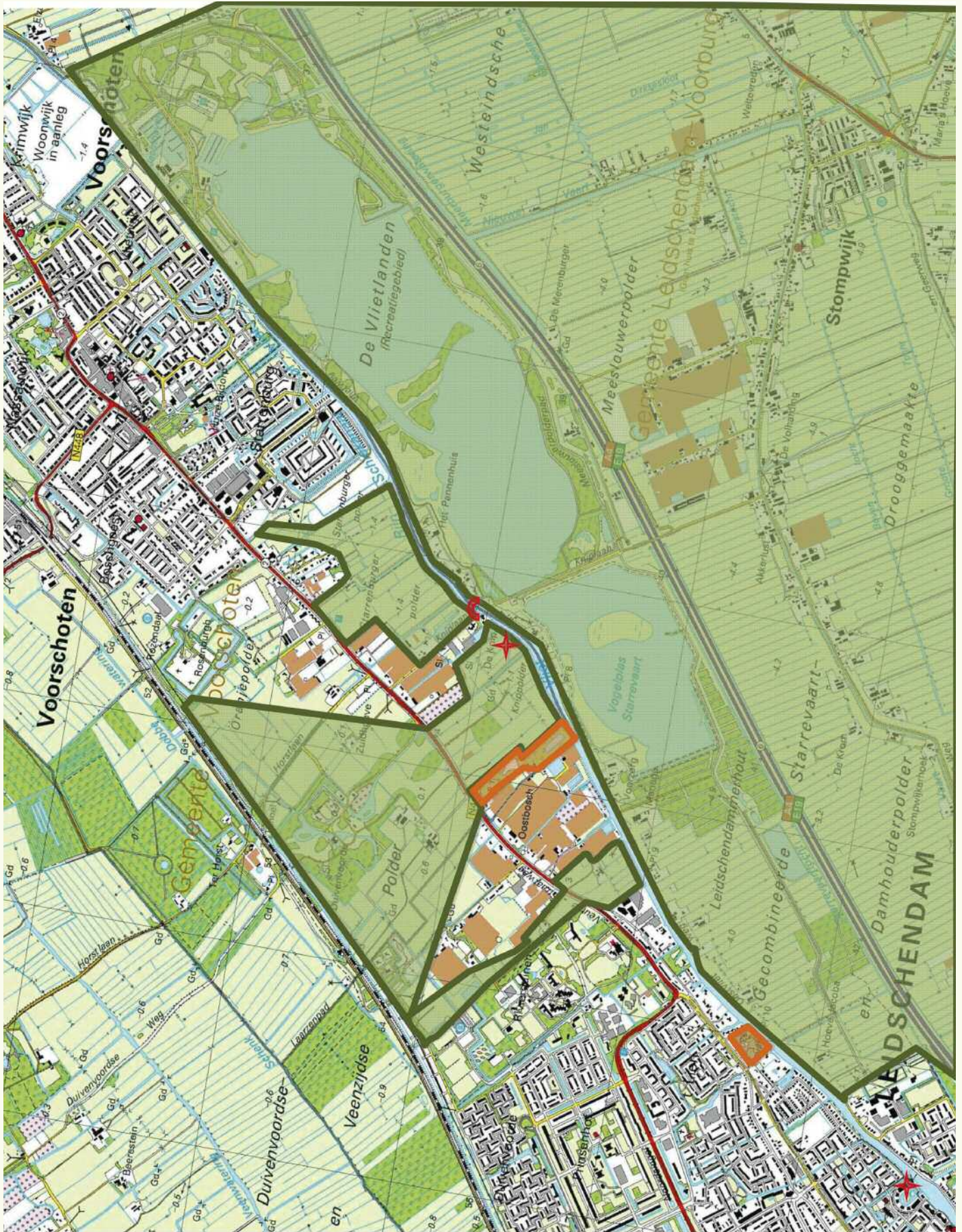
Knotwilgenbeplanting

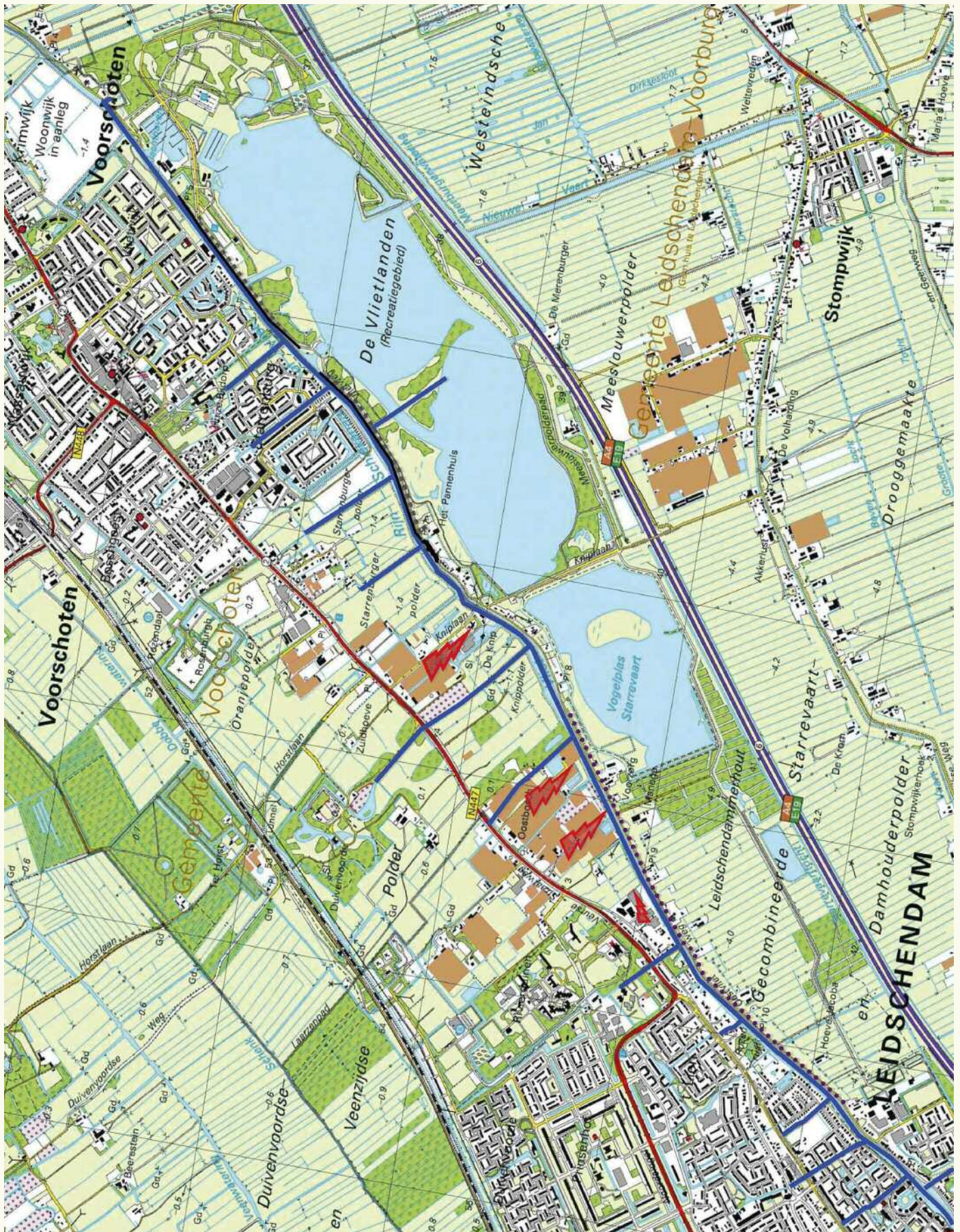


Landscheidingsweg









2

Bijlage 2
Catalogus

A. Gebouwd erfgoed



1. Oostvlietweg 60,
'Het Pannenhuis'

Bestaande uit twee gekoppelde, haaks op de weg staande woningen met bijbehorende houten schapenstal met hoogopgaand schilddak. Lijkt in oorspronkelijke toestand te verkeren.

Datering: midden 19e eeuw, mogelijk ouder

Waardering: **A**



2. Oostvlietweg 48

Bestaande uit een langhuisboerderij (woonhuis met achtergelegen stal). De woning is sterk gerenoveerd.

Datering: eind 19e eeuw

Waardering: **B**



3. Oostvlietweg 44

Bestaande uit een langhuisboerderij (woonhuis met achtergelegen stal). In oorspronkelijke staat.

Datering: eind 19e eeuw

Waardering: **A**



4. Oostvlietweg 4

Bestaande uit een gemetselde stal met zadeldak en bijzondere betonnen kozijnen (zeldzaam). Achterliggende karakteristieke houten schuur.

Datering: Stal dateert uit het midden van de 20e eeuw. Houten schuur mogelijk ouder.

Waardering: **A**

**5. Oostvlietweg 31**

Bestaande uit een langhuis-boerderij (woonhuis met achtergelegen schuur) en bijgebouwen. Opvallend is de ligging in een groen erf met tuin.

Datering: 1894

Status: Gemeentelijk monument

**7. Oostvlietweg t.o. 28a**

Bestaande uit een dijkwoning (gemeente Voorschoten).

Datering: ca. 1920-1930

**9. Oostvlietweg 26 en 25**

Bestaande uit twee kleine haaks op de weg gesitueerde boerderijen.

Datering: begin 20e eeuw

**11. Parnashofweg 37**

Bestaande uit een villa in chaletstijl, gelegen op een ruim, groen perceel.

Datering: begin 20e eeuw

Waardering: A

Waardering: B

Waardering: B

**6. Oostvlietweg 29**

Bestaande uit een langhuis-boerderij (woonhuis met achtergelegen stal) en bijgebouw. Grenzend aan een erf.

Datering: eerste kwart van de 20e eeuw

**8. Oostvlietweg 27**

Bestaande uit een langhuis-boerderij (woonhuis met achtergelegen stal) en bijgebouwen.

Datering: einde 20e eeuw

**10. Parnashofweg 27/27a, 'Vlietlust'.**

Bestaande uit een herenboerderij met aangebouwde stal.

Datering: eind 18e/begin 19e eeuw. Gebouw staat in dezelfde vorm op de kadastrale kaart van Veur uit 1819. Bijzonder object met een grote historie.

Waardering: A

**12. Oostvlietweg 24**

Bestaande uit een langhuis-boerderij (woonhuis met achtergelegen stal).

Datering: begin 20e eeuw

Waardering: B

Waardering: B

Waardering: B



13. Oostvlietweg 23, 'Maria Hoeve'.

Bestaande uit een langhuisboerderij (woonhuis met achtergelegen stal).

Datering: ca. 1930

Waardering: B



15. Veursestraatweg 12, 'Zonnehoeve'.

Bestaande uit een villa in Bergense School, gelegen op een ruim en groen perceel.

Datering: 1923

Status: Gemeentelijk monument

Waardering: A



17. Oostvlietweg 21B

Bestaande uit een langhuisboerderij (woonhuis met achtergelegen stal en bijgebouwen). Opvallende ligging in het slagenlandschap onder aan de dijk.

Datering: derde kwart 20e eeuw

Waardering: B



19. Oostvlietweg 13 t/m 17

Bestaande uit vijf woningen (een vrijstaande en twee twee-onder-een-kap) in de stijl van het zakelijk Expressionisme.

Datering: jaren 20/30 van de 20e eeuw

Waardering: B



14. Veursestraatweg 120

Bestaande uit een villa in landhuisstijl, gelegen op een ruim perceel.

Datering: begin 20e eeuw, ca. 1920

Waardering: B



16. Koppels 17, 'De Uitkijk'

Bestaande uit een villa in sobere jaren '30-architectuur met kenmerken van de architectonische tuinstijl. Gelegen op een ruim en groen perceel.

Datering: 1935

Status: Gemeentelijk monument

Waardering: A



18. Oostvlietweg 21

Bestaande uit een langhuisboerderij (woonhuis met achtergelegen stal en bijgebouwen).

Datering: ca. 1900

Status: Gemeentelijk monument

Waardering: A



20. Oostvlietweg 9 t/m 11

Bestaande uit twee dubbele woonhuizen.

Datering: jaren 30 van de 20e eeuw

Waardering: B

**21. Leidsekade 29 t/m 34B**

Bestaande uit verschillende twee-onder-een-kap arbeiderswoningen in overgangsarchitectuur en een appartementengebouw in de stijl van het zakelijk Expressionisme/ Nieuwe Haagse School.

Datering: begin 20e eeuw

Waardering: B

**23. De Wiek 19-21, 'De Salamander'**

Bestaande uit een houtzaagmolen, type bovenkruier met stelling.

Datering: vóór 1781, maar volledig herbouwd in 1989-1995 met hergebruik van de achtkant.

Status: Rijksmonument

Waardering: A

**25. Leidsekade 25**

Bestaande uit een villa in chalet-architectuur.

Datering: 1906

Status: Gemeentelijk monument

Waardering: A

**27. Beschermd stadsgezicht Sluisgebied e.o.**

Bestaande uit diverse historische gebouwen aan de kades van de Vliet.

Datering: divers

Status: Rijksbeschermd

Waardering: A

**22. Leidsekade 28**

Bestaande uit een dijkwoning.

Datering: begin 20e eeuw

Waardering: B

**24. Sluiskant 28-29**

Bestaande uit een neoromaanse/neogotische katholieke kerk met bijbehorende pastorie.

Datering: 1879

Status: Rijksmonument

Waardering: A

**26. Leidsekade 15 t/m 18**

Bestaande uit een rij eenvoudige kadewoningen.

Datering: Begin 20e eeuw

Waardering: B

**28. Plaspoelkade ongenummerd, elektrisch gemaal 'Mr. Dr. Ir. Th. F.J. A. Dolk'**

Bestaande uit een elektrisch gemaal op de locatie van een oude molen.

Datering: ca. 1953

Status: Gemeentelijk monument

Waardering: A

**29. Sluisplein 1**

Bestaande uit een hoofdgebouw met pakhuys. Voormalige herberg.

Datering: 17e eeuw.

Status: Rijksmonument

Waardering: A

**31. Delftsekade 39**

Bestaande uit woning met kenmerken van de Art Nouveau tegen een oudere topgevel. Bijbehorende voormalige schuur ter linkerzijde, gelegen direct aan de kade.

Datering: eind 19e/begin 20e eeuw.
Mogelijk oudere kern aanwezig.
Pleisterlagen verhullen bouwsporen.

Waardering: B

**33. Park Leeuwensteijn**

Bestaande uit een villa in Bergense School op een groen kavel.

Datering: ca. 1930

Waardering: A

**35. Park Vronesteijn 24**

Bestaande uit een villa in Bergense School, gelegen op een ruim en groen perceel.

Datering: 1923

Waardering: A

**30. Delftsekade 30-31**

Bestaande uit een kaaspakhuis en woonhuis in overgangs-architectuur.

Datering: 1902

Status: Rijksmonument

Waardering: A

**32. Delftsekade 40**

Bestaande uit een woonhuis met lijstgevel.

Datering: midden 19e eeuw

Waardering: B

**34. Westvlietweg 1**

Bestaande uit een gerenoveerde villa (voormalig spoorweghuisje).

Datering: eind 19e/begin 20e eeuw

Waardering: B

**36. Oosteinde 114-116, 'Eemwijk'**

Bestaande uit de voormalige buitenplaats Eemwijk in historiserende/traditionele architectuur.

Datering: 1918

Status: Rijksmonument, uitgezonderd het park

Waardering: A



37. Park Vronesteyn 32 , 'Vredenhoef'

Bestaande uit een villa, gelegen op voormalige buitenplaats Vredenburg in zakelijk Expressionisme met kenmerken van de architectonische tuinstijl.

Datering: jaren 20 van de 20e eeuw

Waardering: A



39. Wijkerlaan ongenummerd bij nr. 1

Bestaande uit een restant van een historische boerderij die bij de Wijkerbrug was gelegen.

Datering: 18e eeuw

Status: Rijksmonument

Waardering: A



41. Oosteinde 54-56

Bestaande uit de neogotische Sint Martinuskerk met tuin en theekoepel.

Datering: 1898

Status: Rijksmonument

Waardering: A



43. Oostvlietweg 40

Bestaande uit een vrijstaande arbeiderswoning.

Datering: eerste kwart 20e eeuw

Waardering: B



38. Oosteinde 102 , 'Vlietenburgh'

Bestaande uit een villa, gelegen op de voormalige buitenplaats Vliet en Burg.

Datering: eerste kwart 20e eeuw

Waardering: B



40. Westvlietweg

Bestaande uit een villa gelegen op een groen perceel.

Datering: 1949

Waardering: B



42. Westvlietweg 41

Bestaande uit een voormalige conciërgewoning van de tuinbouwschool.

Datering: tweede kwart van de 20e eeuw

Waardering: A



44. Oosteinde ongenummerd, 'Vreugd en Rust'

Bestaande uit de voormalige buitenplaats Vreugd en Rust met bijgebouwen en park.

Datering: 18e eeuw

Status: Rijksmonument

Waardering: A



**45. Kerkstraat 60-60a,
'Hoeckvliet'**

Bestaande uit de restanten van de voormalige buitenplaats Hoeckvliet, later parfumfabriek.

Datering: 17e eeuw

Status: Gemeentelijk monument

Waardering: A



**46. Beschermd dorpsgezicht
'Historisch centrum
Voorburg'**

Bestaande uit een diversiteit aan bebouwing in een stedelijke ruimte.

Datering: vanaf de 10e eeuw

Status: Rijksmonument

Waardering: A



**47. Kerkstraat 65-65a.
'Middendorp'**

Bestaande uit de voormalige buitenplaats Middendorp met theekepel en restanten van de gasfabriek

Datering: v.a. 15e eeuw t/m 19e eeuw gegroeid.

Status: Rijksmonument, uitgezonderd gasfabriek

Waardering: A (incl. gasfabriek)



**48. Schoolstraat 43-57,
'In de wereldt is
veel Gevaer'**

Bestaande uit de voormalige buitenplaats 'In de Wereldt is veel Gevaer'.

Datering: eind 18e eeuw

Status: Rijksmonument

Waardering: A



49. Westeinde 2-2, 'Hofwijck'

Bestaande uit de voormalige buitenplaats Hofwijck, gelegen in een classicistische tuin.

Datering: begin 17e eeuw

Status: Rijksmonument

Waardering: A



50. Spoorlaan 1, 'Hoeve Maria'

Bestaande uit een langhuis-boerderij met bijgebouwen, verwijzingen naar de neo-Renaissance.

Datering: 1912

Waardering: A



51. Westvlietweg 70

Bestaande uit een villa in chaletstijl.

Datering: begin 20e eeuw

Waardering: A



52. Hofwijckstraat 36

Bestaande uit een villa in overgangsarchitectuur.

Datering: begin 20e eeuw

Waardering: B



**53. Westeinde 26-28,
'Middenburg'.**

Bestaande uit de voormalige buitenplaats Middenburg met orangerie en parkaanleg.

Datering: derde kwart 19e eeuw

Status: Rijksmonument

Waardering: A



55. Westvlietweg 86-93

Bestaande uit geschakelde arbeiderswoningen met kenmerken van het zakelijk Expressionisme/Nieuwe Haagse School.

Datering: eerste kwart 20e eeuw

Waardering: B



57. Fonteynenburglaan 1

Bestaande uit een kerk, ontworpen door G.W. van Essen, gelegen op een groen perceel. Zichtlocatie vanaf de Vliet. Karakteristieke/bijzondere architectuur voor de bouwperiode.

Datering: 1958

Waardering: A



59. Westvlietweg 123

Bestaande uit een villa, aangeleverd als pre-fab bouw pakket vanuit Duitsland (Deens bedrijf).

Datering: 1921

Status: Gemeentelijk monument

Waardering: A



54. Westvlietweg 85a-85b

Bestaande uit een geschakelde villa, zakelijk Expressionisme, gelegen op een ruim perceel. Gemeente Den Haag

Datering: ca. 1930



**56. Westvlietweg 115,
'Dorrepaal'**

Bestaande uit de voormalige buitenplaats Leeuwenbergh met parkaanleg.

Datering: 19e eeuw

Status: Gemeentelijk monument

Waardering: A



58. Fonteynenburglaan 5

Bestaande uit een ziekenhuis in wederopbouwarchitectuur. Karakteristieke architectuur voor de verzorgingsstaat in de wederopbouw.

Datering: ca. 1960

Waardering: A



60. Westvlietweg 127

Bestaande uit een vleugel van de voormalige buitenplaats Zuiderburch en hekpaal. Gemeente Den Haag

Datering: 18e eeuw



61. Arentsburghlaan 3, 'Arentsburgh'

Bestaande uit voormalige buitenplaats Arentsburgh met bijbehorend park en tuinmuur.

Datering: Buitenplaats vanaf 17e eeuw, huidige huis 19e eeuw

Status: Rijksmonument

Waardering: A



63. Westvlietweg 138/139

Bestaande uit geschakelde herenhuizen in Art Nouveau-stijl. Van de lokale architect Klumper. Gemeente Den Haag

Datering: ca. 1910

Waardering: A



65. Hoekenburglaan 43-45, 'Hoekenburg'

Bestaande uit de voormalige buitenplaats Hoekenburg met bijbehorend park en tuinmanswoning.

Datering: vanaf 17e eeuw, hoofdhuis begin 19e eeuw

Status: Rijks- en Gemeentelijk monument

Waardering: A



67. Westvlietweg 30-35

Bestaande uit drie geschakelde herenhuizen in overgangsarchitectuur en traditionele architectuur.

Datering: eerste kwart 20e eeuw

Waardering: B



62. Westvlietweg 140-147

Bestaande uit zeven geschakelde herenhuizen in zakelijk Expressionisme/Nieuwe Haagse School. Gemeente Den Haag

Datering: ca. 1930



64. Westvlietweg 148, 'Zeerust'

Bestaande uit de voormalige buitenplaats Zeerust met bijbehorend park en tuinmanswoning. Gemeente Den Haag

Datering: buitenplaats 18e eeuw, hoofdhuis einde 19e eeuw

Status: Gemeentelijk monument



66. Westvlietweg 118, 'Zeerust'

Bestaande uit een boerderij in eclectische bouwstijl. Gemeente Den Haag

Datering: einde van de 19e eeuw



68. Westvlietweg 150/151,

Bestaande uit een langhuis-boerderij (woonhuis met achtergelegen stal en bijgebouwen) met verwijzingen naar de chaletarchitectuur. Gemeente Den Haag

Datering: ca. 1900



**69. Oostvlietweg op
verschillende locaties
langs de Vliet**

Bestaande uit een houten
meerpaal met ijzeren nagel.

Datering: einde 19e eeuw/begin
20e eeuw

Waardering: A



**70. Veursestraatweg 104,
'Rozenrust'**

Bestaande uit een buitenplaats met
een bijbehorend park en tuinmans-
woning.

Datering: begin 19e eeuw

Status: alleen het hoofdhuis is
Gemeentelijk monument.

Waardering: A



B. Landschappelijke en stedenbouwkundige elementen



71. Oostvlietweg ten noorden van de Kniplaan

Bestaande uit een weg op de locatie van het oude jaagpad, afgezoomd met knotwilgen. Rechts van de weg de oude wegsloot.

Datering: gegroeid vanaf midden tweede kwart 17e eeuw

Waardering: A

72. Oostvlietweg ten noorden van de kern Leidschendam

Bestaande uit een kanaal met daarlangs een afwisselend agrarisch landschap en stedelijke bebouwing.

Datering: gegroeid vanaf de 12e eeuw

Waardering: A

73. Oostvlietweg, ten noorden van de kern Leidschendam

Doorzichten diep het landschap in. Op enkele plaatsen tot aan het 'Groene Hart'.

Datering: v.a. 12e eeuw

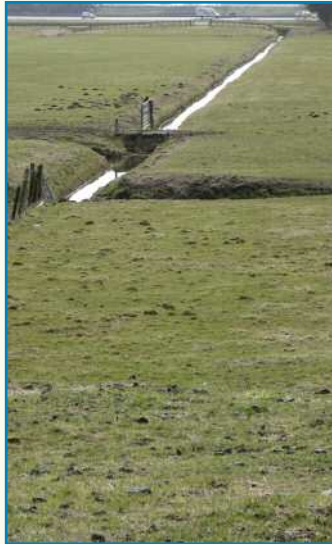
Waardering: A

74. Opvaarten Oostvlietweg, ten noorden van de kern Leidschendam

Bestaande uit opvaarten van buitenplaatsen en industrieën aan de Vliet op het boezemniveau van Rijnland.

Datering: v.a. 15e eeuw

Waardering: A



75. Starrevaart t.h.v. Starrevaartpad

Bestaande uit een vaart op een bedijking, hoog boven het landschap van de polder.

Datering: ca. 13e eeuw

Waardering: **A**

76. Oostvlietweg ten noorden van de kern Leidschendam.

Bestaande uit slagenlandschap met karakteristieke verkavelingsloten.

Datering: gegroeid vanaf 12e eeuw

Waardering: **A**

77. Oostvlietweg t.h.v. Oostvlietweg 24

Bestaande uit een duidelijke daling in het landschap als gevolg van het inklinken van het veen.

Datering: v.a. 12 eeuw

Waardering: **A**

78. Oostvlietweg ten zuiden van de Kniplaan en ten noorden van de kern Leidschendam.

Bestaande uit wegbeplanting van meidoornhagen en diverse boomsoorten.

Datering: gegroeid vanaf de 12e eeuw

Waardering: **A**



79. Vlietweg en Westvlietweg, ten zuiden van de kern Leidschendam

Bestaande uit divers geboomte tussen de rijweg en het huidige wandelpad (oorspronkelijke jaagpad.)

Datering: v.a. 18e eeuw

Waardering: A

80. Vlietweg t.h.v. Tedingerbroek

Bestaande uit molensloot. Komt tegenwoordig uit op een gemaal, voorheen op een molen. De loop is ter hoogte van het gemaal aangepast.

Datering: 15e eeuw

Waardering: A

81. Vlietweg t.o. Broekweg

Bestaande uit een opvaart naar het voormalige kasteel/buitenplaats Leeuwesteijn.

Datering: ca. 13e eeuw

Waardering: A

82. Westvlietweg t.o. park Nabij, t.h.v. Oosteinde 22

Bestaande uit een restant van de vijver van de buitenplaats Noorder-vliet, gekoppeld aan de Vliet.

Datering: 18e eeuw

Waardering: A



83. Westvlietweg

Bestaande uit lange doorzichten over de verkavelingsstructuur van de polder.

Datering: gegroeid vanaf 12e eeuw

Waardering: A

84. Westvlietweg t.h.v. Kerkbrug en de 'In de Wereldt is veel Gevaer'

Bestaande uit restanten van oude havensloot en Kleine Laansloot

Datering: v.a. 12 eeuw.

Waardering: A

85. Westvlietweg, alleen oostzijde.

Bestaande uit restanten van het oorspronkelijke slagenlandschap.

Datering: v.a. 12e eeuw

Waardering: A

86. Oostvlietweg vanaf Kniplaan tot en met grens met Voorschoten / Westvlietweg tussen A12 en Nieuwe Tolbrug

Bestaande uit wegsloot aan de oostzijde van de Westvlietweg.

Datering: 15e eeuw

Waardering: A



87. Westvlietweg, westzijde van de Vliet.

Bestaande uit oude verkaveling-sloten.

Datering: ca. 17e/18e eeuw

Waardering: **A**

88. Langs de Westvlietweg

Bestaande uit een kanaal met daarlangs een afwisselend agrarisch landschap en stedelijke bebouwing.

Datering: gegroeid vanaf de 12e eeuw

Waardering: **A**

89. Scheepswerf/Plaspoelkade omg.

Binnenhaven met door de eeuwen heen wisselende functies.

Datering: 17e eeuw

Waardering: **A**



90. Sluisplein en Westvlietweg

Bestaande uit vijf bruggen op historische locaties.

Datering: Begin 16e eeuw. Huidige bruggen: 19e en 20e eeuw.

Waardering: **A**

91. Oostvlietweg o.a. ter hoogte van no. 28,

Bestaande uit een sloot, gegraven ten behoeve van de zandwinning.

Datering: v.a. 17e eeuw

Waardering: **A**

Begrippenlijst

Buitenplaats

Herenhuis met park buiten de stad. De landerijen rondom het herenhuis werden verpacht aan een boer om inkomsten voor het onderhoud van de buitenplaats te verwerven.

Coulisse(landschap)

Strook met bomen tussen twee kalere vlakten.

Estuarium

Het deltagebied van een rivier, met invloed van eb en vloed.

Hollandveen

Veen dat is ontstaan achter de Oude Duinen in moerassig gebied. Het ligt meestal op de oude zee-afzettingen. Veel van het Hollandveen is nu afgegraven.

Kerkdorp

Dorp met een eigen kerk.

Landscheiding

Een 'landscheidingsdijk' of 'landscheiding' is een waterkerende dijk die dient als waterscheiding tussen hoogheemraadschappen. Aan weerszijden is het waterpeil verschillend. Onder andere voor de grenzen tussen Rijnland, Delfland en Schieland is de term 'landscheiding' gebruikelijk.

Opvaart

Waterweg in een vaart waarmee gebouwen/gebieden te bereiken zijn. De opvaart verbindt de gebouwen/gebieden met de doorgaande watergangen.

Oude/jonge duinen

De eerste - nog open - kustlijn, bestaande uit strandwallen met daarop opgestoven duinen (oude duinen), is ontstaan rond 4.400 v. Chr. Tegenwoordig liggen deze duinen landinwaarts, achter de jonge duinen uit de Middeleeuwen. De meeste oude duinen zijn afgegraven. Het gebied van de jonge duinen wordt nu gebruikt voor de bloembollenteelt.

Overtoom

Een overtoom was een waterbouwkundig object voor het op peil houden van een vaarwater. Het diende ook om kleine schepen van het ene kant van een kanaal naar een andere (hoger of lager gelegen) kant te verplaatsen. Vaak werd gebruikt gemaakt van een spil met zeer grote draaiwielen, zodat het vaartuig met kettingen over de kruin kon worden getrokken.

Slagenlandschap

Gebied waar het landschap vanuit een natuurlijk of gegraven water of weg in stroken is verdeeld.

Strandwal

Een door de branding opgeworpen, boven het zeeniveau uitstekende zandbank. Een strandwal is langgerekt en enkele meters hoog.

Turf

Stuk gedroogd veen dat vroeger als brandstof werd gebruikt. Stukken veen werden op grote schaal door de boeren uit de bodem gestoken.

Vaart

Een kunstmatig aangelegde waterweg, meestal hoog in het landschap gelegen tussen dijken. Dient tevens als afwatering van de lager gelegen poldergebieden en was gekoppeld aan een poldermolen.

Verkavelingssloot

Een sloot waarmee land in stukken, kavels geheten, is verdeeld. Elke kavel kan een andere eigenaar hebben. Vroeger hadden de boeren een aantal kleine stukken land, die niet altijd aaneengesloten lagen. Een boer moest dan over het land van een andere boer lopen of rijden om naar zijn eigen kavel te gaan. De verkavelingssloten dienden tevens als afwateringssloten en waterwegen.

Zandplaat

Droogvallend, voornamelijk uit zand bestaand, vlak gedeelte van de bodem.

Zandwinning

Het afgraven van de oude duinen en zandruggen voor de versteviging van dijken, voor ophoging van land en voor wegen en steden.



Literatuur

Daams, F.H.Chr.M. van, en J.D. de Kort sr., Over, door en om de 'Leytse Dam', geschiedenis van een gouden gemeente, 1998

Gemeente Den Haag, Cultuurhistorische verkenning Leidschenveen-Ypenburg, 2003

Gemeente Den Haag, Atlas Vliet/A4-zone, een ruimtelijke inventarisatie, 2008

Hoogenboom, A., Kroniek van Voorburg. 2.000 jaar Voorburg, 1988

Krogt, M.R. van der, Oude ansichten van Voorburg, 2006

Laméris, M., Parels van Baksteen, monumenten van Leidschendam-Voorburg, 2008

Male, L.D.N. van der, Selectievoorstel gemeentelijke monumenten, 1999

Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed, toelichting bij besluit tot aanwijzing beschermd dorpsgezicht Sluiscomplex met Sluisplein, 2006

Voorhoeve, C.H., Leidschendam in oude ansichten, 1969

Voorhoeve, C.H., Voorburg in oude ansichten, 1974

Voorhoeve, C.H. en T. Verweij, Voorburg toen & nu, 2006

Wielen - de Goede, M. van der, De nieuwe trekweg langs de Vliet, het jaagpad van Leiden tot Leidschendam en de trekschuitdiensten naar Delft en Den Haag, 2006

Fotografie

Prentbriefkaart collectie Kees van der Leer

Particuliere collectie

Gemeentearchief Leidschendam-Voorburg

Prentcollectie gemeentearchief Leidschendam-Voorburg

Collectie regionaal archief Leiden

Gemeente Voorschoten

Linda Driessen

Collectie gemeentearchief Den Haag

Gemeentearchief Delft

Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Leidschendam-Voorburg,
Postbus 905,
2270 AX Voorburg
Telefoon 14 070
info@leidschendam-voorburch.nl
www.leidschendam-voorburch.nl

Teksten: Culthis
Realisatie: DPC
Oplage: 100

April 2011