5 In de stroomversnelling van de moderne tijd

1843 - 1945

In de stroomversnelling van de moderne tijd (1843 - 1945)

De negentiende eeuw stond in het teken van politieke hervorming, industrialisatie en verbetering van de infrastructuur. De grondwetswijziging van 1848 markeerde een belangrijke overgang van een absolute naar een constitutionele monarchie met een parlementair stelsel. In het landschap liet de Industriële Revolutie zich steeds meer gelden. In Leidschendam en Voorburg begon dit met de aansluiting op het spoor in 1843 waarmee reisafstanden zienderogen werden verkort. Aan de oevers van de Vliet verrezen fabrieken en de handel in tuinbouwproducten floreerde. Voor welgestelden werden herenhuizen en villa's gebouwd en voor arbeiders kwamen er tuindorpen. Gemeentegrenzen stonden voortdurend ter discussie en in 1938 fuseerden Stompwijk en Veur tot de gemeente Leidschendam. Gemeentebesturen en architecten stonden klaar om aan een grootschalige uitbreiding in het noorden te beginnen, maar door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kwam die nagenoeg stil te liggen.

Met de trein naar de stad

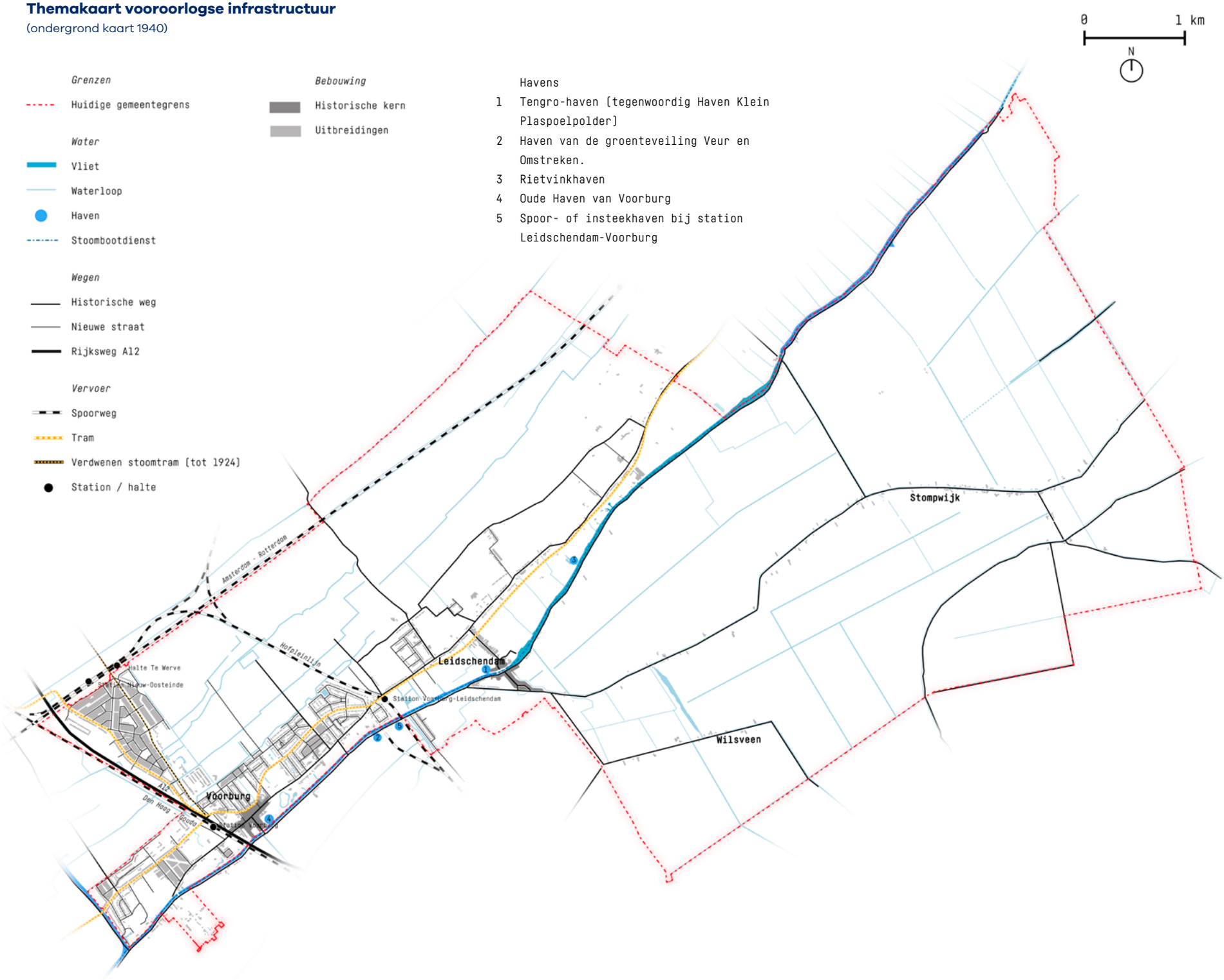
Na het vertrek van de Fransen bevond het Koninkrijk der Nederlanden zich in een diep economisch dal. De overzeese handel was grotendeels stilgevallen door het verlies van (een deel van de) koloniale bezittingen, de staatskas was vrijwel leeg en veel infrastructuur was beschadigd of verwaarloosd. Om het land er weer bovenop te helpen investeerde de overheid fors in herstelmaatregelen. Vanaf 1830 begon de economie geleidelijk te herstellen, mede dankzij de aanleg van kanalen en de groei van steden. In 1839 werd een mijlpaal bereikt met de opening van de eerste spoorlijn tussen Amsterdam en Haarlem. Hoewel sommige mensen zich zorgen maakten over de veiligheid van reizen met 40 kilometer per uur - een enorme snelheid vergeleken met die van de trekschuit - was het een groot succes.

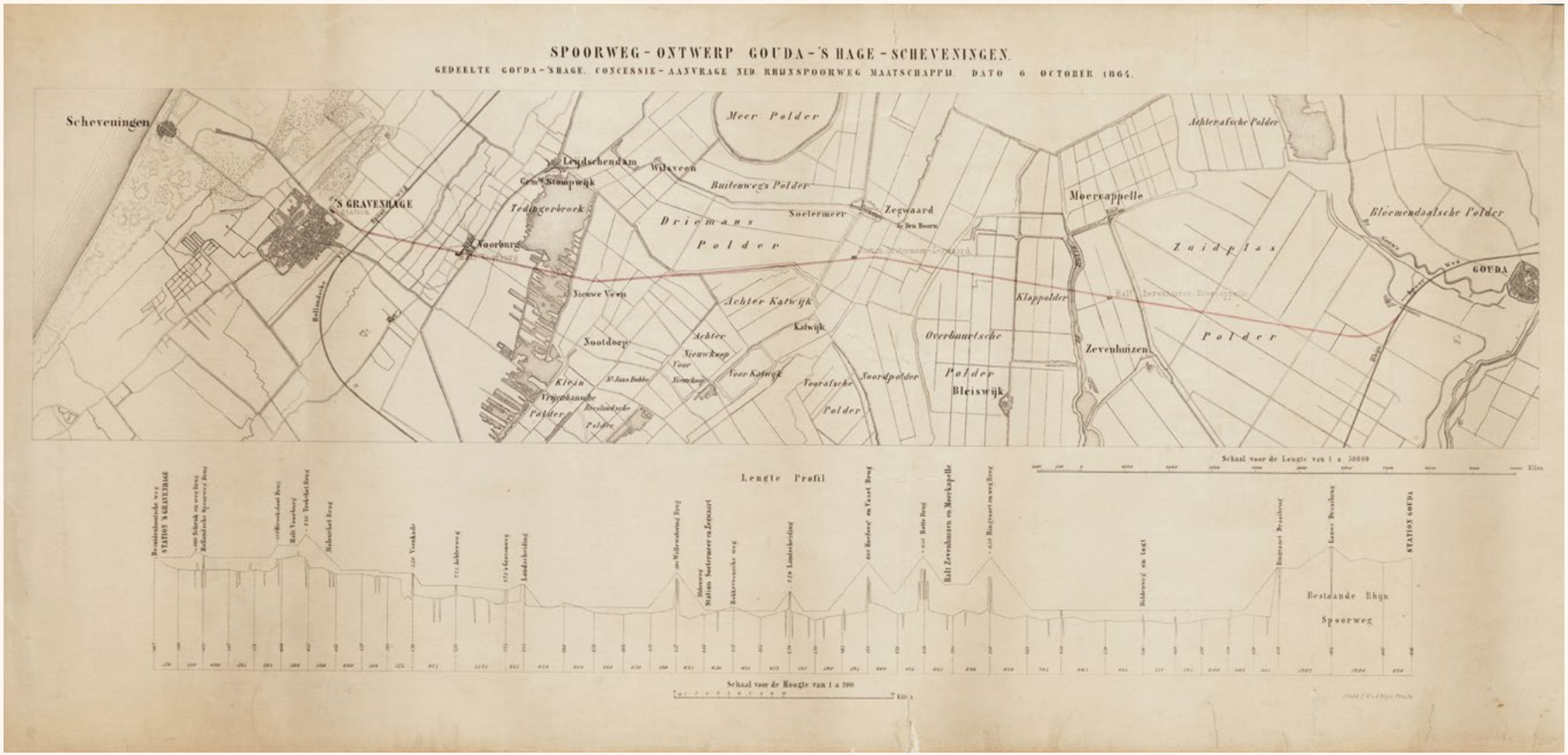
Met de aanleg van de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam werden Leidschendam en Voorburg verbonden met een groot deel van het land. Naast de hoofdstations in Leiden en Den Haag opende in 1843 ook het Station Voorschoten. De spoorlijn liep over de strandvlakte ten noordwesten van de dorpskernen. Op bepaalde plekken werd de veengrond met zand opgehoogd om verzakking te voorkomen. In eerste instantie verzetten vooral de eigenaars van buitenplaatsen zich tegen de komst van de trein. De eigenaar van landgoed *Duivenvoorde* stemde na onderhandelingen met de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij in met de verkoop van een deel van de grond, in ruil voor een eigen opstapplaats. Ook de eigenaar van buitenplaats *De Werve* bedong de halte 'Nieuw Oosteinde' aan de tolweg tussen Voorburg en Den Haag. Tegenwoordig staat op deze plek *station Den Haag Laan van NOI*. In de zomer reden er dagelijks vijf en in de winter vier treinen per dag.

De tweede spoorlijn in de huidige gemeente, tussen Den Haag en Gouda, werd in 1870 voltooid.
De Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij had een concessie gekregen voor de aanleg van een spoorlijn tussen Gouda en een nieuwe haven die in Scheveningen zou worden gebouwd. Toch werd de spoorlijn niet doorgetrokken tot de kust en eindigde bij het Rhijnspoorstation in Den Haag.[34] Op de tekentafel werd het tracé recht door de gemeenten Stompwijk en Voorburg getrokken, wat grote ruimtelijke gevolgen had. In 1870 werd de laatste grote veenplas in Stompwijk, de Tedingerbroekpolder, drooggelegd; deze polder maakt tegenwoordig bijna geheel deel uit van de gemeente Den Haag. Daarnaast had de aanleg van de spoorlijn ingrijpende gevolgen voor de buitenplaats *Hofwijck*. De tuin, die in de zeventiende eeuw zorgvuldig was ontworpen naar de proporties en de contouren van het menselijk lichaam, werd gedeeltelijk opgeofferd aan het spoor. Dit resulteerde in de 'amputatie' van het rechterbeen, waardoor het restant van de buitenplaats direct naast het spoor en *Station Voorburg* kwam te liggen.

Themakaart vooroorlogse infrastructuur

(ondergrond kaart 1940)





Het ontwerp van de spoorlijn Den Haag-Gouda van de Nederlandse Rhijnspoorweg-Maatschappij (1864). Voor de aanleg van het tracé werd een grote waterplas in de Tedingerbroekpolder in de Gemeente Stompwijk drooggemaakt. Haags Gemeentearchief.

In de jaren zestig van de negentiende eeuw ontwikkelde de 'Nederlandse Rhijnspoorweg-Maatschappij' een plan voor een spoorlijn tussen Den Haag en Gouda. Het tracé van het spoor was gepland door de noordoostkant van *Hofwijck*, waarbij de voormalige overtuin verloren zou gaan. Op 24 februari 1868 hield een commissie uit de Gedeputeerde Staten der Provincie Zuid-Holland in Voorburg een hoorzitting om de bezwaren tegen het plan aan te horen. De eigenaar van *Hofwijck*, Groen van Prinsterer, protesteerde tegen de plannen. Het bezwaarschrift had niet het beoogde effect en een maand later verscheen het Koninklijk Besluit tot onteigening der gronden in Voorburg en andere gemeenten ten behoeve van de Rhijnspoorweg- Maatschappij. De onteigening leverde Van Prinsterer na aftrek van diverse kosten 7.009,47 gulden op, bijna net zoveel als het aankoopbedrag van de buitenplaats die hem indertijd 8.000 gulden had gekost. Groen gebruikte het geld om het resterende deel van de buitenplaats op te knappen. Hij liet nieuwe leien op het dak aanbrengen, repareerde beschoeiingen, liet 600 elzen en 150 essen planten en legde slingerpaden en gazons aan.



Station Voorburg gezien vanaf het Westeinde in noordwestelijke richting. Het stationsgebouw aan de spoorlijn Den Haag-Gouda werd in 1870 gebouwd vlak bij de dorpskern. Ansichtkaart uit 1900. Haags Gemeentearchief.

De Blauwe en Gele Tram

In dezelfde periode werd ook de tram aangelegd voor lokaal personenvervoer. In 1885 reed de eerste stoomtram van de Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen tussen Den Haag en Leiden. Oude routes tussen de steden werden gebruikt voor de aanleg van het tracé. Vanuit Den Haag reed de tram via de Laan van Nieuw Oosteinde naar de halte Voorburg. Vanaf daar volgde het tracé de huidige Parkweg richting Veur. Vanaf de halte Veur werd langs de Veursestraatweg koersgezet naar Voorschoten. Op verzoek van inwoners van herenhuizen aan de Laan van Nieuw Oosteinde reed de tram over een afzonderlijke baan naast de weg, afgeschermd met hoge bomen. In 1924 schakelde de tram over van stoommachines op elektromotoren en werd de route aangepast. De remise voor de stoomtrams aan de Parkweg werd geschikt gemaakt voor elektrische trams. Vandaar vertrokken dagelijks trams naar onder andere Den Haag, Scheveningen, Leiden, Katwijk en Noordwijk. Door hun donkerblauwe kleur kregen deze trams de bijnaam de Blauwe Tram, een vertrouwd beeld in de straten tot 1961. Daarnaast werd omstreeks 1925 ook de Gele Tram geïntroduceerd, die via de Prinses Mariannelaan en het Westeinde reed tussen Rijswijk en *Station Voorburg* en die in de jaren 1966 tot 2003 als lijn 10 was opgenomen in het Haagse lijnennet. Van 2003 tot 2011 reed lijn 10 nog alleen in spitsuren tot *Station Voorburg* en sindsdien is dit tracé opgeheven.



De stoomtram op het kruispunt van de Damlaan met de Veursestraatweg. Ansichtkaart circa 1900. Collectie Kees van der Leer.



De Blauwe Tram was een bekend onderdeel van het straatbeeld in de eerste helft van de twintigste eeuw. Sinds de elektrificatie van het tramnetwerk in 1924 vertrokken dagelijks trams vanuit de tramremise in Voorburg naar Scheveningen, Den Haag, Voorburg, Leiden en Noordwijk. Ontwerp Herman Heuff, circa 1925. Haags Gemeentearchief.

Inwoners over hun erfgoed:

'Als kind woonde ik langs de route van de Blauwe Tram in Leidschendam. Maar het was niet altijd koek en ei hoor! Wat me het meest is bijgebleven, zijn de ongelukken met de tram. Dieren én mensen kwamen in botsing met het voertuig en dat leverde enorm veel sensatie op bij de inwoners. En deuken in de tram.

Mijn vader werkte als machinist op de stoomtram en vanaf 1924 op de Blauwe Tram. Die reed van Park Vronesteyn via Voorburg naar het Malieveld in Den Haag. Ik mocht soms meerijden op de tram met mijn broers en zussen. In 1944 kreeg mijn vader een ongeluk met de tram en botste hij tegen een Duitse wagen. De schuld lag bij de Duitse bestuurder, maar mijn vader moest toch voor de rechter verschijnen. Hij werd vrijgesproken. Het rangeren gebeurde op de tramremise aan de Parkweg. Nu staan daar woningen.

De nieuwe sluis van Leidschendam

In 1886 werd de sluis in Leidschendam voor een bedrag van 222.000 gulden verkocht aan de Provincie Zuid-Holland.[35] De sluis was tot dan toe twee eeuwen in eigendom geweest van Delft. Met de groei van steden en industrie wilde de Provincie Zuid-Holland - sinds 1840 afgescheiden van Noord-Holland - de economie stimuleren door de belangrijke vaarwegen te verbeteren. De Vliet was drukbevaren. Zo registreerde de sluiswachter in 1881 maar liefst 33.971 passerende binnenschepen en 33 houtvlotten.[36] Gedurende twee jaar ging de dorpskern op de schop voor de vernieuwing van de sluis. Die kreeg drie deuren, twee ophaalbruggen en een sluiswachtershuisje in Hollandse neorenaissancestijl. Enkele jaren later werd ook de Vliet gemoderniseerd en verbreed tot het Rijn-Schiekanaal. De Vliet werd uitgediept en verbreed en bochten werden zoveel mogelijk recht getrokken. Een aantal buitenplaatsen aan de oevers van de trekvaart moesten hiervoor wijken. De buitenplaatsen *Burchvliet* en *Vischvliet* werden afgebroken, evenals koepels en delen van tuinen. Ook de houten vlotbruggen werden vervangen voor ophaalbruggen of verplaatst.



De noordelijke zijde van de sluis. De foto is bijzonder, omdat deze de situatie laat zien voordat in 1886 de sluis werd verbreed en de oude hefdeuren werden vervangen door horizontaal scharnierende deuren. Achter de hefdeur de katholieke *Petrus en Pauluskerk* en links daarvan de bebouwing van de Sluiskant. Foto uit 1880, Haags Gemeentearchief.





Nadat de Provincie Zuid-Holland in 1886 de sluis bij Leidschendam van de gemeente Delft had overgenomen, startten de werkzaamheden aan de kolk en de Vliet. In 1888 werd een moderne sluis in gebruik genomen, voorzien van drie sluiskleppen en twee beweegbare bruggen. Foto's van Henri de Louw. Collectie Erfgoed Leiden en Omstreken.



Na de verbreding van de Vliet werden de oude bruggen verplaatst of vervangen door ophaalbruggen. Ook de Oude Tolbrug ter hoogte van het Westeinde in Voorburg verdween; de foto uit 1891 is kort daarvoor genomen. Foto van onbekende fotograaf, 1891. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.



De Nieuwe Tolbrug, in de volksmond ook wel de Kippenbrug genoemd, werd in 1891 vervangen door een ophaalbrug met een brugwachtershuisje. Deze brug ligt bij de kruising van de Westvlietweg en de Hoekweg, direct naast park *Arentsburg*h. Foto Ronald Meekel, 2025.

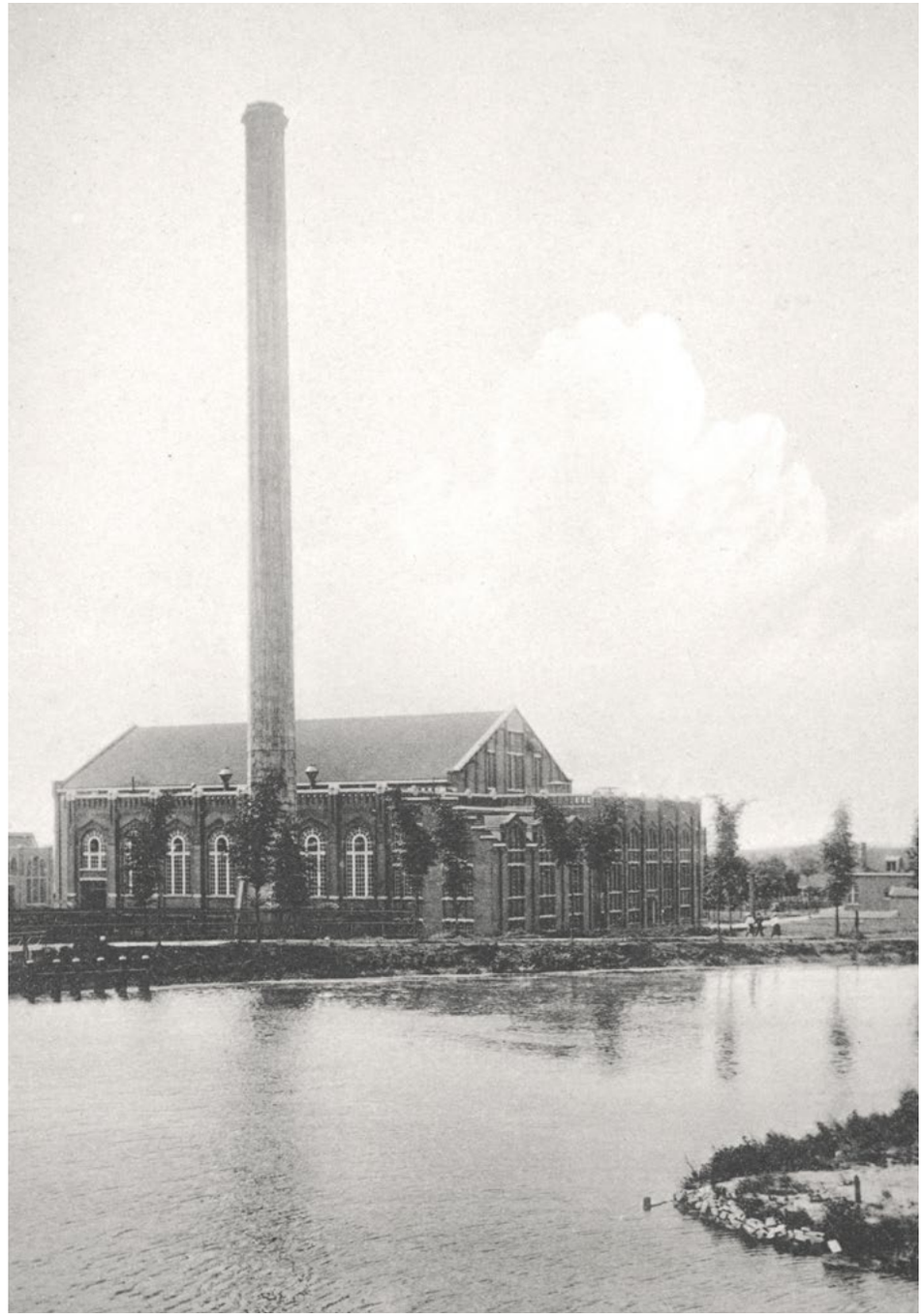


Het sluisgebied in Leidschendam. Foto Ronald Meekel, 2025.

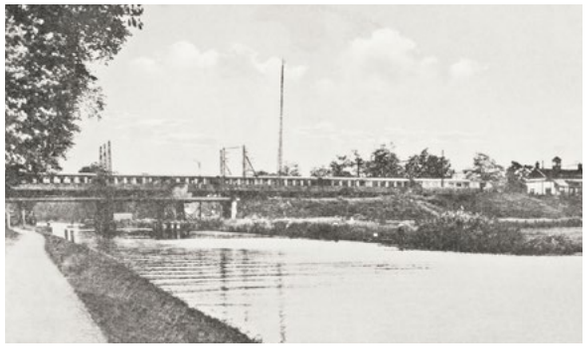
De Hofpleinlijn en elektriciteitscentrale van Leidschendam

In 1908 werd de derde spoorlijn binnen wat nu Leidschendam-Voorburg is aangelegd tussen Rotterdam en Scheveningen. Het oude plan voor een moderne haven in Scheveningen werd opgepakt door de Zuid-Hollandsche Electrische Spoorweg-Maatschappij die de zogenaamde Hofpleinlijn aanlegde. Ook deze spoorlijn werd door de Tedingerbroekpolder aangelegd, die plaatselijk opgehoogd moest worden met zand uit de duinen. Aan het Oosteinde en nabij de Vliet opende *Station Voorburg-Leidschendam* (sinds 1918 genaamd *Leidschendam-Voorburg*).
Over de Vliet werd een spoorbrug aangelegd, met ernaast een nieuwe haven aan de Westvlietweg. Een tweede station opende op de plek waar sinds 1843 de halte Nieuw Oosteinde was geweest.

Rond 1902 werd aan de Westvlietweg de elektriciteitscentrale van Leidschendam gebouwd, bedoeld om de elektrische treinen van stroom te voorzien. Destijds viel deze locatie binnen de gemeente Stompwijk, al behoort het gebied tegenwoordig tot de gemeente Den Haag. In grote hallen werden generatoren opgesteld en met de betonnen schoorsteen van 63 meter hoog was Leidschendam een herkenningspunt rijker. Voor de arbeiders van de elektriciteitscentrale en de spoorlijnwerkplaats werden aan het begin van de twintigste eeuw eenvoudige arbeiderswoningen aan de nabijgelegen Broekweg en Tedingerstraat gebouwd. In de jaren dertig volgden nieuwe woningen voor spoorwegpersoneel aan de Zijdestraat, Plaspoelstraat en Plaspoelkade. Nadat er was overgeschakeld op stroom van elektriciteitscentrales in Den Haag en Rotterdam, werd de centrale van Leidschendam reeds in 1936 gesloten. Enkele decennia werden de gebouwen gebruikt als lijnwerkplaats, maar in 1970 werd het complex grotendeels gesloopt.



Deze foto uit 1926 laat de *Elektrische Centrale* zien nog net met schoorsteen. Nadat was overgeschakeld op wisselstroom werd in 1927 de schoorsteen afgebroken. Collectie Kees van der Leer.



Vanaf 1 november 1908 reed de eerste elektrische trein in Nederland tussen Den Haag en Rotterdam. Deze Hofpleintrein, genoemd naar het eindstation aan het Hofplein in Rotterdam werd veel gebruikt door dagjesmensen en forenzen. Collectie Kees van der Leer.



Voor het personeel van de elektriciteitscentrale en de spoorwegen werden speciale woningen gebouwd. Een voorbeeld hiervan zijn de huizen aan de Zijdestraat in Leidschendam, die dateren uit 1930. Foto Ronald Meekel, 2025.

Het verdwijnen van de buitenplaatsen

Al rond 1780 was een einde gekomen aan de bloeitijd van de Zuid-Hollandse buitenplaatsen. Door bestuurlijke hervormingen werden adellijke bezittingen geconfisqueerd en opgekocht, of door het vernieuwde erfrecht versnipperd onder erfgenamen. Veel eigenaren, vaak renteniers, zagen hun inkomsten dalen door tegenvallende beleggingen. In combinatie met hoge onderhoudskosten en veranderende maatschappelijke verhoudingen werd het steeds moeilijker om de buitenplaatsen in stand te houden. Vanaf het midden van de negentiende eeuw veranderde de Vlietzone ingrijpend. De lommerrijke oevers met hun statige buitenhuizen trokken nieuwe bedrijvigheid aan, mede dankzij de gunstige ligging aan belangrijke transportroutes. Sommige buitenplaatsen verdwenen geheel, andere kregen een nieuwe functie. Voorbeelden zijn de uitspanning in *Opwijck*, de parfumfabriek in *Hoeckvliet*, de gasfabriek in *Middendorp*, de kostschool en later wasserij in *In de Wereldt is veel Gevaer*, de kaarsenfabriek op het terrein van *Hofwijck* en de wasserij in *Middenburg*.



Een flesje Eau de Voorburg met op het etiket het koninklijke wapen en daaronder de buitenplaats Hoeckvliet. Huygens Museum.



De *stoommeelfabriek 't Hert* van de firma Blonk in Leidschendam (circa 1925). De korenmolen die hier vanaf 1745 had gestaan werd in 1890 vervangen door een fabriek met stoommachines. Haags Gemeentearchief.

Industrielandschap aan de Vliet

Door de opkomst van stoomkracht en de elektrificatie van machines industrialiseerde Nederland in hoog tempo, wat leidde tot een trek van het platteland naar de stad. De dorpen Leidschendam en Voorburg groeiden gestaag door, mede dankzij hun gunstige ligging nabij de steden. Aan de randen van de dorpskernen, langs de Vliet, vestigden zich bedrijven, fabrieken, een veilinggebouw en een elektriciteitscentrale. Lokale industrie richtte zich op verschillende markten: stedelijke afzet, voorzieningen voor dorp en stad en de verwerking van landbouwproducten uit de regio. Tegenwoordig zijn de meeste sporen van deze vooroorlogse bedrijvigheid verdwenen.

De nabijheid van de bouw- en tuingronden bood directe afzetmogelijkheden. Ondernemers kochten de gewassen rechtstreeks van boeren uit de omgeving en verwerkten deze tot meel of veevoer. Aan de Geestbrug in Voorburg stond de stoommeelfabriek van *Koechlin*. Deze fabriek had een indrukwekkende capaciteit en kon jaarlijks zo'n 85.000 balen graan verwerken. In Leidschendam werd in 1890 aan de Leidsekade stoommeelfabriek *'t Hert* van de firma Blonk geopend, op de plek waar sinds 1745 al een korenmolen had gestaan. Het gebruik van stoomkracht bracht echter ook risico's met zich mee: *Koechlin* ging in 1880 volledig in vlammen op en ook de fabriek van de firma Blonk brandde tot twee keer toe volledig af, in 1925 en 1927. Daarnaast was er in Leidschendam de veevoederfabriek van de coöperatie Nooit Gedacht, die eveneens sterk leunde op de regionale landbouwproductie.

Andere bedrijven produceerden onderdelen en grondstoffen voor machines en bouwmaterialen. Deze producten vonden hun weg naar de regio en soms zelfs naar andere delen van het land. Aan de Sluiskant in Leidschendam kwam een haven met een scheepswerf en machinefabriek, bekend als scheepswerf *Van Ravensteyn*. Tussen 1919 en 1974 werden hier motoren, stoomwerktuigen en schepen gebouwd. De locatie, later bekend als de Tengro-haven, is inmiddels herontwikkeld tot de Haven Klein Plaspoelpolder. Aan de Veursestraatweg opende de *Eerste Rotterdamse Betonijzerbouw* een fabriek voor beton- en balkijzer. In Stompwijk verrezen in de twintigste eeuw grote fabriekscomplexen aan de Westvlietweg en de Broekweg, waaronder de liftenfabriek *Starlift* - later overgenomen door *Kone* -, de *Eerste Nederlandse Kogellager en Schroevenfabriek (ENKES)* en de *Stalenramenfabriek Koop*. Tegenwoordig liggen de fabrieken van hun erfopvolgers in de gemeente Den Haag.

Tot slot werd het industriële landschap gevormd door een aantal wasserijen. De negentiende-eeuwse bleekvelden langs de Vliet, waar kleding nog met karnemelk werd gebleekt, maakten plaats voor grootschalige wasserijen waar met behulp van stoom werd gewassen. De klanten kwamen veelal uit Den Haag. In Voorburg was van 1895 tot 1965 de *Eerste Nederlandsche Electrische Ozon-Bleekerij, Stoom-, Wasch- en Strijkinrichting* gevestigd. Met trots werd hier onder andere de was van het Koninklijk Huis verzorgd. Een tweede Voorburgse wasserij, de firma *Waldeck*, vestigde zich rond 1911 op het terrein van de voormalige buitenplaats *In de Wereldt is veel Gevaer*. In Leidschendam bevonden zich kleinere wasserijen, waaronder *De Haan* en *De Hertog*.



Haagzicht met de stoommeelfabriek van *Koechlin*. Foto in *Zuid Holland's Nijverheid in Beeld*, 1920. Collectie Kees van der Leer.



Zuidelijk van het Sluisplein werd in het begin van de twintigste eeuw een oude zandsloot omgevormd tot haven. Aan deze haven bevond zich een machinefabriek met scheepswerf, bekend onder de naam *Scheepswerf Van Ravensteijn*. Achter de werf lagen akkers en kassen die gebruikt werden voor de tuinbouw. Op deze locatie bevindt zich tegenwoordig de Plaspoelhaven. Archief Hoogheemraadschap van Delfland, Delft.



Stoom- Wasch- & Strijkinrichting Middenburg, later ook wel genoemd de Ozon. Ansichtkaart uit 1907. Haags Gemeentearchief.

Themakaart vooroorlogse industrie en bedrijven

(ondergrond kaart 1940)

Fabrieken

1. *Stoommeelfabriek Koechlin*
2. *Stoommeelfabriek 't Hert* / Firma Blonk
3. *Eerste Rotterdamse Betonijzerbouw*, later *ALPA, fabriek van pannensponzen* [aanwezig van 1933-1968]
4. *Coöperatie Nooit Gedacht Veevoerderfabriek*
5. *NV Machinefabriek en scheepswerf van Ravensteijn*

Bedrijven

1. *Eerste Nederlandsche Electrozon Bleekerij, Stoom-, Wasch- en Strijkinrichting*
2. *Wasserij Firma Waldeck*
3. *Wasserij De Haan* [Looierslaan]
4. *Wasserij De Hertog* [het Carolinenhof]

Handel

1. *Groenteveiling Veur en Omstreken*

Nutsvoorzieningen

1. *Petroleum-persgasfabriek buitenplaats Middendorp*
2. *Gasfabriek Voorburg*
3. *Gasfabriek Leidschendam*
4. *Watertoren Voorburg*

N.B: alle bedrijven op deze kaart zijn inmiddels verdwenen.

Themakaart vooroorlogse industrie en bedrijven

(ondergrond kaart 1940)







Op de groenteveiling Veur en Omstreken werden dagelijks tuinbouwproducten verhandeld die afkomstig waren uit de omliggende streek. Het moderne veilinggebouw, ontworpen door architect T. Haverhout, was strategisch gelegen aan de Vliet en de Westvlietweg, met trein- en bootverbindingen op korte afstand. Foto's uit 1915 en 1947. Haags Gemeentearchief.



Tuinders in een veld met lelies in het tuinbouwgebied 't Lien, gelegen tussen de Veursestraatweg en de Veurse Achterweg. Foto uit 1903. Haags Gemeentearchief.

Schaalvergroting in de tuinbouw

De industrialisatie betekende schaalvergroting en professionalisering van de tuinbouwsector. Al sinds de achttiende eeuw stond de tuinbouw van Veur, Voorburg en Stompwijk bekend om de hoge kwaliteit. Rond 1850 ontstond ten noorden van Veur een aaneengesloten gebied met glazen tuinbouwkassen, onder andere in de Kleine Plaspoel- en Rietvinkpolder. Dankzij verbeterde waterwegen werden producten op de markten in Den Haag en Amsterdam verkocht. Nieuwe technologie en moderne landbouwmachines deden hun intrede. In 1909 gingen 42 boeren samen in een coöperatieve warmoeziersvereniging, die in het volgende jaar de *Groenteveiling Veur en Omstreken* liet bouwen. Aan de Westvlietweg verrees een modern veilinggebouw, strategisch gelegen aan de Vliet, met de trein binnen handbereik. Vanuit de groenteveiling werden lokale producten verhandeld door het hele land. Het bedrijf floreerde: het eerste jaar leverde een omzet van 107.000 gulden op, in 1920 - amper tien jaar later - was de omzet 600.000 gulden.[37]



Naast *Buitenlust* lag aan de Veursestraatweg de zogeheten Veursche Kwekerij. Op deze fotokaart worden hier komkommers geoogst die onder platglas werden gekweekt. Naast groenten werd deze kwekerij vooral bekend om zijn verschillende soorten fruitbomen. Foto, 1925. Collectie Kees van der Leer.

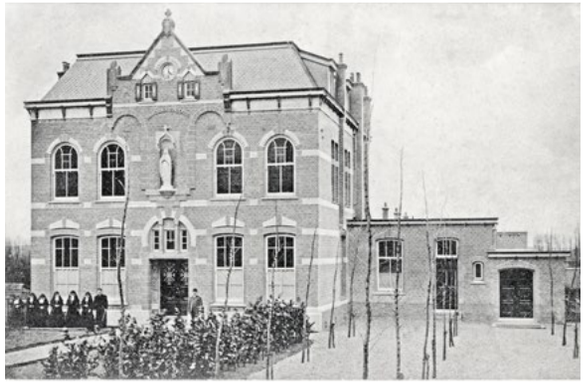


Om landbouw in het poldergebied mogelijk te maken was het nodig de waterstand te beheren. In 1882 werd het poldergemaal *De Antagonist* gebouwd aan de Stompwijkseweg. De stoommachine nam de bemaling over van de watermolens, waardoor de meeste watermolens in het veengebied inmiddels verdwenen zijn. Foto Ronald Meekel, 2025.

Groeiende dorpen en een rijk verenigingsleven

Tussen 1850 en 1900 ondergingen de tot dan toe landelijke gemeenten een periode van ingrijpende vernieuwing. Inwoners vonden werk in fabrieken en nieuwe bedrijven en zagen hun omgeving veranderen met de komst van industriële gebouwen en woonwijken. De grondwetsherziening van 1848 legde de basis voor de parlementaire democratie. Belangrijke vrijheden werden vastgelegd, waaronder de vrijheid van meningsuiting, godsdienst, vereniging, vergadering en onderwijs. In de dorpskernen werden voorzieningen uitgebreid en ontstonden tal van verenigingen. De hernieuwde godsdienstvrijheid en het Concordaat van 1853, waarin de rooms-katholieke hiërarchie opnieuw werd ingesteld, zorgde voor een opleving van het katholicisme. Er werd flink gebouwd. In de dorpskernen van Veur, Stompwijk en Voorburg werd de schuilkerk ingeruild voor een imposant neogotisch kerkgebouw. De Rotterdamse architect Evert J. Margry (1841–1891) ontwierp de *Sint-Laurentiuskerk* in Stompwijk (1871), de *Petrus en Pauluskerk* (1880) in Veur en de *Sint-Martinuskerk* (1891) in Voorburg. Deze karakteristieke kruiskerken vormen tot op heden herkenbare oriëntatiepunten in de gemeente. Rond deze kerken ontwikkelden zich katholieke enclaves, compleet met pastorie, klooster en school. Zusters uit 's-Hertogenbosch en Rotterdam verzorgden het meisjesonderwijs en boden hulp aan zieken en ouderen.

Het dorpsleven veranderde zichtbaar door de opkomst van onderwijs, vrijetijdsbesteding en een bloeiend verenigingsleven. Veel van deze ontwikkelingen kwamen tot stand door de inzet van lokale notabelen, geestelijken en invloedrijke burgers. Zo opende in 1854 aan de Herenstraat de *Sophia-kleuterschool*, de eerste bewaarschool van Nederland, waarvoor koningin Sophie van Württemberg (1818–1877) persoonlijk de eerste steen legde. In Voorburg was pastoor Wilhelmus van Stee (1846–1930) een sleutelfiguur in de maatschappelijke ontwikkeling; onder andere richtte hij in 1903 de Coöperatieve Boerenleenbank Voorburg op, opende in 1910 een naaischool voor meisjes bij het *Mariagesticht* en opende in 1913 het *ziekenhuis Antoniushove*. Ook kwamen er meer mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding. Langs de Vliet verrezen populaire uitspanningen als theeschenkerij *De Wijkerbrug*, *Het Plankje*, en *Hotel Pension Hoekenburg*, waar men op vrije dagen thee dronk, roeide of schaatste. Ook het verenigingsleven bloeide, met tal van muziek- en sportclubs voor mannen en vrouwen, die de sociale samenhang in de dorpen versterkten. Een geliefde traditie was het kortdraven: sprintwedstrijden voor paarden over een rechte baan. In 1909 leidde die in Stompwijk tot de oprichting van de kortebaanvereniging Nooit Gedacht, een traditie die voortleeft in de jaarlijkse Stompwijkse Paardendagen.



Klooster Immaculate opende in 1907 aan de Doctor van Noortstraat in Stompwijk, tegenover de *Sint-Laurentiuskerk*. Het klooster werd gerund door zusters uit 's-Hertogenbosch, die les gaven op de meisjesschool die erbij werd gebouwd. In 1980 werd het pand verwoest na een hevige brand. Foto Haags Gemeentearchief.



Hotel Wijkerbrug aan de Vliet. Ansichtkaart. Haags Gemeentearchief.



Toeschouwers bij een ringrijderij op de Stompwijkse Achterweg, later Nieuwstraat, met de bebouwing rond en achter de *Hervormde Dorpskerk* of *Peperbus*. Foto, 1900. Haags Gemeentearchief.



Harmonievereniging Apollo, voorloper van de muziekvereniging Sint-Cecilia, 1900. Foto Haags Gemeentearchief.



De *Sophia-kleuterschool* werd geopend in 1854 aan de Herenstraat. Het was een bewaarschool voor kleine kinderen. Lithografie van Elias Spanier, 1854. Collectie Gerard Duijvestein.



Pension en ziekenverpleging *Sint-Antoniushove* naast de *Martinuskerk* aan de Vlietzijde. Ansichtkaart, begin twintigste eeuw. Collectie Anne Jacobs.

Inwoners over hun erfgoed:

Al sinds 1950 wordt jaarlijks op 11 november, de naamdag van Sint-Maarten, een lampionoptocht georganiseerd. De dag wordt ook in andere gemeenten gevierd, zelfs buiten Nederland, maar voor Voorburg heeft Sint-Maarten als beschermheilige een speciale betekenis. Martinus was een Romeinse soldaat die leefde in de vierde eeuw. Hij was gelegerd in Frankrijk en bekeerde zich daar tot het christendom. Hij deed missiewerk om mensen te bekeren, met name in Frankrijk. Een bekend verhaal is dat hij, midden in een koude winter, zijn mantel in twee delen scheurde en één deel weggaf aan een bedelaar. De gebeurtenis staat afgebeeld in het timpaan in de gevel van de kerk.
De optocht start en eindigt doorgaans bij de rooms-katholieke Sint-Martinuskerk*, waar Sint-Maarten zelf verschijnt, gekleed als een Romeins legionair. Met lampionnen wandelen de kinderen achter de fanfare aan en zingen Sint-Maartensliedjes. Na de tocht krijgen alle deelnemers een appel en de makers van de mooiste lampions krijgen een prijs. Naast de tocht gaan de kinderen ook de huizen langs om een liedje te zingen en lekkers te ontvangen.*



Paardendagen in Stompwijk. Foto Fotografiecarmen, zomer 2024.



Drie katholieke kerken ontworpen door Evert Margry. Van links naar rechts:
de *Sint-Laurentiuskerk* in Stompwijk (1871), de *Petrus en Pauluskerk* in Leidschendam (1880) en de *Sint-Martinuskerk* in Voorburg (1891).
Foto's Ronald Meekel, 2025.

Verlichting en energie

De eerste nutsbedrijven in Nederland werden opgericht aan het einde van de negentiende eeuw, toen de industrialisatie en urbanisatie de vraag naar betrouwbare en moderne voorzieningen sterk deden toenemen. Gemeenten begonnen zelf in voorzieningen zoals elektriciteit, gas, water en riolering te investeren om de leefbaarheid en gezondheid van hun inwoners te verbeteren. In de gemeenten Voorburg en Veur waren het particuliere bedrijven die de eerste nutsinstellingen oprichtten, kort daarop overgenomen door de gemeenten.

In 1866 opende in de voormalige buitenplaats *Middendorp* een particuliere petroleumpersgasfabriek, opgericht door de Rotterdamse ondernemer Jan Bleuland van Oordt (1834-1924). De fabriek wist als eerste de straatlantaarns van Voorburg te verlichten met gas en leverde daarnaast ook de gaspijpen en lantaarnpalen.[38] Een tiental gemeenten werd door dit bedrijf met petroleumgas van licht voorzien, evenals een aantal gevangenissen, gestichten, fabrieken en buitenplaatsen. De fabriek heeft tot 1934 voortbestaan. In 1912 nam de gemeente Voorburg zelf de regie over de gasvoorziening en opende een gemeentelijke steenkolengasfabriek. Deze werd gebouwd aan de Westvlietweg en de Gaslaan, toen nog gelegen in de gemeente Stompwijk. De fabriek beschikte over twee grote gashouders en bleef in bedrijf tot 1964, toen Voorburg werd aangesloten op het landelijke aardgasnetwerk.

Ook de buurgemeenten Stompwijk en Veur ondernamen in de vroege twintigste eeuw stappen richting energievoorziening. Gezamenlijk bouwden zij een gasfabriek op de kruising van de Delftsekade en de Stompwijkse Achterweg, de huidige Nieuwstraat.[39] Ondanks aanvankelijke twijfels over de rentabiliteit, bleef deze fabriek tot 1937 gas produceren. Na de Tweede Wereldoorlog kreeg het voormalige fabrieksgebouw een nieuwe bestemming als brandweerkazerne tot het complex uiteindelijk werd gesloopt.

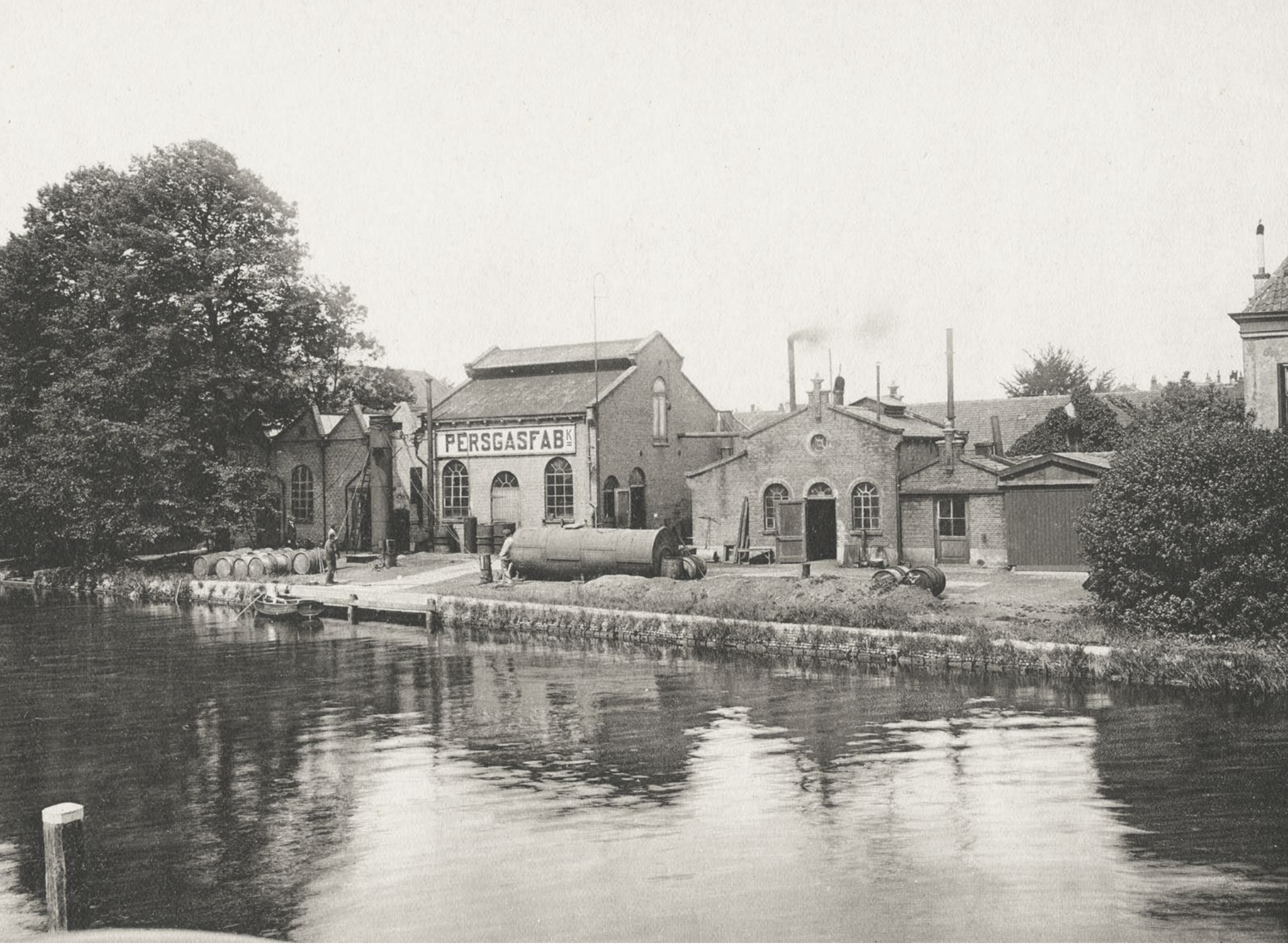
Elektriciteit werd geleverd door twee particulieren, maar de levering werd vanaf 1903 overgenomen door de Elektriciteit-Maatschappij Voorburg (later het Gas- en Elektriciteitsbedrijf Voorburg). Elektriciteit was toen nog een nieuwe energiebron, vooral gebruikt voor verlichting, en gold als een modern alternatief voor gas. In 1918 werd Voorburg aangesloten op het elektriciteitsnet van Den Haag, wat zorgde voor een stabielere en centrale levering. In 1921 volgden Stompwijk en Veur via het net van Delft, waarmee de regio verder werd opgenomen in het groeiende elektriciteitsnetwerk.



De gasbriek van de gemeente Voorburg opende in 1912 aan de Westvlietweg. Op een terrein grenzend aan de spoorlijn Den Haag-Gouda werd tot in de jaren vijftig gas geproduceerd. Ansichtkaart uit het eerste kwart van de twintigste eeuw. Haags Gemeentearchief.



Ten zuidoosten van de dorpskern van Leidschendam stond de gezamenlijke gasfabriek van de gemeenten Stompwijk en Veur, waar tot 1937 gas werd geproduceerd. Foto circa 1925. Haags Gemeentearchief.



De petroleumpersgasfabriek van J. Bleuland van Oordt achter huize *Middendorp* (geheel rechts in beeld) bij de Kerkbrug. Vooraan de Vliet. Foto collectie Kees van der Leer

Schoon water

Tot diep in de negentiende eeuw haalden mensen hun drinkwater uit de Vliet, uit sloten of uit de bodem via putten. Aangezien er meestal geen riolering was, was het water vaak besmet met ziektekiemen, wat cholera- en tyfusepidemieën veroorzaakte. In de zomer van 1866 brak een grote cholera-epidemie uit: in Voorburg stierven 12 mensen, in Veur 9 en in Stompwijk zelfs 72.[40] Het aantal slachtoffers in Stompwijk had vermoedelijk te maken met de droogmakerij van de Zwet- en Groote Blankaardpolder. Via molens was vervuild water uit het moerassige land naar de Ommedijksche Watering en Stompwijkse Vaart gepompt, waar drinkwater uit werd gehaald.

Een samenwerking tussen lokale bestuurders en ondernemers richtte in 1898 de N.V. Voorburgsche Waterleiding-maatschappij op. In dit illustere gezelschap bevonden zich onder meer de burgemeester van Voorburg, een Rotterdamse zakenman, de oprichters van de Elektriciteit-Maatschappij Voorburg en de directeur van de Maatschappij tot exploitatie van tramwegen.[41] Via een ondergronds leidingennetwerk werd schoon drinkwater van het waterleidinggebouw aan de Loolaan geleverd aan Voorburg en Rijswijk. Aan het Westeinde werd een watertoren gebouwd, die er tot 1966 heeft gestaan. In 1904 werd ook riolering aangelegd, met een rioolgemaal aan de Einddorpstraat. Stompwijk en Veur werden in 1905 ook aangesloten op de drinkwaterleiding. In 1933 nam de Gemeente Voorburg alle aandelen van de waterleidingmaatschappij over en hernoemde die in 1938 als de N.V. Drinkwaterleiding De Vlietstreek.[42] In 1961 werd overgegaan op drinkwater uit de duinen bij Den Haag.

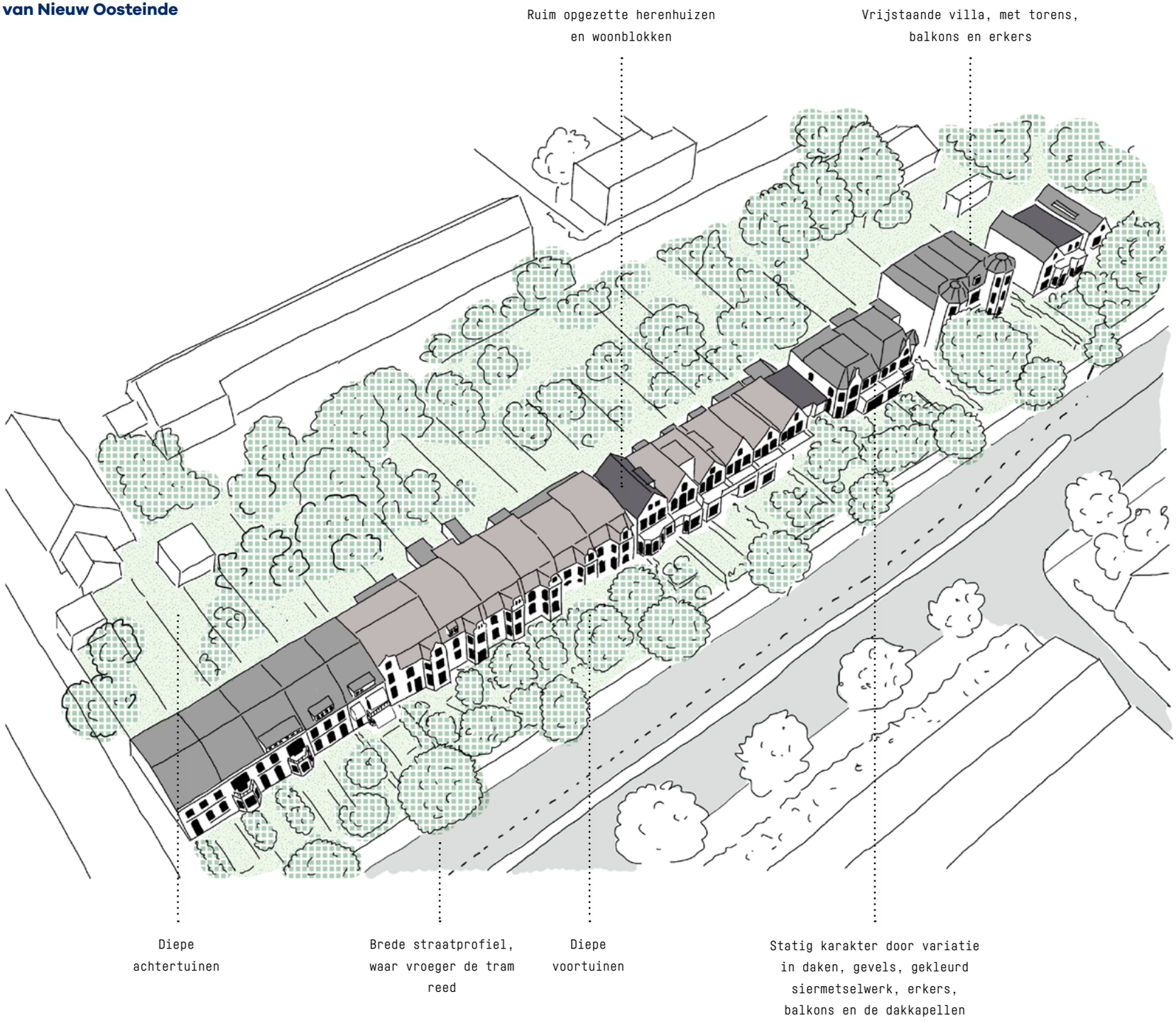


De watertoren aan het Westeinde, met op de achtergrond de tuinmanswoning van *Middenburg*. Ansichtkaart circa 1905. Collectie Kees van der Leer.

De eerste forensen

Na de komst van de trein en tram vestigden de eerste forensen zich in Voorburg. Tientallen, en later honderden mensen pendelden dagelijks heen-en-weer tussen hun woning en hun werk. Welgestelden uit Den Haag, Rijswijk en Wassenaar waren gecharmeerd van het ‘ongerepte’ karakter van de groene omgeving en betrokken woningen aan de Laan van Nieuw Oosteinde. Aan dit negentiende-eeuwse bebouwingslint verrezen vrijstaande villa’s met torens, balkons en erkers. Ook staan er ruim opgezette herenhuizen en woonblokken met ruime voor- en achtertuinen, voorzien van gemetselde tuinmuren en gietijzeren hekken. De afwisselende daken, het gekleurde siermetselwerk en de dakkapellen geven de laan een statig en verzorgd karakter. De variatie in de gevels is sprekend voor de bouwpraktijk van dat moment, waarin de bouwondernemers en architecten doorgaans per pand of blok ontwierpen. Minder vermogende arbeiders vestigden zich in eenvoudige woningen in de zijstraten van het dorp. In Leidschendam werden na de aanleg van de tramlijn in 1885 nieuwe woningen gebouwd aan de Damlaan, maar de aanwas van forensen was hier minder omvangrijk dan in Voorburg.

Het negentiende-eeuwse lint met statige woonhuizen aan de Laan van Nieuw Oosteinde





Laan van Nieuw Oosteinde. Foto Michel Groen, MG Fotografie Voorburg, 2025

Themakaart vooroorlogse uitbreidingen

(ondergrond kaart 1940)

Religieuze gebouwen

Sint-Laurentiuskerk met *Klooster Immaculata*, pastorie en meisjesschool

Petrus en Pauluskerk met *Sint-Jozefklooster*, pastorie en meisjesschool

Sint-Martinuskerk, met pastorie, *Mariagesticht* en meisjesschool

Onze Lieve Vrouwe Tenhemelopneming aan de Laan van Nieuw Oosteinde

Nederduits-Gereformeerde Kerk [later *Nederlands-Hervormde Kerk*] aan de Voorhofstraat

Onderwijs

1 *Sophiabewaarschool* [1853], Herenstraat, Voorburg

2 *School* [negentiende eeuw], Sionsstraat, Voorburg

3 *School* bij het *Mariagesticht* [1931], Oranje Nassaustraat, Voorburg

4 *Basisschool de Lusthof* [1932], Lusthofstraat, Voorburg

5 *De Vijverhof school* [1932], Vijverhof, Voorburg

6 *Van Wassenaer Hoffmanschool*, Parkweg, Voorburg

~~7~~ *Groen van Prinstererschool* Paradijsstraat, Voorburg

8 De *RK Jongensschool Sint-Willibrordus*. Damlaan, Leidschendam

9 *Openbare school* aan de Veursestraatweg [verdwenen]

10 *Openbare school* aan de Delftsekade [verdwenen]

11 *RK Meisjesschool Sint-Jozef* aan de Damstraat [verdwenen]

12 *School met de Bijbel* aan Damstraat sluiskant [verdwenen]

13 *Meisjesschool* bij het *klooster Stompwijk* [verdwenen]

14 *Openbare Lagere School Stompwijk*, later de *Gerardus Majellaschool* aan de Dr. Van Noortstraat, [verdwenen]

Gemeentehuis

1 *Raadhuis Leidschendam*

Recreatie en sport

1 *Openluchtzwembad de Vlieger* [bij de Broeksloot, verdwenen]

Zorginstelling

1 Psychiatrische inrichting *Hulp en Heil*

2 *Sint-Antoniushove* ziekenhuis [verdwenen]

Gemalen

Van Woudekade

De Antagonist

De Volharding

Groen

1 Juliana-Bernhardpark

2 Boerenbos

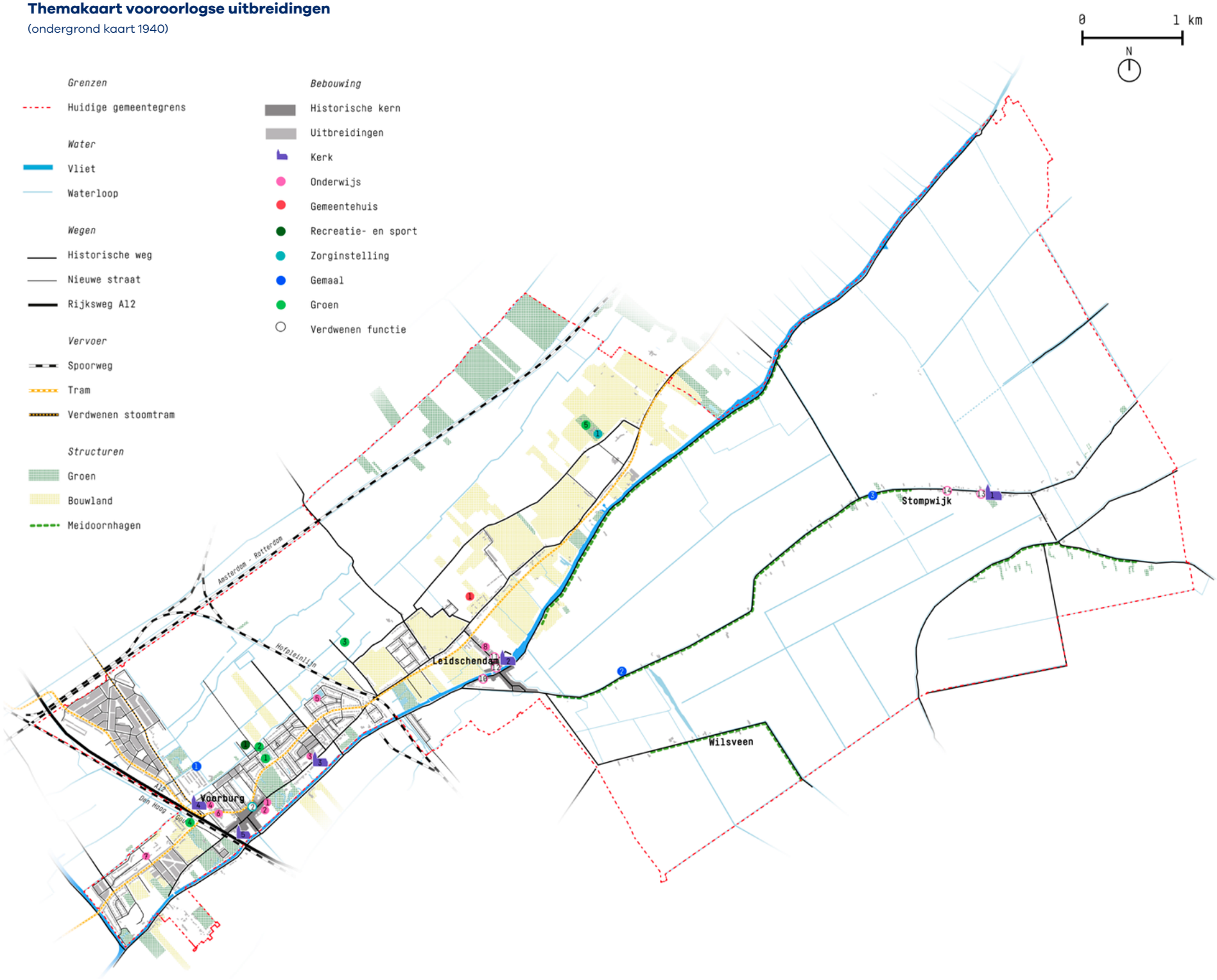
3 Oosterbegraafplaats

4 Opa's veldje

5 Landschapspark bij zorginstelling *Hulp en Heil*

Themakaart vooroorlogse uitbreidingen

(ondergrond kaart 1940)



Keerpunt in de volkshuisvesting

In het begin van de twintigste eeuw waren de nadelen van snelle industrialisatie, verstedelijking en sociale ongelijkheid in Nederland duidelijk zichtbaar. Arbeidersgezinnen woonden vaak in overbevolkte en ongezonde wijken, werk op het land en in fabrieken was zwaar en kinderarbeid was aan de orde van de dag. Om deze omstandigheden te verbeteren werden nieuwe wetten ingevoerd waaronder de Woningwet van 1901. Grote gemeenten waren voortaan verplicht uitbreidingsplannen te maken en woningen aan kwaliteitseisen te laten voldoen. Dit leidde tot een meer systematische bouwpraktijk onder bouwondernemers, met nieuwe stedenbouwkundige concepten en woonmilieus. Bij het realiseren van volkshuisvesting speelden de woningbouwverenigingen, die goedkoop konden lenen van de overheid, een belangrijke rol. In het huidige Leidschendam-Voorburg werden in de vooroorlogse periode tien woningbouwverenigingen opgericht.

De voortvarende bouw van nieuwe woningen zorgde voor een spectaculaire bevolkingstoename. In 1900 telden de gemeenten Voorburg, Veur en Stompwijk respectievelijk 4.247, 1.150 en 3.027 inwoners. Tot aan de Tweede Wereldoorlog werden honderden tot duizenden woningen gebouwd, met een piek in de jaren twintig en dertig. In 1935 waren de bevolkingsaantallen gestegen tot 23.880 in Voorburg, 8.796 in Veur en 5.504 in Stompwijk. Dit betekent dat de bevolking in 35 jaar tijd aanzienlijk was toegenomen: meer dan vijf keer zoveel in Voorburg, bijna acht keer zoveel in Veur en bijna twee keer zoveel in Stompwijk.[43]

Voorburg:

- Huiselijk Geluk (1909-1972)
- De Voorburgsche Woningbouwvereeniging (1914-1972)
- Patrimoniums Woningen (1915-1999)
- R.-K. Bouwvereniging Sint-Martinus (1918-1992)
- De Goede Woning (1919-1972)

Veur:

- R.-K. Woningbouwvereniging Eensgezindheid (1913-1939)
- R.-K. Woningbouwvereniging Sint-Willibrordus (1918-1958)
- R.-K. Woningbouwvereniging Sint-Jozef (1938-1958)

Stompwijk:

- Woningbouwvereniging Rochdale (1919-1920, niet te verwarren met de hedendaagse woningstichting Rochdale)
- R.-K. Woningbouwvereniging Don Bosco (1939-1990)



Prins Hendrikstraat te Voorburg gezien richting de Weverslaan. Ansichtkaart, circa 1930. Collectie Anne Jacobs.

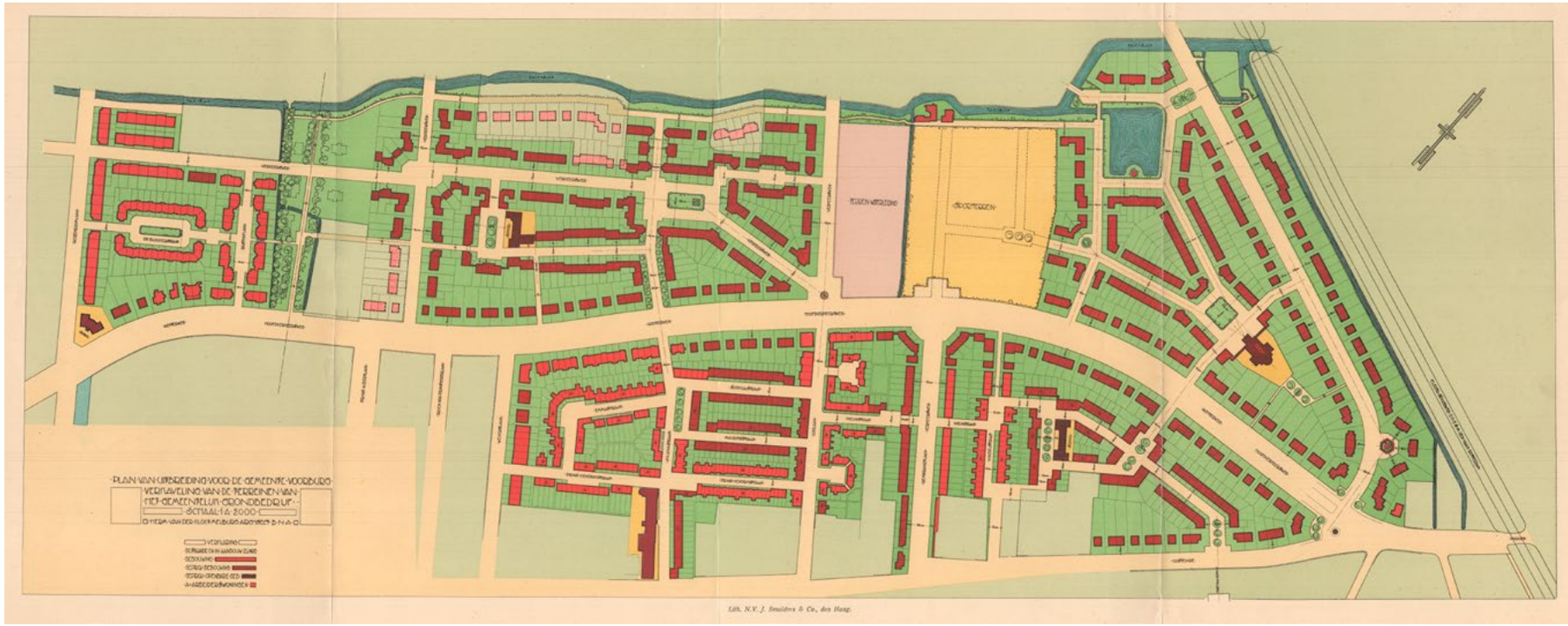


Emmastraat te Voorburg. Foto Ronald Meekel, 2024.

Uitbreidingsplan Voorburg (1917)

De eerste planmatige uitbreidingen in Voorburg kwamen omstreeks 1910 tot stand per bouwblok of straat. Woningen voor de midden- of hogere klassen werden gebouwd aan de randen van de dorpskern, nabij de hedendaagse Parkweg en in Voorburg-West. Bouwondernemers bouwden woningen aan de Oranjelust, de Laan van Heldenburg, de Laan van Oostenburg. Daarna volgden de Laan van Rustenburg en de Marialaan. Tijdens de uitbreidingen werden bestaande routes verhard, verbreed of ingericht als boulevard en er werden nieuwe straten aangelegd.

Het eerste uitbreidingsplan voor de gemeente verscheen in 1917, opgesteld door architect Herman van der Kloot Meijburg (1875-1961). Deze architect had verschillende Voorburgse woningcomplexen ontworpen en was voorzitter van de in 1914 opgerichte Commissie voor plaatselijk schoon, die adviseerde over alle bouwplannen die invloed hadden op het uiterlijk van de gemeente. Het gemeentebestuur vroeg hem om een uitbreidingsplan te maken voor de hele gemeente. Op 16 oktober 1917 kwam het plan gereed en op 3 juni 1918 werd het vastgesteld door Gedeputeerde Staten der Provincie Zuid-Holland. Van der Kloot Meijburg was gecharmeerd van het dorpse karakter van Voorburg en wilde voorkomen dat de groei van de plaats zou leiden tot ongewenste uitbreidingen met kleine, verpauperde arbeiderswoningen - zoals die in veel steden te zien waren. Daarom koos hij ervoor Voorburg uit te breiden volgens het principe van het tuindorp, een stedenbouwkundig concept dat afkomstig was uit Engeland. Kenmerkend voor tuindorpen zijn lage eengezinswoningen met een voor- en achtertuin, ingebed in een groene, ruim opgezette omgeving. De nadruk lag op het gezinsleven als hoeksteen van de samenleving, met als doel het bevorderen van een fatsoenlijk en burgerlijk karakter.
Op het uitbreidingsplan is goed te zien hoe de bebouwing zich vanuit de dorpskern uitbreidde in de richting van Leidschendam, Den Haag en Rijswijk. De eeuwenoude Broeksloot bleef daarbij grotendeels de grens van de bebouwing, met uitzondering van een uitloper ten noordoosten van de Laan van Nieuw Oosteinde. Het stratenpatroon werd ontworpen als een organisch geheel, met gebogen straten en veel ruimte voor groen.



In 1910 tekende architect Van der Kloot Meijburg een uitbreidingsplan voor Voorburg, waarin tussen de Weverslaan en de Loolaan het toekomstige Oranjekwartier werd ingetekend. Tekening Haags Gemeentearchief.

De hoofdwegen, zoals de Prinses Mariannelaan, de Parkweg, het Westeinde en het Oosteinde, kregen het karakter van brede, groene lanen. Hier verrezen statige herenhuizen en villa's, bestemd voor de middenklasse en welgestelden. Vergelijkbare bebouwing kwam tot stand aan de Prins Albertlaan, de Groen van Prinstererlaan en de Weverslaan. Het Oosteinde werd bijzonder rijk vormgegeven, met een lint van vrijstaande villa's op diepe percelen die reikten tot aan de Vliet. In contrast daarmee kregen de zijstraten een rustiger karakter, ingericht als woonstraten voor arbeiders en middenklassengezinnen. De woningen waren vaak rond pleintjes of hofjes geplaatst, met ruimte ertussen, met tuinen en kleine vernauwingen die het straatbeeld afwisselden en verzachtten. Het plan voor de Binnen- en Bovenveenpolder werd in 1934 op verzoek van de gemeenteraad aangepast.[44] Van der Kloot Meijburg maakte meer ruimte voor arbeiderswoningen en weerde industrieterreinen van de Voorburgse zijde van de Vliet. Ook tekende hij de opzet van de Bilderdijklaan en de Da Costalaan, tegenwoordig bekend als de Koningin Julianalaan en de Prins Bernhardlaan. Deze zouden samenkomen ter hoogte van het huidige Koningin Julianaplein. Hoewel dit op een aangepaste wijze zou worden gerealiseerd, bleven wel de contouren van de uitbreiding in lijn met de visie van de architect.

De eerste voorbeelden van sociale volkshuisvesting in Voorburg verrezen in de vorm van tuindorpen ten noordoosten van de dorpskern. Tussen 1917 en 1919 liet de Voorburgsche Woningbouwvereeniging aan de Loolaan, de Nieuwstraat en de Parkweg 44 eengezinswoningen en boven- en benedenwoningen bouwen in een vereenvoudigde Amsterdamse-Schoolstijl.
De Haagse architect Jos Duijnstee (1879-1948) ontwierp een samenhangende straatwand met verspringende gevels, schuine daken en voortuinen. Een verhoogd poortgebouw geeft toegang tot een van de twee U-vormige hofjes, waar ontmoeting en gemeenschapszin centraal stonden. Enkele jaren later realiseerde woningbouwvereniging Sint-Martinus het Oranjekwartier aan de Prins Hendrikstraat, de Emmastraat en de Oranje Nassaustraat. De woningen, ontworpen door de architecten Jos Duinstee (1879-1948) en Han Groenewegen (1888-1980), tonen duidelijke invloeden van de Amsterdamse School en vormen een harmonieus en sociaal georiënteerd geheel.
Midden in de nieuwe woonwijken verrezen ook diverse voorzieningen, passend bij het gezinsleven en het overwegend christelijke karakter van de gemeenschap. De *Lusthofschool*, de *Vijverhofschool*, de *Van Wassenaer Hoffmanschool* en de *Groen van Prinstererschool* zijn opvallende schoolgebouwen uit de jaren twintig en dertig, elk met een eigen architectonisch karakter. Op markante straathoeken verrezen kerken als de *Onze Lieve Vrouwe Ten Hemelopneming* aan de Laan van Nieuw Oosteinde en de *Nederduits-Gereformeerde Kerk* (later *Nederlands-Hervormde Kerk*) aan de Voorhofstraat. Deze voorzieningen lagen dicht bij de woningen, waardoor ze integraal onderdeel uitmaakten van het dagelijks leven van de wijkinwoners.



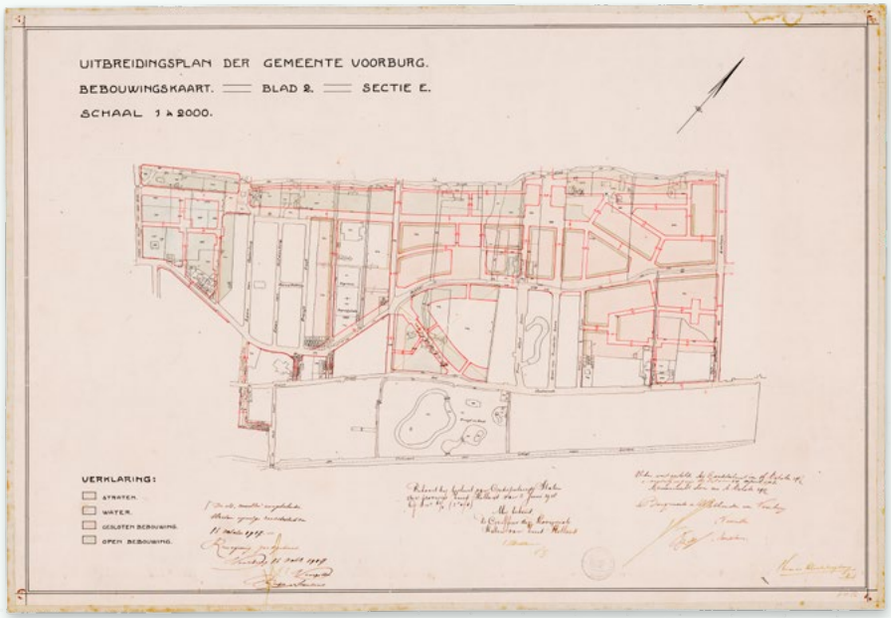
De Loolaan met links de nog onbebouwde grond waarop de zuidwestzijde van de Loolaan zou worden gerealiseerd. Ansichtkaart, omstreeks 1920. Collectie Kees van der Leer.

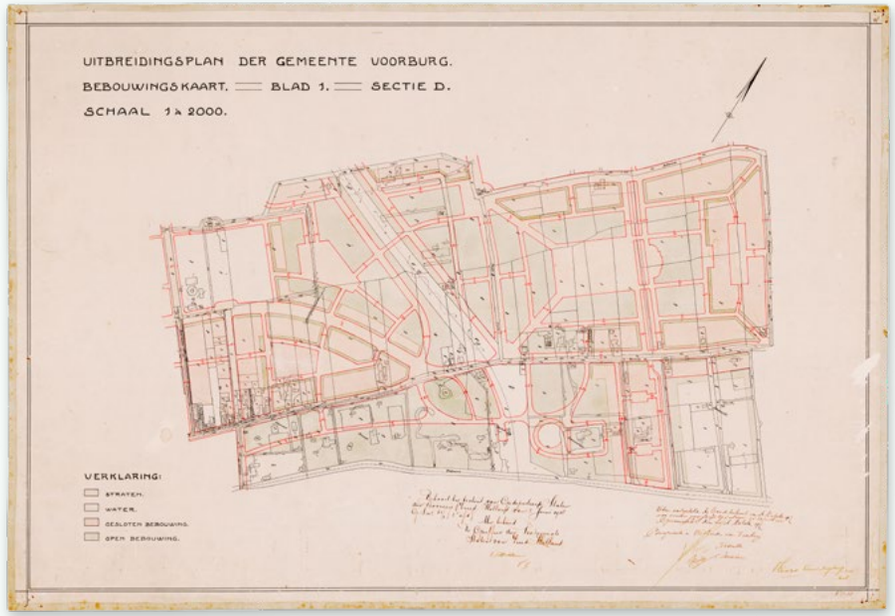


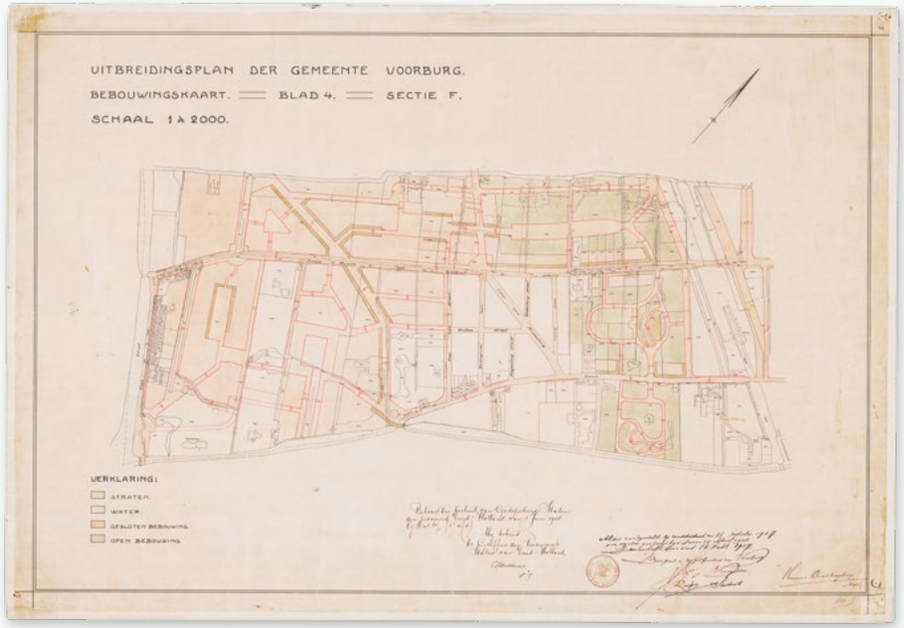
Woningbouwcomplex aan de Loolaan.
Foto Ronald Meekel, 2025.

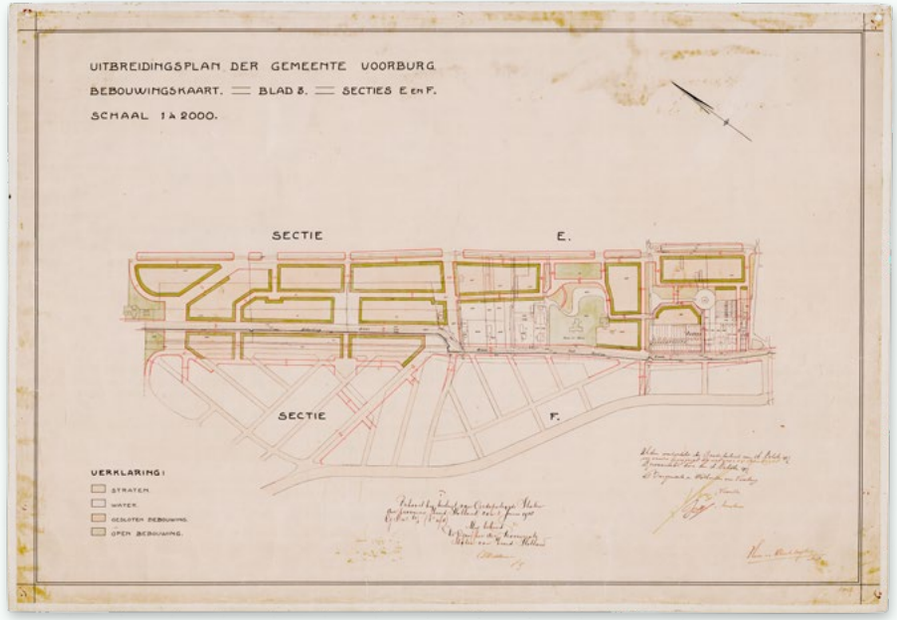


Hofje achter het poortgebouw.
Foto Ronald Meekel, 2025.







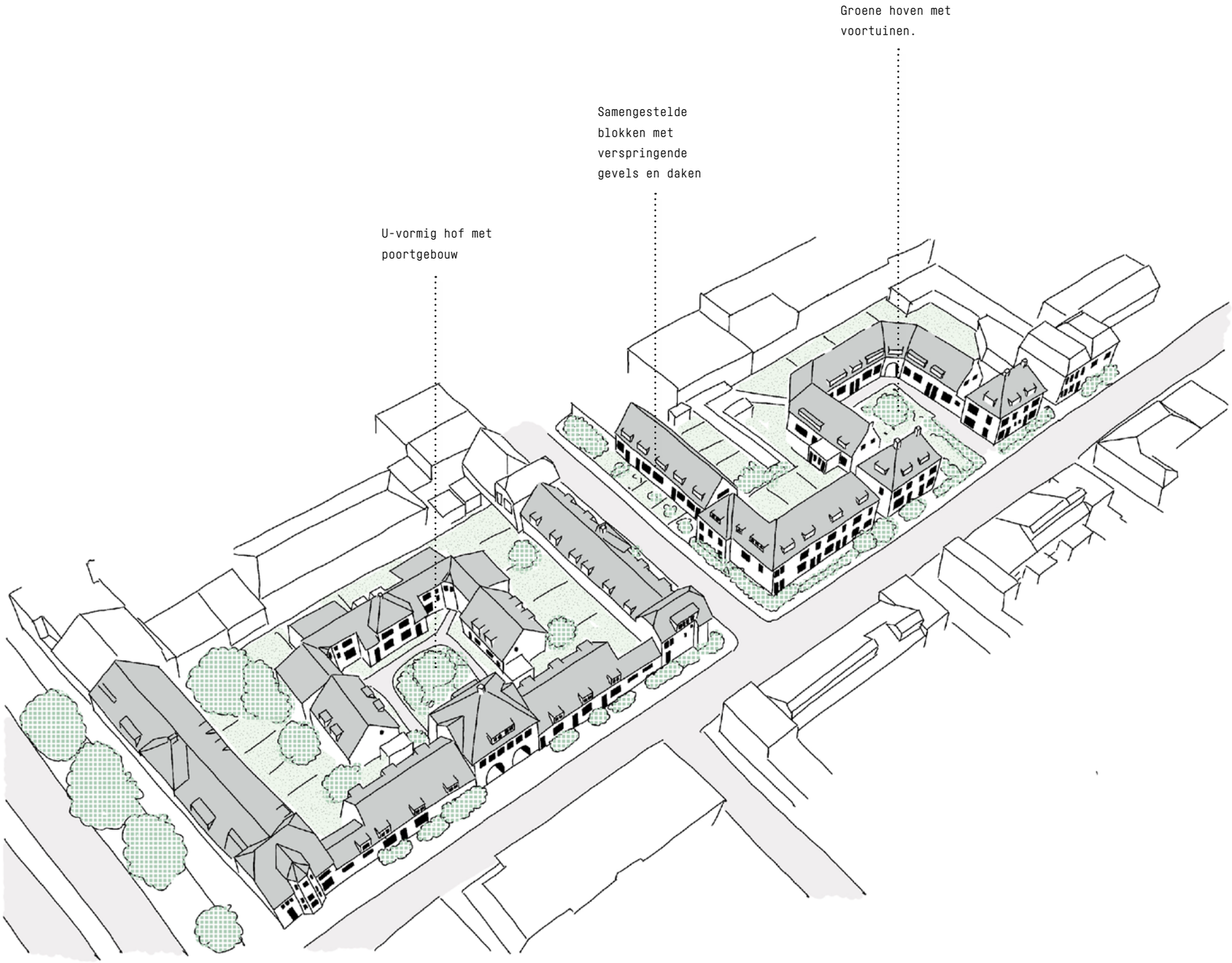


Het uitbreidingsplan van Voorburg uit 1917, ontworpen door architect Herman van der Kloot Meijburg. Voorburg werd uitgebreid richting Leidschendam, Den Haag en Rijswijk volgens de principes van de tuinstad.

Blad 1 Het gebied rond *Station Leidschendam-Voorburg*
Blad 2 Het gebied rond Park Vreugd en Rust (met wegaanleg door het park)
Blad 3 Het gebied ten noordoosten van de Laan van Nieuw Oosteinde
Blad 4 Voorburg West

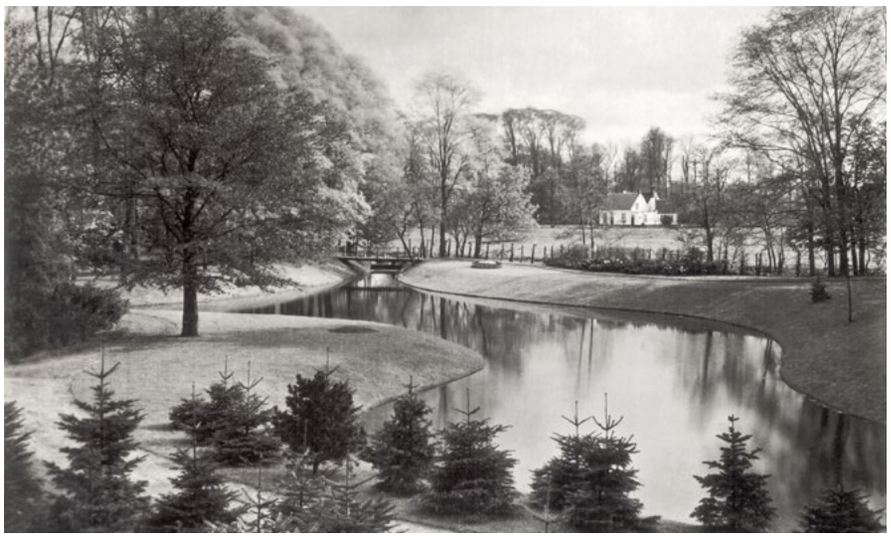
Kaartbladen uit 1917. Haags Gemeentearchief.

Woningbouwcomplex van de Voorburgsche Woningbouwvereeniging aan de Loolaan, de Nieuwstraat en de Parkweg



Parken in vooroorlogs Voorburg

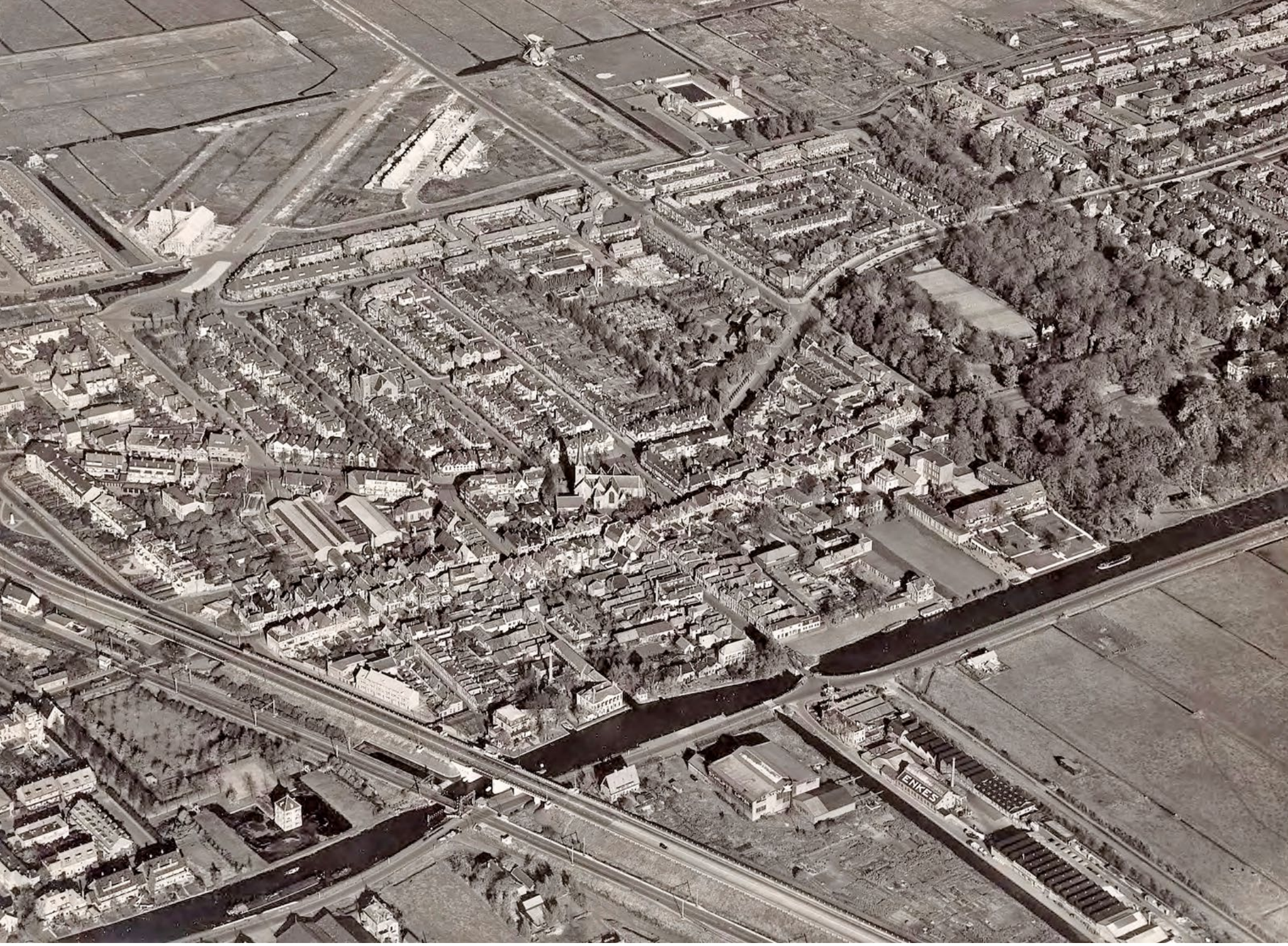
In het uitbreidingsplan van 1917 werden de groene terreinen van de buitenplaatsen *Arentsburgh*, *Hoekenburg*, *Middenburg* en *Sonnenburgh* opgenomen, waarbij sierlijke padenstructuren werden ingetekend. Voor het gebied bij *Vreugd en Rust* was aanvankelijk woningbouw voorzien, maar in de jaren dertig kreeg dit deel een andere bestemming en begon de aanleg van een aaneengesloten parkenstructuur die zich uitstrekte van de Vliet tot aan *Huis ten Bosch* in Den Haag. Park Vreugd en Rust werd uitgebreid. In 1937 werd ter gelegenheid van het huwelijk van Prinses Juliana en Prins Bernhard een gemetselde herdenkingsbank geplaatst, waarna dit deel van het park de naam Juliana-Bernhardpark kreeg. Het park onderscheidt zich door de stedelijke ligging, symmetrische padenstructuur en zorgvuldig ontworpen inrichting. Een dichte rand van bomen en struiken schermt het rechthoekige terrein af van de omliggende bebouwing, waardoor de aandacht volledig uitgaat naar de langgerekte vijver met de herdenkingsbank als middelpunt. De ovale padenstructuur rond het monument vindt een visuele tegenhanger in het Boerenbos aan de overzijde van de Noordenburglaan. Andere voorbeelden van openbaar groen uit deze periode zijn de Oosterbegraafplaats uit 1939 en Opa's Veldje, dat rond 1941 werd aangelegd aan de Tuinluststraat.



Park bij *Arentsburgh*. Fotokaart begin twintigste eeuw. Collectie Kees van der Leer.



Opa's Veldje. Foto Ronald Meekel, 2025.



Luchtfoto van Voorburg (1952). In het midden ligt de dorpskern met de *Oude Kerk* en het bochtige verloop van de Parkweg. Uitbreidingswijken met villa's, woonblokken en arbeidershofjes hebben de historische kern omarmd. Door de dorpsbebouwing lopen de verbrede Vliet, de spoorlijn Den Haag - Gouda en de Rijksweg A12 als infrastructurele aders. Aan de Vlietoevers oude buitenplaatsen, maar ook wasserijen en industrieën zoals de ENKES aan de Westvlietweg. De Broeksloot vormt de grens tot de uitgestrekte weilanden in het buitengebied. Luchtfoto, 1952. Haags Gemeentearchief.



Het park van *Vreugd en Rust*. Foto Ronald Meekel, zomer 2019.

Veurse tuinderswoningen Leidschendam

Met het aanbreken van de twintigste eeuw viel de dorpskern van Leidschendam nog altijd onder gezag van twee gemeenten: Stompwijk en Veur, met de Vliet als scheidslijn. Na de invoering van de Woningwet werden diverse woningen in de dorpskern van Leidschendam onbewoonbaar verklaard. Deze krotwoningen stonden aan de Damlaan, de Venestraat, het Molenpad en de Stompwijkse Achterweg, tegenwoordig de Nieuwstraat. Vanaf de jaren twintig werkten beide gemeenten aan een uitbreidingsplan, dat werd opgesteld door het Rotterdamse architectenbureau Gulden en Geldmaker en architect Groenewegen. Door verschillende bestuurlijke bezwaren werden deze plannen nooit uitgevoerd. Wel werden enkele woningbouwcomplexen ten noorden van Veur en sporadische bebouwing rondom de dorpskern gebouwd. Net als de Broeksloot dit in Voorburg deed, fungeerde de Dobbewetering op de strandwal in Veur als een belangrijke landschappelijke grens: aan de ene kant lagen de negentiende-eeuwse uitbreidingen en aan de andere kant de tuinderswoningen en kassen.

Met de oprichting van de *Groenteveiling Veur en Omstreken* in 1911 nam de vraag naar werknemers in de tuinbouw toe. In Veur ontstond een groot tekort aan woningen. Drie Veurse tuinders namen zelf initiatief en richtten in 1913 de R.-K. Woningbouwvereniging Eensgezindheid op. Op de hoek van de Smidslaan en de Van Ruysdaellaan kwam in 1915 de *Slakkenhoek* gereed. Een ander sprekend voorbeeld is de Rooiepannenbuurt die door Woningbouwvereniging Sint.-Willibrordus werd gerealiseerd in 1919. Architect C.L. Koning ontwierp 59 woningen aan de Sint- Willibrordusstraat, de Sint-Raphaëlstraat en de Sint-Jozefstraat in kenmerkende strokenbouw. De uitgerekte woonblokken zijn voorzien van kleine voortuinen en diepe achtertuinen, waarin de bewoners vroeger hun eigen moestuinen onderhielden. Het geheel heeft een dorps karakter met een eenvoudige, traditionele bouwstijl. In de vooruitspringende hoekwoningen waren voorheen winkels of buurtvoorzieningen. De bebouwing is een typisch voorbeeld van de arbeiderswoning uit het begin van de twintigste eeuw in Leidschendam. In de nieuwe wijken verrezen ook scholen en kerken, zoals de openbare scholen aan de Veursestraatweg en de Delftsekade, de *R.-K. Jongensschool Sint.-Willibrordus*, de *R.-K. Meisjesschool Sint-Jozef* en de *School met de Bijbel*.

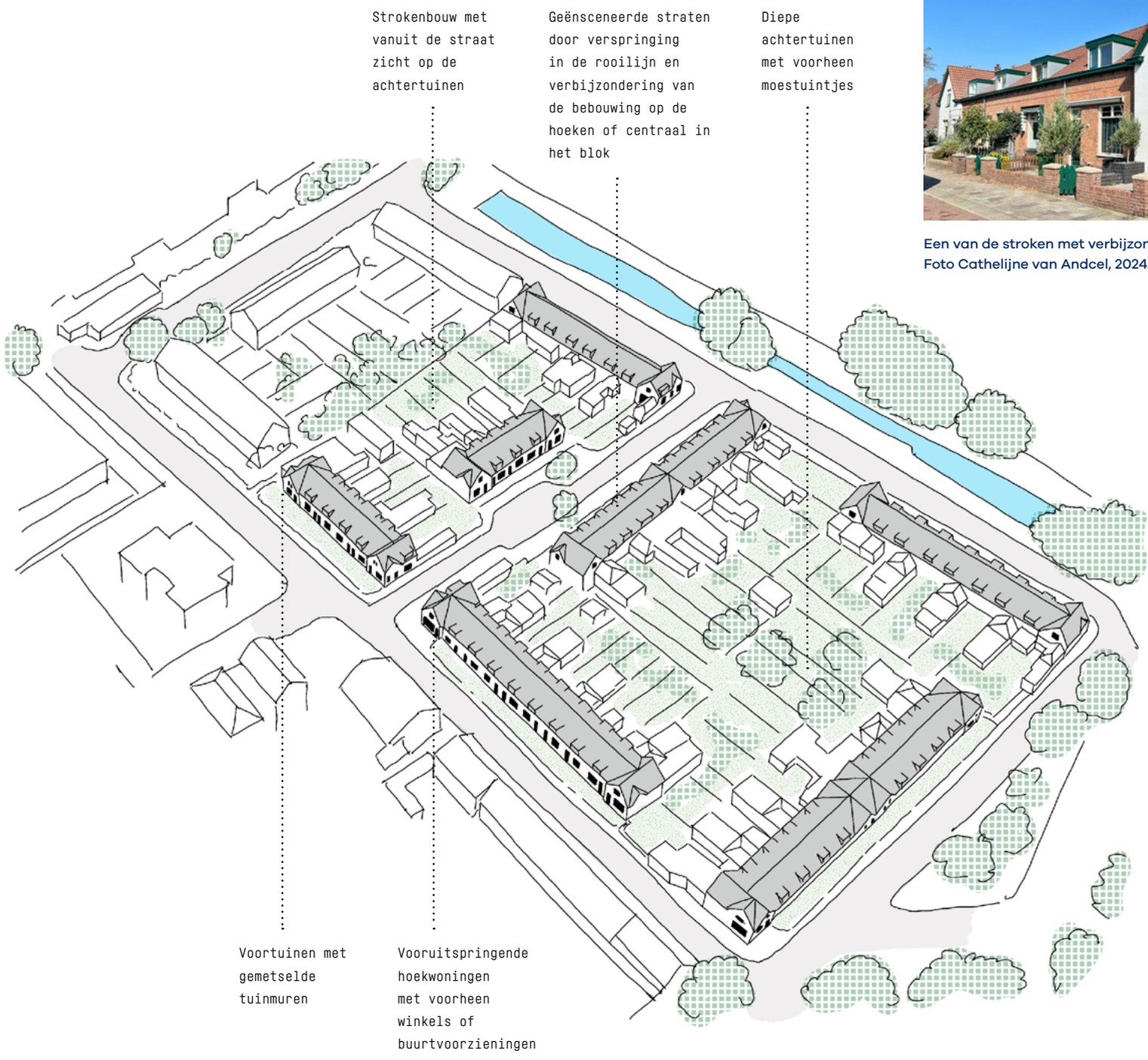


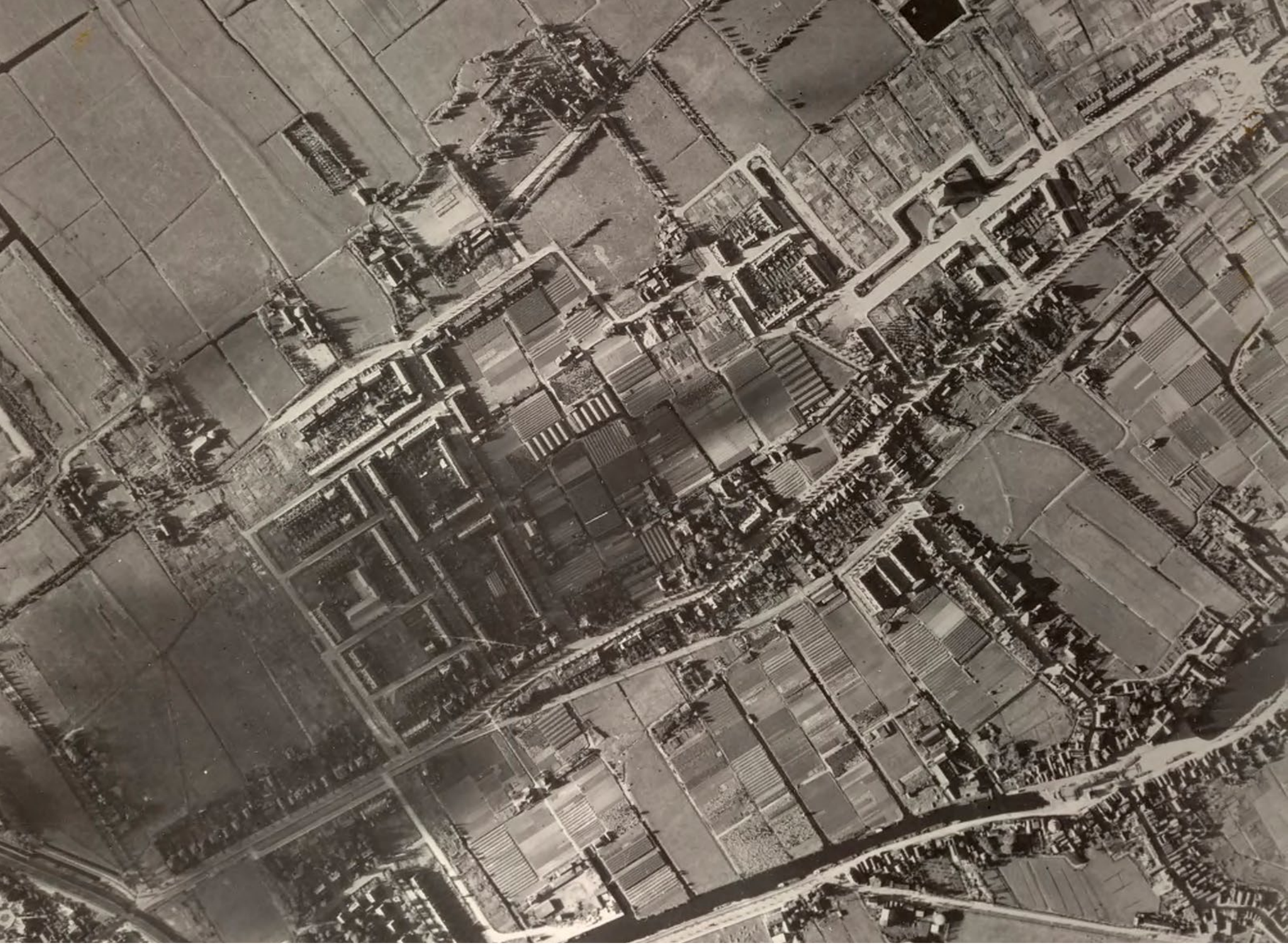
Eerstesteenlegging van het wooncomplex van de R.-K. Woningbouwvereniging Sint-Wilibrordus (1919). Aan de Sint-Willibrordusstraat, Sint-Raphaëlstraat en Sint-Jozefstraat ontwierp architect C.L. Koning 59 woonhuizen in kenmerkende strokenbouw. Foto Haags Gemeentearchief.

Arbeiderswoningen
Sint-Willibrordusstraat



Een van de stroken met verbijzonderde hoeken.
Foto Cathelijne van Andcel, 2024.



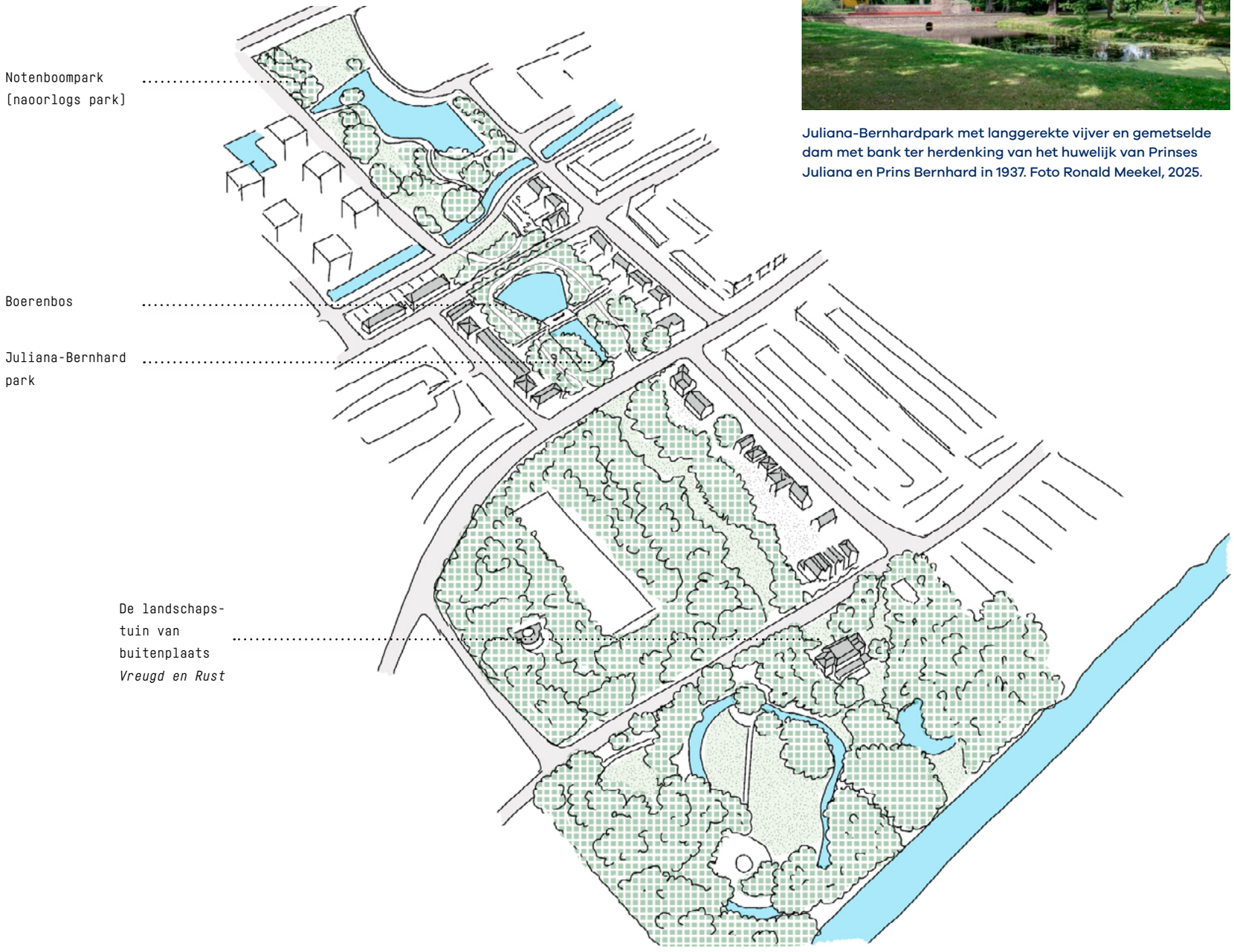


Leidschendam rond 1950 met de historische dorpskern en de uitbreidingen aan de Venestraat en Damlaan. Aan de overzijde van de Vliet staat de gemeentelijke gasfabriek. Opvallend vanwege de ruime stedenbouwkundige opzet zijn het nieuwe raadhuis van Leidschendam (rechtsboven) en de woningbouwcomplexen bij de Damsigtstraat, Sint- Wilibrordusstraat en de Plaspoelstraat.
Foto van the Royal Air Force. Haags Gemeentearchief.

Vooroorlogse groenstructuur van het park van Vreugd en Rust, Juliana-Bernhardpark en Boerenbos



Juliana-Bernhardpark met langgerekte vijver en gemetselde dam met bank ter herdenking van het huwelijk van Prinses Juliana en Prins Bernhard in 1937. Foto Ronald Meekel, 2025.



Werken aan de openbare ruimte

De beurskrach van oktober 1929 in de Verenigde Staten veroorzaakte een wereldwijde economische crisis die ook Nederland hard trof. De werkloosheid steeg snel, waarna de overheid grootschalige werkverschaffingsprojecten startte om sociale onrust te voorkomen. Werklozen werden tijdelijk ingezet bij arbeidsintensieve werkzaamheden in de openbare ruimte. Ook in de gemeenten Stompwijk en Veur werden werklozen op deze manier ingezet. In Voorburg ging het onder meer om de aanleg van het Juliana-Bernhardpark (1937), de Oosterbegraafplaats (1939) en de riolering en bestrating van wat nu de Prins Bernhardlaan is. In Stompwijk en Veur werden wegen als de Leidsekade, de Veursestraatweg en de Stompwijkseweg aangepakt. Daarnaast vonden werklozen werk in de tuinbouw of bij regionale projecten, zoals de aanleg van het militaire vliegveld *Valkenburg* bij Katwijk.

Een van de grootste projecten was de aanleg van de rijksweg A12. De auto deed zijn intrede in Nederland rond 1900, maar bleef tot in de jaren twintig een zeldzaam verschijnsel. Pas in de jaren dertig groeide het autobezit onder middenstanders en bedrijven.
In 1927 presenteerde de overheid het eerste Rijkswegenplan, waarmee de basis werd gelegd voor een landelijk netwerk van snelwegen. De A12 werd aangelegd parallel aan de spoorlijn Den Haag-Gouda om bestaande bebouwing te sparen. Toch verdwenen enkele buitenplaatsen en kwam *Hofwijck* niet alleen naast het spoor, maar nu ook direct aan de snelweg te liggen. Het traject Voorburg-Zoetermeer werd in 1937 officieel geopend.



De Vliet bij *Hofwijck* met op de achtergrond de trein over de hoge spoorbrug. Foto Ronald Meekel, 2017.

Gemeentegrezen ter discussie

Vanaf de twintigste eeuw stonden de gemeentegrenzen van Voorburg voortdurend onder druk. Den Haag telde toen al ongeveer vijftig keer zoveel inwoners als Voorburg en maakte zich klaar voor een ingrijpende stadsuitbreiding. Tussen 1900 en 1935 groeide de bevolking van Den Haag van 212.211 naar 477.472 inwoners.[45] Er was dringend behoefte aan meer ruimte voor nieuwe stadswijken, vooral ten zuiden van het centrum waar de arbeidersbuurten ernstig overbevolkt waren. Kort na de invoering van de Woningwet presenteerde Den Haag een uitbreidingsplan waarin de gemeentegrenzen waren verlegd tot aan de Parkweg in Voorburg. Hiermee werd duidelijk dat Den Haag zijn grondgebied wilde uitbreiden. In 1907 werd een strook van 200 meter breed aan de noordwestelijke zijde van Voorburg en de gehele Binckhorst, het latere bedrijventerrein, aan Den Haag toegevoegd. De gemeenteraad van Voorburg verzette zich er krachtig tegen, maar wist het niet te voorkomen.

In de volgende decennia werden de gemeentegrenzen voortdurend ter discussie gesteld. In 1924 werd een plan voor de aanleg van een nieuwe haven in Voorburg, waarbij Haagse grond onteigend moest worden, door Gedeputeerde Staten afgewezen. Twee jaar later stelde Den Haag voor om Voorburg volledig te annexeren, wat tot fel verzet en de oprichting van een anti-annexatiecomité leidde. In 1929 kwam er een breder voorstel om ook Rijswijk en andere omliggende gemeenten bij Den Haag te voegen en de grenzen met diverse buurgemeenten te herzien, gericht op betere stadsontwikkeling. Bij een stemming in 1931 bleek de weerstand in Voorburg en Rijswijk groot: slechts 30% van de Voorburgers en 40% van de Rijswijkers stemde vóór annexatie, terwijl 73% van de inwoners van Den Haag het plan steunde.[46] Uiteindelijk besloot de Minister van Binnenlandse Zaken in 1933 het plan ongegrond te verklaren en niet door te laten gaan.[47]

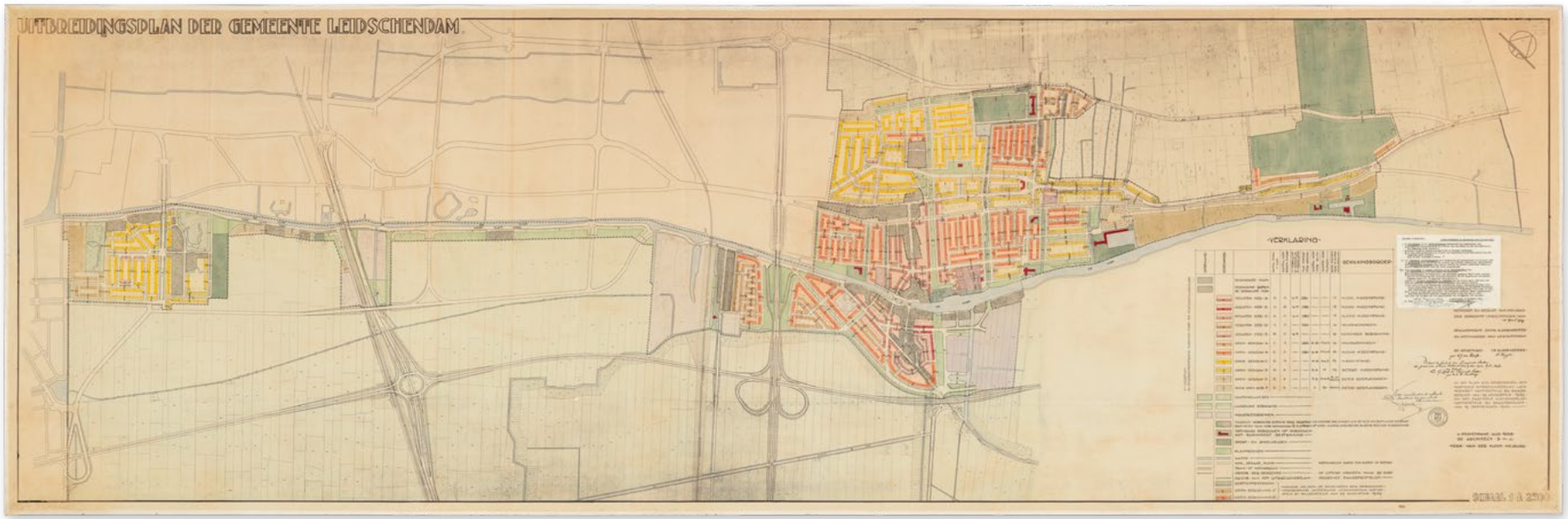
Voor de tweede keer: Gemeente Leidschendam

Op 1 januari 1938 fuseerden de gemeenten Stompwijk, Veur en een klein deel van Nootdorp tot de gemeente Leidschendam. Hiermee werd een bestuurscultuur geformaliseerd die al sinds de opheffing van de oude gemeente Leidschendam (1811-1817) werd aangehouden. Het was een mijlpaal na bijna een eeuw lang aan discussie over een mogelijke fusie van Stompwijk en Veur.[48] Al in 1846 stelden de Provinciale Staten van Zuid-Holland voor om beide gemeenten samen te voegen vanwege hun geringe omvang. Dit paste binnen het overheidsbeleid om bestuur efficiënter te maken door kleine gemeenten samen te voegen. In die tijd vonden in heel Nederland herindelingen plaats: Zuid-Holland telde in 1900 nog 188 gemeenten, terwijl dit aantal in 2025 is teruggelopen tot 50.[49] In de jaren twintig kwam het fusievoorstel weer op tafel. In Veur werd een commissie ingesteld om het college van burgemeester en wethouders hierover te adviseren. Voorstanders wezen op de zwakke financiële positie van Veur ten opzichte van Stompwijk, wat een fusie voor Veur aantrekkelijk maakte. Toch zou een samenvoeging ook in het belang van Stompwijk zijn. Volgens voorstanders bood een fusie betere mogelijkheden voor volkshuisvesting, steun aan werklozen en de plaatsing van woonwagens. Bovendien deelden de gemeenten al jaren dezelfde ambtenaren, was de Veurse gemeenteadministratie gevestigd in het raadhuis van Stompwijk en werd de gemeentelijke gasfabriek gezamenlijk beheerd. Toch sprak de gemeenteraad van Veur zich in de zomer van 1929 uit tegen een wetsvoorstel voor de samenvoeging vanwege ongunstige belastingregels.

In de jaren dertig kwam een annexatie door Den Haag steeds vaker ter sprake. Veur en Stompwijk voelden hier weinig voor en bleven graag zelfstandig. Ook het nieuwe fusievoorstel van Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland in 1935 werd door beide gemeenten afgewezen. Toch werd de samenvoeging in 1938 een feit. Doorslaggevend waren de onderlinge samenwerking, de woningbouwopgave, de verbeterde financiële positie van Veur en de versterkte positie ten opzichte van het groeiende Den Haag. Het kersverse gemeentebestuur gaf opdracht voor de bouw van een nieuw raadhuis op een onbebouwd gebied tussen de tuinbouwkassen aan de noordwestzijde van Leidschendam. Het raadhuis was ontworpen door architect Alexander Kropholler (1881-1973) in de stijl van de Delftse School, met op de gevel trots het nieuwe wapen van de fusiegemeente en de oude wapenschilden van Veur en Stompwijk.

Een uitbreidingsplan kwam al in het eerste jaar van de gemeente Leidschendam gereed. Architect Van der Kloot Meijburg, die in 1917 het Voorburgse uitbreidingsplan had ontworpen, werd hiervoor gevraagd. Een ambitieus plan werd opgesteld met zo'n 5.000 woningen voor 20.000 nieuwe inwoners.

Het plan werd aangenomen door de gemeenteraad (1938) en Gedeputeerde Staten (1940). Toch kwam het niet ten uitvoer aangezien de secretaris-generaal van het Ministerie van Binnenlandse Zaken vaststelde dat er niet adequaat was omgegaan met de bezwaarschriften.[50] Vlak voor de oorlog startte wel al de bouw van de psychiatrische inrichting *Hulp en Heil* aan de Veursestraatweg. De stichting Nederlands Hervormde Inrichtingen voor Zenuw- en Geestesziekten liet hier zes paviljoens in een uitgestrekt park in Engelse landschapsstijl bouwen. In 1944 vestigde zich in enkele gebouwen ter plaatse ook het Centraal Bureau voor de Statistiek. Bezoekers van de inrichting en het CBS konden gebruikmaken van een tijdelijk stationsgebouw dat werd geopend aan de spoorlijn Amsterdam-Rotterdam.



Het niet-uitgevoerde uitbreidingsplan voor de gemeente Leidschendam, ontworpen door architect Van der Kloot Meijburg. Tekening door zijn bureau van het plan voor het gebied rond de dorpskern. Uiterst links de niet-uitgevoerde plannen voor Park Leeuwenbergh. Kaartblad, 1938. Nationaal Archief, Den Haag.



Raadhuis met aanbouw. Foto, 2022. Ernst van Raaphorst, De Architekten Cie.



Entree van *Hulp en Heil*. In de jaren veertig werden op een stuk bouwland zes paviljoens van de psychiatrische inrichting gebouwd, gelegen in een Engels landschapspark. Foto Haags Gemeentearchief.

Tweede Wereldoorlog

Op 10 mei 1940 viel het Duitse leger Nederland binnen en voerde luchtaanvallen uit op strategische locaties om snel controle te krijgen over belangrijke infrastructuur. Leidschendam en Voorburg werden getroffen door afgezwaaide bommen en in de weilanden van de Tedingerbroekpolder, tegenwoordig onderdeel van de gemeente Den Haag, kwamen parachutisten terecht. Op verschillende plaatsen vochten Nederlandse soldaten terug met afweergeschut. Onder leiding van luitenant George Maduro werd gevochten tegen een groep Duitse parachutisten die zich verschool in boerderij *De Hoonaert*, Park Leeuwenbergh en *Huize Dorrepaal*. Enkele Duitse soldaten werden krijgsgevangen gemaakt, wat het Duitse plan verstoorde om snel richting Den Haag op te rukken. Na het zware bombardement op Rotterdam gaf Nederland zich op 15 mei 1940 over. Honderden vluchtelingen uit onder meer Rotterdam en Schalkwijk vonden tijdelijk onderdak in Leidschendam en Voorburg.[51]

Tijdens de oorlogsjaren groeven de Duitsers bij Leidschendam, Voorburg en Stompwijk tientallen loopgraven en tankgrachten en bouwden er een aantal bunkers. Het grootste militaire complex werd gebouwd nabij de Rodelaan, voorzien van bunkers, onderkomens, stellingen, wapenopstellingen en loopgraven. De bevolking kreeg te maken met razzia's, waarbij inwoners werden opgepakt voor dwangarbeid in Duitsland. De Joodse gemeenschap werd bijzonder hard getroffen: vanuit Nederland werden circa 107.000 Joden gedeporteerd, van wie slechts zo'n 5.000 overleefden.[52] Ook Sinti en Roma waren slachtoffer van deportaties. De meeste Joodse inwoners uit Leidschendam en Voorburg zijn tijdens de Holocaust vermoord.

Tegen de onderdrukking ontstond lokaal verzet. In 1943 vertrokken in het geheim verzetsstrijders op aardappelboten vanaf scheepswerf *Van Ravensteyn*. De boten gingen naar diverse havens aan de Noordzee en vandaar vertrokken de Engelandvaarders. Van de 72 opvarenden bereikten 47 veilig hun bestemming en sloten zich aan bij de strijdkrachten van de geallieerden.[53] Ook verenigden tientallen inwoners zich in de verzetsgroepen genaamd Van Wel, Hogendoorn, Streur en Van den Bosch.[54] De psychiatrische inrichting *Hulp en Heil* - destijds nog in aanbouw - speelde een cruciale rol: ze bood onderdak aan onderduikers, fungeerde als gevangenis voor verraders en diende als oefenplek voor gevechtstechnieken. Op verschillende plekken werd onderdak geboden aan onderduikers, zoals in boerderij *Akkerlust* en molen *De Vlieger*.

In de laatste oorlogsjaren werd de regio opnieuw getroffen. In 1944 explodeerde een Duitse raket, gericht op Engeland, boven de Voorburgse Koningin Julianalaan en Koningin Wilhelminalaan, die toen Bilderdijklaan en Admiraal de Ruyterlaan heetten, waarbij een dodelijk slachtoffer viel en brand uitbrak.[55] In maart 1945 leidde een geallieerd vergissingsbombardement op de Haagse wijk Bezuidenhout tot een grote vluchtelingenstroom: ruim 17.000 mensen zochten onderdak in Voorburg, wat leidde tot ernstige woningnood. Ook Leidschendam ving veel van deze vluchtelingen op. Na de zware Hongerwinter volgde op 5 mei 1945 eindelijk de bevrijding van Nederland. Enkele dagen later werden de geallieerde troepen, waaronder Canadese tanks, feestelijk onthaald in Leidschendam en Voorburg. Na de bevrijding werd in Voorburg een tijdelijk vliegveld aangelegd op een terrein aan de Hoekwaterstraat, grenzend aan de spoorlijn tussen Gouda en Den Haag.[56] Op het sportveld stonden toestellen van het Auster Squadron, die zorgden voor het vervoer van post, kranten, voorraden en passagiers naar Den Haag. Omdat andere vliegvelden in de omgeving nog onbruikbaar waren, vormde dit veld een belangrijk knooppunt. Op het hoogtepunt waren er zo'n 120 mensen werkzaam. Het vliegveld bleef ongeveer acht maanden in gebruik, van mei tot en met december 1945.



Duitse transportvliegtuigen laten parachutisten neer boven de Tedingerbroekpolder. Met telelens vanuit Den Haag gemaakte foto, 1940. Haags Gemeentearchief.



Huize Dorrepaal aan de Vliet. Bij de villa werd in de meidagen van 1940 met succes gestreden tegen Duitse parachutisten. Ansichtkaart Haags Gemeentearchief.

Inwoners over hun erfgoed:

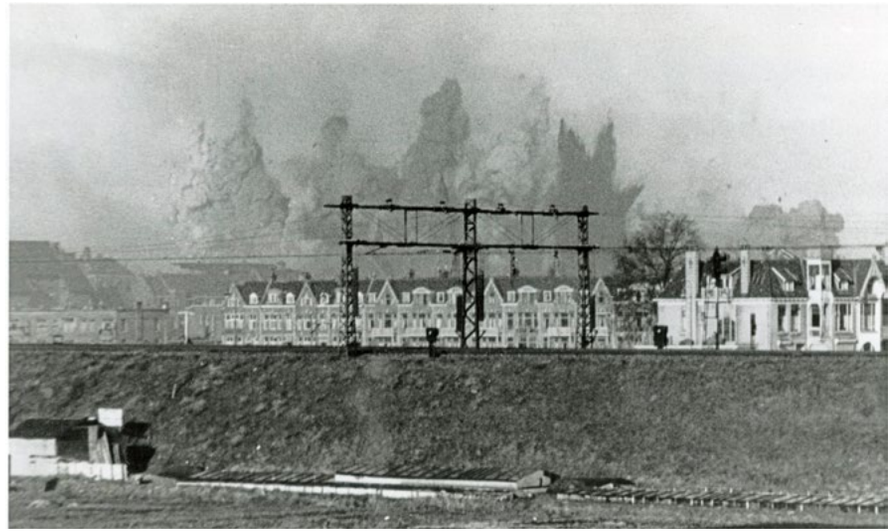
Ik herinner mij de eerste oorlogsdagen nog goed. Op de hoek van de Parkweg en de Rozenboomlaan was het politiebureau en daarachter lag een schuilkelder. Bij luchtalarm rende ik daarheen. Op één van die momenten zag ik een vliegtuig uit de lucht geschoten worden.

In Voorburg was het bombardement op het Bezuidenhout goed hoorbaar. Daarna heb ik veel vluchtende mensen gezien die uitweken naar Voorburg. Het zwembad stond in brand. Mijn familie nam een gezin uit het Bezuidenhout in huis. Toen het eten schaars werd gingen we naar de gaarkeuken in de school aan de Van Wassenaerstraat.

Ik ben niet het leger ingegaan. Toen ik 15 jaar oud was, in 1938, zagen mijn ouders de oorlog aankomen en raadden me aan om me te melden voor de luchtbeschermingsdienst. Ik werd er koerier. Ook ging ik bij de gasverkenningsdienst (met gasmasker), voor als er een aanval was. Gelukkig hoefde ik nooit in actie te komen, maar ik heb wel geleerd om 18 gassen van elkaar te onderscheiden op geur. Ik heb in Rotterdam geblust na het bombardement.

Als er geen stroom was tijdens razzia's en moeder moest toch naaien, dan gebruikte ze de koplamp van een fiets, die door iemand aan de gang gehouden moest worden. Toen ik 11 jaar was eindigde de oorlog. Ik herinner me het wittebrood waar ik een stukje van mocht proeven.

De voormalige werf bij de Plaspoelstraat moet bewaard blijven. Dit is de plek waar in de oorlog sloepen werden klaargemaakt voor de oversteek van Engelandvaarders.



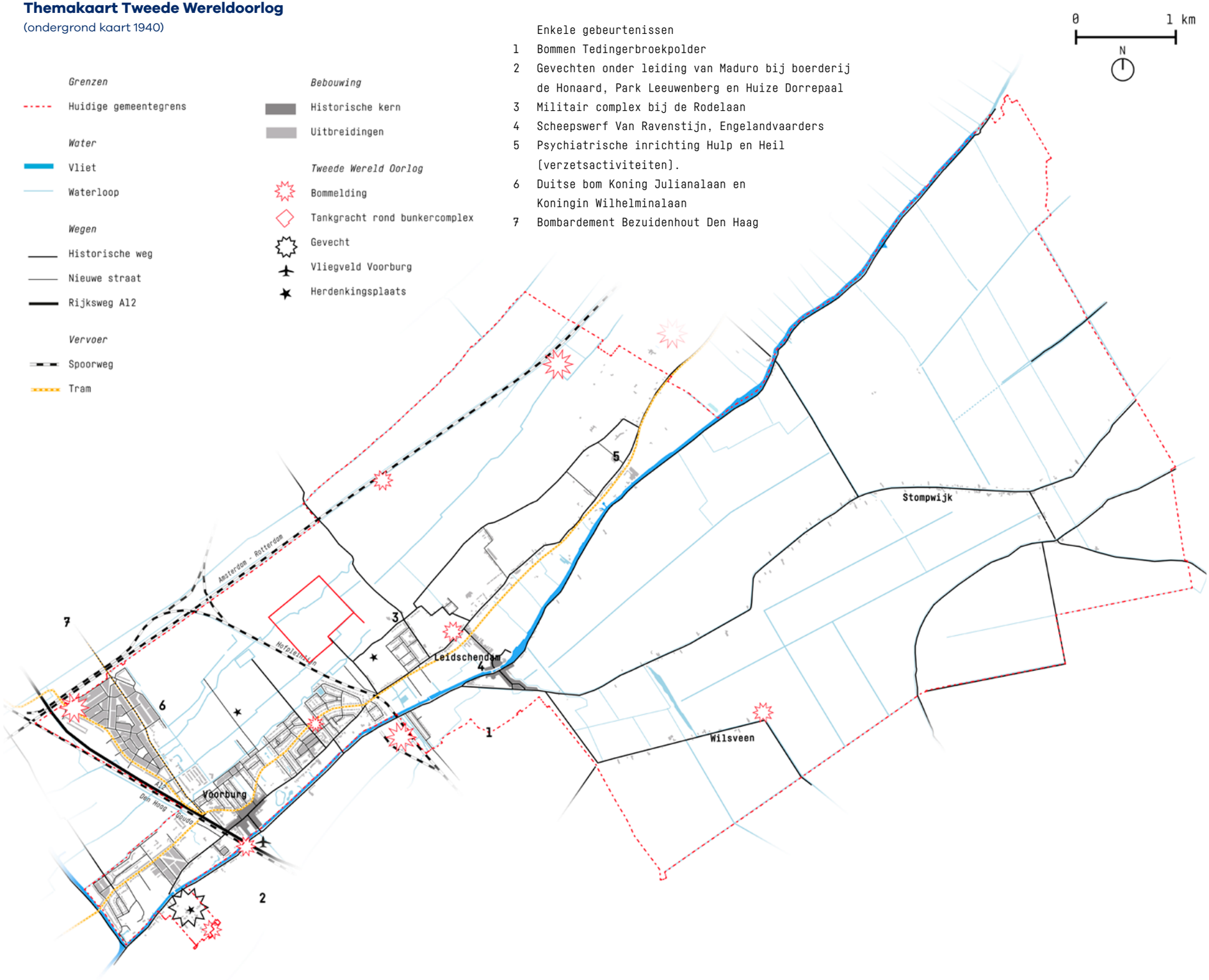
Bombardement van het Bezuidenhoutkwartier in Den Haag, gezien vanuit Voorburg. Achter de spoordijk de Schenkkade hoek Laan van Nieuw Oost-Indië. Foto 1945. Haags Gemeentearchief.



De bevrijding van Voorburg door de Canadezen op het Koningin Wilhelminaplein. Op de achtergrond *Station Voorburg*. Foto, 1945. Haags Gemeentearchief.

Themakaart Tweede Wereldoorlog

(ondergrond kaart 1940)



Erfenissen: in de stroomversnelling van de moderne tijd

Wat is er tegenwoordig van de ontwikkeling tussen 1843-1945 in Leidschendam-Voorburg te zien?

- De tracés van de spoorlijnen Amsterdam-Rotterdam, Den Haag-Gouda en de Hofpleinlijn zijn nog altijd herkenbaar en bepalend voor de structuur van de huidige gemeente. De stations *Voorburg en Leidschendam-Voorburg* die hun oorsprong hebben in de late negentiende of vroege twintigste eeuw, zijn behouden gebleven hoewel de stationsgebouwen zijn vernieuwd.
- Delen van de oude tramtracés, vaak over hoofdwegen, zijn nog in gebruik. De route van de negentiende-eeuwse stoomtram is ook nog op enkele locaties te herkennen, bijvoorbeeld aan het brede straatprofiel van de Laan van Nieuw Oosteinde.
- De Rijksweg 12 (A12) loopt parallel aan de spoorlijn Den Haag-Gouda en ligt direct naast de dorpskern van Voorburg. Het is een erfenis van het rijkswegenplan dat in 1927 werd opgesteld.
- Het sluiscomplex van Leidschendam met twee bruggen en het verbrede profiel van de Vliet. Het is onderdeel van het netwerk van waterwegen dat de Provincie Zuid-Holland omstreeks 1880 heeft verbeterd. Over het kanaal werden ophaalbruggen gebouwd.
- Van de vooroorlogse bedrijven, handel en nutsvoorzieningen is weinig bewaard gebleven. Zeldzame overblijfselen van deze bedrijvigheid zijn onder andere het Voorburgse rioolgemaal aan de Einddorpstraat en de limonadefabriek in Leidschendam.
- De negentiende-eeuwse uitbreidingen aan de randen van de dorpskernen van Leidschendam, Voorburg, de Laan van Nieuw Oosteinde en het Oosteinde. Herenhuizen en vrijstaande villa's voor welgestelden werden rondom de verkeersknooppunten en stations gebouwd. Eenvoudigere arbeiderswoningen verrezen in de zijstraten van de dorpskernen.
- De vroege twintigste-eeuwse uitbreidingen, globaal gelegen tussen de Vliet en de Broeksloot. In deze periode werden nieuwe typen woningbouw gerealiseerd, waaronder tuindorpen voor arbeiders, met woonblokken, hofjes en voortuinen.
- Verschillende publieke voorzieningen, zoals gemeentehuizen en scholen in de dorpskernen en uitbreidingswijken. Ook is het terrein van de psychiatrische inrichting *Hulp en Heil*, inclusief parkaanleg, nog aanwezig.
- Kerken en pastorieën als religieuze erfenissen en markante oriëntatiepunten. Opvallend zijn de neogotische kerken van architect Margry in Leidschendam, Stompwijk en Voorburg. Kerken uit de twintigste eeuw hebben andere architectuurstijlen, zoals de *Onze Lieve Vrouw ten Hemelopneming* met elementen van de Haagse School.
- Waardevolle groenstructuren, waaronder parken, begraafplaatsen, zorginstellingen en speelvelden. Bekende voorbeelden zijn het Juliana-Bernhardpark, het Boerenbos, de Oosterbegraafplaats, het park van *Hulp en Heil* en Opa's Veldje.
- Herkenbare structuren van het tuinbouwgebied, zoals perceelgrenzen, glazen kassen en tuinderswoningen. Vroeg twintigste-eeuwse voorbeelden zijn te vinden aan de Lijtweg en Veursestraatweg in Leidschendam. Na de afbraak van het tuinbouwgebied in de naoorlogse periode zijn dit zeldzame erfenissen geworden.

Religieuze gebouwen

1. *Sint-Laurentiuskerk* met *Klooster Immaculata*, pastorie en meisjesschool
2. *Petrus en Pauluskerk* met *Sint-Jozefklooster*, pastorie en meisjesschool
3. *Sint-Martinuskerk*, met pastorie, *Mariagesticht* en meisjesschool
4. *Onze Lieve Vrouwe Tenhemelopneming* aan de Laan van Nieuw Oosteinde
5. *Nederduits-Gereformeerde Kerk* [later *Nederlands-Hervormde Kerk*] aan de Voorhofstraat

Onderwijs

1. *Sophiabewaarschool* [1853], Herenstraat, Voorburg
2. *School* [19e eeuw], Sionsstraat, Voorburg
3. *School* bij het *Mariagesticht* [1931], Oranje Nassaustraat, Voorburg
4. *Basisschool de Lusthof* [1932], Lusthofstraat 9-11
5. *De Vijverhof school* [1932], Vijverhof, Voorburg
6. *Van Wassenaer Hoffmanschool*, Parkweg, Voorburg.
7. *Groen van Prinstererschool*, Paradijsstraat, Voorburg
8. De *RK Jongensschool Sint-Willibrordus.* Damlaan 34-36, Leidschendam

Gemeentehuis

1. *Raadhuis Leidschendam*

Zorginstelling

1. Psychiatrische inrichting *Hulp en Heil*

[Nuts]bedrijven:

1. *Voorburgse rioolgemaal*
2. *Limonadefabriek Leidschendam*

Gemalen

1. *Van Woudekade*
2. *De Antagonist*
3. *De Volharding*

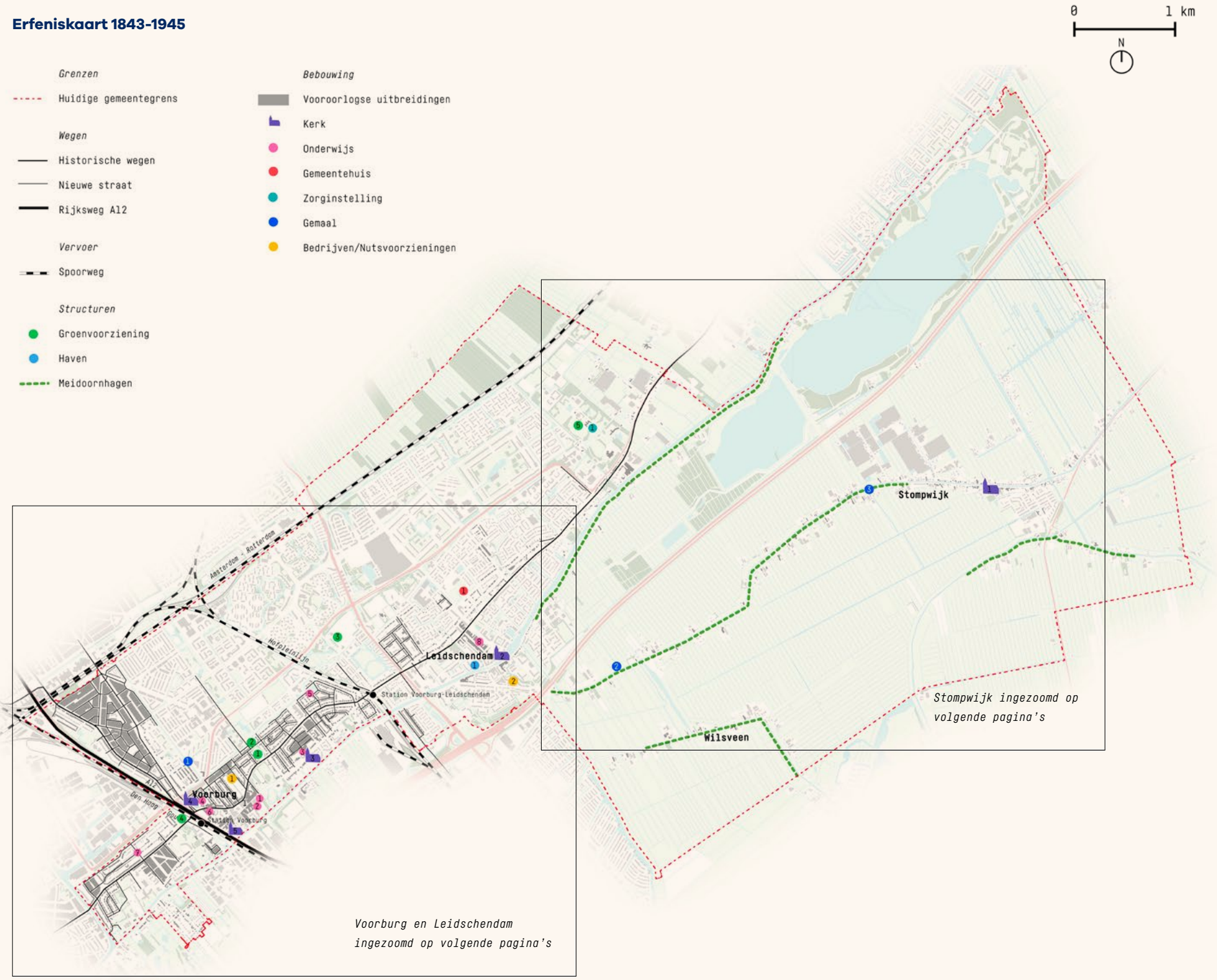
Groen

1. Juliana-Bernhardpark
2. Boerenbos
3. Oosterbegraafplaats
4. Opa's veldje
5. Landschapspark *Hulp en Heil*

Haven

1. Tengro-haven [tegenwoordig Haven Klein Plaspoelpolder]

Erfeniskaart 1843-1945




Amsterdam - Rotterdam
Hofpleinlijn
Leidschendam
Station Voorburg-Leidschendam
Voorburg
Station Voorburg
Den Haag - Gou
Alz


5
1
3
1
Stompwijk
2
Wilsveen

6 Op weg naar een moderne voorstad in de Randstad

vanaf 1945



Op weg naar een moderne voorstad (vanaf 1945)

Na de bevrijding van Nederland werden de fundamenten gelegd voor de verzorgingsstaat. Den Haag, Delft en Rotterdam groeiden snel, wat ook in de buurgemeenten leidde tot een oplopende vraag naar woningen. Tijdens de wederopbouw werden in Leidschendam en Voorburg de oude dorpskernen gemoderniseerd, nieuwe stadscentra ingericht en groene buurten volgens de toen geldende wijkgedachte opgezet. Onder invloed van economische groei en kantelende maatschappelijke idealen volgde vanaf 1965 een periode met sterk veranderde woonwensen. Mondige burgers kwamen in beweging met acties tijdens de feministische golf, voor wereldvrede en voor een gezonde leefomgeving. Het idee van het bevrijde individu leidde tot kleinere huishoudens, meer alleenstaanden en eenoudergezinnen, wat de vraag naar compacte, betaalbare en expressieve woningen versterkte. Rond de eeuwwisseling verschoof het accent naar stedelijke verdichting en intensievere woonmilieus. Om het gevarieerde en zelfstandige karakter van het gebied te waarborgen besloten Leidschendam en Voorburg in 2002 te fuseren.

Een nieuwe impuls voor een oude forensengemeente

Met steun van de Amerikaanse Marshallhulp werd oorlogsschade hersteld en kreeg de Nederlandse economie nieuwe energie. In Leidschendam en Voorburg werden militaire restanten zoals Duitse tankgrachten opgeruimd. In de dorpskernen stonden dichtgetimmerde krotwoningen, die in de hongerwinter waren leeggeroofd en gestript van alles wat kon branden. In Leidschendam werden dit soort krotten afgebroken aan het Achterom, in de Venestraat en in wat nu de Nieuwstraat is. Op de vrijgekomen locaties werden woningwetwoningen gebouwd om de acute woningnood te verlichten. De eerste 26 daarvan verrezen aan de Regthuysstraat. Tegelijkertijd voelden de gemeenten de druk van Den Haag dat naast de eigen wederopbouw ook dringend op zoek was naar uitbreidingsmogelijkheden in de omliggende randgemeenten. De gemeenteraden van Leidschendam en Voorburg wilden echter zelf richting geven aan de ontwikkeling van hun gebied. Ze hielden vast aan de koers die kort voor de oorlog was ingezet: het uitbouwen van zelfstandige voorsteden met woonwijken voor forensen uit de grote stad. In 1953 kondigde burgemeester Banning aan dat het noordelijke deel van Leidschendam zou worden ingericht als overloopgebied voor Den Haag, met ruimte voor 25.000 nieuwe inwoners tot het jaar 1970.[57] Uiteindelijk werd ongeveer de helft van die groei gerealiseerd - nog steeds goed voor bijna een verdubbeling van het inwonertal. Tijdens de wederopbouw groeide de bevolking van Leidschendam met 12.377 tot 22.755 inwoners. In Voorburg kwamen er 11.340 inwoners bij, wat het totaal in 1965 op 46.490 bracht.[58]



Na de Tweede Wereldoorlog werden krotwoningen in de dorpskernen gesloopt. Zo verdwenen ook deze vervallen woningen aan de Stompwijkse Achterweg, gezien vanuit de Venestraat. Tijdens de sanering in de jaren vijftig werd de straat verbreed en omgedoopt tot Nieuwstraat. Fotograaf van gemeente Leidschendam, circa 1945. Haags Gemeentearchief.

De sterke verwevenheid met de omringende steden was eeuwenoud, maar de rol als zogenaamd overloopgebied was nieuw. In 1957-1958 werd aan de oostzijde van de Vliet de snelweg A4 geopend, die dwars door de groene polders ten westen van Stompwijk werd aangelegd. De voorbereidingen begonnen al in 1938 met de aankoop van de veengrond en de ophoging met zand. Om de verbinding met Stompwijk en Wilsveen te behouden werd aan het einde van de Venestraat een viaduct onder de toekomstige A4 door gepland. Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog kwamen de werkzaamheden echter stil te liggen.

De snelweg verbond Leidschendam en Voorburg met Den Haag, Leiden en Rotterdam, en speelde een belangrijke rol in de ontwikkeling van de Randstad als samenhangend stedelijk gebied. Het zwaartepunt van de werkgelegenheid verschoof naar de omliggende steden, wat het einde betekende van de lokale economie zoals die begin twintigste eeuw nog bestond. Bedrijven in buitenplaatsen, stoommeelfabrieken en wasserijen verdwenen geleidelijk. De gasfabrieken van Voorburg en Leidschendam-Stompwijk en het Voorburgse waterleidingbedrijf sloten hun deuren; hun functie werd overgenomen door stedelijke nutsvoorzieningen die efficiënter konden opereren. Alleen betonbedrijf *Mebin*, opgericht in 1939 en gevestigd naast de Sijtwendebrug, hield het vol tot 2011. Vandaag de dag herinnert alleen een bouwkraan aan de Vlietoever nog aan de vooroorlogse bedrijvigheid daar.

Het agrarische karakter van het land op de horst verdween grotendeels. De tuinbouw, die hier sinds de achttiende eeuw floreerde, maakte plaats voor woningbouw, die gemeenten meer economische en bestuurlijke voordelen bood. Met elke nieuwe wijk verdween een deel van het tuinbouwgebied. De sluiting van de *Groenteveiling Veur en Omstreken* in 1968 markeerde het einde van deze bloeiperiode. De meeste boerderijen langs de Broeksloot werden gesloopt. In het veenweidegebied werd landbouwgrond deels opgeofferd voor de aanleg van de snelweg, maar in de Duivenvoordse en Meeslouwerpolder bij Stompwijk verschenen nieuwe tuinbouwkassen. In de jaren vijftig zorgde ruilverkaveling voor grotere, efficiënter te bewerken percelen. Hoewel dit soms betekende dat boeren afscheid moesten nemen van vertrouwde grond, bood het ook nieuw perspectief voor de landbouw.



De betonfirma *Mebin* was een der laatste bedrijven die langs de Vlietoever verdwenen. Ze was er van 1939 tot 2011 gevestigd. Een oude kraan staat nog aan het water bij de Sijtwendebrug. Foto Ronald Meekel, 2025.



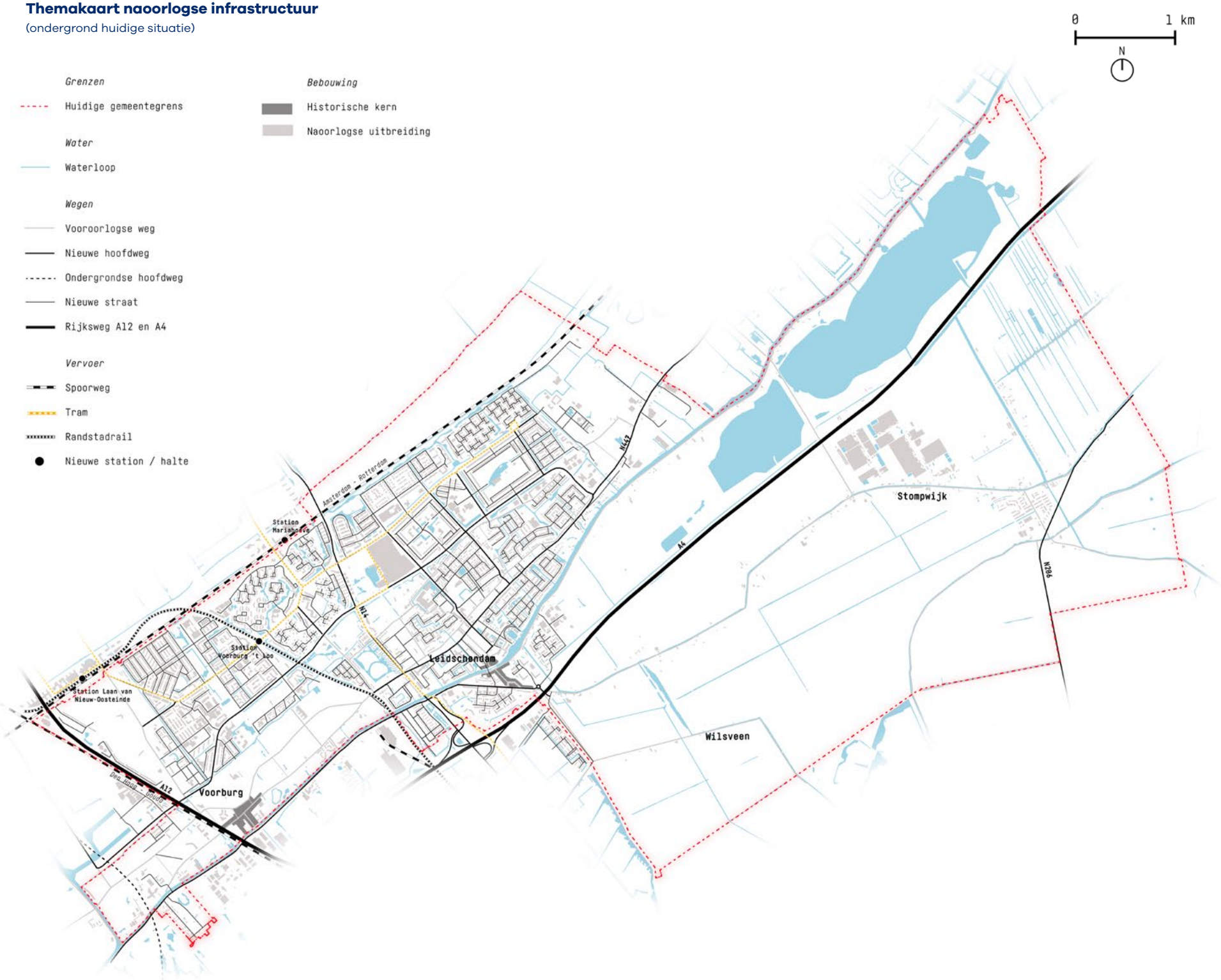
De sluiting van de groenteveiling betekende het symbolische einde van de bloeiperiode van de tuinbouwsector. In de daaropvolgende decennia maakten steeds meer tuinbouwgronden plaats voor de aanleg van nieuwe woonwijken in Leidschendam-Noord. Op deze luchtfoto van circa 1987 zijn nog enkele grote tuinbouwkassen te zien, op de plek waar later de wijk De Rietvink zou verrijzen. Bovenaan de foto is het voormalige gemeentehuis van Leidschendam zichtbaar. Foto Haags Gemeentearchief.



In de gemeente Leidschendam-Voorburg zijn nog enkele tuinbouwbedrijven te vinden, zoals aan de Tuinbouwweg, Huyssitterweg en Veenpoldersweg ten noordwesten van Stompwijk. Foto Ronald Meekel, 2025.

Themakaart naoorlogse infrastructuur

(ondergrond huidige situatie)



Sanering in Leidschendam

Halverwege de jaren vijftig leidden nieuwe stedenbouwkundige idealen tot de sanering van de dorpskern van Leidschendam. Wonen, werken en recreatie moesten ruimtelijk van elkaar gescheiden worden en verbonden via een efficiënt infrastructuurnetwerk. Volgens de gemeente was de historische kern bij uitstek geschikt om deze moderne inzichten te laten zien. Tegelijkertijd bood dit kansen om bestaande problemen aan te pakken, zoals de toenemende verkeersdruk. De Damlaan was een belangrijke verkeersader, maar slibde dagelijks dicht door het toegenomen autobezit. Daarom werd een tweede verkeersroute over de Vliet gepland, een idee dat al in het uitbreidingsplan van Veur uit 1935 was opgenomen. In 1954 en 1955 werd historische bebouwing in de Damlaan, aan de Sluiskant en het Sluisplein en in de Damhouderstraat gesloopt om de nieuwe route mogelijk te maken. Die liep met een boog vanaf de Damhouderstraat tot aan de Damlaan.
Ook werd de Stompwijkse Achterweg na renovaties omgedoopt tot Nieuwstraat en werd een aangrenzende watergang gedempt. Langs de Damhouderstraat kwam nog een andere route te liggen, die vanaf de Nieuwstraat langs de dorpskerk en over de Vliet recht naar de Oude Trambaan leidde. Door de sloop van oude gebouwen ontstond het ruime Damplein, waar een modern winkelcentrum verrees met twaalf winkels en daarboven 36 flatwoningen. Dit winkelcentrum gaf Leidschendam een nieuw, eigentijds hart, dat naadloos aansloot bij de naoorlogse ambitie om dorpen toekomstbestendig en leefbaarder te maken. Door een herontwikkeling van de dorpskern omstreeks 2012 is dit winkelcentrum echter nu nauwelijks meer terug te herkennen.



De verkeersroute na de doorbraak, met de zuidwestelijke sluisbrug en het Damplein daarachter. Foto Haags Gemeentearchief.

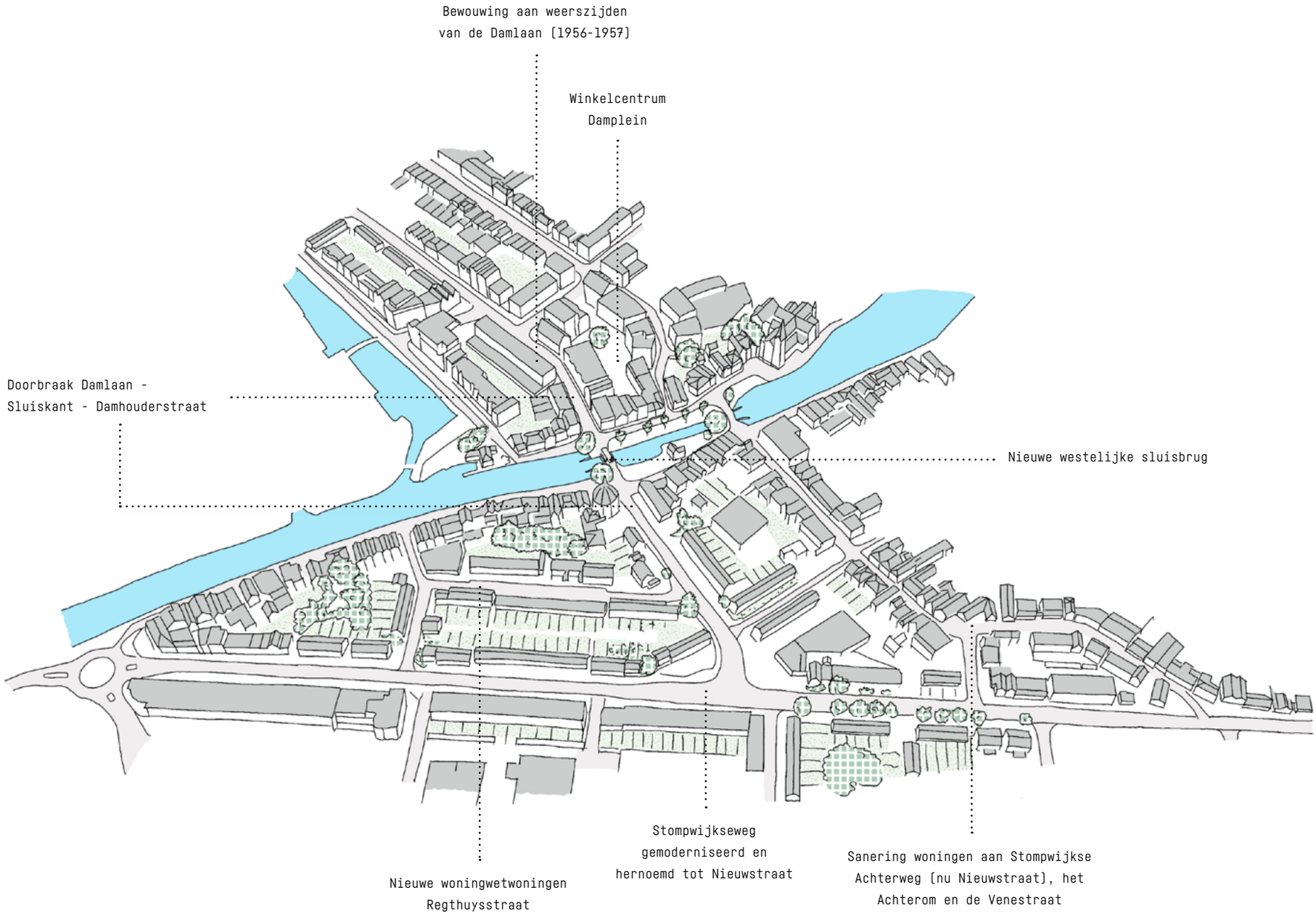


Het Damplein in 1961. Het winkelcentrum bestaat uit 12 winkels en daarboven 36 appartementen. Begin eenentwintigste eeuw werd het winkelcentrum afgebroken bij de herinrichting van het plein. Foto Haags Gemeentearchief.



Eind jaren vijftig werd het nieuwe stadscentrum van Leidschendam voltooid. Deze luchtfoto uit de jaren negentig toont hoe auto's via de route langs de *Dorpskerk* en over de sluisbrug richting het Damplein rijden. Prominent op dit brede, stenige plein stond het moderne winkelcentrum, omringd door portiekflats. Rond 2010-2012 werd het stadscentrum heringericht en verdween de openheid van het plein. Toch blijft het contrast tussen de historische bebouwing langs de Vliet en het stedelijke winkel- en woongebied daarachter zichtbaar. Foto Haags Gemeentearchief.

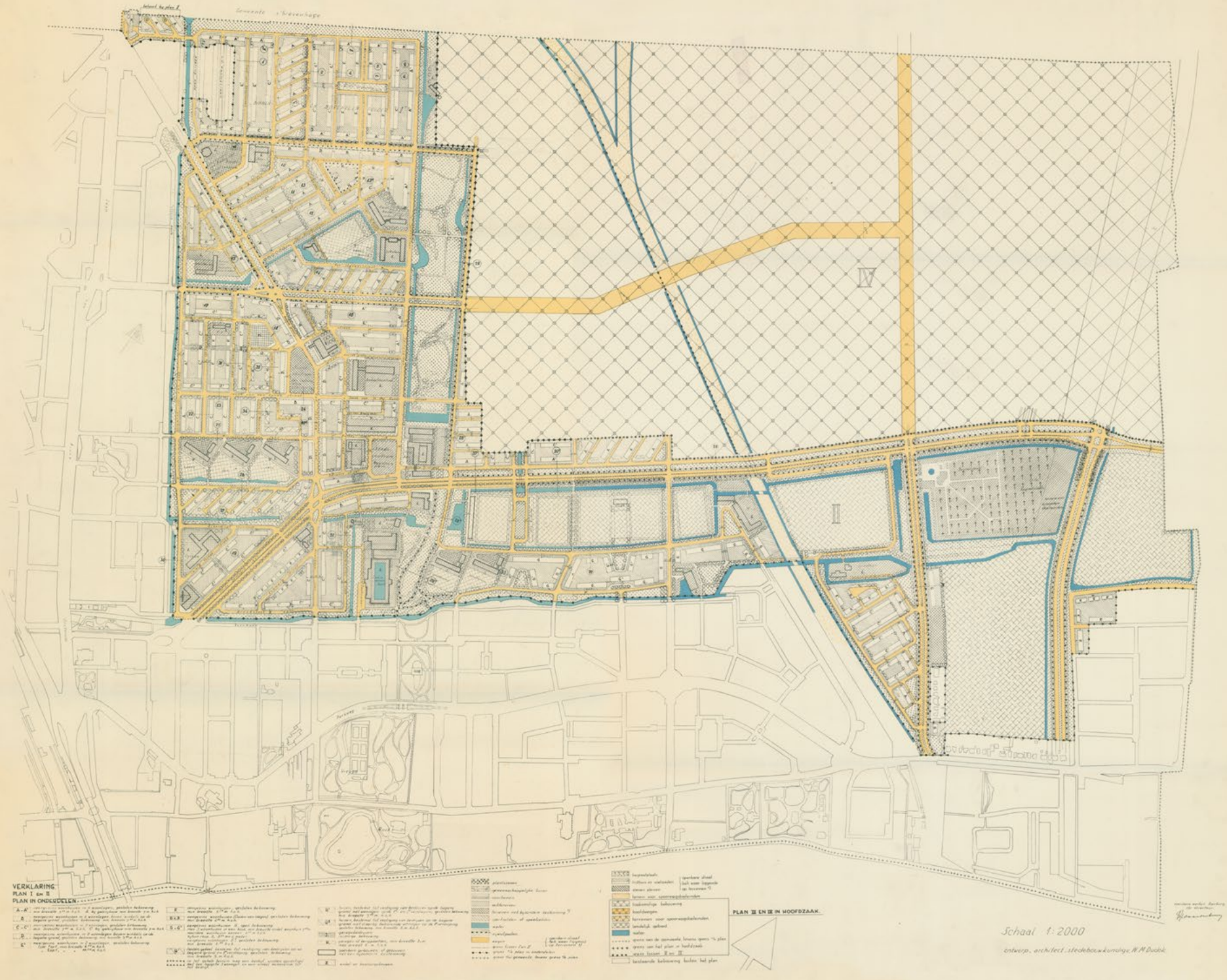
Sanering Leidschendam,
aangegeven op de huidige situatie



De Voorburgse stadscentra van Dudok

De wederopbouw begon in Voorburg met een ambitieuze uitbreiding richting Den Haag. Direct na de oorlog schakelde de gemeente de gerenommeerde architect Willem Marinus Dudok (1884-1974) in om een nieuw uitbreidingsplan te ontwerpen.[59] Dudok, bekend van zijn werk in Hilversum en Leiden en beïnvloed door Berlage, het expressionisme, de Amsterdamse School en De Stijl, gaf vorm aan een visie die aansloot bij de tijdgeest. Voor de oorlog had Voorburg al gebouwd volgens het tuinstadprincipe, met kleinschalige, groene woonbuurten in een dorpse setting. Na de oorlog sloeg de gemeente echter een nieuwe richting in. Dudok ontwierp een plan voor het gebied tussen de Broeksloot en de noordwestelijke gemeentegrens, gebaseerd op het naoorlogse ideaal van licht, lucht en ruimte. Brede straten, open verkaveling, veel groen en een duidelijke scheiding van functies gaven de nieuwe wijken een moderne, rustige uitstraling. Tegelijkertijd voorzag het plan in een stadscentrum van stedelijke allure, waarmee Voorburg aansloot bij het landelijke wederopbouwbeleid dat werd gekenmerkt door optimisme, modernisering en het geloof in een maakbare samenleving.

In Dudoks uitbreidingsplan van 1947 tekende hij de opzet voor de nieuwe wijken Bovenveen, Voorburg-Midden en ’t Loo. Deze zouden verrijzen rond een nieuw stadscentrum, waarbij een duidelijke hoofdwegenstructuur als ruggengraat fungeerde, met naadloze aansluiting op het Haagse wegennet. Dat Dudok in diezelfde tijd meewerkte aan het Structuurplan van Den Haag (1949) kwam daarbij goed van pas. De Monseigneur van Steelaan en de Prins Bernhardlaan werden als hoofdassen parallel aan de Vliet gelegd, schuin verbonden door de Koningin Julianalaan die liep door het hart van het plan: het toekomstige stadscentrum van Voorburg. Dit centrum was oorspronkelijk opgezet met twee pleinen, waarvan er uiteindelijk slechts één is gerealiseerd. Aan het ambitieuze, maar nooit uitgevoerde Raadhuisplein waren een stadhuis, schouwburg, restaurant, bioscoop en sportcomplex gepland. In 1961 stemde de gemeenteraad in met dit grootschalige plan, maar door dreigende annexatie door Den Haag en wegens financiële tekorten ging de bouw van het plein met het prestigieuze nieuwe stadhuis toch niet door. Het tweede plein, het noordwestelijker gelegen Julianaplein, werd wel ontwikkeld. In 1962 borduurde de gemeente voort op Dudoks visie met het Uitbreidingsplan Stadscentrum, waarin zijn opzet werd overgenomen maar grootschaliger werd ingevuld, onder andere met meer hoogbouw. Hier verrees een modern winkelcentrum, een ambachtsschool en een kerkgebouw.[60] Het winkelcentrum *De Julianabaan* werd gebouwd als een functioneel blok met tien winkels en bovenwoningen. Er vestigden zich grote ketens zoals het warenhuis Vendet van Vroom & Dreesmann. Het winkelend publiek kon de auto op het plein parkeren en over brede trottoirs met bloembakken de moderne winkels bezoeken. Direct naast het winkelcentrum verrees de eerste hoogbouwflat van Voorburg, als symbool van de naoorlogse modernisering.



Het uitbreidingsplan voor de Boven- en Binnenpolder door architect Dudok (1947). Tussen de Broeksloot en de noordelijke gemeentegrens breidde de gemeente zich uit, met een stadscentrum op het kruispunt van hoofdroutes. Hieromheen kwamen ruime wijken met gezinswoningen en strokenbouw te midden van groen. Kaarttekening door het bureau van W.M. Dudok. Het Nieuwe Instituut, Rotterdam.

Modern wonen in de wijken van Voorburg

Rondom het stadscentrum verrezen in de jaren vijftig en zestig de wijken Bovenveen en Voorburg-Midden. Leidend voor deze wijken was de zogenaamde wijkgedachte. Deze stedenbouwkundige visie stelde dat woonwijken overzichtelijke, zelfvoorzienende gemeenschappen moesten vormen, met eigen winkels, scholen en kerken op loopafstand. De belangrijke verkeerswegen, zoals de Koningin Julianalaan, kregen een stedelijk karakter met winkels, bovenwoningen, brede straten en een tramlijn. De meeste woonblokken werden als strokenbouw in het groen gerealiseerd, bijvoorbeeld de portieketageflats aan de Prins Bernhardlaan en de Broekslootkade. Deze stroken kregen vaak twee 'voorkanten' in plaats van een traditionele voor- en achtergevel, wat een nieuwe architectonische uitdaging was. Ook verrezen flats in het groen, zoals de zes schuin geplaatste aan de Herman Heijermanshof. Prefab-bouwsystemen werden gebruikt om ondanks de schaarste aan bouwmaterialen snel te kunnen bouwen. In rustigere delen werden gezinswoningen met voor- en achtertuinen gebouwd.

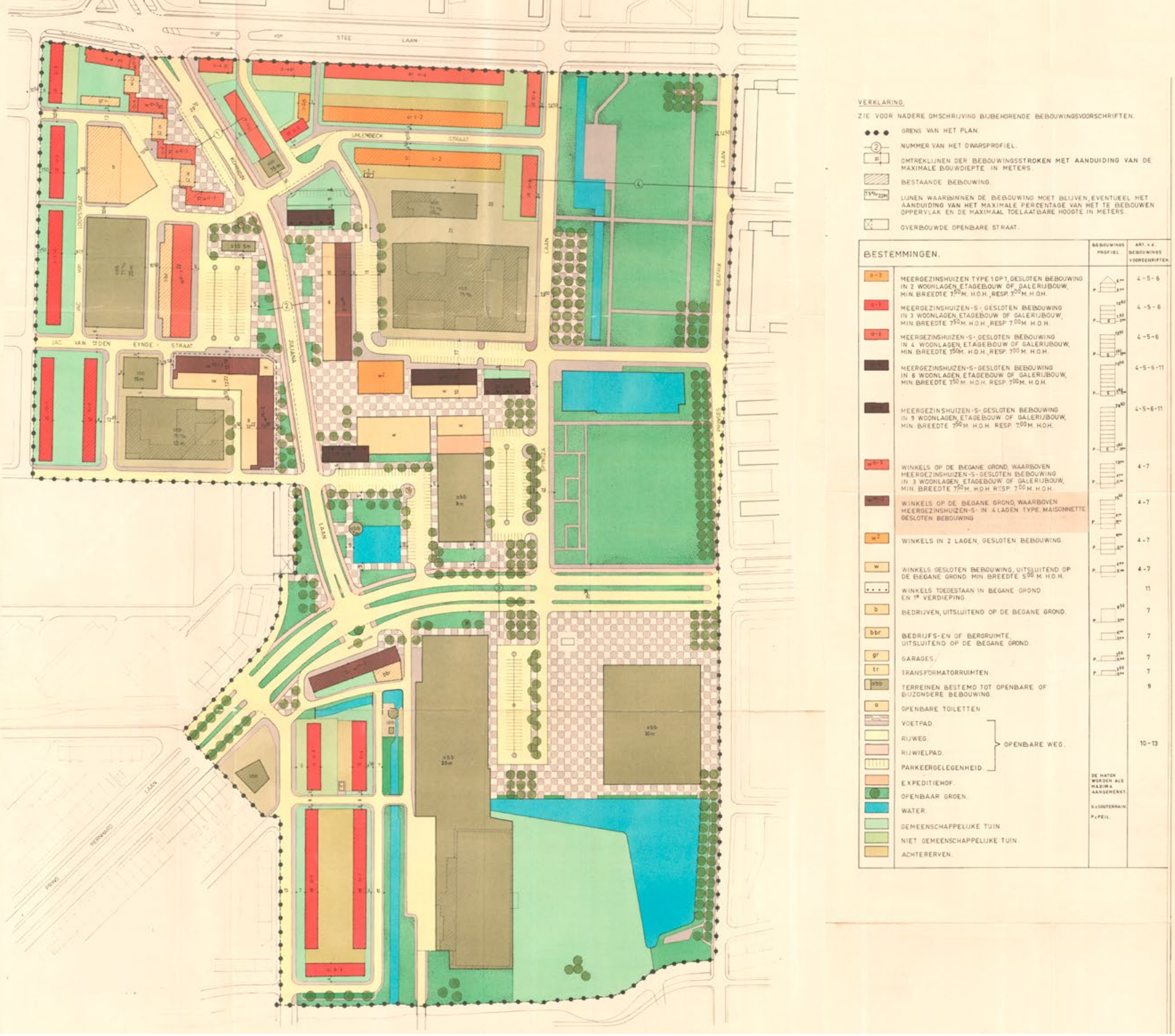
De wijk 't Loo, die begin jaren zestig richting de Hofpleinlijn werd gebouwd, ging in grote lijnen uit van dezelfde principes. Drie zuidwest-noordoost georiënteerde wegen zijn bepalend voor de opbouw van de wijk: de Prins Bernhardlaan, de Monseigneur van Steelaan en de Bruijnings Ingenhoeslaan. De Prinses Irenelaan, oorspronkelijk door Dudok ontworpen als een gebogen dwarsverbinding, werd uiteindelijk recht aangelegd. Langs de belangrijkste verkeerswegen en aan de randen van de wijk werd midden-hoogbouw gerealiseerd en daarachter straten met geschakelde laagbouw. Dudoks ontwerp werd door stedenbouwkundige en architect Willem Wissing (1920-2008) uitgewerkt tot een verkavelingsplan, waarin het zogenoemde stempelgroen een centrale rol speelde. Plantsoenen, grasvelden, bomen en speelvoorzieningen droegen bij aan een aantrekkelijke en groene woonomgeving. In de nieuwe wijk opende in 1974 het kantoor van het *Centraal Bureau voor de Statistiek*, met twee kruisvormige kantoortorens van architecten Dick van Mourik (1921-2018) en Jan du Pon (1922-2008). Tot het vertrek van het CBS in 2008 was het met dagelijks 1.800 werknemers een van de grootste werkgevers in de gemeente. Tegenwoordig staat op deze plek het Park 070.



Winkelcentrum De *Julianiabaan* aan het Koningin Julianaplein op een ansichtkaart uit 1975. Historie Theater Voorburg.



In de wederopbouwwijken Voorburg-Midden, Bovenveen en 't Loo was het modern wonen. Aan verkeerswegen en aan het groen werden portieketageflats gebouwd, zoals hier deze flat aan de Spinozalaan uit 1959 aan Park 't Loo. In de rustige straten kwamen gezinswoningen, met voor- en achtertuinen. Foto Cathelijne van Andel, 2024.



Het uitbreidingsplan voor de Boven- en Binnenpolder door architect Dudok (1947). Tussen de Broeksloot en de noordwestelijke gemeentegrens breidde de gemeente zich uit, met een stadscentrum op het kruispunt van hoofdroutes. Hieromheen kwamen ruime wijken met gezinswoningen en strokenbouw te midden van groen. Kaarttekening door het bureau van W.M. Dudok. Het Nieuwe Instituut, Rotterdam.

Themakaart naoorlogse uitbreidingen

(ondergrond huidige situatie)

Onderwijs

1. De *Margrietschool* (1963), Dobbelaan, Leidschendam
2. *Daltonlyceum* (1968), Parkweg, Voorburg

Verdwenen: naoorlogs gebouw van de *Maerten van den Veldeschool* te Stompwijk

Religieuze gebouwen

1. *Kerk* (1958), Fonteijnenburghlaan, Voorburg
2. De *Opifexkerk* (1960), Burgemeester Sweenslaan, Leidschendam
3. *Kerk* (1960), Veursestraatweg, Leidschendam
4. *De Opstandingskerk* (1961), De Rembrandtlaan, Voorburg
5. *De Kruisheuvelkerk* in de Heuvel (1961), Burgemeester Roeringlaan, Leidschendam
6. *Jezus geeft rust kerk* (1964), Van Horvettestraat, Voorburg
7. *Katholieke basisschool* (1971), tegenwoordig een moskee, Zilvermeeuwlaan, Leidschendam
8. *Verdwenen kerk*: *Vaste Burchtkerk* (1955-1996), Potgieterlaan, Voorburg

Winkelcentra, gemeentehuizen en overige voorzieningen

1. Winkelcentrum *De Julianabaan* (jaren vijftig), Voorburg
2. Winkelcentrum *Damplein* (circa 1959), Leidschendam.
3. *The Westfield Mall of the Netherlands* (2021), Leidschendam
4. Verdwenen: Winkelcentrum *Leidsenhage* (1971-2021), Leidschendam

Zorginstelling

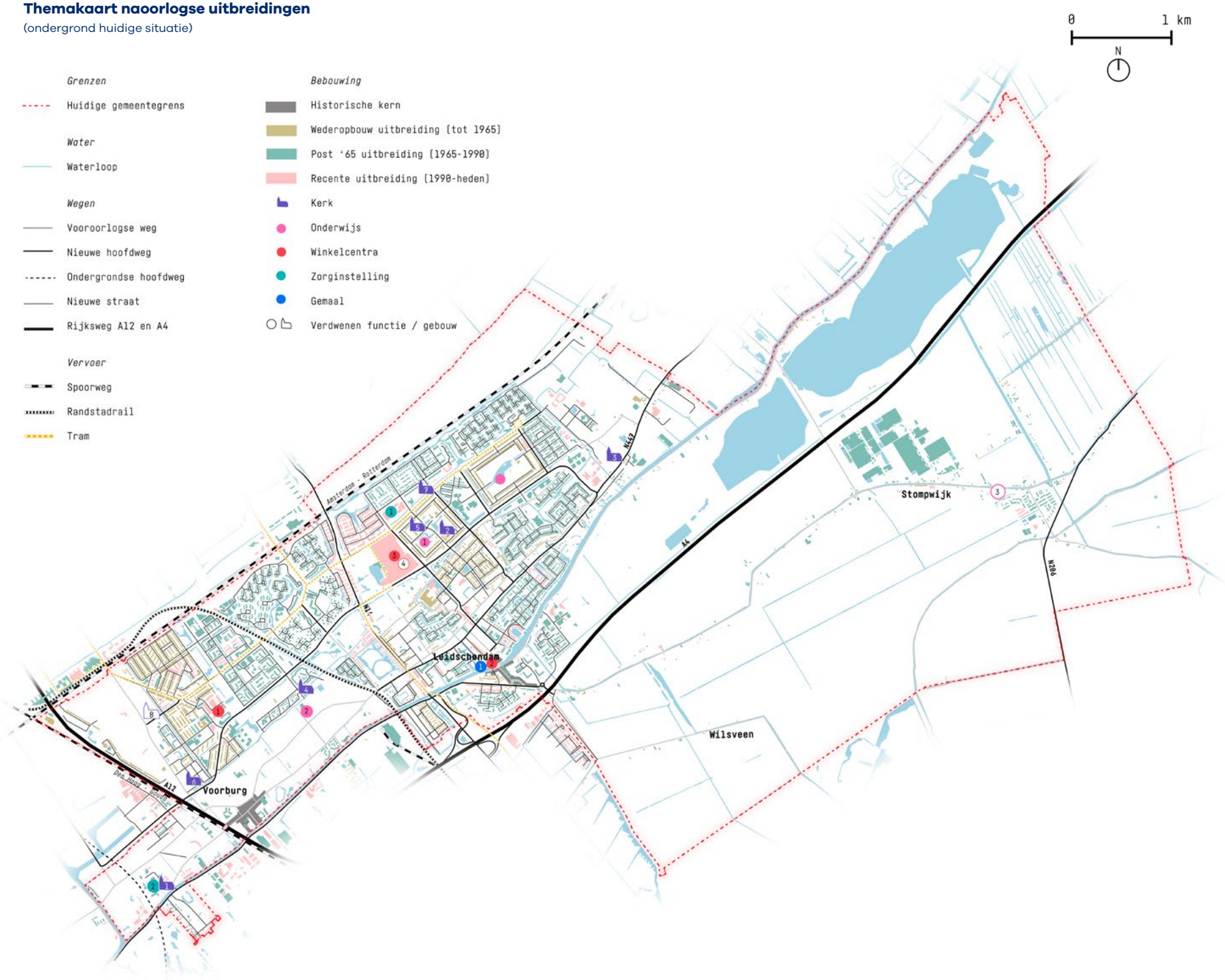
1. *Diaconessenhuis* (1963), Voorburg
2. Ziekenhuis *Sint-Antoniushove* (1974-heden), Leidschendam

Gemalen

1. *Den Dolk*

Themakaart naoorlogse uitbreidingen

(ondergrond huidige situatie)



Oude en nieuwe plannen voor overloopstad Leidschendam

Terwijl in de dorpskern de sanering plaatsvond, werd de vooroorlogse wijk rondom het raadhuis van Leidschendam voltooid. In het Raadhuiskwartier kwamen vrijstaande huizen en appartementen te staan aan onder andere de Koningin Julianaweg en de Koningin Wilhelminalaan. Daarnaast werden voorzieningen toegevoegd, gericht op zorg en werkgelegenheid. Een voorbeeld is het *Mariënpark*, een rooms-katholiek seniorencomplex uit 1953 met meerdere woonvleugels en een eigen kapel. Dit complex bestaat inmiddels niet meer. Daarnaast opende in 1955 het *Dr. Neherlaboratorium* van het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie (PTT). Het gebouw met 52 meter hoge toren werd ontworpen door architect Samuel Josua van Embden (1904-2000). Het laboratorium zorgde voor veel werkgelegenheid en werd bekend als de plek waar de eerste Nederlandse computer, de zogeheten ZEBRA, werd ontwikkeld.

Voor de door de burgemeester aangekondigde groei met 25.000 nieuwe inwoners werd het vooroorlogse uitbreidingsplan opnieuw tevoorschijn gehaald. Architect Van der Kloot Meijburg werkte direct na de oorlog aan een herziening van zijn oorspronkelijke plan uit 1938, dat wegens de oorlog nooit was gerealiseerd. Vanwege zijn hoge leeftijd droeg hij het werk in 1948 over aan de Utrechtse architect en stedenbouwkundige Wim de Bruijn (1904–1972), die de plannen verder uitwerkte. De Bruijn, hoogleraar aan de Technische Hogeschool, probeerde met aandacht voor sociologische principes de wijken die hij ontwierp tot sociale gemeenschappen te maken. Tijdens de wederopbouw vervaardigde hij uitbreidingsplannen voor onder andere Enschede, Zandvoort en Zeist. In 1956 kwam voor Leidschendam zijn Uitbreidingsplan in Hoofdzaak tot stand, ook bekend als Uitbreidingsplan Noord, dat voorzag in een grote geplande uitbreiding in het weide- en tuinbouwgebied aan de noordzijde van de gemeente. Het betrof zes wijken, waarvan de namen verwijzen naar het agrarische gebied dat ervoor moest wijken: De Heuvel, Prinsenhof, De Zijde, Amstelwijk, Laanzicht en Duivenvoorde. De stedelijke uitbreiding betekende een enorme schaalvergroting voor het kleine Leidschendam.



Het *Mariënpark* uit 1953 was een rooms-katholiek seniorencomplex in het Raadhuiskwartier, met meerdere woonvleugels en een eigen kapel. Het was kenmerkend voor de wederopbouw van Leidschendam, gericht op moderne huisvesting en voorzieningen. Foto Haags Gemeentearchief.



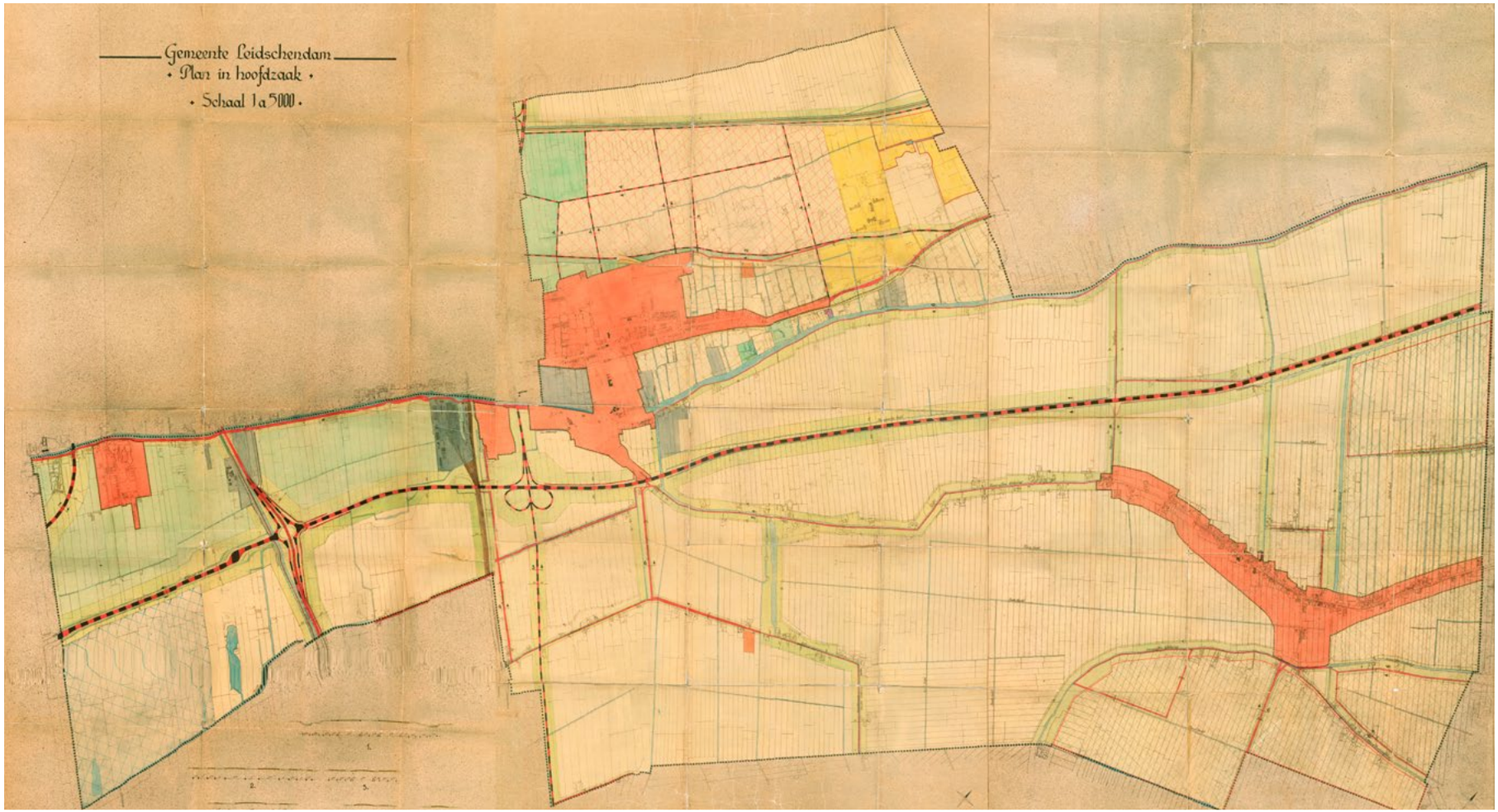
Burgemeester Banning presenteert de maquette van het uitbreidingsplan voor Leidschendam-Noord in 1959. Het betrof zes wijken voor ruim 25.000 nieuwe inwoners. Foto Haags Gemeentearchief.



Het *Dr. Neherlaboratorium* van het Staatsbedrijf der Posterijen, Telegrafie en Telefonie (PTT), 1956. Foto Haags Gemeentearchief.



Het *Dr. Neherlaboratorium* van de PTT was tussen 1955 en 2001 in gebruik. Sloopplannen gingen niet door vanwege de aanwijzing als Top 100-monument Nederlandse monumenten 1940-1958 in 2007 en als rijksmonument in 2010. Het bijzondere gebouw werd herbestemd tot het Neherpark, met appartementen en voorzieningen. Foto Thea van den Heuvel, 2002. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.



Het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak voor Leidschendam, ontworpen door architect De Bruijn (1956). De grootste uitbreiding van de gemeente vond plaats in het noorden, waar zes nieuwe wijken werden aangelegd als overloopgebied voor Den Haag. Ook Leidschendam-Zuid werd verder ontwikkeld. Het veengebied bleef grotendeels ongewijzigd, met uitzondering van Stompwijk, dat transformeerde van een lintdorp naar een dorpskom. Kaarttekening door het bureau van De Bruijn. Haags Gemeentearchief.

De Heuvel en Prinsenhof

Met zijn stedenbouwkundig plan voor de Heuvel en Prinsenhof gaf De Bruijn Leidschendam een nieuw karakter. Het kreeg een uitgesproken stedelijk karakter met hoogbouw gecombineerd met een bouwwijze volgens de idealen van de 'wijkgedachte', waarin zelfvoorzienende gemeenschappen werden gevormd door de geplande leefomgeving. De Bruijn vond dat het eerdere Raadhuiskwartier te weinig ruimte bood voor gemeenschappelijke voorzieningen en vooral een voortzetting was van de bestaande bebouwing.[61] Met twee 'superhoven' wilde hij de sociale opbouw van de wijk actiever en positiever beïnvloeden. De opzet bestond uit twee rechthoekige carrés met dubbele rijen flatgebouwen rondom parkachtige binnenterreinen. In deze binnenterreinen bevonden zich alle belangrijke voorzieningen - kerken, scholen, winkels en speeltuinen - op loopafstand van de woningen. Daaromheen lag een wegenstructuur die was afgestemd op het toenemende autobezit. Deze aanpak sloot aan bij de behoefte om veel mensen te huisvesten, met voorzieningen dichtbij en met een goede aansluiting op de omliggende steden. Leidschendam kreeg zo een nieuw gezicht als stedelijke voorstad, in scherp contrast met de oorspronkelijke dorpskern.

De Heuvel werd vanaf 1959 gebouwd en was bedoeld voor de middenstand. Het ontwerp was een carré, verdeeld in vier kwadranten. Elk kwadrant vertegenwoordigde een stroming binnen de verzuilde samenleving. Die was in Nederland in de negentiende eeuw ontstaan en groeide in de twintigste eeuw uit tot een verdeling van de samenleving in protestantse, katholieke, socialistische en liberale zuilen. In De Heuvel kreeg elk kwadrant eigen voorzieningen, zoals een kerk, school, gymzaal en kinderopvang. Twee kwadranten waren katholiek, één protestants en één openbaar. De monumentale *Kruisheuvelkerk* en *Sint.-Josef Opifexkerk* zijn restanten hiervan. Burgemeester Banning was een liefhebber van de uitbreiding en ging er zelf wonen. Zijn woning kreeg als enige een balkon aan de kop van het gebouw. Enkele jaren later, in 1963, volgde de bouw van de Prinsenhof, bedoeld als arbeidershuisvesting. Dit carré was ruim opgezet en er werd rekening gehouden met een derde ring van flats. Kenmerkend voor de Prinsenhof is het park met een grote vijver, plantsoenen, bosschages en wandelpaden. Dit unieke stedenbouwkundige concept leidde in de eenentwintigste eeuw tot de benoeming van De Heuvel en Prinsenhof tot wederopbouwgebieden van nationaal belang.

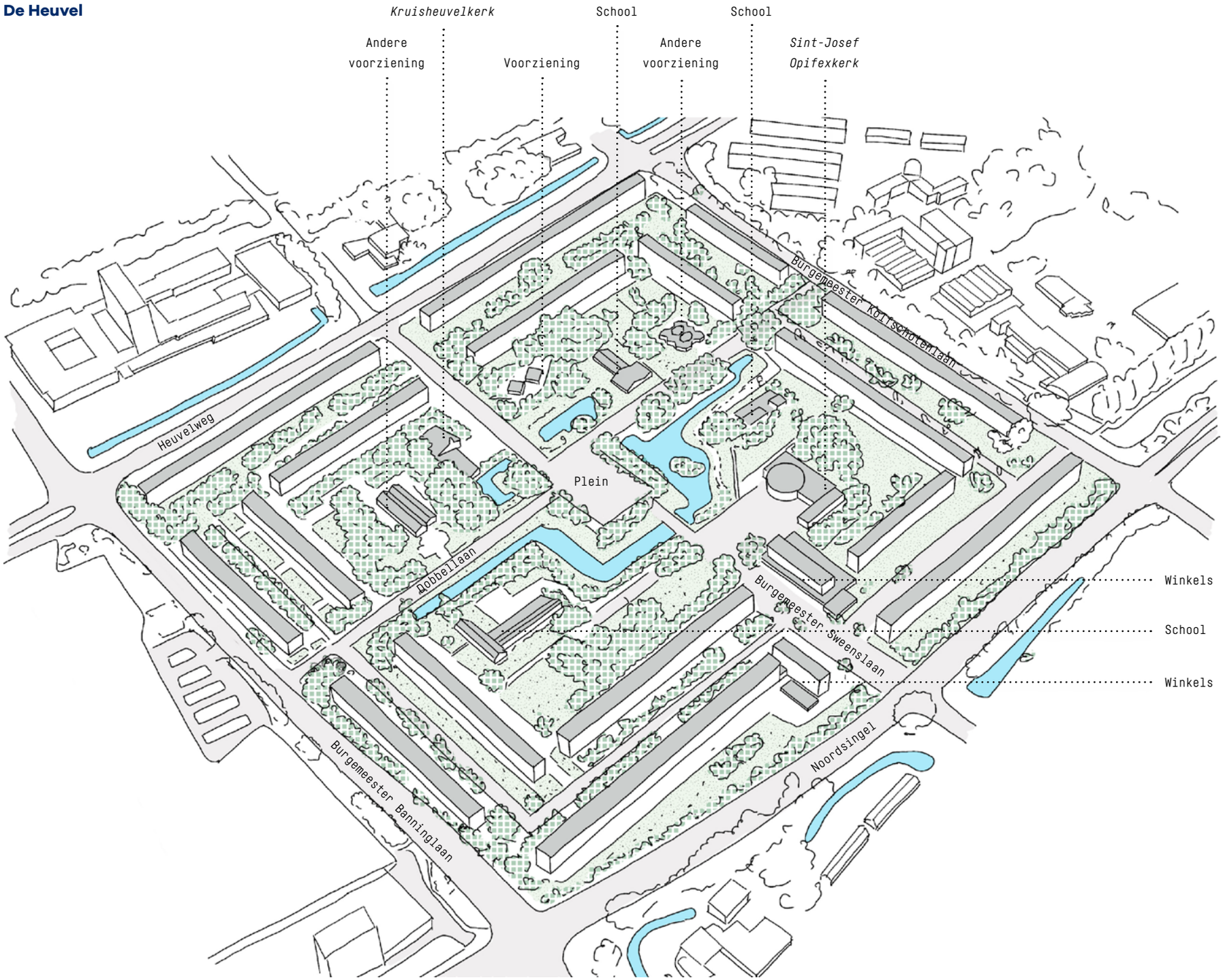


Vogelvluchtperspectief op de carrés van De Heuvel en Het Prinsenhof (2014). De stedenbouwkundige opzet met twee rijen flats rondom groene binnenterreinen met voorzieningen maakt deze uitbreidingen uniek. In 2016 werden ze aangemerkt als wederopbouwgebied van nationaal belang. Foto Luc Buthker, 2014. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.



De *Sint-Josef Opifexkerk* is een van de voorzieningen die werd gebouwd in de parkachtige omgeving binnen het carré van De Heuvel (circa 2002). Foto Nadine van den Berg. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

De Heuvel


Kruisheuvelkerk
School
School
Andere voorziening
Voorziening
Andere voorziening
Sint-Josef Opifexkerk
Burgemeester Kortschotenlaan
Heuvelweg
Plein
Dobbellaan
Burgemeester Sweenslaan
Noordsingel
Burgemeester Banninglaan
Winkels
School
Winkels

De dorpskom van Stompwijk

Stedenbouwkundige De Bruijn ontwierp in 1959 ook het Partieel Uitbreidingsplan voor Stompwijk. In dit plan werd het langgerekte lint uitgebreid tot een meer samenhangende dorpskern. Het zwaartepunt verschoof van het lint naar het gebied ten oosten van de Meerlaan. Deze keuze was strategisch: De Bruijn hield rekening met de toekomstige aanleg van de provinciale weg tussen Zoetermeer en Leiden, die Stompwijk beter met de regio zou verbinden. Hoewel deze weg al in 1936 was opgenomen in het Provinciaal Wegenplan, begon de aanleg vanwege financiële tekorten pas in 1960.[62] Het deel bij Stompwijk werd uiteindelijk in 1972 gerealiseerd.

Vanaf de jaren zestig groeide Stompwijk gestaag. De karakteristieke lintstructuur, met boerderijen en arbeiderswoningen langs de Doctor van Noortstraat en de Stompwijksevaart, bleef zichtbaar. Woningen aan de overzijde van de vaart waren via houten klapbruggen verbonden met het lint, maar deze werden steeds vaker vervangen door betonnen bruggen. Aan de oostzijde van het dorp kreeg de naoorlogse uitbreiding vorm, met tientallen nieuwe woningen. Aan de Meerlaan stonden huizen gericht op de straat. In de zijstraten verrezen gezinswoningen in strokenbouw, met tuinen, parkeervelden en groenvoorzieningen. Aan de Van Santhorststraat kwamen woningwetwoningen en aan de Akkermunt tweekamerwoningen voor senioren. Aan de Meerlaan werd het woonblok *Het Hoefblad* gerealiseerd, met daarin een klein winkelcentrum. Een andere belangrijke voorziening in het dorp was de *Boerenleenbank*, sinds 1913 gevestigd in een karakteristiek pand aan de Doctor van Noortstraat. Vóór de oorlog konden boeren hier ondersteuning krijgen bij de aanvraag van leningen voor bedrijfsvoering en investeringen. In de naoorlogse periode werd het een bank en later een tehuis voor pleegkinderen.



Het Partieel Uitbreidingsplan Stompwijk van architect De Bruijn (1959). De aanleg van de provinciale weg ten zuiden van de Dr. Van Noortstraat werd aangegrepen om een dorpskom te vormen. De woningen ten oosten van de Meerlaan stonden tegenover een ruim sportveld, dat al snel erna zou worden verplaatst voor meer woningbouw. Kaarttekeningen door het bureau van De Bruijn, 1959. Haags Gemeentearchief.



De *Boerenleenbank* aan de Doctor van Noortstraat (1929). In de naoorlogse periode werd het pand gebruikt als bank en daarna als tehuis voor kinderen. Foto Stichting Oud Stompwijk.



Woningen en winkelcentrum *Het Hoefblad* aan de Meerlaan. Foto, circa 1982. Haags Gemeentearchief.



Seniorencomplex *Akkermunt* met voortuinen en balkons in Stompwijk.
Foto, 1984. Haags Gemeentearchief.

Inwoners over hun erfgoed:

Als kind wist ik al dat ik in het gebouw van de Boerenleenbank *aan de Dr. van Noortstraat wilde wonen. Tot de jaren 1970 is het in gebruik geweest als bank. Daarna is het een pleeghuis geweest, met twintig kinderen in de drukste periode.*
Ik heb in de Boerenleenbank *gewoond met mijn moeder. Ik vond het fijn dat mensen uit de dorpskern elkaar allemaal kenden. Inmiddels woon ik in Zoetermeer en bezoek ik de paardendagen vanwege het gevoel. Een eerder jaar reed mijn kleindochter er op een pony.*

Ik heb in het bestuur van jongerenvereniging Asafoetida gezeten. Het is een jongerenvereniging die elke vier jaar een nieuw bestuur krijgt en ook een nieuwe naam. De vereniging organiseert onder andere Stomppop. Zo leren jongeren verantwoordelijkheid te dragen en te organiseren. Meerdere generaties uit het dorp hebben in het (bestuur van) de vereniging gezeten. Voor velen betekende dit een opstapje naar een bestaan als ondernemer in het dorp.

Groeikern Wilsveen en het zwarte goud

Terwijl de gemeente de aandacht op de realisatie van Leidschendam Noord vestigde, werd op provinciaal en landelijk niveau met interesse naar Wilsveen gekeken als potentiële bouwlocatie. De provincie Zuid-Holland verwachtte dat de bevolking van Den Haag, Leiden en Delft in 1980 zou zijn gegroeid tot 1,2 miljoen inwoners en ondanks de geplande uitbreidingswijken zou dan het woningtekort op 120.000 uitkomen.[63] Om de snelle suburbanisatie in de Randstad in goede banen te leiden werden de zogenaamde groeikernen in het leven geroepen. Aanvankelijk werd gestreefd naar behoud van het Groene Hart, maar later werd geconcludeerd dat de bouw van een nieuwe satellietstad ten oosten van Den Haag onvermijdelijk was. Den Haag, Leidschendam, Nootdorp, Rijswijk en Voorburg kwamen in 1957 zelf met een plan voor deze groeikern. Plan Wilsveen werd ingediend bij Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, voor een nieuwe stad nabij de Landscheiding in het veenweidegebied voor maar liefst 132.000 inwoners.[64]

Het plan voor Wilsveen verdween als sneeuw voor de zon toen zich een economisch aantrekkelijker mogelijkheid aandiende: de winning van aardolie. In de jaren vijftig werden in Zuid-Holland meerdere olievelden ontdekt, zoals in 1953 in de Zoetermeersche Meerpolder. Hoewel het, vergeleken met de olievelden in Kralingen en Schoonebeek, om een klein olieveld ging, werd deze kans niet onbenut gelaten. Er was veel vraag naar aardolie als energiebron en er werd ook veel geïmporteerd uit het Midden-Oosten. De Nederlandse Aardolie Maatschappij pompte van omstreeks 1959 tot 1994 met jaknikkers aardolie uit het veenweidegebied. De plek voor de nieuwe groeikern werd gevonden in buurgemeente Zoetermeer. Het gemeentebestuur van deze plattelandsgemeente had zich hierop voorbereid en had al een uitbreidingsplan klaarliggen met woongelegenheid voor 40.000 nieuwe inwoners uit het stedelijke gebied van Den Haag. Dit plan werd uiteindelijk uitgewerkt tot een streekplan. In 1962 werd Zoetermeer officieel aangewezen als groeikern voor 100.000 toekomstige inwoners.



Vergadering over het uitbreidingsplan Wilsveen in de Tweede Kamer. Foto Dick Coersen (ANP), 1960.



Tussen 1959 en 1994 werd er in het veenweidegebied met pompinstallaties aardolie gewonnen. De Nederlandse Aardolie Maatschappij gebruikte de jaknikkers om aardolie diep uit de grond van de zeventiende-eeuwse droogmakerij van de Zoetermeersche Meerpolder te halen. Foto Gerard van den Broek, 1963. Geheugen van Zoetermeer.

Veranderende woonwensen

Vanaf 1965 bevond Nederland zich in een wereld in transitie. Het speelde een actieve rol in de Europese eenwording en maakte als NAVO-lid deel uit van het westerse blok tijdens de Koude Oorlog. Deze internationale positie bood politieke stabiliteit en stimuleerde economische samenwerking. In 1959 leidde de vondst van aardgas bij Slochteren tot een periode van langdurige economische groei en uitbreiding van de verzorgingsstaat. Tegelijkertijd vond de dekolonisatie haar symbolische afronding met de onafhankelijkheid van Suriname in 1975. De combinatie van deze politieke en economische ontwikkelingen zorgde voor een kanteling in maatschappelijke idealen. Burgers werden mondiger en streden voor gelijke rechten, milieubescherming en vrede. Daarbij zette de ontkerkelijking door: steeds minder mensen waren actief betrokken bij kerk en geloof. De traditionele gezinsstructuur maakte plaats voor kleinere huishoudens en nieuwe woonvormen.

Tot de fusie in 2002 werkten de gemeenten Leidschendam en Voorburg verder aan de uitbreidingsplannen van vlak na de oorlog. De plannen werden steeds aangepast aan nieuwe stedenbouwkundige ideeën en woonwensen. In Voorburg is de verandering in gezinssamenstelling goed te zien. Het aantal inwoners daalde van 46.490 in 1965 naar 38.496 in 2000.[65] De vraag verschoof van ruime gezinswoningen naar kleinere, individuele woningen. Ook in Leidschendam veranderden de woonwensen, maar in tegenstelling tot Voorburg groeide het aantal inwoners sterk, van 22.755 in 1965 naar 39.567 in 2000. Dit kwam mede doordat Leidschendam meer ruimte had om uit te breiden.

Laagbouwidylle in Leidschendam

In Leidschendam waren De Zijde, Duivenvoorde en Leidschendam-Zuid de eerste uitbreidingen die een nieuw laagbouwideaal nastreefden. Het waren de eerste plannen in de gemeente waarbij burgers actief werden betrokken via enquêtes of gespreksgroepen. Inwoners gaven te kennen dat zij geen behoefte hadden aan de geplande meergezinswoningen en hoge flats, maar dat zij veel liever koopwoningen in laagbouw zagen, met eigen tuin en parkeerplaats. Bij deze nieuwe woonwensen werden de uitbreidingsplannen voor De Zijde in 1963, Duivenvoorde in 1968 en Leidschendam-Zuid omstreeks 1970 aangepast. In De Zijde en Duivenvoorde kwamen kleinschalige en nieuwe woontypes te staan, zoals de zogenaamde drive-in-woningen. Voorbeelden van woningen met een garage op de begane grond, direct onder de woonruimte, zijn te vinden aan de Patrijslaan en de Graaf Willem de Rijkelaan.



Oplevering van een van de eerste woningen aan het Brederode, Duivenvoorde. De wijken uit de jaren zeventig en tachtig waren kleinschalig, kindvriendelijk en groen, met veel eengezinswoningen in hofjes. Foto Wim Bouwens, 1978. Haags Gemeentearchief.



Bewoners en bestuurders zetten zich regelmatig en actief in voor een groene en leefbare woonomgeving. In 1979 staken een aantal wethouders en bewoners samen de handen uit de mouwen voor een boomplantdag in Duivenvoorde. Foto Wim Bouwens. Haags Gemeentearchief.



Drive-in-woningen uit 1974 aan de Patrijslaan in De Zijde, met parkeergelegenheid in de woning (1998). Dit type woningen was in de jaren zeventig en tachtig populair, aangezien veel bewoners dagelijks met de auto naar omliggende steden reisden. Foto Ronald Meekel, 2025.

De rustige woonstraten komen aan de randen van de wijk uit op de ontsluitingswegen: de Heuvelweg en Graaf Willem de Rijkelaan. Op deze herkenbare plekken kwamen de voorzieningen, waaronder een katholieke basisschool (1971), het *Antoniushove Ziekenhuis* (1973) en een seniorencomplex. In Leidschendam-Zuid werden de plannen voor hoge flats langs de snelweg A4 en de Starrevaart geschrapt ten gunste van de bouw van honderden eengezinswoningen. Alleen direct aan het snelwegviaduct kwam in buurt De Tol hoogbouw: een groene wijk met drie L-vormige galerijflats. Naast De Tol verrezen als een schil rondom de oude dorpskern de buurten De Oude Bleijk en 't Hert, met eengezinswoningen met voor- en achtertuinen, langs planmatige gebogen straten of aan besloten woonerven. Net daarbuiten, strategisch gelegen ten opzichte van de snelweg, kwamen de bedrijventerreinen Overgoo en de Star te liggen.

Sanering van Voorburg

In Leidschendam was de dorpskern al in de jaren vijftig gesaneerd. In Voorburg waren de saneringsplannen vele malen rigoureuzer. Uit een gemeentelijke inventarisatie bleek dat vrijwel de gehele historische bebouwing van matige of slechte kwaliteit was. Op de *Oude Kerk* en enkele monumenten na zou vrijwel de hele dorpskern moeten worden afgebroken. Stedenbouwkundige en architect Wissing werd gevraagd om een nieuw stadshart te ontwerpen. Het in 1955 opgerichte Bureau Wissing, Architectuur en Stedebouw stelde tussen de jaren vijftig en zeventig verschillende uitbreidingsplannen voor Voorburg op, zoals ook voor andere kleinere steden. In een niet-uitgevoerd plan van 1964 werd een modern woon- en winkelgebied voorgesteld, met hoogbouw tot negen bouwlagen, met 130 flatwoningen en 150 winkels.[66] Aan de Vliet zouden flats in een blokvormige ketting van hoogbouw en plantsoenen worden geplaatst, met veel ruimte voor autoverkeer door een rechtgetrokken kruising tussen de Parkweg en het Oosteinde. Na ruim tien jaar aan planvorming bleek de sanering van de dorpskern echter financieel onhaalbaar. Ook was de transformatie van de dorpskern minder noodzakelijk, omdat begin jaren vijftig elders in Voorburg een nieuw winkelcentrum was geopend. De waardering van dit soort historische dorpskernen (of het gebrek daaraan) veranderde sterk in de loop van de tijd. Dat bleek wel toen de dorpskern van Voorburg in 1971 werd aangewezen als beschermd dorpsgezicht, nog maar enkele jaren na de plannen van Bureau Wissing.



Het niet-uitgevoerde Saneringsplan Voorburg van Bureau Wissing (1965) voorzag in de sloop van vrijwel alle historische bebouwing in de oude dorpskern. In opdracht van de Gemeente Voorburg werd een modern woon- en winkelgebied ontworpen, met winkelstraten, gebouwen tot acht verdiepingen, rechte verkeerswegen en een blokvormige 'ketting' van hoogbouw en plantsoenen langs de Vliet. Kaarttekening door Bureau Wissing, 1965. Haags Gemeentearchief.

Vier smaken in Essesteijn

In Voorburg ging de voorkeur voor groene laagbouw gepaard met die voor de voordelen van een stadse bouwwijze. In 1965 werd het Uitbreidingsplan Essesteijn vastgesteld, ontworpen door stedenbouwkundige Wissing. De uitbreiding lag richting gemeente Leidschendam en als voorwaarde voor het plan gold dat er goede infrastructurele verbindingen moesten komen zodat forensen snel naar hun werk konden reizen. Daarom werden de Prins Bernhardlaan en de Monseigneur van Steelaan vanuit 't Loo naar het noordoosten doorgetrokken, werd de Rodelaan in noordwestelijke richting langer gemaakt en werd ook de Hofzichtlaan vanuit Den Haag verlengd. Er werd ruimte gereserveerd voor de Noordelijke Randweg, die echter pas in de eenentwintigste eeuw zou worden aangelegd. Openbaar vervoer speelde een belangrijke rol bij de verkeersafhandeling; trein, tram en bus waren hoofdrolspelers. In 1974 werd aan de Hofpleinlijn een nieuw station gebouwd, speciaal voor de duizenden inwoners van Voorburg 't Loo en Essesteijn. Vanaf dat jaar stopten ook de treinen van de Zoetermeer Stadslijn op dit station. Direct naast het spoor werd bedrijventerrein Essesteijn geopend.

Uit onderzoek van de Nederlandse Stichting voor Statistiek in de jaren zestig leidde men af dat een ideale bebouwingsverdeling bestond uit 65 % laagbouw en 35 % hoogbouw.[67] Wissing gaf hieraan vorm met een duidelijke scheiding: hoogbouw werd de bedrijvige stadse bouwwijze, terwijl laagbouw juist voor rustig wonen zorgde. Het hart van de wijk lag op het kruispunt waar vier buurten samenkwamen. In 1978 opende burgemeester De Haan hier feestelijk het winkelcentrum *Essesteijn*, naast een onderkomen voor de wijkvereniging, een basisschool en een sporthal. Rondom dit stadscentrum ontstonden eerst drie, later vier kwadranten met in totaal ongeveer 3.400 woningen.[68] Aan de randen van de buurten verrezen torenflats van twaalf lagen en middelhoge blokken van zes lagen, die het stedelijke karakter ondersteunden. Verder van het drukke verkeer af lagen rustige straten met koop- en huurwoningen.

De vier kwadranten - De Dreven, De Gaarden, De Tuinen en De Weiden - werden gekenmerkt door diverse laagbouwtypen, een nadruk op langzaam verkeer, kindvriendelijkheid en een netwerk van wandelpaden, waterpartijen en groenvoorzieningen. Elk kwadrant had een eigen karakter in mogelijkheden voor menselijke ontplooiing en expressiviteit. In het noordelijke deel, De Dreven en De Gaarden, stonden geschakelde woningen. De Dreven was het groenste gebied, met eengezinswoningen rond parkeervelden en weelderige plantsoenen. De Gaarden had een meer speelse en diverse opzet, met woningen in verschillende hoogtes. Aan de rand van de wijk kwam ook een woonwagenterrein. De zuidelijke kwadranten, De Tuinen en De Weiden, kregen 'kwadrantwoningen' die in blokken van vier waren gegroepeerd. In De Tuinen stonden gezinswoningen rondom twee parkeervelden, terwijl in De Weiden de woningen meer in het groen opgingen, bijvoorbeeld bij speeltuin Klaverweide.



De groene wijk Essesteijn. Foto Ronald Meekel, 2014.



Foto Ronald Meekel, 2014.



Foto Cathelijne van Andel, 2024.

Essesteijn: De Dreven



Molen *De Vlieger* in een veranderende omgeving

Vanaf begin vorige eeuw veranderde de omgeving van de *Vliegermolen*. Waar de molen vanaf 1621 eeuwen lang midden in de polder stond, rukte de verstedelijking vanaf de jaren dertig langzaam op.



Molen De Vlieger omstreeks 1910.
Foto collectie Koos Valkenburg.



Molen De Vlieger met sporthal *De Vliegermolen*.
Ansichtkaart circa 1970. Collectie Anne Jacobs.



Molen De Vlieger geheel ingebouwd door flats.
Foto Bram Zonderop, omstreeks 1970.

Spraakmakende verhuizing

Op zijn oude standplaats was molen *De Vlieger* ingebouwd geraakt tussen flats en een sporthal, op de plek waar nu Sportfondsen Forum Kwadraat gehuisvest is. De verhuizing vond plaats op 16 oktober 1989. De molen was in onderdelen uit elkaar gehaald, maar de achtkantige romp, een gevaarte van 35 ton, werd in zijn geheel voorzichtig op een dieplader getakeld door een zeer grote kraanwagen. Het eigenlijke vervoer vond vanaf tien uur 's avonds plaats om zo min mogelijk hinder voor het weg- en treinverkeer te veroorzaken. Menige Voorburger was er getuige van dat de molenromp in het holst van de nacht door de kraan over het spoor van het Hofpleintreintje werd getild. In de vroege ochtend bereikte de lading haar bestemming. De wederopbouw van de molen vergde nog geruime tijd. Eerst op 9 juli 1990 kon *De Vliegermolen* officieel worden opengesteld op zijn nieuwe standplaats.



Midden in de nacht wordt de molenromp over het het spoor van de Hofpleinlijn gehesen. Foto Lagerwaard, 1989.

Hoeve Essesteijn uit 1760, waar de wijk haar naam aan dankt, werd in de jaren tachtig ingericht als klein recreatiegebied ten zuiden van de uitbreiding. In een van de laatste restanten poldergebied werd de hoeve een stadsboerderij. Vlakbij werd in 1989 de poldermolen *De Vlieger* uit 1621 geplaatst, afkomstig uit de polder bij het stadscentrum van Voorburg dat werd heringericht. Met grote belangstelling verzamelden veel inwoners zich tijdens de spectaculaire verhuizing van de molen, waarbij de romp met een takelwagen over de spoorlijn moest worden getild. Tegenwoordig lijkt de molen naadloos op te gaan in het polderlandschap. Het is een bijzondere plek waar ruimtelijke sporen uit verschillende perioden samenkomen.



Molen De Vlieger op de nieuwe locatie in het polderlandschap Essesteijn. Foto Ronald Meekel, 2014.

Leidsenhage als stadscentrum van Amerikaanse allure

De opening van winkelcentrum *Leidsenhage* in 1971 kan worden gezien als een bezegeling van de groeiende welvaart die na de wederopbouw volgde. Met meer vrije tijd en een groter besteedbaar inkomen ontstond een sterke vraag naar winkels en naar sport en recreatie. Steeds meer mensen kochten een eigen auto, trokken in de weekends de natuur in en gingen op vakantie. In 1961 adviseerde het Centraal Orgaan ter Bevordering van de Bouw van Middenstandsbedrijfspanden de burgemeester van Leidschendam een regionaal winkelcentrum naar Amerikaans model te bouwen.[69] In het buitenland waren deze winkelcentra mateloos populair. Ondernemers vestigden zich er graag omdat een geconcentreerd winkelcentrum met veel keuze in de smaak viel bij klanten. De gemeenteraad was enthousiast omdat het aansloot bij de stedelijke ambities en omdat het de verkeersdruk op de historische dorpskern kon verminderen. De focus op efficiëntie, groei en vooruitgang paste bij de tijdgeest. Deze aanpak werd ook toegepast bij winkelcentrum *In de Bogaard* in Rijswijk en bij winkelcentrum *De Julianabaan* in Voorburg.

De keuze voor de locatie van het winkelcentrum ten zuidwesten van De Heuvel was onverwacht. Oorspronkelijk was er een stadscentrum in Amstelwijk gepland, ingeklemd tussen de twee carrés van De Heuvel en Prinsenhof. Om een betere aansluiting te kunnen maken op het regionale wegennet werd besloten het winkelcentrum te verplaatsen. De grond die reeds te koop stond voor een bungalowpark, werd door de gemeente snel weer teruggenomen. Investeringen van grote winkelketens werden ingezet om winkelcentrum *Leidsenhage* te realiseren, naar ontwerp van De Bruijn en architect Ernest Groosman (1917-1999). Er kwamen omvangrijke parkeerterreinen, maar in het centrum zelf waande de bezoeker zich in een autovrije omgeving. Het was een totaalconcept, met zakelijke gebouwen van geprefabriceerde elementen, ingericht met bijzondere omgevingskunst in de openbare ruimte. Er waren winkelstraten met trappen, zitelementen, plantsoenen en plastieken. Grote winkelketens, zoals Vroom & Dreesmann, C&A en de HEMA, vestigden zich hier vanwege de relatief bescheiden huurprijs. De komst van *Leidsenhage* betekende zware concurrentie voor het winkelcentrum *Mariahoeve*, dat gelijktijdig in Den Haag werd ontwikkeld.





Winkelcentrum Leidsenhage was een totaalconcept, met zakelijke gebouwen en bijzondere omgevingskunst in de openbare ruimte. Winkelstraten met trappen, zitelementen, plantsoenen en plastieken maakten het een vrolijk en interactief gebied. Links foto JosPé, 1972. Haags Gemeentearchief. Rechts foto Vincent van Zeijst, 2015.



Op de voorgrond het Prins Clausplein en daarachter de Utrechtse Baan. Direct rechts van de snelweg de dorpskern van Voorburg. Luchtfoto, 1997. Haags Gemeentearchief.



Het centrum van Leidschendam. Links achter de sluis is het oude winkelcentrum aan het Damplein (van eind jaren vijftig) in 2010-2012 herontwikkeld met 67 appartementen, commerciële ruimtes en een ondergrondse parkeergarage. Luchtfoto Marco van Middelkoop, 2022. Aerophoto-Schiphol.

Inwoners voor een gezonde leefomgeving

Ondertussen groeide in Europa het besef dat de impact van de mens op het milieu niet vrijblijvend was. Een internationale groep wetenschappers, economen en zakenmensen bundelde de krachten in de Club van Rome om milieuproblematiek en de uitputting van natuurlijke hulpbronnen op de politieke agenda te zetten. Ook in Nederland leefde dit thema sterk. Rotterdamse artsen waarschuwden voor de gezondheidsrisico's van luchtverontreiniging in het havengebied. In 1979 schokte het gifschandaal in Lekkerkerk het land, toen bleek dat een woonwijk op een voormalige industriële stortplaats was gebouwd. In Leidschendam en Voorburg zetten inwoners zich ook actief in voor een veilige en groene leefomgeving. Er waren protesten tegen de aanleg van grote nieuwe verkeerswegen en tegen een geplande vuilverbrander langs de snelweg. De Milieuraad Leidschendam werkte tussen 1973 en 1981 aan een schone, veilige en groene leefomgeving. De raad richtte zich op natuurgebieden, stedenbouw en geluidsoverlast van de Schiphollijn, maar ook op zwerfkatten, hondentoiletten en veilige zebrapaden. Daarnaast was er veel enthousiasme voor de speciale boomplantdagen, georganiseerd door ambtenaren en inwoners in pas opgeleverde wijken.

De aandacht voor de leefomgeving droeg bij aan het behoud van het groen en de aanleg van meer groen in nieuwe woonwijken. In de naoorlogse wijken had groen vooral een functionele rol, gericht op spelen, sporten, vervoer en privacy. Dicht bij de woning lagen voor- en achtertuinen, bermgroen, speeltuinen en plantsoenen. Rondom de wijken ontstonden groene zomen, wandelpaden en fietsroutes. Grotere groene gebieden bestonden uit parken, begraafplaatsen, volkstuinen en zelfs natuur- en recreatiegebieden. Bijzonder is de aaneengesloten parkenstructuur die in Voorburg op een organische manier tot stand is gekomen tussen buitenplaats *Vreugd en Rust* en *Huis ten Bosch* in Den Haag. Deze dwarsverbinding in de gemeente kwam verrassend spontaan tot stand. In de uitbreidingsplannen van architecten Van Meijburg (vooroorlogs) en Dudok (naoorlogs) werd op deze plek wel iets van groen voorzien, maar het betrof een buffer van groen rondom de uitbreidingswijken. Van een gepland park was geen sprake. Bij de planvorming van elke nieuwe uitbreiding bleek handhaven en vermeerderen van het groen de meest logische keuze. Tegenwoordig kan een wandelaar bijna letterlijk een reis door de tijd maken: beginnend bij Vreugd en Rust met zijn slingerende paden uit de vroegmoderne tijd, zijn weg vervolgend door het vroeg twintigste-eeuwse Juliana-Bernhardpark en Boerenbos, met de gemetselde bank uit de jaren dertig, de vijver en symmetrische padenstructuur. Daarna komt het Noteboompark met de grote vijver, en tot slot 't Loo met een meer grootschalige parkachtige opzet.

Vrije tijd werd doorgebracht in een van de vele sportvoorzieningen. Het Recreatieschap Voorburg-Leidschendam speelde een hoofdrol in de aanleg van deze faciliteiten. Het was een samenwerking tussen beide gemeenten om hoge kwaliteit te waarborgen en inwoners meer keuzemogelijkheden te bieden, verspreid over twee gemeenten. Door het Recreatieschap werden vanaf de jaren zestig veel sportcomplexen geopend in de zone langs de Prins Bernhardlaan en de Noordsingel, waaronder *De Heuvel* (circa 1964–1997), *De Fluit* (1968–2016), *Duivesteyn* en tennisbaan *Overdam* (circa 1970), *Essesteijn* (1973) en golfpark *De Star* (1993). Op zonnige dagen genoten inwoners van openluchtzwembaden, zoals het gemeentelijke zwembad *De Vliegermolen* (1931–1991) en een vijver bij *Leidsenhage* die in de jaren zestig als zwembad fungeerde. Het gebied langs de Prins Bernhardlaan en de Noordsingel werd een groene zone.



Veel vrije momenten werden door bewoners doorgebracht in een van de sportvoorzieningen in Leidschendam en Voorburg. Geliefd was het openluchtzwembad *De Fluit*. Foto Wim Bouwens, 1981. Haags Gemeentearchief.



Een opvallende groenstructuur in Voorburg is de aaneenschakeling van parken die zich uitstrekt van de buitenplaats *Vreugd en Rust* tot aan *Huis ten Bosch*. Onder de kunstwerken in het deel van het park in 't Loo springt deze rode metalen olifant in het oog, een verwijzing naar de achttiende-eeuwse menagerie in huize *De Loo*. Foto Cathelijne van Andel, 2024.



Park Vreugd en Rust tussen Oosteinde en Parkweg. Foto Ronald Meekel, 2019.



Polderlandschap bij Essesteijn. Foto Ronald Meekel, 2014.

Themakaart naoorlogse industrie en bedrijvigheid

(ondergrond huidige situatie)

Nutsbedrijf

1 Het *Neherlaboratorium* van de PTT [1953]

Agrarische bedrijven

1 Tuinbouwkassen Stompwijk in de Meeslouwerpolder [circa 1964-heden]
2 Tuinbouwkas aan Veurseweg
3 Tuinbouwkas aan de Lijtweg
4 Verdwenen: tuinbouwkassen Stompwijk in de Westeindsche Polder [circa 1950-1980]
5 Verdwenen: tuinbouwkassen tussen de Veurse Achterweg en de Vliet [circa 1950-circa 1990]
6 Verdwenen: tuinbouwkassen tussen de Veursestraatweg en de Vliet [circa 1950-circa 2014]

Grondstofwinning

10 Aardolie in de Zoetermeerse Meerpolder [1959-1994]
11 Zandwinning in het veengebied [1968-2001]

Bedrijven[-terreinen]

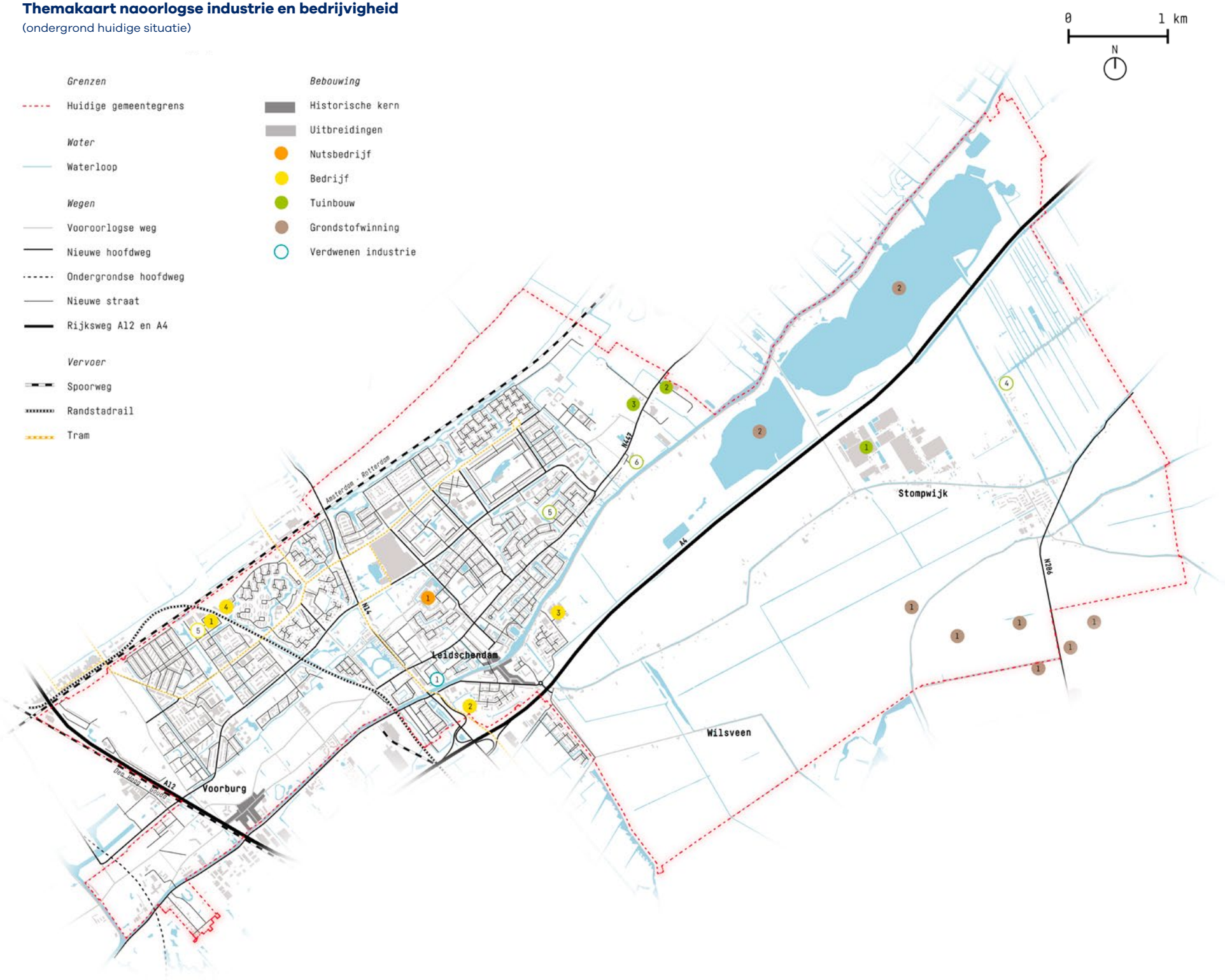
1 Bedrijventerrein rondom CBS-gebouw [vanaf circa 1970], Voorburg
2 Bedrijventerrein Overgoo [vanaf circa 1980], Leidschendam
3 Bedrijventerrein De Star [vanaf circa 1980], Leidschendam
4 Bedrijventerrein Populierendreef [vanaf circa 1993], Voorburg
5 Verdwenen: CBS-gebouw [1970-2008], Voorburg

Industrie

1 Verdwenen: betonbedrijf *Mebin* [1939 tot 2011], Nieuwe Havenstraat, Leidschendam

Themakaart naoorlogse industrie en bedrijvigheid

(ondergrond huidige situatie)



Van zandwinning naar groene oase voor de recreant

Eind jaren zestig werd de grond tussen de Vliet en de A4 opgekocht voor zandwinning. Aanvankelijk waren het aannemers en particulieren die een economische kans zagen in het gewonnen zand, een essentiële grondstof voor de aanleg van wegen en nieuwe woonwijken. Vlak erna namen twee bagger- en bouwbedrijven het over die het groter en pragmatischer aanpakten. De zandwinning ging in 1969 van start, met een langetermijnvisie voor de inrichting van een recreatiegebied na afronding van de werkzaamheden. Het zand werd maximaal benut, maar de historische landschapsstructuren van de vroegmoderne polders en droogmakerijen gingen net als de boerderijen verloren. Alleen de eeuwenoude Kniplaan bleef behouden. In de jaren zeventig viel de vraag naar zand lager uit dan verwacht. Van de plannen voor een bungalow- en themapark kwam niets terecht en de grond werd in 1984 verkocht aan de Provincie Zuid-Holland. Het Rijk investeerde wel fors in het herstel van het landschap en de ontwikkeling van het recreatiegebied, dat tegenwicht moest bieden aan de verstedelijking rondom Leiden, Voorschoten, Leidschendam, Voorburg en Den Haag. Maar liefst 75 % van de circa 30 miljoen gulden werd gesubsidieerd.[70] Na afloop van de zandwinning in 2001 waren drie diepe plassen overgebleven, één maar liefst 38 meter diep. De Noordplas en Meeslouwerplas werden ingericht als Recreatiegebied Vlietland, met voorzieningen zoals een jachthaven, stranden, ligweiden, campings en wandelroutes. Schotse Hooglanders werden ingezet om het gebied te begrazen - een sprekend voorbeeld van de beoogde natuurbeleving van het reactiegebied. Een vierde plas, de Vogelplas Starrevaart, werd aangelegd als natuurgebied, ter compensatie van het verlies aan ecologische waarden.



Het Bestemmingsplan landelijk gebied Leidschendam (1977) onderstreepte de agrarische rol van het veengebied. Langs de nieuwe uitbreidingen in het noorden van de gemeente kwamen recreatiegebieden, met eigen logo. Vormgeving Wim Pols. Haags Gemeentearchief.



Het gebied tussen de Vliet en de A4 werd heringericht na zandwinning (1969-2001) en omgevormd tot Recreatiegebied Vlietland en tot natuurgebied rond de Vogelplas de Starrevaart. Deze luchtfoto toont het gebied in aanleg, met de A4 links en de Vliet rechts. Luchtfoto door fotograaf van de gemeente Leidschendam, circa 1987. Haags Gemeentearchief.

Themakaart naoorlogs groen, sport en recreatie

(ondergrond huidige situatie)

Parken en natuur

1. Park Arentsburgh-Hoekenburg [vanaf 1926], Voorburg
2. Park 't Loo bestaat uit een reeks van parken, en een deel dat rond 1960 is aangelegd:
   - *Vreugd en Rust* [oude buitenplaats]
   - Julia en Bernhardpark [circa 1937]
   - Boerenbos [circa 1960]
   - Noteboompark [circa 1960]
   - 't Loo [deel uit circa 1960]
3. Groot Zijdepark [circa 1960, rond 2019 vernieuwd], Leidschendam
4. Klein Zijdepark [circa 1960], Leidschendam
5. Park Rusthout [circa 1960], Leidschendam
6. Park Prinsenhof [circa 1960], Leidschendam
7. Vogelplas Starrevaart en Recreatieplas Vlietland [ontwikkeld tussen 1968-2001], Leidschendam
8. Corbulopark [aangelegd rond 1980], Voorburg
9. Park Sijtwende [aangelegd in 2007, boven de Sijtwendetunnel], Voorburg
10. Het Waterspoorpark [circa 2017] in Voorburg
11. De Nieuwe Driemanspolder-piekberging, natuur- en recreatiegebied [ontwikkeld tussen 2017-2020]

Begraafplaats

1. *Begraafsplaats Parkweg*, Voorburg [vanaf 1873]
2. *Begraafplaats Noorthey*, Leidschendam [circa 1980]

Sport en recreatie

1. Tennispark 'Vreugd en Rust', Voorburg
2. Sportterrein Prins Bernhardlaan, Voorburg
3. Sporthal Essesteijn [1973-heden], Voorburg
4. Sportterrein Stompwijk nieuw [circa 1980-heden], Stompwijk
5. Watersportvereniging en camping Vlietland [1988], Leidschendam
6. Sportpark de Kastelenring [circa 1990], Leidschendam
7. Golfpark de Star [1993-heden], Leidschendam

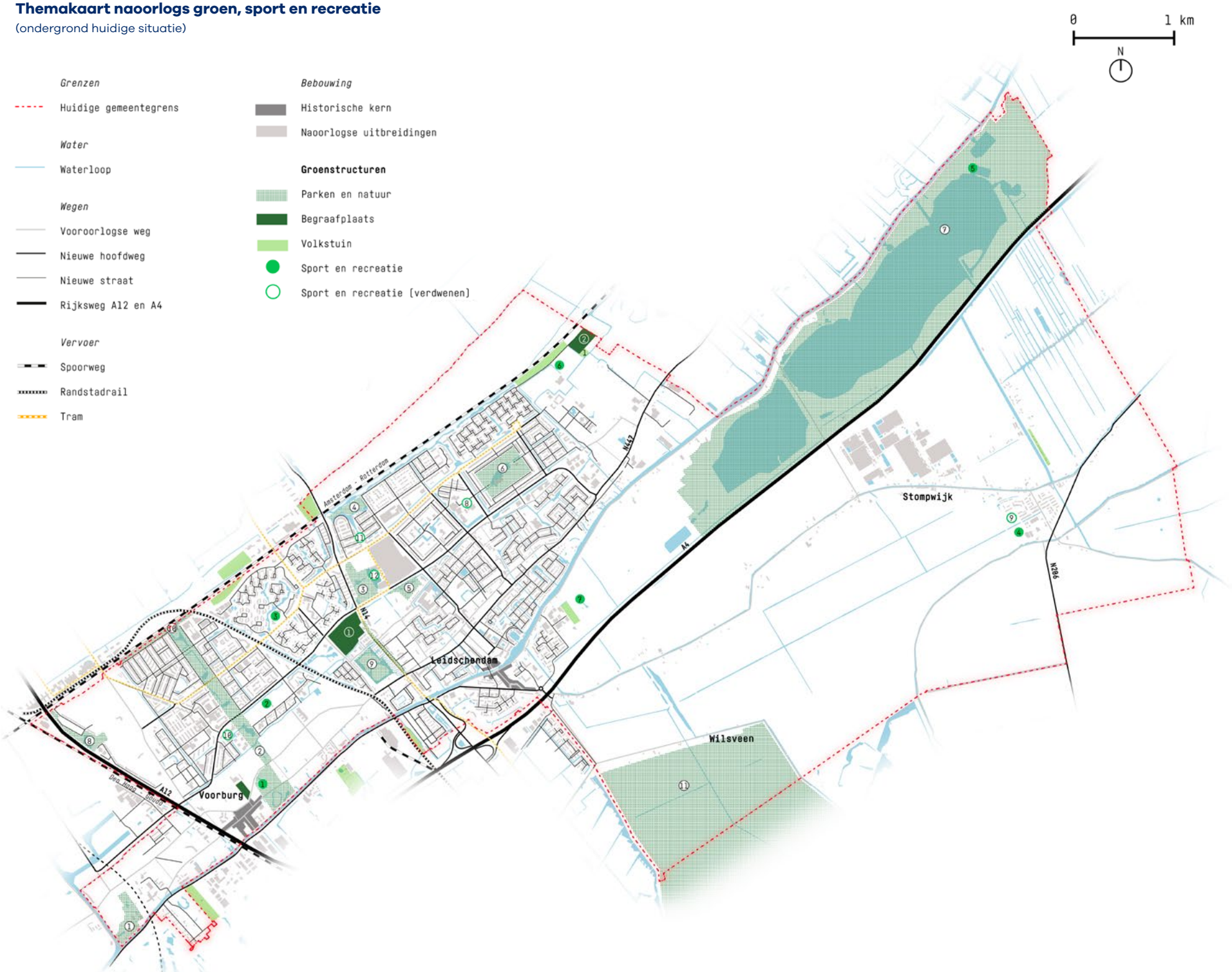
8. Verdwenen: sportcentrum de Fluit [1968-2016], Leidschendam
9. Verdwenen: sportterrein Stompwijk [1970-circa 1980], Stompwijk
10. Verdwenen: *gemeentelijke bad- en zweminrichting 'de Vliegermolen'* [1931-1991], Voorburg
11. Verdwenen: *sportcomplex De Heuvel* [circa 1964-circa 1996], Leidschendam
12. Verdwenen: *openluchtzwembad*, Leidschendam. De overgebleven vijver behoort bij *The Westfield Mall of the Netherlands*

Volkstuinen

1. Tuinvereniging Noorthey [circa 1990]

Themakaart naoorlogs groen, sport en recreatie

(ondergrond huidige situatie)





Stompwijk vanuit de lucht. Foto Young Captain Fotografie, 2019. ANP.

Stompwijk groeit door

De dorpskom van Stompwijk breidde zich geleidelijk uit. In 1970 werd een sportterrein ten westen van de Meerlaan geopend. De groei van het dorp ging echter sneller dan verwacht, waardoor het sportterrein *Meerhorst* enige jaren later enkele honderden meters werd verplaatst om ruimte te maken voor nieuwe woningen. Hier werden nieuwe straten met gezinswoningen aangelegd. Aan de Meerlaan werd het dorpskarakter versterkt door de bouw van winkels met bovenwoningen aan het Hoefblad. Het oude zusterhuis fungeerde tot 1980 als dorpshuis, maar ging verloren door een grote brand. Dit was een schok voor de gemeenschap. Jongeren met spandoeken gingen de straat op in de hoop de bouw van een nieuw dorpshuis te versnellen. Dat werd uiteindelijk tegenover de kerk gebouwd, aan de overzijde van de vaart.

Marktgericht bouwen in 't Lien en de Rietvink

In de jaren tachtig verdwenen de laatste omvangrijke delen van het tuinbouwgebied en werd Leidschendam Noord voltooid. Er vond een verschuiving plaats van het sociale 'bouwen voor de buurt' naar het liberale 'bouwen voor de markt', ingegeven door economische noodzaak na de stagnatie, inflatie en toenemende werkloosheid die volgden op de oliecrises van 1973 en 1979 in Europa. Ook werd er vooral compacter en functioneler gebouwd met meer variatie in woningtypen. Ten noordoosten van de oude dorpskern werden de gevarieerde woonwijken 't Lien en De Rietvink gebouwd. In 1980 ontwierp het Delftse adviesbureau OD 205 de uitbreiding voor 't Lien met circa 1.750 woningen voor vierduizend inwoners.[71] Bijzonder is dat de oude polderstructuur met sloten grotendeels is overgenomen in de aanleg van de straten. Met deze opzet als uitgangspunt kregen architecten de vrijheid om naar individuele woonwensen te ontwerpen. Woningen met privacy en uitnodigende buurtvoorzieningen kregen prioriteit. Gedurende de bouw werd de wijk vanwege de hoge rentestand verder verdicht om zo de oplopende kosten per huis te verlagen. Voorbeelden van deze verdichting zijn de expressieve meergezinswoningen aan het Kooiland en 't Lienplantsoen met een spel van onderdoorgangen, pleintjes, verspringende geveldelen, trappen en balkons. Wijk De Rietvink uit de jaren negentig kende ook een grote variatie aan bouwstijlen. Verschillende woonmilieus werden rondom een rechthoekige verkavelingsstructuur geplaatst. Zo staan aan de Schoorlaan woningen die het karakter van een tuinstad laten zien, aan de Koningsspil flats rondom een groenstructuur en aan de Kerkweide afgekante woonblokken die een ruim opgezet plein vormen.



In de jaren tachtig verdwenen de laatste tuinbouwgebieden en werd Leidschendam Noord afgerond. De luchtfoto toont 't Lien tussen de Noordsingel (linksonder) en de Veursestraatweg circa 1987. Haags Gemeentearchief.



In de wijk de Rietvink werden verschillende woonmilieus ingericht, zoals deze flats aan de Koningsspil, rondom een groenstructuur aan de Vliet. Naast deze uitbreiding uit de jaren negentig staat de karakteristieke houtzaagmolen *De Salamander*. Foto Spirit Vastgoed.



Nadat het oude zusterhuis in 1980 verloren was gegaan in een grote brand, werd tegenover de *Laurentiuskerk* in Stompwijk een nieuw dorpshuis gebouwd. In 1990 kreeg deze belangrijke plek extra elan met de onthulling van het kunstwerk Wegvliegende zwanen van Roel Bendijk. Foto Wim Bouwens, 1990. Haags Gemeentearchief.

VINEX Leidschenveen

Leidschenveen was de eerste stedelijke uitbreiding van de gemeente Leidschendam ten zuidoosten van de Vliet. Hoewel Wilsveen in de jaren vijftig was afgewezen als groeikern, bleven de onbebouwde polders te midden van het steeds meer verstedelijkende gebied een aantrekkelijke bouwlocatie. In 1990 werd Leidschenveen opgenomen in de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het groeikernenbeleid had afgedaan en het nieuwe beleid stelde een 'compacte stad' centraal, met groei binnen het stedelijke gebied om zo open landschappen te behouden en autoverkeer terug te dringen. In VINEX Leidschenveen werden ruim 7.000 woningen gebouwd voor zo'n 17.000 inwoners. De enorme uitbreiding doet denken aan die van Leidschendam Noord in 1956, maar dit keer zou de groei binnen een kleiner gebied moeten plaatsvinden. Dit betekende verdichting, verstedelijking en prioriteit voor efficiënte wegen en openbaar vervoer. De Structuurschets Leizo uit 1985 van bureau OD205 werd in de jaren negentig door stedenbouwkundig adviesbureau BVR uitgewerkt tot een masterplan. Bij de vaststelling ervan in 1995 werd de naam Leizo gewijzigd in Leidschenveen. Het bedrijventerrein Forepark werd vergroot en rondom het oude bebouwingslint van de Veenweg verrees een moderne wijk, bestaande uit een stadshart en de woonbuurten De Velden, De Vissen, De Lanen en De Rietbuurt. Het zou voor de gemeente Leidschendam een grote teleurstelling betekenen dat Leidschenveen in 2002 werd geannexeerd door Den Haag.



De bouw van VINEX-wijk Leidschenveen begon in de jaren negentig. Het bedrijvenpark Forepark werd uitgebreid en rondom het oude bebouwingslint van de Veenweg ontstond een moderne wijk, met een stadshart en vier woonbuurten. Luchtfoto uit het Vastgesteld Bestemmingsplan Leidschenveen, 1996. Haags Gemeentearchief.

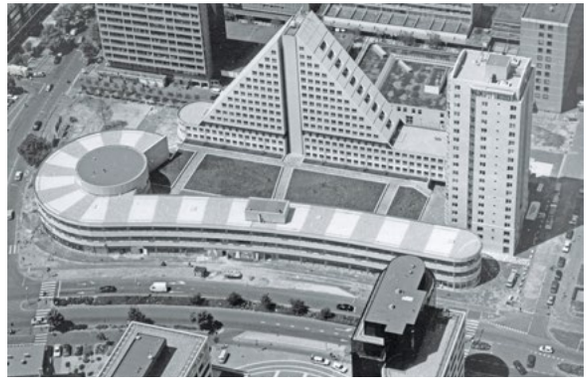
Stadsvernieuwing in Voorburg

In de jaren tachtig werd stadsvernieuwing een speerpunt in het Nederlandse volkshuisvestingsbeleid. Verouderde wijken kregen aandacht in de vorm van renovatie, herinrichting en soms sloop, met als doel de leefbaarheid te verbeteren. Het beleid richtte zich op behoud van betaalbare woningen en het voorkomen van sociale verdringing van inwoners door opvolgers met een ruimere beurs. De gemeente Voorburg had inmiddels de grootste uitbreidingen voltooid en richtte de aandacht op de dorpskern. In de jaren zestig had er nog een ambitieus plan gelegen voor een modern stadscentrum, maar door financiële tekorten had de oude dorpskern aan grootschalige sanering kunnen ontkomen. In de jaren tachtig kwamen er toch weer herstructureringsplannen, al waren die dit keer minder rigoureus. Op enkele plekken verdwenen karakteristieke gebouwen voor nieuwe wooncomplexen. Oude panden aan de Schoolstraat maakten plaats voor gezinswoningen. De Oude Haven en de *Vlietschool* werden gesloopt voor luxe appartementen aan het water. Ook de tramremise werd gesloopt, waarna appartementen rondom het Van Wassenaer Hoffmanplein werden gebouwd. De oude *Wilhelminaschool* aan de Rozenboomlaan verdween om plaats te maken voor eerst een bankgebouw en later appartementen aan het park, het complex *De Bank*.

De kers op de taart van de moderne en leefbare dorpskern was de vernieuwing van *Station Voorburg*, die in 1988 gereedkwam. Het ontwerp voor het nieuwe station met openbare ruimte werd gemaakt door architect Carel Weeber (1937-2025), bekend vanwege zijn controversiële gebouwen en gebruik van geometrische vormen en repetitie. Weeber verhoogde het treinspoor en de snelweg en plaatste hieronder de busperrons en parkeervoorzieningen.[72] Door de verhoging werd de scheidslijn tussen de dorpskern en Voorburg-West minder hard. Ook werd een nieuwe verbinding met buitenplaats *Hofwijck* gemaakt door een 'Grand Canal' aan te leggen met zichtlijn naar het station. Het stationsgebied werd ingericht als openbare ruimte met trappen, stoepen en kleurrijke omgevingskunst.
In deze periode van stadsvernieuwing volgde ook de voltooiing van het stadscentrum dat Dudok al in 1947 had bedacht. Het gebied bij winkelcentrum *De Julianabaan* kreeg eindelijk het tweede plein, in de vorm van het Corbulo Park. Al in 1964 was bij de entreezone aan de hoek met de Prins Bernhardlaan een bronzen beeld van de Romeinse generaal Corbulo geplaatst. Toen archeologen in 1991 waren gestuit op de overblijfselen van het kanaal dat hij had laten graven, werd besloten om de Romeinse geschiedenis aan te grijpen als inspiratie voor het nieuwe centrum. Er werden hoge en opvallende gebouwen gebouwd: het kantoor- en winkelcentrum *De Slinger*, het markante driehoekige wooncomplex *Het Zeilschip* en de *Corbulotoren*. Het nieuwe centrum werd in 1993 feestelijk geopend met een optocht van Romeinse strijdwagens. Ook het winkelcentrum *De Julianabaan* werd opgeknapt, waarbij meer ruimte werd gemaakt voor voetgangers.



Het nieuwe *Station Voorburg* gezien vanachter het 'grand canal' vóór *Hofwijck*. Foto, circa 1988. Haags Gemeentearchief.



De opvallende gebouwen in het nieuwe Corbulo Park. Foto 1993, in *Voorburg van boven bekeken (1924-2001)*.



Het centrum van Voorburg naast de Utrechtse Baan. Foto Peter Elenbaas, 2017.

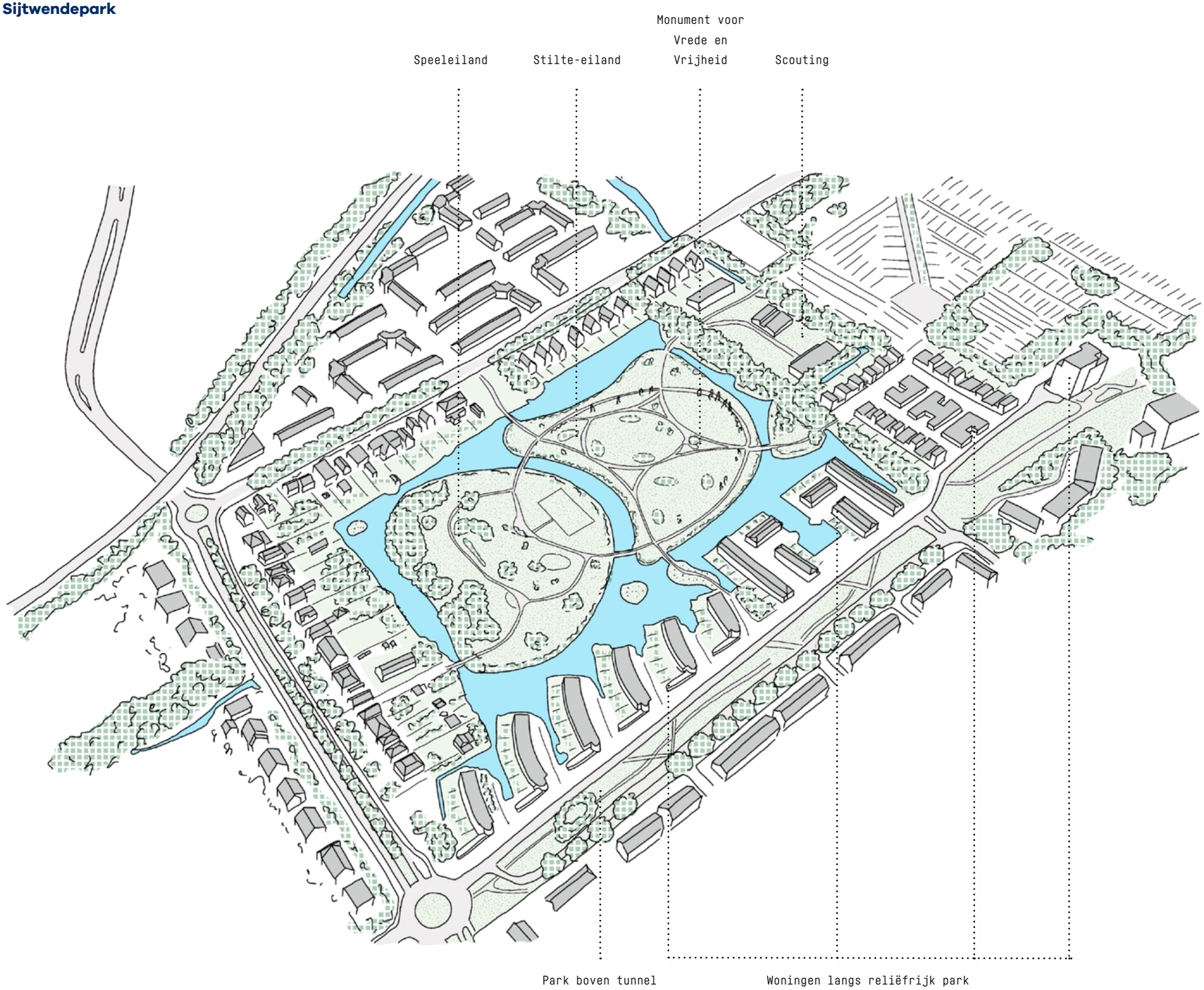
De Landscheiding als drager van stedelijke vernieuwing

In de jaren negentig begon de gemeente Voorburg met de ontwikkeling van het Sijtwendegebied, een strook langs Park Leeuwensteijn richting Essesteijn die jarenlang voor volkstuinen werd gebruikt. Bebouwing werd lange tijd tegengehouden wegens de plannen voor de Noordelijke Randweg, die Den Haag met de A4 moest verbinden. Vanwege de groeiende verkeersdrukte stemde Voorburg toe: de weg kwam er. Een deel ervan volgt de middeleeuwse Landscheiding en wordt daarom ook wel het Sijtwendetracé genoemd. Tussen 1995 en 2005 werd de weg grotendeels verdiept aangelegd, met drie grote tunnels. Het stedenbouwkundig ontwerp, dat kwam van architect Ashok Bhalotra (1943-2022) van KuiperCompagnons, ging uit van een dubbel gebruik van de ruimte: verkeer ondergronds en bebouwing boven de tunnels. Langs het tracé verrezen vijf woonwijken: Zijdesigt, Nieuw Damsigt, Nieuw Essesteijn, Nieuw Park Leeuwensteijn en De Elsberg, met in totaal ruim 700 woningen. Nieuw Damsigt fungeert als 'entree' bij de tunnel onder het Oosteinde en de Veurselaan. Het Sijtwendepark nabij deze wijk bestaat uit een speeleiland in het zuidoosten en een stilte-eiland in het noordwesten. Een padenstructuur met ovale vormen verbindt de eilanden en sluit aan op het nabijgelegen scoutingterrein. Op het stilte-eiland werd in 2007 het oorlogsmonument *Vrede en Vrijheid* onthuld. Aan de noordoostzijde van het park ligt een waterhof met geschakelde woningen. Het water tussen de huizen zorgt voor zichtlijnen vanuit het park richting de Dr. Beguinlaan.





Het Sijtwendepark en geschakelde woningen aan het waterhof ten noordoosten hiervan, vormen het entreegebied van het grote herinrichtingsproject van het Sijtwendegebied. Een belangrijke verkeersweg verbindt Den Haag met de snelweg A4, met drie ondergrondse tunnels. Boven de grond is niets te merken van dit intensieve verkeer en werden nieuwe wijken ingericht.
Foto's Cathelijne van Andel, 2024.


Speeleiland
Stilte-eiland
Monument voor Vrede en Vrijheid
Scouting
Park boven tunnel
Woningen langs reliëfrijk park

De fusie van Leidschendam en Voorburg

Per 1 januari 2002 fuseerden Leidschendam en Voorburg tot de gemeente Leidschendam-Voorburg. De aanleiding tot deze fusie deed zich voor rond de eeuwwisseling. In 1997 diende de politicus Johan Remkes (1951-) namens VVD, D66 en PvdA een motie in bij de Tweede Kamer. Daarin stelde hij voor de gemeentegrenzen te herzien, zodat Den Haag een zelfstandige regionale functie in het gebied kon gaan vervullen.[73] Op de publicatie van het herindelingsplan dat volgde stroomden maar liefst 36.000 reacties van burgers binnen. Anti-annexatiecomités kwamen in verzet tegen het wetsvoorstel. Uiteindelijk werd de Vlietzone, begrensd door de Vliet, de A4, de Zeeheldenwijk en het bedrijventerrein Hoornwijck (Rijswijk) aan Den Haag toegevoegd, met uitzondering van Park Leeuwenbergh dat bij Leidschendam bleef behoren. Ook de VINEX-wijk Leidschenveen, waar al de helft van de bouw was voltooid, werd door Den Haag geannexeerd, een zware klap voor Leidschendam en Voorburg. De beide gemeentes kwamen tot het initiatief te fuseren om de toekomst sterker in te gaan. Ook Pijnacker en Nootdorp kozen eieren voor hun geld en besloten te fuseren.

De gemeente Leidschendam-Voorburg telde bij de fusie 74.085 inwoners. In de eerste decennia werden verschillende plannen uitgevoerd, gericht op het versterken van de positie van de gemeente binnen de Randstad, maar ook op woningbouw, verbetering van voorzieningen en intensivering van de infrastructuur. De meeste ontwikkelingen vonden plaats aan de randen van de bebouwde kom of juist in de stadscentra. Tegenwoordig vormt het noorden van de gemeente een vrijwel aaneengeschakelde stedelijke zone met Den Haag en Voorschoten richting Leiden. Tot aan het begin van 2025 is het inwoneraantal geleidelijk gestegen tot 78.319.[74]



Niet iedereen is blij met de gemeentelijke herindeling die in 2002 inging. Leden van het anti-annexatiecomité verzamelen zich op het Raadhuisplein voor een huis-aan-huisactie. Rechts burgemeester Mieke Bloemendaal. Foto circa 2000. Haags Gemeentearchief.



Per 1 januari 2002 fuseerden Leidschendam en Voorburg tot Gemeente Leidschendam-Voorburg. Een jaar daarvoor konden inwoners stemmen over de nieuwe naam van de gemeente. Haags Gemeentearchief.

The Westfield Mall of the Netherlands

In 2021 ging *The Westfield Mall of the Netherlands* open na een grootschalige herontwikkeling van winkelcentrum *Leidsenhage* uit 1971. In de jaren tachtig en negentig werd het winkelcentrum nog uitgebreid en in 2003 beter verbonden met het regionale wegennet door het Sijtwendetracé. Desondanks stonden winkelruimtes leeg. De gemeente ging een samenwerking aan met het bedrijfsleven om het winkelcentrum opnieuw een leidende regionale functie te geven. Een flinke investering kwam van de Europese vastgoedontwikkelaar Unibail-Rodamco-Westfield, die wereldwijd Westfield Malls beheert. In 2016, net voor de start van de werkzaamheden, werd een archeologische opgraving gedaan waarbij resten van een steentijdnederzetting van de Vlaardingencultuur uit circa 3000 v.Chr. werden aangetroffen. Daarna volgde de bouw van het winkelcentrum van 117.000 m2, naar ontwerp van MVSA Architects. Het gebouw kreeg een herkenbare 'schil' met een golvende dakrand die overgaat in hoge luifels bij de entrees. In het overdekte centrum zijn verschillende winkelstraten, tientallen winkels, een centrale hal, supermarkten, restaurants en een bioscoop.



Na een ingrijpende herontwikkeling werd winkelcentrum Leidsenhage omgedoopt tot *The Westfield Mall of the Netherlands*. Het kreeg een opvallende gevel met een golvende dakrand, die overgaat in hoge luifels bij de ingangen. Het is een van de grootste winkelcentra van Nederland. Foto Joni Israeli, 2021.

Snel reizen in de Randstad

Ook in de eenentwintigste eeuw werd in Leidschendam-Voorburg ingezet op het verbeteren van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid met de auto. Een belangrijke ontwikkeling was de introductie van de RandstadRail. In 2000 werd een principeovereenkomst getekend om de verbinding met Den Haag en Rotterdam te verbeteren, met de slogan 'RandstadRail, de files voorbij'. De oude Hofpleinlijn die in 1908 was aangelegd en waarover sinds 1977 ook treinen van de Zoetermeer Stadslijn hadden gereden, werd hiervoor herontwikkeld. Vanaf 2006 wordt het traject bediend door de metro, wat het lokale vervoer aanzienlijk heeft verbeterd.

In 2021 werd een ander groot project afgerond: de Rotterdamse Baan. In 2008 gingen Leidschendam-Voorburg, Den Haag en Rijswijk akkoord met de aanleg van een nieuwe wegverbinding tussen de A4 en A13 en de Centrumring van Den Haag. Deze zorgt voor minder drukte op de Utrechtsebaan. Met behulp van een tunnelboormachine werd de 1.640 meter lange Victory Boogie Woogietunnel aangelegd, die onder de wijk Voorburg-West doorloopt. Net als bij het Sijtwendetracé passeert het snelle verkeer hier onder de grond door.



Station Leidschendam-Voorburg, geopend in 1908, werd oorspronkelijk gebruikt voor twee treinlijnen, namelijk de Hofpleinlijn en de Zoetermeer Stadslijn. In 2006 werden de treinverbindingen opgeheven en het bestaande tracé werd heringericht voor de RandstadRail. De Metrolijn E verving de treinverbindingen en biedt sindsdien een snellere en flexibelere verbinding. Foto Ronald Meekel, 2025.



De Nieuwe Driemanspolder bij Wilsveen werd tussen 2017 en 2020 ingericht als multifunctioneel gebied met piekberging, natuur- en recreatiegebied. Foto 2021. Aerophoto-Schiphol.

Erfenissen: op weg naar een moderne voorstad in de randstad

Wat is er tegenwoordig van de ontwikkeling vanaf 1945 in Leidschendam-Voorburg te zien?

Infrastructuur

- Het tracé van de snelweg A4 ten zuidoosten van de Vliet. Aan de bouw van de snelweg werd al voor de Tweede Wereldoorlog begonnen, maar de weg kwam pas in de jaren vijftig gereed. Bij De Tol werd een viaduct gebouwd.
- De hoofdwegenstructuur van de naoorlogse uitbreidingswijken. Parallel aan de Vliet lopen over de strandwal de Prins Bernhardlaan en de Monseigneur van Steelaan, die vanuit Voorburg doorlopen naar Leidschendam en verderop aansluiten op de Heuvelweg en de Noordsingel.
- Het tracé van de Utrechtsebaan, die direct naast de snelweg A12 loopt bij de dorpskern van Voorburg. Het is onderdeel van een verkeersplan uit de jaren zestig en werd eind jaren tachtig gerealiseerd.
- Het Sijtwendetracé (N14) dat in 2003 is gereedgekomen. Het concept van deze dwarsverbinding tussen Den Haag en de snelweg A4 dateert uit de wederopbouwperiode, maar de aanleg vond pas plaats aan het begin van de eenentwintigste eeuw. Het tracé heeft drie ondergrondse tunnels en volgt deels het verloop van de oude Landscheiding tussen Rijnland en Delfland.
- De Rotterdamsebaan, geopend in 2021, is een belangrijke verkeersader die grotendeels door de Victory Boogie Woogietunnel onder Voorburg-West loopt.
- De stations aan de spoor- en metrolijnen. Het enige nieuwe station is *Station 't Loo*, dat in 1974 werd geopend aan de Hofpleinlijn. Daarnaast werden verschillende stations vernieuwd, zoals het verhoogde *Station Voorburg* in 1988 en *Station Leidschendam-Voorburg* in 2006.
- De RandstadRail werd geopend in 2006, waarvoor de oude Hofpleinlijn werd omgebouwd van een treintracé naar een lightrail, waarover metrolijn E rijdt.

Werkgelegenheid

- Een bewaard gebleven kraan van betonbedrijf *Mebin*, dat tussen 1939-2011 aan de Vliet bij de Sijtwendebrug gevestigd was.
- De diepe plassen in recreatiegebied Vlietland als overblijfselen van de zandwinning die tussen 1968 en 2001 plaatsvond in het gebied tussen de Vliet en de A4. Daarnaast ligt de vogelplas De Starrevaart.
- Bedrijventerreinen uit de jaren zeventig en tachtig bevinden zich aan de randen van woonwijken en bij infrastructurele knooppunten. In Voorburg: het terrein bij het verdwenen CBS-gebouw in de wijk 't Loo en bedrijventerrein Essesteijn aan de Populierendreef. In Leidschendam: de bedrijventerreinen Overgoo en De Star.
- De restanten van het oude tuinbouwgebied zijn zichtbaar in de vaarsloten en tuinderswoningen langs de Veursestraatweg. Ook staan er nog kassen in de Duivenvoordse polder ten noorden van de Vliet en de Meeslouwerpolder bij Stompwijk.

Uitbreidingswijken

- De wederopbouwperiode (1945-1964) liet sporen na in de oude dorpskern van Leidschendam. Kenmerkend voor de sanering is de verkeersroute vanaf de Nieuwstraat langs de Damhouderstraat, over de zuidwestelijke sluisbrug naar het Damplein. Ook werden er diverse woningwetwoningen gebouwd. In het noorden van de gemeente werden de wijken Raadhuiskwartier, De Heuvel en Prinsenhof gebouwd. Kenmerkend voor deze wijken zijn het voormalige *Dr. Neherlaboratorium* van de PTT en de carrévormige flats van De Heuvel en Prinsenhof.
- De uitbreidingen uit de wederopbouwperiode (1945-1964) in Voorburg: de wijken Voorburg-Midden, Bovenveen en 't Loo. Daarnaast werd winkelcentrum *De Julianabaan* gebouwd als het hart van het nieuwe stadscentrum van Voorburg. Kenmerkend voor deze wijken zijn de gezinswoningen, portieketageflats in strokenbouw, het openbaar groen en diverse voorzieningen Ten zuidoosten van de Vliet werd de Zeeheldenwijk uitgebreid in de jaren vijftig en daarna.
- De uitbreidingen uit de jaren zestig en zeventig (1965-1979): in Leidschendam waren dit de wijken De Zijde, Duivenvoorde, Leidschendam-Zuid en de

Verzetsheldenwijk. Kenmerkend zijn de gezinswoningen in laagbouw, enkele in (midden-)hoogbouw en de voorzieningen langs de hoofdwegen, zoals het *Antoniushove Ziekenhuis* (1973). De wijken bieden veel ruimte voor groen en verkeer. In Voorburg is de belangrijkste uitbreiding de wijk Essesteijn, bestaande uit vier woongebieden rondom een stadshart met hoogbouw. In deze kwadranten zijn verschillende typen laagbouw met hofjes te vinden. Ook in Stompwijk liet deze periode zijn sporen na met het ontstaan van de dorpskom, met als belangrijke structuren de provinciale weg en de woningen ten oosten van de Meerlaan.

- De uitbreidingen uit de jaren tachtig en negentig (1980-2002): in Leidschendam waren dit de uitbreidingswijken 't Lien, de Rietvink en Park Veursehout. Ook werden bestaande woongebieden versterkt en verdicht, zoals het Fluitpolderplein en de uitbreiding van de Klein Plaspoelpolder. In Voorburg werden de bestaande kernen versterkt: in de dorpskern werd het nieuwe *Station Voorburg* geopend en in Voorburg-Midden het Corbulo Park en het vernieuwde winkelcentrum *De Julianabaan*. In Stompwijk groeide het dorp verder uit ten westen van de Meerlaan en opende een nieuw dorpshuis.
- De uitbreidingen in de eenentwintigste eeuw na de fusie tot Leidschendam-Voorburg: de belangrijkste uitbreidingswijk werd langs het Sijtwendetracé aangelegd. Daarnaast werd winkelcentrum *Leidsenhage* grootschalig verbouwd tot *The Westfield Mall of the Netherlands*, een van de grootste winkelcentra van Nederland.

Groen, sport en recreatie

- Het kleinschalige groen in de woonwijken, bestaande uit voor- en achtertuinen, plantsoenen, groene zomen en volkstuinen.
- De parken in de verschillende wijken. Opvallend is de aaneengesloten parkenstructuur van 't Loo, die zich uitstrekt van buitenplaats *Vreugd en Rust* tot aan *Huis ten Bosch* in Den Haag. Daarnaast is een prominent park uit de jaren negentig het Sijtwendepark, met twee eilanden en een ovaalvormige padenstructuur. Andere parken zijn het binnenterrein in de carré van de Prinsenhof, het Groot- en Klein Zijdepark, het Corbulopark en de begraafplaats Noorthey.
- Diverse sportvoorzieningen, zoals velden, sporthallen en zwembaden. Enkele nog aanwezige voorzieningen zijn sportcomplex *Duivesteyn*, de tennisbaan *Overdam*, sportcomplex *Essesteijn*, golfpark *De Star* en de sportvelden bij Stompwijk. Daarnaast is de vijver naast *The Westfield Mall of the Netherlands* een overblijfsel van een openluchtzwembad.
- Het recreatiegebied rondom de stadshoeve *Essesteijn* en de poldermolen *De Vlieger* die hier in 1989 naar toe werd verplaatst.
- Recreatiegebied Vlietland en vogelplas de Starrevaart, het resultaat van de grootschalige zandwinning die tussen 1969 en 2001 plaatsvond tussen de Vliet en de A4.
- De Nieuwe Driemanspolder, aangelegd tussen 2017 en 2020, een natuur- en recreatiegebied.

Erfenissen 1945-heden

Parken en natuur

1. Park Arentsburgh-Hoekenburg [vanaf 1926], Voorburg
2. Park 't Loo bestaat uit een reeks van parken, en een deel dat rond 1960 is aangelegd:
   - Vreugd en Rust [oude buitenplaats]
   - Julia en Bernhardpark [circa 1937]
   - Boerenbos [circa 1960]
   - Noteboompark [circa 1960]
   - 't Loo [deel uit circa 1960]
3. Groot Zijdepark [circa 1960, rond 2019 vernieuwd], Leidschendam
4. Klein Zijdepark [circa 1960], Leidschendam
5. Park Rusthout [circa 1960], Leidschendam
6. Park Prinsenhof [circa 1960], Leidschendam
7. Vogelplas Starrevaart en Recreatieplas Vlietland [ontwikkeld tussen 1968-2001], Leidschendam
8. Corbulopark [aangelegd rond 1980], Voorburg
9. Park Sijtwende [aangelegd in 2007, boven de Sijtwendetunnel], Voorburg
10. Het Waterspoorpark [circa 2017] in Voorburg
11. De Nieuwe Driemanspolder-piekberging, natuur- en recreatiegebied [ontwikkeld tussen 2017-2020]

Begraafplaats

1. *Begraafplaats Parkweg*, Voorburg [vanaf 1873]
2. *Begraafplaats Noorthey*, Leidschendam [circa 1980]

Volkstuinen

1. Tuinvereniging Noorthey [circa 1990], Leidschendam

Onderwijs

1. De *Margrietschool* [1963], Dobbelaan, Leidschendam
2. *Daltonlyceum* [1968], Parkweg, Voorburg

Religieuze gebouwen

1. *Kerk* [1958], Fonteijnenburghlaan, Voorburg
2. *Opifexkerk* [1960], Burgemeester Sweenslaan, Leidschendam
3. *Kerk* [1960], Veursestraatweg, Leidschendam
4. *Opstandingskerk* [1961], De Rembrandtlaan, Voorburg
5. *Kruisheuvelkerk* in de Heuvel [1961], Burgemeester Roeringlaan, Leidschendam
6. *Jezus geeft rust-kerk* [1964], Van Horvettestraat, Voorburg
7. *Moskee El-Tawheed* [1965], Zilvermeeuwlaan 15, Leidschendam

Winkelcentra, gemeentehuizen en overige voorzieningen

1. Winkelcentrum *De Julianabaan* [jaren 50], Voorburg
2. Winkelcentrum *Damplein* [circa 1959], Leidschendam.
3. *The Westfield Mall of the Netherlands* [2021], Leidschendam

Zorginstelling

1. *Diaconessenhuis* [1963], Voorburg
2. *Ziekenhuis Sint-Antoniushove* [1974-heden], Leidschendam

Nutsbedrijf

1. Het *Neherlaboratorium* van de PTT [1953]

Agrarische bedrijven

1. Tuinbouwkassen Stompwijk in de Meeslouwerpolder [circa 1964-heden]
2. Tuinbouwkas aan Veurseweg
3. Tuinbouwkas aan de Lijtweg

Bedrijven[-terreinen]

1. Bedrijventerrein rondom CBS-gebouw [vanaf circa 1970], Voorburg
2. Bedrijventerrein Overgoo [vanaf circa 1980], Leidschendam
3. Bedrijventerrein De Star [vanaf circa 1980], Leidschendam
4. Bedrijventerrein Populierendreef [vanaf circa 1993], Voorburg

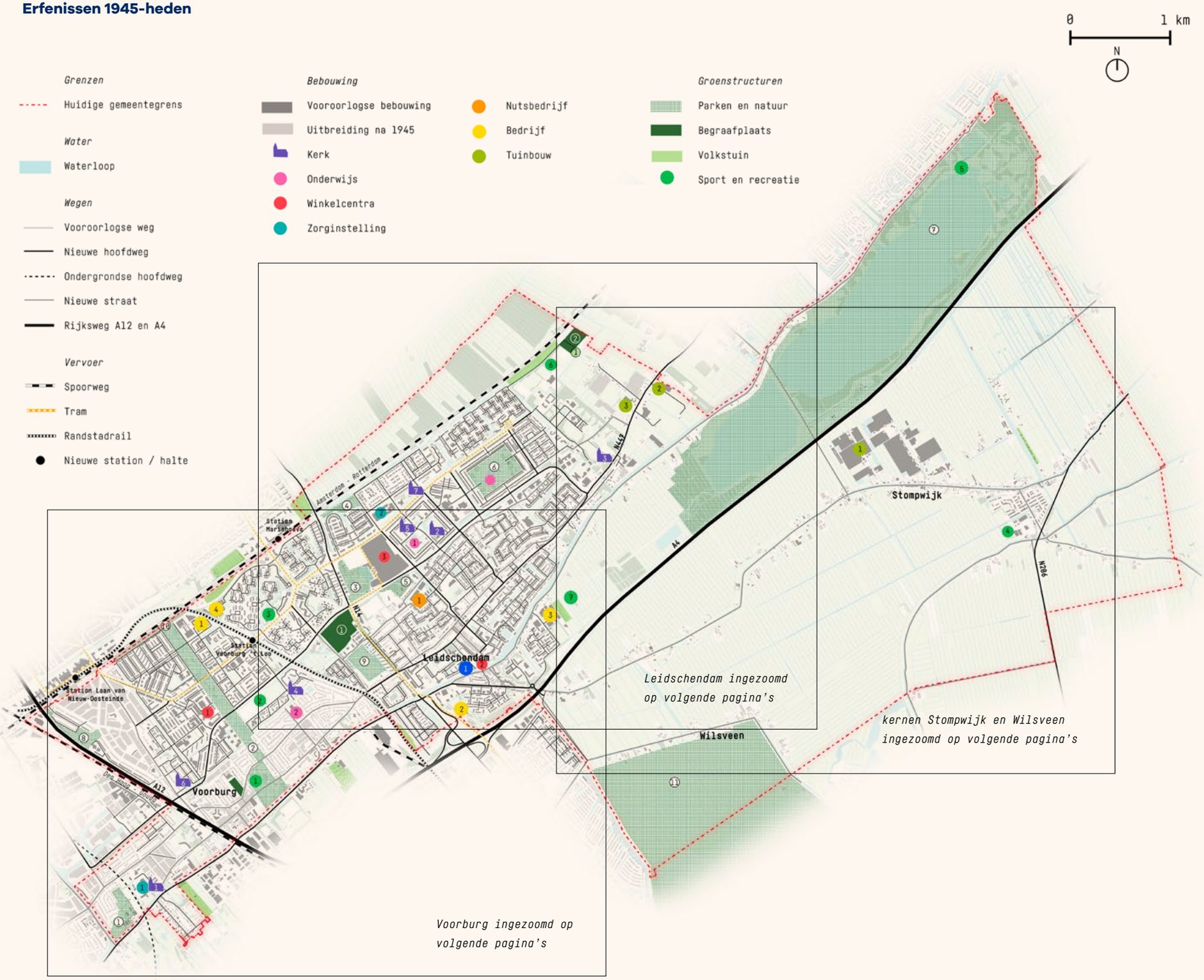
Sport en recreatie

1. Tennispark 'Vreugd en Rust', Voorburg
2. Sportterrein Prins Bernhardlaan, Voorburg
3. Sporthal Essesteijn [1973-heden],Voorburg
4. Sportterrein Stompwijk nieuw [circa 1980-heden], Stompwijk
5. Watersportvereniging en camping Vlietland [1988], Leidschendam
6. Sportpark de Kastelenring [circa 1990], Leidschendam
7. Golfpark de Star [1993-heden], Leidschendam

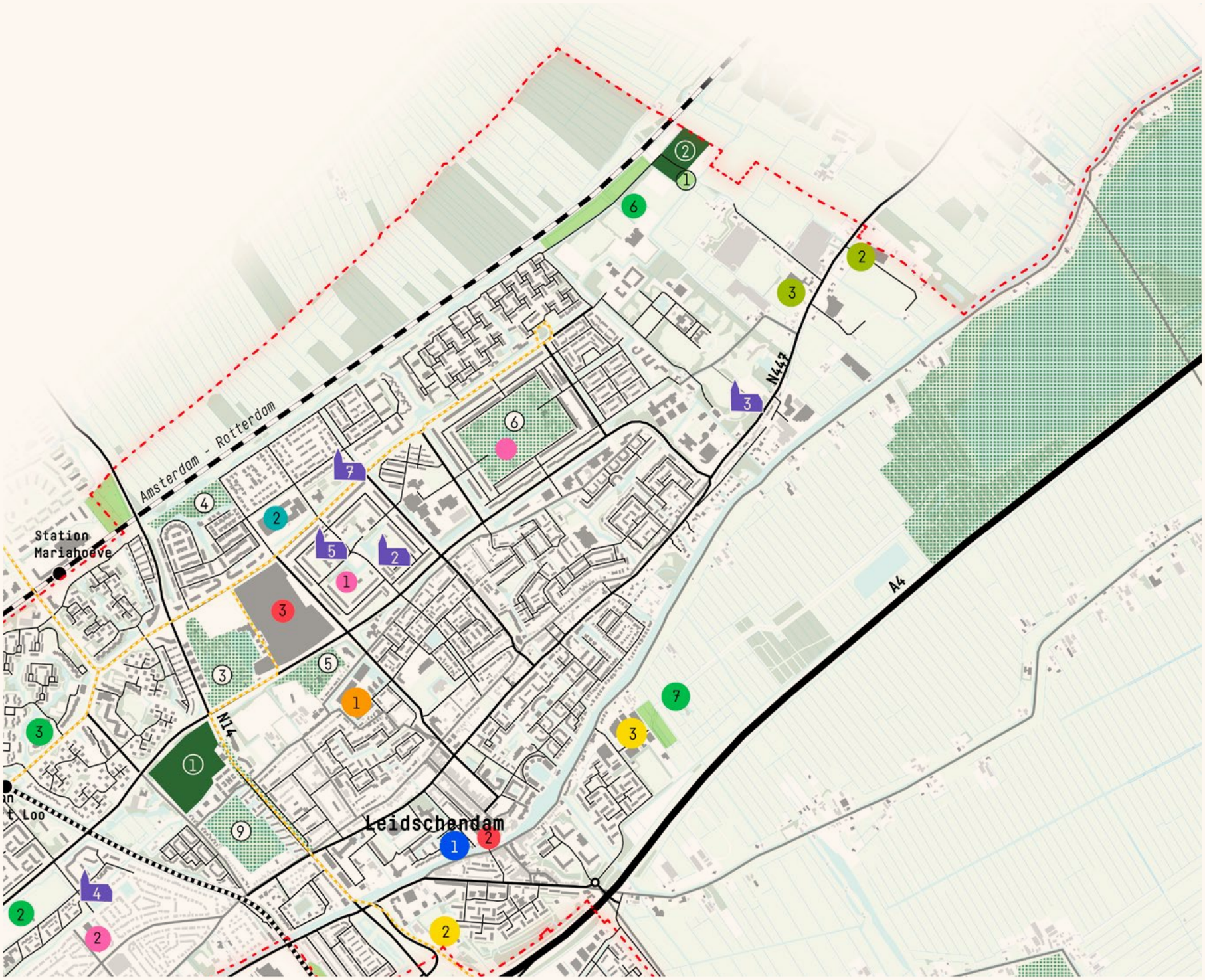
Gemalen

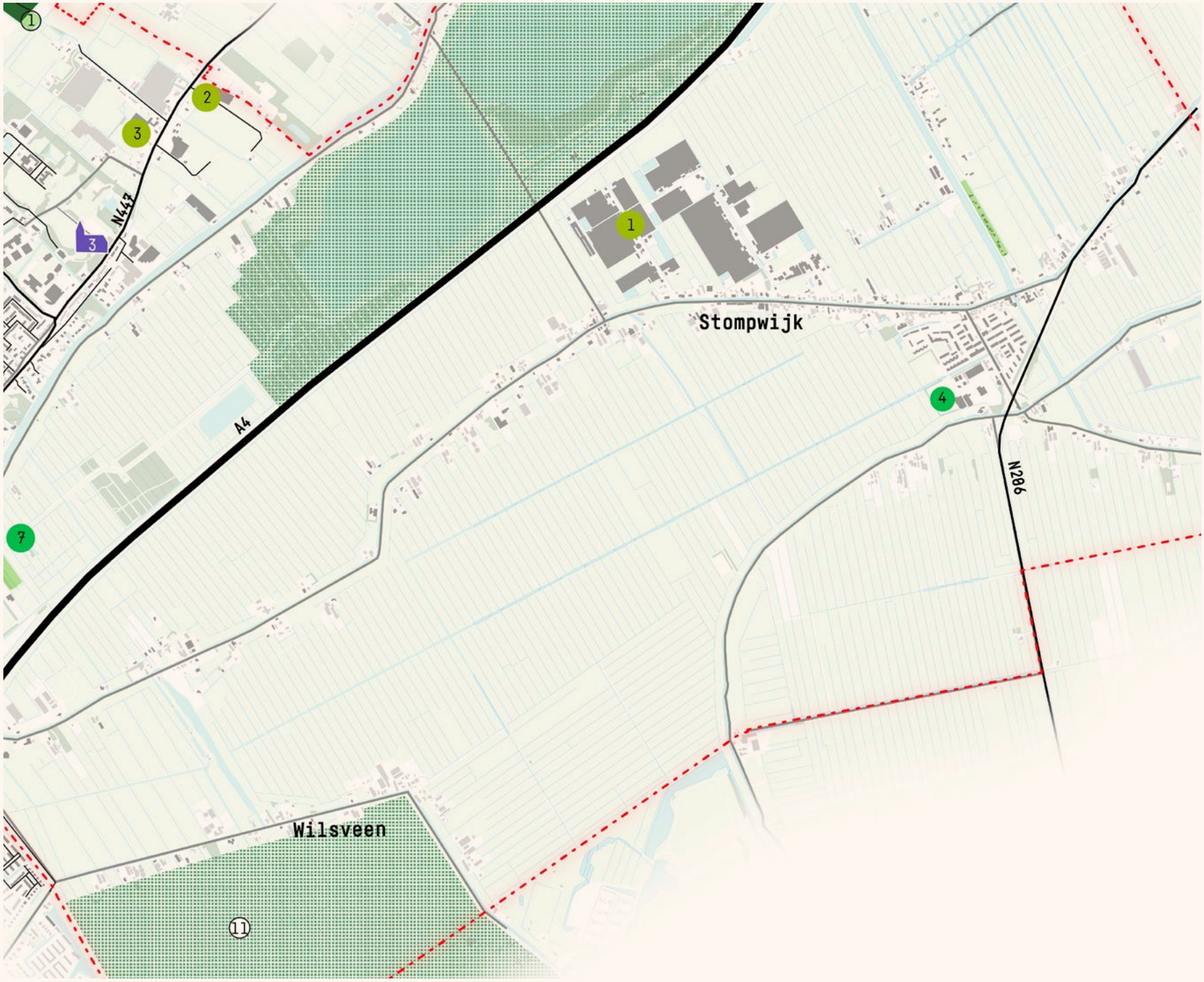
1. *Den Dolk*

Erfenissen 1945-heden




Station
Mariahoeve
Station
Voorburg 't Loo
Station Laan van
Nieuw-Oosteinde
Leidschendam
Voorburg
A12
Den Haag - Gouda
N14


Amsterdam - Rotterdam
Station Mariahoeve
N14
N443
A4
Leidschendam
t Loo


1
2
3
3
N447
1
Stompwijk
4
A4
N206
7
Wilsveen
11

Noten

1 Valk, B. van der, 'Het prehistorische landschap tussen Oude Rijn en Maas in de laatste vier millennia voor Christus', in: W. de Jonge, J. Bazelmans (red.), *Forum Hadriani, Van Romeinse stad tot monument* (Utrecht 2006) 18.

2 Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Artikelen van de kennisbank over het kanaal van Corbulo, https://kennis.cultureelerfgoed.nl/index.php/Monumenten/532521.

3 Buijtendorp, T. 'Bouw en Groei. De bloeiperiode van Forum Hadriani', in: F. Daams, J. de Kort (red.), *Over, door en om de Leytsche Dam : Geschiedenis van een gouden gemeente* (Leidschendam 1988) 97.

4 Koning, L. de, K. van der Leer, *De Canon van Leidschendam-Voorburg* (*Historisch Voorburg* 15:1, 2009) 27.

5 Brouwer Schut, H., *Veur : een dynamische woon- en werkplek* (Den Haag 1987), 30-33.

6 Haags Gemeentearchief, Oud-archief van het Ambacht Voorburg (6005-01), inventarisnummer 1048, 'Akte waarbij de Staten van Holland ten behoeve van de stad Delft de aankoop van de Ambachtsheerlijkheid Voorburg en de korentienden van Tedingerbroek goedkeuren en verklaren dat het een onversterfelijk erfleen is, 1615'.

7 Leer, K. van der, 'Een voettocht langs de Vliet vol wetenswaardigheden', in: *De Vliet langs Leidschendam en Voorburg : van de Vlietlanden tot de Hoornbrug (Historisch Voorburg* 24:1-2, 2018) 8-103.

8 Hoogheemraadschap van Delfland, Archief hoogheemraadschap van Delfland 1319-1887 (toegangsnr. 112), inventarisnummer 1831, 'Handvest van graaf Willem III betreffende een waterkering van de Zijdwinde tot Schieland en Hoogeveen (Breeakker)'; Brink, T. van den, 'De landscheiding tussen Rijnland en Delfland : Toneel van strijd of een symbool voor gemeenschappelijke identiteit?', in: J.C.A. Kolen (ed.), *Door de lens van de landschapsbiografie. Een nieuwe kijk op de geschiedenis en het erfgoed van landschappen* (Leiden 2015) 247-265.

9 Bosman, I., 'Het ontstaan van 'de Leytsen Dam' in de waterverbinding tussen Leiden en Delft', in: *De Vliet langs Leidschendam en Voorburg : van de Vlietlanden tot de Hoornbrug (Historisch Voorburg* 24:1-2, 2018) 292-307.

10 Gemeente Leidschendam-Voorburg, *Bestemmingsplan Veursestraatweg 2007* (2007).

11 Boheemen, P. van, F. Jansen, *De Stompwijkse Knip : Akkerlust en haar buurtgenoten* (2016) 22.

12 Brouwer Schut, H., *Veur : een dynamische woon- en werkplek* (Den Haag 1987) 54.

13 Koning, L. de, K. van der Leer, *De Canon van Leidschendam-Voorburg (Historisch Voorburg* 15:1 2009) 61.

14 Bosman, I., 'Het ontstaan van 'de Leytsen Dam' in de waterverbinding tussen Leiden en Delft', in: *De Vliet langs Leidschendam en Voorburg : van de Vlietlanden tot de Hoornbrug (Historisch Voorburg* 24:1-2, 2018) 292-307.

15 Erfgoed Leiden en omstreken, Archief van het ambachts- en dorpsbestuur Zoeterwoude (0500A), inventarisnummer 1476, 'Afschrift van een authentiek afschrift uit 1615 door Dirc van Egmond, secretaris van Rijnland, van een octrooi van de Staten van Holland en West-Friesland uit 1614 voor jhr. Jacob van Wijngaarden, ambachtsheer van Zoetermeer, om de Zoetermeerse meer tussen Zoetermeer, Wilsveen, Stompwijk en Zoeterwoude te mogen bedijken en inpolderen, [circa 1615]'.

16 Hoogheemraadschap Rijnland, Archiefbeschrijving van de Generale bepoldering onder Zoetermeer (2.4.0).

17 Ibidem.

18 Wielen-de Goede, M. van der, *De nieuwe trekweg langs de Vliet : Het jaagpad van Leiden tot de Leidschendam en de trekschuitdiensten naar Delft en Den Haag 1636-1638* (Leiden 2007) 29.

19 Ibidem, 112.

20 Ibidem, 112.

21 Bosman, I., 'Het ontstaan van 'de Leytsen Dam' in de waterverbinding tussen Leiden en Delft', in: *De Vliet langs Leidschendam en Voorburg : van de Vlietlanden tot de Hoornbrug (Historisch Voorburg* 24:1-2, 2018) 292-307.

22 Haags Gemeentearchief, Archief van de Ambachten en gemeenten Leidschendam (1812-1817), Stompwijk en Veur (5270-01), inventarisnummer 202, 'Kohier, houdende de namen der personen, wonende in Stompwijk, Wilsveen, Leidschendam en Tedingerbroek, die aangeslagen zijn in de betaling van het familiegeld, 1715'.

23 Haks, D., *Huwelijk en gezin in Holland in de 17de en 18de eeuw* (1985) 142-145. De gemiddelde grootte van een huishouden is gebaseerd op momentopnamen. De data uit Rijnland zijn gebaseerd op het jaar 1622 (4,7 personen), uit Leiden op 1581 (3,9 personen) en uit Delft op 1749 (3,5 personen).

24 Haags Gemeentearchief, Oud-archief van het Ambacht Voorburg (6005-01), inventarissen m.b.t. Familiegeld, ook wel zout-, zeep-, here- en redemptiegeld, inventarisnummer 580, '1674', inventarisnummer 585, '1733'.

25 Elburg, M. van, R. de Rijk, 'Witte handel in zwarte mensen' (2025), https://lab.nos.nl/projects/slavernij/index.html

26 Geschiedenis van Zuid-Holland, Koning, C. de, 'Een onvindbaar leven: de zwarte bediende van Kasteel Duivenvoorde', https://www.geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/een-onvindbaar-leven-de-zwarte-bediende-van-kasteel-duivenvoorde/

27 *Landgoederengids voor de binnenduinrand van Zuid- en Noord-Holland* (2007).

28 Haags Gemeentearchief, Oud-archief van het Ambacht Voorburg (6005-01), inventarisnummer 20, 'Specificatie van de landen die met warmoesvruchten beteeld worden, 1704'.

29 Tielhof, M. van, 'Eendenkooien in Rijnland in de vroegmoderne tijd' in: *Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis* 13 (2004) 47-59.

30 Kort, J. D. de, 'De Kerk in het midden', in: F. Daams, J. de Kort (red.), *Over, door en om de Leytsche Dam : Geschiedenis van een gouden gemeente* (Leidschendam 1988) 271-314.

31 Hoogheemraadschap Rijnland, Archiefbeschrijving van de Driemanspolder (2.4.9.1).

32 Koning, L. de, K. van der Leer, *De Canon van Leidschendam-Voorburg* (2009) 74.

33 Haags Gemeentearchief, 'Gemeente Leidschendam-Voorburg', https://haagsgemeentearchief.nl/ontdek-de-stad/verhalen-van-de-stad/gemeente-leidschendam-voorburg (geraadpleegd op 17-03-2024).

34 Vlaardingen, S. van, ´ De Zoetermeerse geschiedenis : het treinstation', https://www.zoetermeeractief.nl/nieuwshome/actueel/19533-de-zoetermeerse-geschiedenis-het-treinstation

35 Nationaal Archief, Inventaris (3.02.27.01) van het archief van het Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland, (1300) 1850-1945, inventarisnummer 72d, 'Overname sluis aan de Leidschendam 1883 – 1885'.

36 Mast, H., 'Watermanagement door de eeuwen heen : Met voorbeelden uit West-Nederland en Voorburg', in: *Historisch Voorburg* 14:1 (2008) 86.

37 Brouwer Schut, H., *Veur : een dynamische woon- en werkplek* (Den Haag 1987) 202.

38 Leer, K. van der, 'Bedrijvigheid op de buitenplaats Middendorp', in: *Historisch Voorburg* 29:1 (2023) 28-49.

39 Haags Gemeentearchief, Archief van de Ambachten en gemeenten Leidschendam 1812-1817 (5270-01), Stompwijk en Veur, inventarisnummer 3079, 'Stukken inzake eventuele opheffing en verkoop van de gasfabriek, 1921-1924'.

40 Janson, A., 'Een vergeten ramp' (2003), website van Erfgoed Leidschendam. https://www.erfgoedleidschendam.nl/publicaties/een-vergeten-ramp

41 Monumenten Inventarisatie Project, *Voorburg* (1994); Hogendijk, J., *Van dorpspomp tot hogedrukwaterleiding* (1988).

42 Mast, H., 'Watermanagement door de eeuwen heen : Met voorbeelden uit West-Nederland en Voorburg', in: *Historisch Voorburg* 14:1 (2008) 88-89.

43 Centraal Bureau voor de Statistiek, bevolkingstellingen uit 1900 en 1920 per gemeente.

44 'Voorburg aangekaart : Ruimtelijke ontwikkelingen van een dorp aan de Vliet in kaart gebracht', in: *Kroniek van Voorburg* (Voorburg 1988) 4-42.

45 Centraal Bureau voor de Statistiek, Historische Collectie, Statistiek van den loop der bevolking van Nederland 1900 en 1935.

46 Haags Gemeentearchief, Gemeentebestuur van Voorburg 1929-1965 (5340-01), inventarisnummer 25, 'Stukken betreffende de door de Gedeputeerde Staten voorgestelde grenswijzigingen, waarbij de gemeente opgeheven zou worden, 1929-1934'. Stemmen voor: Voorburg (2.128 van de 6.643), Rijkswijk 40% (4.038 van de 7.453); stemmen tegen: Den Haag (61.475 tegen op 228.669).

47 Haags Gemeentearchief, Gemeentebestuur van Voorburg 1929-1965 (5340-01), inventarisnummer 93b, 'Stukken betreffende annexatieplannen van de gemeente 's-Gravenhage, 1943-1956'.

48 Haags Gemeentearchief, Archief 5270-01 van de Ambachten en gemeenten Leidschendam (1812-1817), Stompwijk en Veur, hieronder vallen diverse inventarisnummers: 637 t/m 642 en 1955 t/m 1959.

49 Beckman, D., R. van der Brie, 'Een eeuw gemeentelijke herindelingen' (Centraal Bureau voor de Statistiek 2005).

50 Persoon, P., J.D. de Kort, 'Woningbouw in een gesaneerd centrum en vele uitbreidingsplannen', in: F. Daams, J. de Kort (red.), *Over, door en om de Leytsche Dam : Geschiedenis van een gouden gemeente* (Leidschendam 1988) 364-380.

51 Haags Gemeentearchief, Archief van het Gemeentebestuur van Voorburg 1940-1955 (5330-01), inventarisnummer 47, 'Verslag van de burgemeester over de oorlogsjaren, 1945 mei'.

52 Instituut voor oorlogs-, holocaust- en genocidestudies, 'Gedeporteerde Joden (cijfers)', https://www.niod.nl/veelgestelde-vragen/gedeporteerde-joden-cijfers

53 Vereniging Erfgoed Leidschendam, informatiebord bij de Plaspoelhaven.

54 Bosman, I., '75 jaar vrijheid', in: *Erf Goed Nieuws* 28:1 (2020).

55 Haags Gemeentearchief, Archief van het Gemeentebestuur van Voorburg 1940-1955 (5330-01), inventarisnummer 47, 'Verslag van de burgemeester over de oorlogsjaren, 1945 mei'.
56 Geschiedenis van Zuid-Holland, Buurman, T., 'Vliegstrip Voorburg' (2023), https://www.geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/vliegstrip-voorburg
57 Persoon, P. en J.D. de Kort Sr., 'Woningbouw in een gesaneerd centrum en vele uitbreidingsplannen', in: F. Daams, J. de Kort (red.), *Over, door en om de Leytsche Dam: Geschiedenis van een gouden gemeente* (Leidschendam 1988) 372-373.
58 Centraal Bureau voor de Statistiek, bevolkingstellingen per gemeente uit 1945 en 1965.
59 Haags Gemeentearchief, Archief 5340-01 Gemeentebestuur van Voorburg 1929-1965, inventarisnummer 564, 'Uitbreidingsplan Stadscentrum (Koningin Julianaplein en omgeving), 1956-1965'.
60 Het Binnenhof, ´Uitbreidingsplan Dudok en Voorburg', 03-02-1949.
61 Broekhuizen, D., *Cultuurhistorische analyse en waardering : De Heuvel – Leidschendam* (Delft 2012).
62 Wegenwiki.nl, 'N206', https://www.wegenwiki.nl/N206_(Nederland)
63 Nationaal Archief, archiefbeschrijving van archief 3.02.43, Inventaris van het archief van de Provinciale Planologische Dienst in Zuid-Holland 1945-1986.
64 Nationaal Archief, Archief 3.17.13.05, Inventaris van het archief van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor 's-Gravenhage, 1922-1979, inventarisnummer 1154, 'Stukken betreffende een reactie op het plan Wilsveen inzake de stichting van een nieuwe stad ten behoeve van de Haagse agglomeratie, 1957-1962'.
65 Centraal Bureau voor de Statistiek, bevolkingstellingen per gemeente uit 1965 en 2000.
66 Haags Gemeentearchief, Archief 5340-01 Gemeentebestuur van Voorburg 1929-1965, inventarisnummer 578, 'Dossiers inzake de vaststelling van het saneringsplan Oude Dorpskern, 1957-1965'.
67 Het Nieuwe Instituut, 'Bestemmingsplan Essesteijn Voorburg', https://zoeken.nieuweinstituut.nl/nl/projecten/detail/?q=centrum%20voorburg&page=1 (geraadpleegd op 20-01-2025)
68 Haags Gemeentearchief, Archief 5340-01, Gemeentebestuur van Voorburg 1929-1965, inventarisnummer 560, 'Uitbreidingsplan Essesteijn, Tekeningen, 1964-1965'.
69 Galema, W. en D. van Hoogstraten,*Winkelcentra: Categoriaal onderzoek wederopbouw 1940-1965* (2005).
70 Website Recreatiegebied Vlietland, 'Verleden en heden van Vlietland', https://www.recreatiegebied-vlietland.nl/verleden-heden (geraadpleegd op 20-01-2025)
71 Gemeente Leidschendam-Voorburg, *Bestemmingsplan Veursestraatweg 2007* (2007).
72 Het Nieuwe Instituut, Archief Weeber, C.J.M. (Carlos José Maria / Carel), inventarisnummer WEEB.110279478, 'Stedenbouwkundig plan inpassing Utrechtsebaan Voorburg, 1981-1989'.
73 Website Eerste Kamer der Staten-Generaal, Wetsvoorstel 27.598 'Gemeentelijke herindeling Den Haag en omgeving', https://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/27598_gemeentelijke_herindeling
74 Centraal Bureau voor de Statistiek, bevolkingstellingen per gemeente uit 2002 en 2025.

Bronnen

Literatuur

Beckman, D., R. van der Brie, Centraal Bureau voor de Statistiek, 'Een eeuw gemeentelijke herindelingen' (2005).

Boheemen, P. van, F. Jansen, *De Stompwijkse Knip : Akkerlust en haar buurtgenoten* (2016).

Bosman, I., 'De kruidenierswinkel van Suijten', in: *Erf Goed Nieuws* 24:2 (2016).

Bosman, I., 'Wederopbouw in Leidschendam', in: *Erf Goed Nieuws* 28:2 (2020).

Bosman, I., '75 jaar vrijheid', in: *Erf Goed Nieuws* 28:1 (2020).

Bosman, I., 'Het ontstaan van 'de Leytsen Dam' in de waterverbinding tussen Leiden en Delft', in: *De Vliet langs Leidschendam en Voorburg : van de Vlietlanden tot de Hoornbrug* (*Historisch Voorburg* 24:1-2, 2018) 292-307.

Brink, T. van den, 'De landscheiding tussen Rijnland en Delfland : Toneel van strijd of een symbool voor gemeenschappelijke identiteit?', in: J.C.A. Kolen (ed.), *Door de lens van de landschapsbiografie. Een nieuwe kijk op de geschiedenis en het erfgoed van landschappen* (Leiden 2015) 247-265.

Broekhuizen, D., *Cultuurhistorische analyse en waardering: De Heuvel – Leidschendam* (Delft 2012).

Brouwer Schut, H., 'Bouwmanswoningen in Voorburg', in: *Historisch Voorburg* 9:2 (2003) 4-15.

Brouwer Schut, H., L. van Ewijk, *De wind in de zeilen : De bewogen geschiedenis van houtzaagmolen De Salamander* (Leidschendam 2006).

Brouwer Schut, H., *Veur : een dynamische woon- en werkplek* (Den Haag 1987).

Buijtendorp, T., 'Romeins Voorburg : Keizer Hadrianus en de status van de stad', in: W. de Jonge, J. Bazelmans (red.), *Forum Hadriani, Van Romeinse stad tot monument* (Utrecht 2006).

College van Rijksbouwmeester en Rijksadviseurs, *Prachtig Compact NL* (Den Haag 2010).

Fatah-Black, K., L. Lauret en J. van den Tol, *Geketend voor Hollands Glorie : Slavernij in de geschiedenis van de provincie Zuid-Holland* (Leiden 2023).

Galema, W. en W. van Hoogstraten, *Winkelcentra: Categoriaal onderzoek wederopbouw 1940-1965* (2005).

Gemeente Leidschendam-Voorburg, *Bestemmingsplan Nieuw Damsigt* (2013).

Gemeente Leidschendam-Voorburg, *Bestemmingsplan Nieuw-Essesteijn* (2014).

Gemeente Leidschendam-Voorburg, *Bestemmingsplan Veursestraatweg* 2007 (2007).

Gemeente Leidschendam-Voorburg, *Bestemmingsplan Voorburg Midden* (2013).

Ginkel, E. van, A. de Hingh, *Archeologie achter de duinen : Het rijke verleden van Den Haag* (Utrecht 2013).

Haks, D., *Huwelijk en gezin in Holland in de 17de en 18de eeuw* (1985) 142-145.

Harms, M.J., 'H. van der Kloot Meijburg. Vooruitziend Voorburgs architect', in: *Kroniek van Voorburg* (Voorburg 1988) 41-46.

Hendrikx, J.A., *De ontginning van Nederland* (Utrecht 1998).

Hogendijk, J., *Van dorpspomp tot hogedrukwaterleiding* (1988)

Jacobs, A. 'Boerderijen aan de Broeksloot', in: *Historisch Voorburg* 19:1-2 (2013) 4-13.

Koning, L. de, K. van der Leer, *De Canon van Leidschendam-Voorburg* (*Historisch Voorburg* 15: 1, 2009).

Kort Sr., J.D. de, 'Openbaar vervoer', in: F. Daams, J. de Kort (red.), *Over, door en om de Leytsche Dam : Geschiedenis van een gouden gemeente* (Leidschendam 1988) 251-270.

Kort, J.D. de, *Met vallen en opstaan : 75 jaar R.-K. volkshuisvesting in Leidschendam: 1918-1993* (1993).

***Landgoederengids** voor de binnenduinrand van Zuid- en Noord-Holland* (2007).

Leer, K. van der, 'Bedrijvigheid op de buitenplaats Middendorp', in: *Historisch Voorburg* 29:1 (2023) 28-49.

Leer, K. van der, 'Damzigt: Een Voorburgse buitenplaats met een middeleeuws verleden', in: *Historisch Voorburg* 22:1-2 (2016) 7-39'.

Leer, K. van der, 'Een deftige laan met boerenafkomst', in: *Historisch Voorburg* 14:2 (2008) 7-31.

Leer, K. van der, 'Een voettocht langs de Vliet vol wetenswaardigheden', in: *De Vliet langs Leidschendam en Voorburg : van de Vlietlanden tot de Hoornbrug* (Historisch Voorburg 24:1-2, 2018) 8-103.

Leer, K. van der, *Voorburg van boven bekeken (1924-2001)*, 2004.

Leer, K. van der, 'Verdere voettocht langs de Vliet vol wetenswaardigheden' in: *De Vliet langs Leidschendam en Voorburg : van de Vlietlanden tot de Hoornbrug* (Historisch Voorburg 24:1-2, 2018) 104-203.

Leer, K. van der, H. Boers, *Huygens' Hofwijck* (2015).

Leer, K. van der, C. van der Velde, 'Hofstede De Loo' in: *Historisch Voorburg* 9:2 (2003) 32-71.

Leeuwen, H. van, 'De relatie Leidschendam-Delft', in: F. Daams, J. de Kort (red.), *Over, door*

en om de Leytsche Dam : Geschiedenis van een gouden gemeente (Leidschendam 1988) 79-94.

Mast, H., 'Watermanagement door de eeuwen heen : Met voorbeelden uit West-Nederland en Voorburg', in: *Historisch Voorburg* 14:1 (2008).

Monumenten Inventarisatie Project, *Voorburg* (1994).

Norel, R. van, M. Laméris, *Parels van baksteen: monumenten van Leidschendam – Voorburg* (Hollandse Rading 2008).

Oliehoek, P., *75 jaar Harddraverijvereniging 'Nooit Gedacht'* 1909-1984 (1984).

Persoon, P. en J.D. de Kort, 'Woningbouw in een gesaneerd centrum en vele uitbreidingsplannen', in: F. Daams, J. de Kort (red.), *Over, door en om de Leytsche Dam : Geschiedenis van een gouden gemeente* (Leidschendam 1988) 364-380.

Pruissers, A. P. en W. de Gans, 'De bodem van Leidschendam', in: F. Daams, J. de Kort (red.), *Over, door en om de Leytsche Dam : Geschiedenis van een gouden gemeente* (Leidschendam 1988) 11-26.

Remery-Voskuil, M., 'Het lager onderwijs in Stompwijk en Veur', in: *Erf Goed Nieuws* 26:2 (2018) 4-23.

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, De Heuvel - Prinsenhof : *Toonbeeld van de Wederopbouw* (2016).

Tielhof, M. van, 'Eendenkooien in Rijnland in de vroegmoderne tijd' in: *Tijdschrift voor Waterstaatsgeschiedenis* 13 (2004) 47-59.

Valk, B. van der, 'Het prehistorische landschap tussen Oude Rijn en Maas in de laatste vier millennia voor Christus', in: W. de Jonge, J. Bazelmans (red.), *Forum Hadriani, Van Romeinse stad tot monument* (Utrecht 2006).

Veen, M. van, 'Archeologie en de vroegste geschiedenis', in: F. Daams, J. de Kort (red.), *Over, door en om de Leytsche Dam : Geschiedenis van een gouden gemeente* (Leidschendam 1988) 27-44.

Vereniging Archeologische Werkgroep Voorburg, *Tussen Vliet en strandwal* (1998).

Vieveen, G., S. van Proosdij, *Huiselijk Geluk in De Goede Woning van de Voorburgsche Woningbouwvereeniging* (Voorburg 2002).

'**Voorburg** aangekaart : Ruimtelijke ontwikkelingen van een dorp aan de Vliet in kaart gebracht', in: *Kroniek van Voorburg* (Voorburg 1988) 4-42.

Waasdorp, A., 'Romeinse infrastructuur. De ontsluiting van het Cananefaatse gebied', in: W. de Jonge, J. Bazelmans (red.), *Forum Hadriani, Van Romeinse stad tot monument* (Utrecht 2006).

Wielen-de Goede, M. van der, *De nieuwe trekweg langs de Vliet : Het jaagpad van Leiden tot de Leidschendam en de trekschuitdiensten naar Delft en Den Haag* 1636-1638 (Leiden 2007).

Websites

Brouwer Schut, H. , 'Schakenbosch, een belangrijk groengebied', **https://parkschakenbosch.wixsite.com/parkschakenbosch/about-us**

'De eerste autosnelwegen (1927-1940)', **https://www.autosnelwegen.nl/index.php/geschiedenis/4-1927-1940-de-eerste-autosnelwegen**

Elburg, M. van, R. de Rijk, 'Witte handel in zwarte mensen' (2025), **https://lab.nos.nl/projects/slavernij/index.html**

Geschiedenis van Zuid-Holland, 'Het verdwijnen van de buitenplaatsen', **https://www.geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/het-verdwijnen-van-de-buitenplaatsen**

Geschiedenis van Zuid-Holland, Buurman, T., 'Vliegstrip Voorburg' (2023), **https://www.geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/vliegstrip-voorburg/**

Geschiedenis van Zuid-Holland, Koning, de C., 'Een onvindbaar leven: de zwarte bediende van Kasteel Duivenvoorde', **https://www.geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/een-onvindbaar-leven-de-zwarte-bediende-van-kasteel-duivenvoorde/**

Geschiedenis van Zuid-Holland, Koning, de C., 'Huis, tuin en kolonie: de koloniale aspecten van landgoederen en buitenplaatsen', **https://www.geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/huis-tuin-en-kolonie-de-koloniale-aspecten-van-landgoederen-en-buitenplaatsen/**.

Haags Gemeentearchief, 'Gemeente Leidschendam-Voorburg', **https://haagsgemeentearchief.nl/ontdek-de-stad/verhalen-van-de-stad/gemeente-leidschendam-voorburg**

Het Nieuwe Instituut, 'Bestemmingsplan Essesteijn Voorburg', **https://zoeken.nieuweinstituut.nl/nl/projecten/detail/?q=centrum%20voorburg&page=1**

Het Nieuwe Instituut, 'Woningbouw 't Loo Voorburg', **https://zoeken.nieuweinstituut.nl/nl/projecten/detail/f945d1dd-671b-5327-8ee5-e48eadaa6de0.**

Centraal Bureau voor de Statistiek **https://historisch.cbs.nl**

Instituut voor oorlogs-, holocaust- en genocidestudies, 'Gedeporteerde Joden (cijfers)', **https://www.niod.nl/veelgestelde-vragen/gedeporteerde-joden-cijfers**

Janson, A., 'Een vergeten ramp' (2003), website van Erfgoed Leidschendam. **https://www.erfgoedleidschendam.nl/publicaties/een-vergeten-ramp**

Neukirchen P., ‘Leidsenhage, het ontstaan van een regionaal winkelcentrum’ (2015), website Erfgoed Leidschendam, **https://www.erfgoedleidschendam.nl/publicaties/leidsenhage-het-ontstaan-van-een-regionaal-winkelcentrum**

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, artikelen van de kennisbank over het Kanaal van Corbulo, **https://kennis.cultureelerfgoed.nl/index.php/Monumenten/532521**

Stichting Haags Industrieel Erfgoed, ‘Firma Blonk’, **https://shie.nl/bedrijven/blonk-firma-1900-1927/**

Stichting Haags Industrieel Erfgoed, ‘Nicola Koechlin & Co (1856 -1937)’, **https://shie.nl/bedrijven/nicola-koechlin-co-1856-1937/**

Stichting Haags Industrieel Erfgoed, ‘Van Ravesteyn, machinefabriek en jachtwerf (1919 – 1974)’, **https://shie.nl/bedrijven/ravesteyn-van-machinefabriek-en-jachtwerf-1919-1974/**

Vlaardingen, S. van, ´ De Zoetermeerse geschiedenis : het treinstation’, **https://www.zoetermeeractief.nl/nieuwshome/actueel/19533-de-zoetermeerse-geschiedenis-het-treinstation**

Website Dudok Architectuur Centrum, **https://www.dudokarchitectuurcentrum.nl**

Website Eerste Kamer der Staten-Generaal, Wetsvoorstel 27.598, ‘Gemeentelijke herindeling Den Haag en omgeving’, **https://www.eerstekamer.nl/wetsvoorstel/27598_gemeentelijke_herindeling**

Website Hoogheemraadschap van Rijnland, ‘Piekberging Nieuwe Driemanspolder’, **https://www.rijnland.net/wat-doet-rijnland/in-uw-buurt/nieuwe-driemanspolder/**

Website Recreatiegebied Vlietland, ‘Verleden en heden van Vlietland’, **https://www.recreatiegebied-vlietland.nl/verleden-heden**

Wegenwiki.nl, ‘N206’, **https://www.wegenwiki.nl/N206_(Nederland)**

www.bouwjarenkaart.nl

www.hisgis.nl

www.topotijdreis.nl

Archieven

Haags Gemeentearchief

Archief 6005-01, Oud-archief van het Ambacht Voorburg, inventarisnummers:

- 20, ‘Specificatie van de landen die met warmoesvruchten beteeld worden, 1704’.
- 580, ‘Familiegeld, ook wel zout-, zeep-, here- en redemptiegeld 1674’
- 585, ‘Familiegeld, ook wel zout-, zeep-, here- en redemptiegeld 1733’.
- 1048, ‘Akte waarbij de Staten van Holland ten behoeve van de stad Delft de aankoop van de Ambachtsheerlijkheid Voorburg en de korentienden van Tedingerbroek goedkeuren en verklaren dat het een onversterfelijk erfleen is, 1615’.

Archief 5320-01, Gemeentebestuur van Voorburg 1929-1965, inventarisnummers:

- 25, ‘Stukken betreffende de door de Gedeputeerde Staten voorgestelde grenswijzigingen, waarbij de gemeente opgeheven zou worden, 1929-1934’.
- 27, ‘Stukken betreffende de commissie van ingezetenen inzake de voorgestelde grenswijzigingen waarbij de gemeente opgeheven zou worden, 1931’.
- 65, ‘Stukken betreffende sloping van diverse boerderijen en woningen, 1930-1933’.
- 361, ‘Stukken betreffende het herzien van het uitbreidingsplan van 1917’.
- 364, ‘Stukken betreffende uitbreidingsplan Binnen- en Bovenveenpolder, 1932-1938’.
- 561, ‘Stukken betreffende de instelling van boomplantdagen, 1930-1931’.

Archief 5330-01, Gemeentebestuur van Voorburg 1940-1955, inventarisnummers:

- 47, ‘Verslag van de burgemeester over de oorlogsjaren, 1945 mei’.
- 93, ‘Stukken betreffende annexatieplannen van de gemeente 's-Gravenhage, 1943-1956’.

Archief 5340-01, Gemeentebestuur van Voorburg 1956-1965, inventarisnummers:

- 556, ‘Uitbreidingsplan Essesteijn, 1956-1963’.
- 557, ‘Uitbreidingsplan Essesteijn, 1964-1965’.
- 558, ‘Plan Jokinen, 1962 – 1963’.
- 577, ‘Dossiers inzake de vaststelling van het saneringsplan Oude Dorpskern, 1957-1963’.
- 578, ‘Dossiers inzake de vaststelling van het saneringsplan Oude Dorpskern, 1964-1965’.
- 682, ‘Dossier inzake plannen tot aanleg van de Landscheidingsweg, 1955-1965’.
- 560, ‘Uitbreidingsplan Essesteijn, Tekeningen, 1964-1965’.
- 564, ‘Correspondentie. Uitbreidingsplan Stadscentrum (Koningin Julianaplein en omgeving), 1956-1965’.
- 565, ‘Tekeningen, 1959 – 1962. Uitbreidingsplan Stadscentrum (Koningin Julianaplein en omgeving), 1956-1965’.
- 566, ‘Raadsbesluit, 1961. Uitbreidingsplan Stadscentrum (Koningin Julianaplein en omgeving), 1956-1965’.

Archief 5270-01, Ambachten en gemeenten Leidschendam (1812-1817), Stompwijk en Veur. inventarisnummers:

- 202, 'Kohier, houdende de namen der personen, wonende in Stompwijk, Wilsveen, Leidschendam en Tedingerbroek, die aangeslagen zijn in de betaling van het familiegeld, 1715'.
- 637, 'Stukken betreffende combinatie van de gemeenten Stompwijk, Nootdorp en Veur tot een nieuwe gemeente Leidschendam, 1846-1847'.
- 638, 'Stukken betreffende een gedeeltelijke annexatie door de gemeente 's-Gravenhage, 1911-1914'.
- 639, 'Stukken betreffende annexatie en grenswijziging door de gemeente 's-Gravenhage, 1924'.
- 640, 'Stukken betreffende combinatie van Stompwijk en Veur tot één gemeente, 1925-1929'.
- 641, 'Stukken betreffende grenswijziging van de gemeente 's-Gravenhage met omliggende gemeenten, 1930-1932'.
- 642, 'Stukken betreffende de samenvoeging van Stompwijk en Veur en wijziging grens met Nootdorp tot één gemeente, 1933-1935'.
- 1955, 'Stukken betreffende de combinatie van de gemeenten Veur, Stompwijk en Nootdorp tot een nieuwe gemeente, Leidschendam genaamd, 1846-1847'.
- 1956, 'Stukken betreffende de samenvoeging van Stompwijk en Veur tot één gemeente en het eventueel opgaan in de gemeente 's-Gravenhage, 1918, 1924'.
- 1957, 'Stukken betreffende een plan tot combinatie van Veur en Stompwijk tot één gemeente. Met kaarten, 1926-1929'.
- 1958, 'Stukken betreffende een plan tot wijziging van de grenzen van de gemeente 's-Gravenhage met de omliggende gemeenten. Met kaarten, 1930-1933'.
- 1959, 'Stukken betreffende de samenvoeging van de gemeenten Veur en Stompwijk tot één gemeente. Met kaarten, 1932-1935'.
- 3079, 'Stukken inzake eventuele opheffing en verkoop van de gasfabriek, 1921-1924'.

Archief 5550-01, Milieuraad Leidschendam 1973-1981.

Het Nieuwe Instituut

Archief Weeber, C.J.M. (Carlos José Maria / Carel), inventarisnummer WEEB.110279478, 'Stedenbouwkundig plan inpassing Utrechtsebaan Voorburg, 1981-1989'.

Nationaal Archief

Archief 3.19.35, de Hofstede De Loo onder Voorburg.
Archief 3.19.58, de Hofstede De Werve onder Voorburg.
Archief 3.19.08, het Huis Binckhorst bij Voorburg, circa 1400-1928.
Archief 3.02.43, Provinciale Planologische Dienst in Zuid-Holland 1945-1986
Archief 3.02.27.01, Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland, (1300) 1850-1945, inventarisnummer 72d, 'Overname sluis aan de Leidschendam 1883 – 1885'.
Archief 3.17.13.05, Kamer van Koophandel en Fabrieken voor 's-Gravenhage, 1922-1979, i inventarisnummer 1154, 'Stukken betreffende een reactie op het plan Wilsveen inzake de stichting van een nieuwe stad ten behoeve van de Haagse agglomeratie, 1957-1962'.

Erfgoed Leiden en Omstreken

- **Archief 0500A**, Het ambachts- en dorpsbestuur Zoeterwoude, inventarisnummer 1476, 'Afschrift van een authentiek afschrift uit 1615 door Dirc van Egmond, secretaris van Rijnland, van een octrooi van de Staten van Holland en West-Friesland uit 1614 voor jhr. Jacob van Wijngaarden, ambachtsheer van Zoetermeer, om de Zoetermeerse meer tussen Zoetermeer, Wilsveen, Stompwijk en Zoeterwoude te mogen bedijken en inpolderen, [circa 1615]'.

Hoogheemraadschap van Delfland

- **Archief 112**, Hoogheemraadschap van Delfland 1319-1887, inventarisnummer 1831, Handvest van graaf Willem III betreffende een waterkering van de Zijdwinde tot Schieland en Hoogeveen (Breeakker)'.

Hoogheemraadschap Rijnland

- **Archief 2.4.0**, de Generale bepoldering onder Zoetermeer.
- A**rchief 2.4.9.1**, Driemanspolder.

Krantenartikelen

Het Binnenhof, ´Uitbreidingsplan Dudok en Voorburg', 03-02-1949.
Het Binnenhof, 'B en W Voorburg reserveren grond voor nieuwbouw CBS', 17-03-1956.

Colofon

Deze publicatie is opgesteld in opdracht van de Gemeente Leidschendam-Voorburg in samenwerking met Uitgeverij De Nieuwe Haagsche en gebaseerd op het rapport Gebiedsbiografie Leidschendam-Voorburg: één gemeente, drie gezichten.

Auteurs
Cathelijne van Andel, *architectuurhistoricus*
Johanna van Doorn, *architect-onderzoeker*
Isabel van Lent, *architectuurhistoricus*

Begeleiding vanuit de gemeente
Linda van de Geijn, *adviseur erfgoed*
Antoine Roeloffs, *adviseur archeologie*
Luc Streuper, *adviseur erfgoed*

Redactie
Anne Jacobs
Kees van der Leer
Luc Streuper, *adviseur erfgoed*

Vormgeving
Ronald Meekel, same-d

Druk
Quantes

ISBN 978 94 6010 119 9
NUR 693

Alle foto's, illustraties en kaarten zonder bronvermelding zijn gemaakt door de auteurs. De kaarten in dit boek zijn bedoeld ter illustratie en vormen geen volledige inventarisatie.
Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opstellers en de opdrachtgever. Wij hebben ons best gedaan om alle rechthebbenden met betrekking tot het beeldmateriaal in deze publicatie te achterhalen. Als u denkt dat uw materiaal zonder voorafgaande toestemming is gebruikt, neem dan contact op met de Gemeente Leidschendam-Voorburg.

© December 2025