



# Het landschap van de Vlietzoom

*‘Van polderland tot stadsrand’*

Historisch onderzoek & ideeënboek

30 januari 2025





# Het landschap van de Vlietzoom

*‘Van polderland tot stadsrand’*

Historisch onderzoek & ideeënboek

30 januari 2025

*Opdrachtgever:* gemeente Den Haag

*Mede mogelijk gemaakt door:* provincie Zuid-Holland



## STICHTING IN ARCADIE

Daam Fockemalaan 22  
3818 KG Amersfoort  
033 4480035  
www.stichtinginarcadie.nl

*Contactpersonen opdrachtgever*  
Irene Mulder (gemeente Den Haag)  
Hanneke Nuijten (provincie Zuid-Holland)

30 januari 2025

*Projectmedewerkers Stichting In Arcadië*  
Ir P. Verhoeff landschapsarchitect BNT  
M. Haverman, MA historicus  
Ir J.D. Tump, landschapsarchitect

Alle foto's zijn gemaakt door Stichting In Arcadië, tenzij anders vermeld.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op welke manier dan ook, zonder schriftelijke toestemming van Stichting In Arcadië.



# INHOUD

## Deel 1: Historisch onderzoek

1.	<b>Introductie</b>	7
2.	<b>Historische ontwikkeling</b>	13
2.1	Vroegste geschiedenis	15
2.2	Romeinse tijd	17
2.3	Middeleeuwen	19
2.4	16 <sup>e</sup> eeuw	25
2.5	17 <sup>e</sup> en 18 <sup>e</sup> eeuw	29
2.6	Eerste helft 19 <sup>e</sup> eeuw	35
2.7	Tweede helft 19 <sup>e</sup> eeuw	43
2.8	Eerste helft 20 <sup>e</sup> eeuw	49
2.9	Tweede helft 20 <sup>e</sup> eeuw	59
2.10	21 <sup>e</sup> eeuw	65
2.11	Literatuur en noten	69
3.	<b>Actuele situatie, analyse en conclusie</b>	73
3.1	Actuele situatie: inventarisatie	75
3.2	Analyse	89
3.3	Conclusie historisch onderzoek	95

## Deel 2: Ideeënboek

	<b>Introductie</b>	99
	<b>Uitgangspunten</b>	101
I.	<b>Inrichting van het landschap</b>	103
	<b><i>Landschapsthema 1: De Vliet</i></b>	105
	idee 1: Meer ruimte voor bomen en andere beplantingen langs de Vliet	
	idee 2: Verbijzonderen van de bruglocaties	
	idee 3: Meer ruimte voor 'langzaam verkeer' langs de Vliet	
	idee 4: Aanleg van een 'Polderpromenade'	
	idee 5: Versterken beleefbaarheid boezem, watergangen, molengangen, poldersloten	
	idee 6: Meer aanlegplaatsen langs de Vliet	
	<b><i>Landschapsthema 2: Polderlandschap</i></b>	113
	idee 7: Ontwikkel een 'Polder-idiom' en een 'Landschapsreservaat Vlietzoompolder'	
	idee 8: Versterk het landschapsvenster vanaf de A4 op het Vlietzoomgebied	
	<b><i>Landschapsthema 3: Buitenplaatsen langs de Vliet</i></b>	119
	idee 9: Restauratie en versterking van de tuinen en parken op de buitenplaatsen	
	idee 10: Ontwikkel een samenwerkingsverband en een cultureel programma	
	idee 11: Vergroot de zichtbaarheid van de buitenplaatsen vanaf de Vliet en de Westvlietweg	
II.	<b>Toegankelijkheid van het landschap</b>	125
	idee 12: Kansen voor uitbreiding bestaande en nieuwe routestructuren	
	idee 13: Historische en educatieve themaroutes	
	idee 14: Struinen door het poldergebied	
III.	<b>Belevingsplekken landschap en historie</b>	131
	idee 15: Verbeelden van iconische archeologische vondsten in het landschap	
	idee 16: Belevingsplekken gekoppeld aan historische en educatieve themaroutes	
	idee 17: Inrichten van een centraal gebouw als 'Belevingsruimte' en voor publieksonthaal	





Delftsche Vliet

Haagse Trekvljet

Nieuwe Tolburg

buitenplaats Arentsburg  
en Hoekenburg

brug Fonteynburglaan

buitenplaats Middenburg

buitenplaats  
Hofwijk

Vliet (boezem)

buitenplaats Hoorwijk/  
Beukenhorst

buitenplaats Vredenoord

vm.l. buitenplaats Drievliet  
Pannitpark Drievliet

buiten plaats Zeerust

Heentuin Molenvlietpark

losse percelen restant weidegebied

lintbebouwing langs de Vliet

hekprijer vml. buiten plaats Zyderburch

wijk Park Leeuwenbergh

buiten plaats Leeuwenbergh,  
nu Buitengoed Dorrepaal

recreatietuinen  
Tuinvereniging Leeuwenbergh

vm.l. buitenplaats  
Den Honaert

Industrieterrein aan de Westvlietweg

Kansjesmolensloot

Molenvlietpark

tunnelbak Rotterdamse baan

golfbaan Haagse  
golfvereniging Leeuwenbergh

vm.l. recreatietuinen Virulylaan

recreatietuinen Virulylaan

Lawntennisclub  
Leeuwenbergh

losse percelen restant weidegebied

restanten van Binnenwatering

bedrijventerrein bij de Rotterdamsebaan

vm.l. Postenkade

Jan Linzelviaduct

restanten van Binnenwatering

A4





**Actuele luchtfoto van de Vlietzoom met de toponiemen**  
*Bron: Lufo 2024, kadaster percelen*

N



0 250 500 m





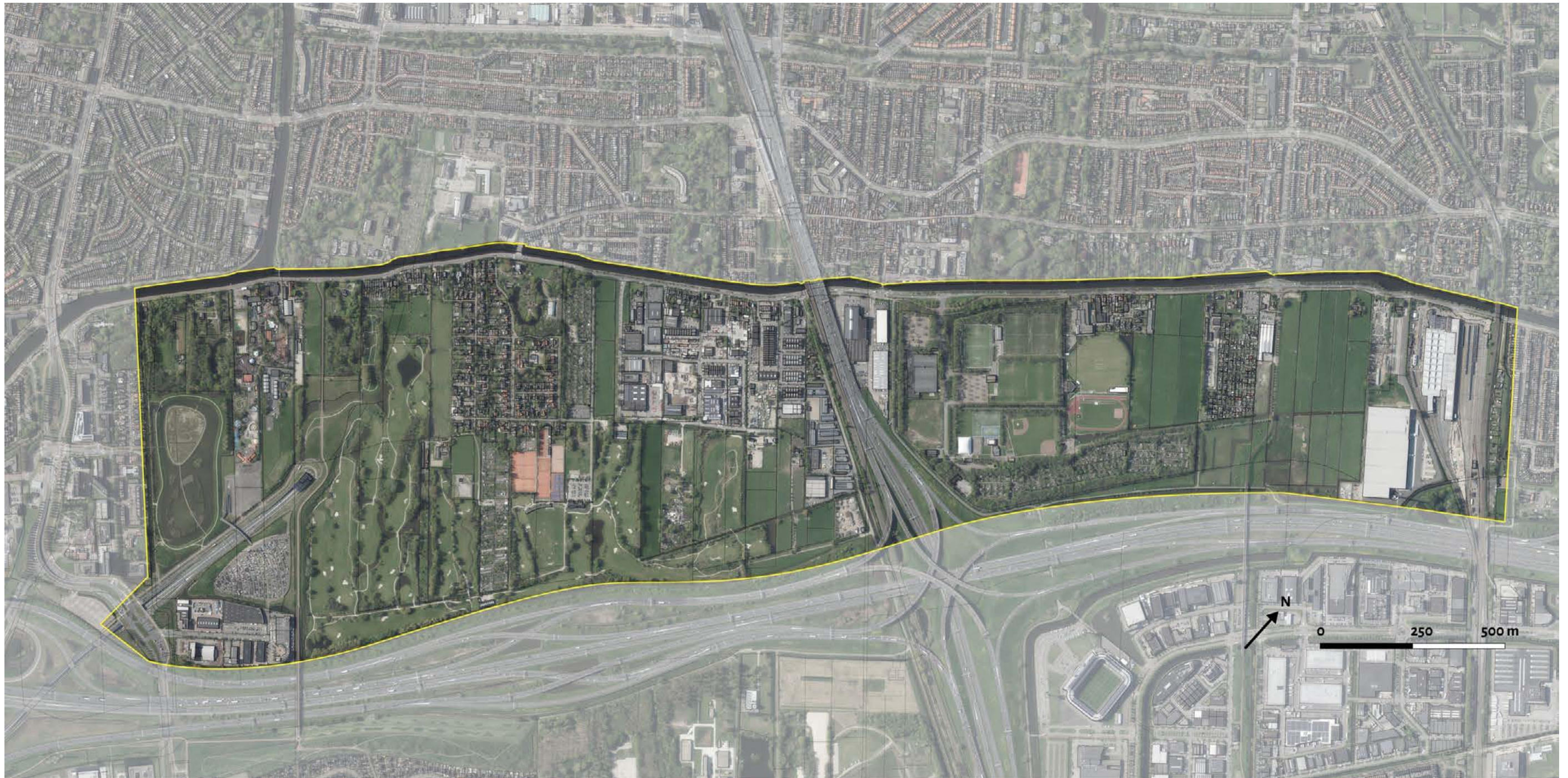


# Deel 1: Historisch onderzoek

← Foto van de Westvlietweg tussen de Kerkbrug en Wijkerbrug met links langs de Vliet het jaagpad gescheiden van de rijweg door een berm en iepen, 1930.

*Coll. Haags Gemeentearchief*





Recente luchtfoto met het studiegebied Vlietzoom.



# 1. Introductie

## Aanleiding

De aanleiding voor het voorliggende onderzoek naar de ontwikkelingsgeschiedenis en cultuurhistorische waarden van het landschap van de Vlietzoom vormt de opstelling van een integrale 'Gebiedsvisie voor de Haagse Vlietzone'.

## Doel

De algemene Haagse wens voor de Vlietzoom is dat het gebied zich ontwikkelt van een tussenzone naar een verweven schakel in de stad. Dat vraagt om strategische integrale keuzes voor het gebied. Voor de Vlietzone is het nodig om elke toevoeging aan het gebied een versterking van de onderliggende structuur en identiteit van het gebied te laten zijn. Het is daarom van belang om het verhaal van de ontwikkeling en cultuurhistorie van het gebied te kennen om ook het toekomstige gebied identiteit mee te kunnen geven.

De 'Haagse Vlietzone' is cultuurhistorisch gezien een rijk gebied. De ontwikkelingsgeschiedenis van het landschap is tot op heden niet systematisch onderzocht. Het doel van het eerste deel van deze rapportage is het onderzoeken en in beeld brengen van deze geschiedenis.

## Studie- en plangebied

Het plangebied bestaat uit het gebied dat ligt in de gemeente Den Haag en wordt begrensd door de Vliet en het talud van de A4.

## Werkmethode

De ontwikkelingsgeschiedenis van het gehele studiegebied wordt chronologisch beschreven aan de hand van de belangrijkste ontwikkelingsperioden. Het onderzoek is uitgevoerd conform de Richtlijnen Tuinhistorisch Onderzoek (Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 2012). Voor dit onderzoek is tevens dankbaar gebruik gemaakt van de input van Christiaan Rieffe, archeoloog gemeente Den Haag en Teunis Klapwijk, lid van de Vlietzoom Alliantie. In een historische verkenning wordt op hoofdlijnen een overzicht gegeven van de historische ontwikkeling en de actuele situatie van het studiegebied. Een verkenning is gebaseerd op literatuur, beschikbaar beeld- en kaartmateriaal, beperkt archiefonderzoek en terreinbezoek.

Het eerste deel van het rapport wordt afgesloten met een overzicht van de actuele inrichting van het gebied en een analyse van de aanwezige cultuurhistorische waarden.



Plangebied Vlietzoom ligt globaal tussen watergang de Vliet en snelweg A4.

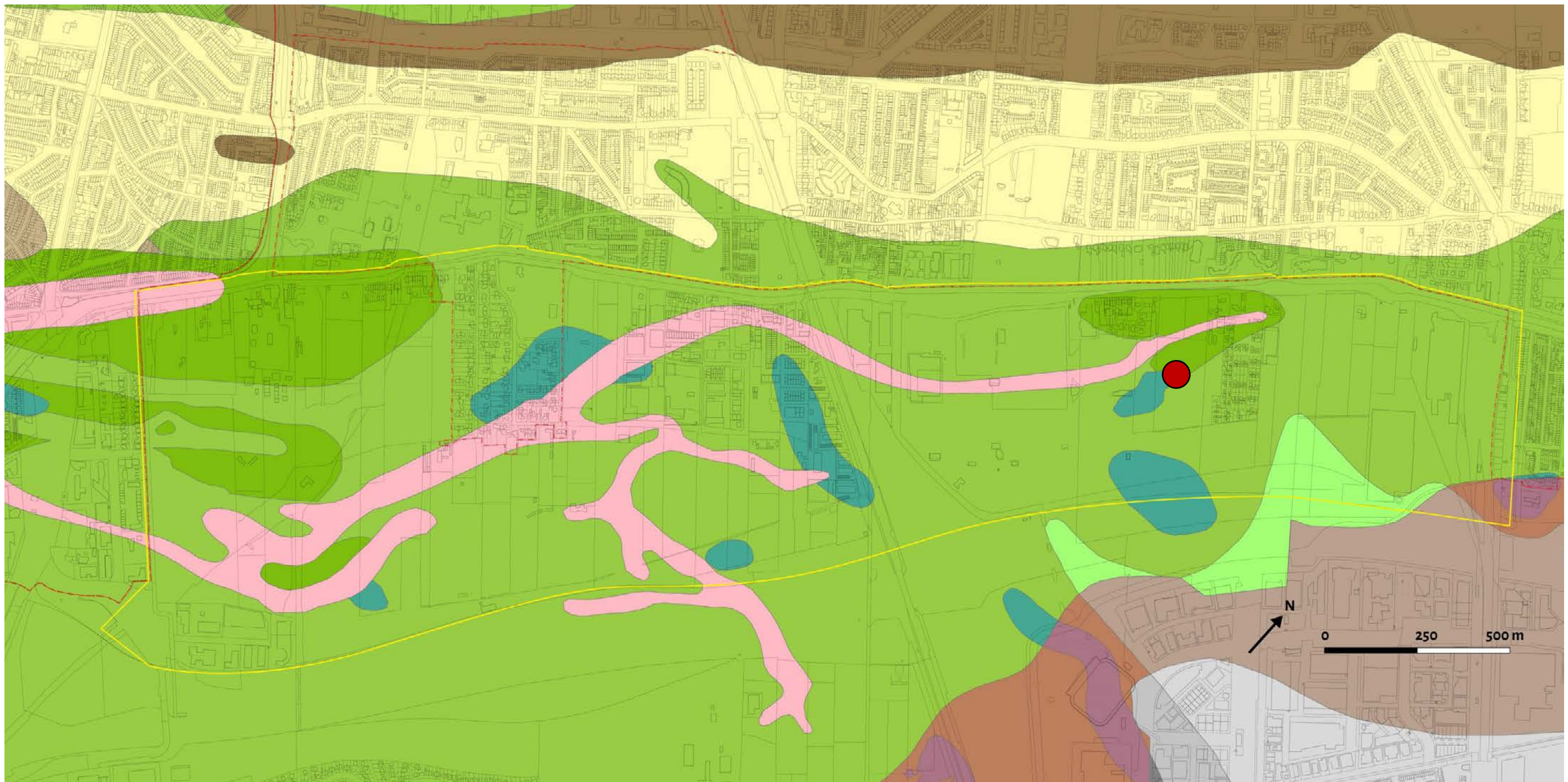




## 2 Historische ontwikkeling

← Aanleg van het recreatiegebied  
gezien vanaf de Westvlietweg, 1967.  
*Coll. Haags Gemeentearchief*





Lp. van Walcheren op Hollandveen Lp. op Lp. van Wormer op Laag van Rijswijk, waar de top van de zandafzettingen van het Lp. van Wormer en/of de Laag van Rijswijk ligt boven 5 m -NAP.

Lp. van Walcheren, waar de Gantel Laag zich matig diep ingesneden heeft in de onderliggende afz.

Lp. van Walcheren op Hollandveen Lp. op Laag van Ypenburg, op Lp. van Wormer.

Lp. van Walcheren op Hollandveen Lp. op Lp. van Wormer, waar de top van de zandafzettingen van het Lp. van Wormer ligt onder 5 m -NAP.

Lp. van Walcheren op Lp. van Wormer en/of de Laag van Rijswijk.

Laag van Voorburg, met eventueel een deklaag van de Laag van Den Haag, dunner dan 2 m .

Hollandveen Lp. op Laag van Voorburg op Laag van Rijswijk

De geologische kaart van Den Haag en Rijswijk (2020) geprojecteerd op actuele ondergrond. In geel de contour van het plangebied. Met rode stip is de vindplaats met gevonden resten uit de Hazendonk-cultuur aangeduid. *Bewerking Stichting In Arcadië, 2024*

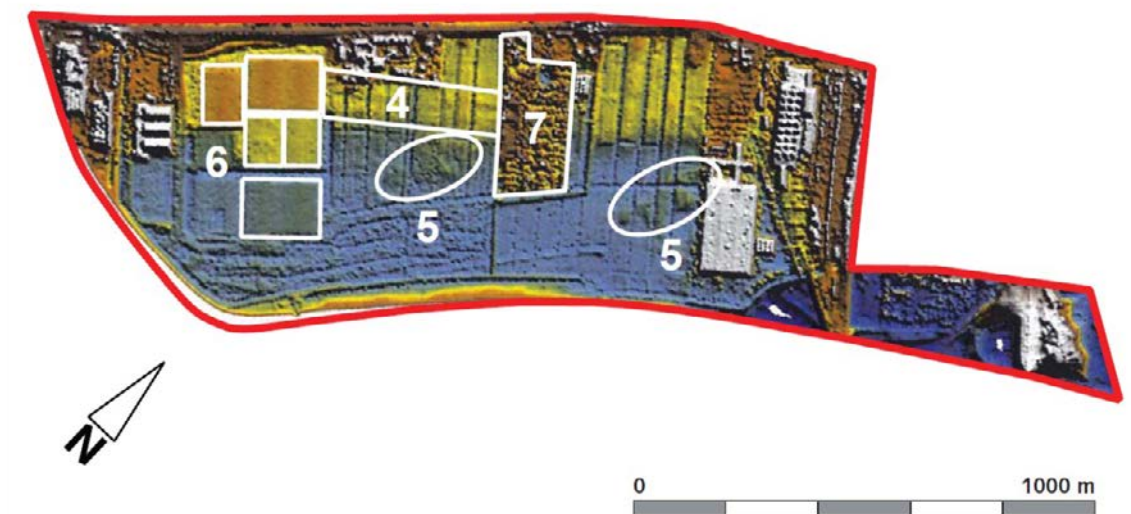
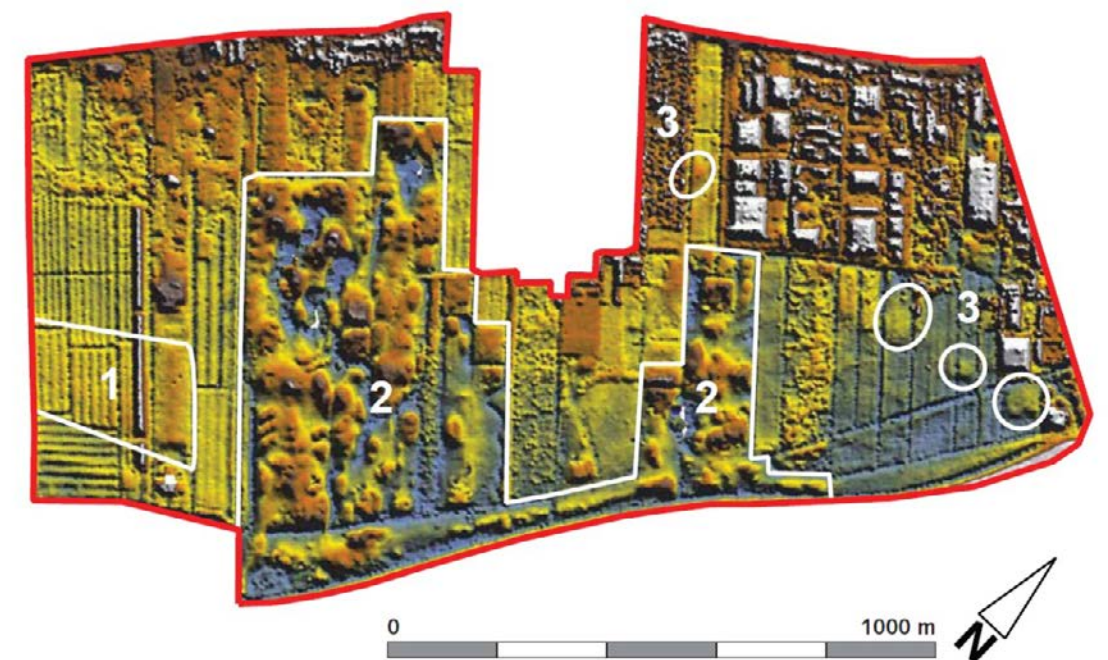


## 2.1 Vroegste geschiedenis

Het studiegebied bevindt zich in een geologische zone die deel uitmaakt van de kustzone van Den Haag, gekenmerkt door langgerekte strandwallen (zandruggen) die na de laatste ijstijd grofweg parallel aan de kust zijn ontstaan met daartussenin stroken veen. De hooggelegen strandwallen en daarop opgestoven duinen kwamen tot ontwikkeling doordat in de kustzone zoveel zand door de zee werd afgezet in de strandvlakte dat hoogtes ontstonden die niet meer iedere vloed overspoelden. Hierdoor kon het zand opdrogen en verstuiven. Het fijne zand zette zich verder landinwaarts af en vormde kleinere en grote duinen, waarmee de invloed van de zee werd teruggedrongen. Doordat de strandwallen de ontwatering van het achter de strandwal gelegen gebied belemmerde kwam vanaf 2200 v. Chr. veenvorming op gang. Het veen ontwikkelde zich het eerst op de laagstgelegen, meest drassige delen van de strandvlaktes en groeide tegen de duinen en strandwallen op. De hoger gelegen strandwallen en duinen bleven altijd boven het veen uitsteken.<sup>1</sup> Het studiegebied ligt direct ten oosten van de strandwal van Voorburg aan de rand van het veenkussen tussen de Oude Rijn en Maas. Op het Algemeen Hoogtebestand Nederland (AHN) zijn verschillende mogelijke duinkopjes zichtbaar. De plaats van deze verhogingen komt in dit deelgebied redelijk overeen met de duinen zoals die zijn aangegeven op de Nieuwe geologische kaart van Den Haag en Rijswijk.<sup>2</sup>

De archeologische overblijfselen uit de vroegste periode in het studiegebied dateren voornamelijk uit het neolithicum (nieuwe steentijd). Hierbij zijn ten oosten van Park Nabij en het Sportpark aan de Westvlietweg in 2008-2009 neolithische resten gevonden. Op basis van de gevonden resten, waaronder fragmenten aardewerk en vuursteen, is de vindplaats gedateerd tussen ca. 4000 en 3300 v. Chr. (Hazendonk-cultuur).<sup>3</sup>

Vanaf omstreeks 500 v. Chr. krijgt de zee weer vat op het gebied: de grote getijdengeul de Gantel drong via de Maasmond door tot diep in het achterland. Er ontwikkelde een wijd vertakt getijdengeulengebied dat met vele vertakkingen ver het achterliggende land indrong. Door het gebied liep een geul van het Gantelsysteem. Vanuit het getijdengeulensysteem werd een deel van het veen opgeruimd en klei afgezet. Nadat de geul verlandde bleef deze als een inversierug in het landschap achter en bood mogelijkheden voor bewoning in de latere ijzertijd en Romeinse tijd in het verder drassige gebied.<sup>4</sup> Op een oudere AHN-kaart uit 2009 is de inversierug die tot het Gantelsysteem als brede band zichtbaar, de smalle band ernaast zou kunnen duiden op een restgeul die langer open heeft gelegen.<sup>5</sup> Door vele naoorlogse ingrepen in het landschap zijn er verder weinig restanten van het oorspronkelijke landschap op de huidige AHN-kaart te herkennen.

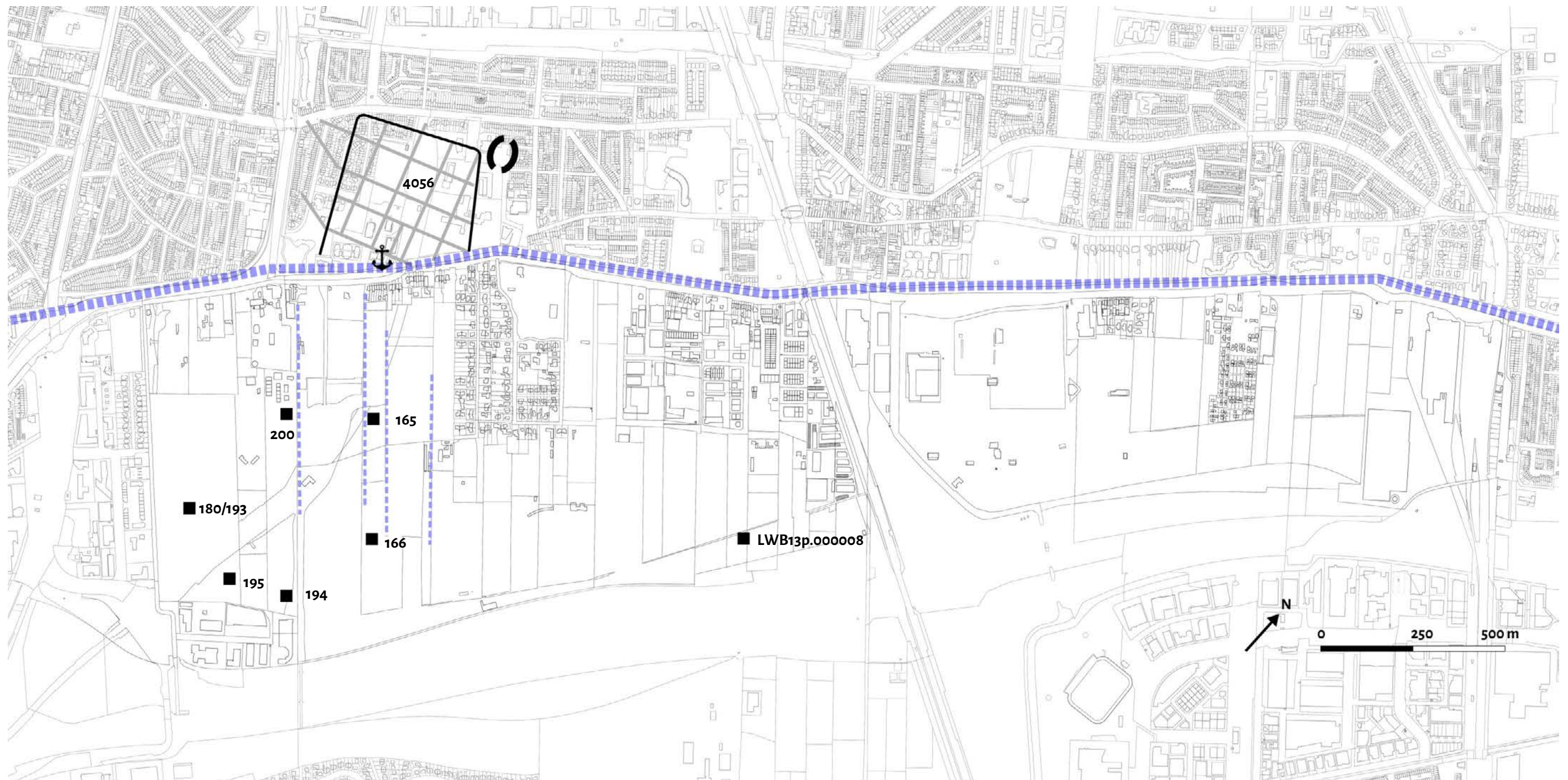


AHN-Kaart (2009) en analyse tijdens bureauonderzoek archeologische waarden voor de Vlietzoom:

- 1 Restgeul
- 2 Golfterrein
- 3 Mogelijke duinkopjes
- 4 Parallele structuur
- 5 Mogelijke duinkopjes
- 6 Sportvelden
- 7 Volkstuinen

Afb. en tekst overgenomen uit 'Plangebied Vlietzone, Bureauonderzoek archeologische waarden, 2009', pp. 11-12.





Themakaart Romeinse tijd.  
Weergegeven zijn archeologische  
vondstlocaties geprojecteerd op  
de huidige topografie.

In blauw is indicatief het Kanaal  
van Corbulo en de Romeinse  
verkeeringsrichting aangegeven.



## 2.2 Romeinse tijd

← Vondslocaties studiegebied behorende bij de themakaart Romeinse tijd:

- 165 – vondstmateriaal en greppels aangetroffen uit Romeinse tijd
- 166 – Locatie grote nederzetting uit de Romeinse tijd met diverse huisplattegronden en bijgebouwen, waterputten of –kuilen, palissaden en percelelingssloten.
- 180/193 - Romeinse nederzetting met opvallend veel militair vondstmateriaal en de Romeinse Zilverchat
- 194 – Terreindeel van een Romeins bewoningslint
- 195 – Boerderij uit Romeinse tijd met afwijkende bouw.
- 200 – Romeinse dakpannen
- LWB13p.000008 – Gedraaid Romeins aardewerk
- 4056: AMK-terrein met sporen van bewoning uit de Midden-Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen (huisterp). De bewoning strekt zich mogelijk uit over een 60 meter brede en 1 kilometer lange kreekrug. Tijdens de opgraving op het golfterrein zijn houten waterputten aangetroffen. Het noordoostelijk deel van Park Leeuwenbergh is in 1990 opgegraven, hier werd een inheems-Romeinse nederzetting gevonden.

In de Romeinse tijd (1<sup>e</sup>–3<sup>e</sup> eeuw na Chr.) bestaat er landschappelijk gezien een stabiele situatie. Op hooggelegen oever- en beddingafzettingen van de Gantel is bewoning mogelijk. Ten westen van het studiegebied, tussen de huidige Vliet, Trekvliet, de Prinses Mariannelaan en de Fonteynenburghlaan, wordt op de zuidkant van een strandwal door de Romeinen een stad gebouwd die Forum Hadriani of MAC (Municipium Aelium Cananefatium) werd genoemd. Hier zijn ook sporen van eerdere bewoning gevonden, waaronder een inheemse nederzetting uit de 1<sup>e</sup> eeuw - de Cananefaten.<sup>6</sup> Forum Hadriani is door keizer Hadrianus in of rond 122 na Chr. gesticht. De laatst dateerbare vondsten uit de Romeinse periode in de stad dateren rond 270 na Chr. Sinds de 19<sup>e</sup> eeuw hebben er opgravingen plaatsgevonden op de plek en hebben er vele onderzoeken plaatsgevonden. In 2008 is aangetoond dat de stad een insteekhaven had.<sup>7</sup>

Aanleiding voor het stichten van de stad op die plek zal mede gelegen zijn in het Kanaal van Corbulo (*Fossa Corbulonis*) van 34 kilometer lang dat door de Romeinse veldheer Gnaeus Domitius Corbulo werd aangelegd om de Rijn en Maas met elkaar te verbinden. Rond 50 na Chr. vormden de Romeinen dit kanaal door natuurlijke geulen met elkaar te verbinden. Niet zeker is waar het kanaal van Corbulo exact heeft gelopen ten opzichte van de huidige Vliet, maar grotendeels wordt aangenomen dat het hetzelfde traject volgt en/of er deels parallel aan heeft gelopen. Rond Leidschendam zijn hier de afgelopen decennia verschillende onderzoeken aan gewijd, waarbij is vastgesteld dat het kanaal is gegraven ten oosten van de strandwal.<sup>8</sup> Ter hoogte van Voorburg zal dit kanaal beïnvloed zijn door het aanwezige landschap. Op de rand tussen de duinen en het veenkussen bevond zich een waterige rand (in recente studies ook een 'lāgg' genoemd - in Nederland ook bekend als 'de rand van de moer'). Dit gebied was onderworpen aan de getijdewerking en -stromen en het ecologisch watersysteem van het veen, waarbij zoet water aangevoerd werd vanuit het veenkussen en zout water vanuit de Noordzee. Dit is voor een groot deel de onderlegger geweest voor het traject van het latere kanaal van Corbulo en de Vliet.<sup>9</sup>

Aan de overkant van het Kanaal van Corbulo, in het studiegebied, zijn bij opgravingen meerdere sporen gevonden van (inheems-)Romeinse nederzettingen. De landinrichting van het studiegebied is vermoedelijk gestart om bij te dragen aan de extra voedselbehoefte van de in omvang gestegen stadsbevolking van Forum Hadriani.<sup>10</sup> Op het huidige golfterrein zijn bij opgravingen vier omgreppelde erven en één niet omgreppeld erf met boerderijplattegrond gevonden. De boerderij dateert uit het begin van de 2<sup>e</sup> eeuw na Chr. De erven lagen in een uitgebreid verkavelingssysteem wat een agrarische bestemming had. Er zijn aanwijzingen dat de verkaveling tot stand is gebracht door Romeinse militairen.<sup>11</sup>



→ Enkele vondsten opgegraven bij de Rotterdamsebaan uit de Romeinse tijd.

Foto's Dienst Archeologie, Den Haag



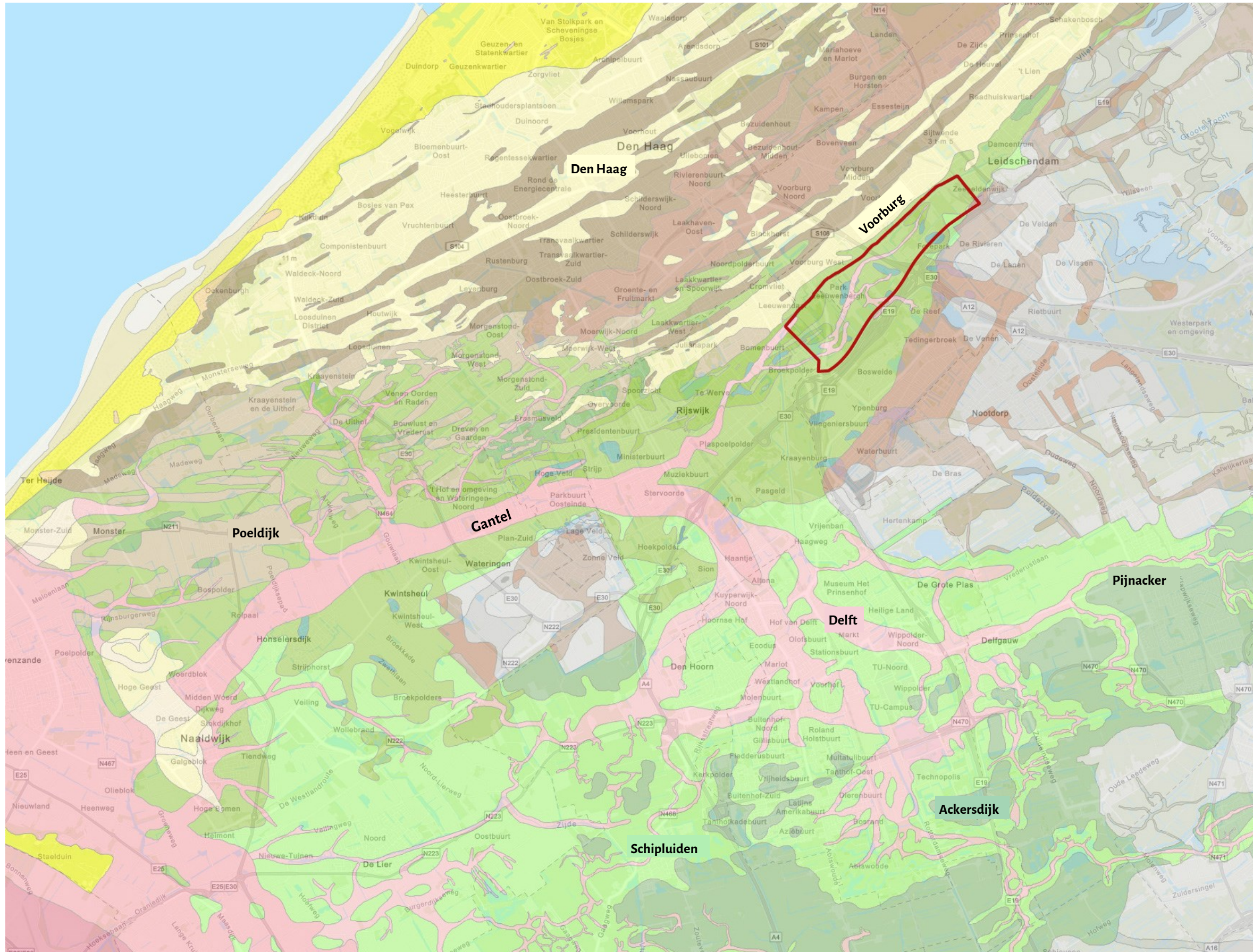
Bij opgraving van de Rotterdamsebaan is deze pot met een Romeinse zilverchat gevonden, bestaande uit 107 munten, zes zilveren armbanden en een verzilverde mantelspeld.

Foto Dienst Archeologie, Den Haag

Ook op het terrein van de Rotterdamsebaan zijn verschillende vondsten gedaan met betrekking tot landinrichting en gebruik in de Romeinse tijd. Het vondstmateriaal laat zien dat bewoning doorloopt vanaf de 1<sup>e</sup> eeuw tot in de 3<sup>e</sup> eeuw. De eerste fase, met de vroegste 1<sup>e</sup> en begin 2<sup>e</sup>-eeuwse verkavelingen, was georiënteerd op een hogere kwelderwal die ontstaan is door de inbraak van de getijdengeul de Gantel. Dit bestond uit minimaal drie afzonderlijk omgreppelde ovale erfjes. In de loop van de 2<sup>e</sup> eeuw werd een geheel nieuw blokverkaveling uitgerold die georiënteerd was op het kanaal van Corbulo. In deze periode waren meerdere erven gelijktijdig in gebruik. De belangrijkste resten uit deze periode zijn grondsporen. Deze verraden de locatie van vroegere huizen, waterputten, greppels en afvalkuilen. Uit deze sporen kwam een zeer grote hoeveelheid vondstmateriaal. De vondsten bestaan uit aardewerk, dierlijk bot, metaal, hout en natuursteen.<sup>12</sup> Ten zuidoosten van de golfbaan, op het inmiddels verdwenen 'Bomeneiland', werden meerdere dierbegravingen gevonden. Hierbij ging het met name om paardengraven.<sup>13</sup> Op een weiland naast Drievliet in vier greppels ter hoogte van de Bovenwetering—Postenkade ontdekt met enkele honderden complete Romeinse bakstenen dakpannen.<sup>14</sup>

NB Het archeologisch onderzoek is wat betreft het studiegebied de Vlietzoom niet gebiedsdekkend. Met name in het gebied ten zuiden van de A12/Utrechtsebaan zijn sporen en vondsten gedaan met betrekking tot de Romeinse tijd. Ten noorden van de A12/Utrechtsebaan zijn tot op heden geen Romeinse vindplaatsen bekend – alhoewel het niet concreet kan worden aangetoond is er wel een kans op de aanwezigheid van resten onder het maaiveld.<sup>15</sup>





De geologische kaart van Den Haag en Rijswijk (2020) geprojecteerd op actuele ondergrond. Met rood kader is het plangebied aangeduid.

Bewerking Stichting In Arcadië, 2024

- 1: Walcheren op Hollandveen op Wormer, top zand onder 5m - NAP
- 2: Walcheren op Hollandveen op Wormer/Rijswijk, top zand boven 5m - NAP
- 3: Walcheren op Hollandveen op Ypenburg op Wormer
- 4: Walcheren op Hollandveen op Voorburg op Rijswijk
- 5: Walcheren op Voorburg op Rijswijk
- 6: Walcheren op Wormer/Rijswijk
- 7,1: Walcheren met Gantel (diep ingesneden)
- 7,2: Walcheren met Gantel (matig diep ingesneden)
- 8: Hollandveen op Wormer, top zand onder 5m - NAP
- 9: Hollandveen op Wormer/Rijswijk, top zand boven 5m - NAP
- 10: Hollandveen op Ypenburg op Wormer
- 11: Hollandveen op Voorburg op Rijswijk
- 12: Wormer, top zand onder 5m - NAP
- 13: Wormer/Rijswijk, top zand boven 5m - NAP
- 14: Ypenburg evt. bedekt met dunne Wormer
- 15: Den Haag dikker dan 2 m op Zandvoort
- 16: Den Haag dikker dan 2 m op Hollandveen en Zandvoort
- 17: Voorburg, evt. deklaag Den Haag dunner dan 2 m
- 18: rest afgegraven Hollandveen op Walcheren op Hollandveen op Wormer, top onder 5m - NAP
- 19: Estuarium Rijn, Echteld aan maaiveld
- 20: PostME getijden afz. Estuarium Maas, Walcheren
- 21: Voorburg op Gantel
- 22: Hedendaags strand afz. Zandvoort



### 2.3 Middeleeuwen

#### *Ontstaan Voorburg, de huidige Vliet en de Tedingerbreekpolder*

Veel informatie over de Romeinse tijd is beschikbaar uit archeologische gegevens, die de laatste jaren aangevuld zijn met geologische gegevens. Hieruit is o.a. duidelijk geworden dat een praktijk van de Romeinse landmeters tot aan het jaar 1000 na Chr. door schriftelijke bronnen werd overgedragen. Het was belangrijk voor de agrarische basis van de abdijen en bisschoppelijke centra. Echter een traditionele agrarische basis ontbrak in het plangebied, behorende tot de Rijn-Maas delta, omdat het gedomineerd werd door het grote Holland-Utrecht veengebied, afgesloten van de Noordzee door het duingebied.<sup>16</sup> Het veengebied was onaantrekkelijk voor permanente bewoning. Het plangebied wordt in de vroegste historische bronnen omschreven als wildernis.<sup>17</sup> Toen in de 3<sup>e</sup> of 4<sup>e</sup> eeuw de bewoners van dit gebied vertrokken, verwilderde het land maar bleven de greppels als verlagingen zichtbaar in het landschap.<sup>18</sup> Het duingebied werd echter continue bewoond net als de randen van de grote rivieren, waarbij de bewoning vaak gekoppeld was aan restanten van Romeinse vestigingen langs de Rijn en de Maas. De bewoners van het duingebied werden vaak aangeduid als Friezen, die in een levendige handelsrelatie stonden met andere aan de kust van de Noordzee levende groepen. Ze waren beperkt in hun middelen van bestaan, hoofdzakelijk vis, zoutwinning en wolproductie uit schapenteelt. Andere behoeften werden aangevuld vanuit een handelsetonomie, waarin men aangesloten was op de Frankische wereld. Een interessante vondst was in dat kader het bootvormige graf in het Haagse Solleveld tussen Kijkduin en Monster.<sup>19</sup>

Tussen Rijn en Maas komen in de middeleeuwen de steden Leiden, Den Haag, Delft en Rotterdam op. De geschiedenis van de delta met stad en achterland is voor een groot deel de geschiedenis van de waterwegen. Hierbij liggen de steden Leiden en Rotterdam aan de grote rivieren, Den Haag in de duinen en Delft ligt midden in het veen. De steden zijn verbonden door een dominante waterweg. Deze waterweg is deels gebaseerd op natuurlijke waterlopen en is deels aangelegd. In het proces van stadsvorming breidde ook het woongebied zich uit vanuit de kust en de rivierranden naar het veen dat met enige moeite tot bruikbaar wingewest werd getransformeerd. Langs de doorgaande weg over de strandwal ten westen van het studiegebied ontwikkelde zich in de loop van de middeleeuwen geleidelijk het huidige dorp Voorburg, dat in de 9<sup>e</sup> eeuw op een goederenlijst van de Utrechtse Sint-Maartenskerk wordt vermeld als 'Foreburg(h)'.<sup>20</sup>

Voor het begrip van specifieke situatie van de Vlietzoom is het landschap en de bodemopbouw cruciaal. Het duingebied scheidt het zoute water van de Noordzee van het overvloedig toestromende zoete regenwater, dat afgevoerd wordt door de rivieren Rijn en Maas. In het bassin achter de duinen had zich na vele eeuwen een waterrijk veenkussen gevormd, dat door biologische processen tot enkele meters boven het open water was gegroeid. Dat veengebied was onaangeroerd tot graaf Dirk II door de Duitse koning Otto III in 985 het land tussen de Liora (de Lier) en de Hollandse IJssel als erfelijk eigendom kreeg toegewezen.<sup>21</sup>

De gebiedsaanduiding tussen de Liora en de Hollandse IJssel is niet zonder betekenis. Vanaf de Romeinse tijd was het evenwicht van het veengebied door landbouw langs de rivieren langzaam verstoord geraakt. Het water van de Rijn brak door het veenkussen en dit leidde tot de vorming van de Lek en de Hollandse IJssel. Hierdoor verloor de Rijn zijn dominante rol en was de Maas-Merwede de belangrijkste opening in de duinrand geworden. Bij deze opening, die voorheen onderdeel was van de *Fossa Corbulonis*, werden door getijdegeulen in het Westland kleilagen gedeponeerd, die langs de duinen tot aan Voorburg, Pijnacker, het Oude land van Rodenrijs en Ackersdijk reikten, een soort kwelders, voor een deel aangeduid als het Canteldek. Hierdoor bestaat in Delfland een, geologisch gezien, grillige grens, de rand tussen het veenkussen en het kleidek en eventueel rivierklei. Het is herkenbaar in toponiemen als 'kleiweg' in de buurt van andere toponiemen met 'veen' of 'broek'. Het opmerkelijke van de Vlietzoom bij Voorburg is dat het oppervlak over een periode van 2000 jaar vrijwel op zeeniveau is gebleven, een gevolg van de onderliggende 1 à 2 kilometer brede tongvormige geulafzetting langs de Vliet.

Waar de kleilaag over de hele periode lokaal in gebruik was, begon de systematische kolonisatie van het veen in het begin van de 11<sup>e</sup> eeuw vanuit Schipluiden leidend tot de aanleg van de Delf aansluitend op de bovenloop van de natuurlijke Schie bij Oude Leede. Als gevolg van de agrarische stichtingen in het veen daalde het oppervlak waardoor de waterafvoer via de Schie, die over de geologisch robuustere ondergrond van Ackersdijk liep geblokkeerd. Dit proces was een voorloper van de vorming van het Westmeer. In de tweede helft van de 12<sup>e</sup> eeuw werd dit probleem deels opgelost door vanuit de bovenloop van de Schie bij Pijnacker een serie rechte kanalen aan te leggen door het veengebied van Rodenrijs eindigend bij de Schie voorbij Ackersdijck. Waarschijnlijk omstreeks 1076 werd er een extra veenontginning aangelegd, waarop de stad Delft zich zou ontwikkelen. De rechte kanalen in Rodenrijs uit de tweede helft van de 12<sup>e</sup> eeuw zijn aangelegd toen de stad Delft al op de huidige plaats lag en diende bij de aanleg als oriëntatiepunt. Het begin van de agrarische ontginning van het veen en het grillige karakter van de rand tussen veen en de geulafzettingen dwongen tot ingrijpende stappen in het watermanagement. In dezelfde periode waren overstromingen in 1134 en 1167 van het kleidek-gebied aanleiding om defensieve kades aan te leggen langs de getijdegeulen en dijken parallel aan de rivier.





'Kaart van de Drie Schieën', 1512. Kaart van het gebied ten noorden en westen van Rotterdam, gezien uit noordelijke richting. Bij het Maas-Merwede systeem leidde het belang van het transport over water in de middeleeuwen tot de Drie Schieën: rechts naar Schiedam, rechtdoor naar Delfshaven, naar links naar Rotterdam.

Coll. Nationaal Archief



De loop van de huidige Vliet dateert uit de middeleeuwen en stroomde tussen de strandwal waarop Voorburg was ontstaan en het ten zuidwesten ervan gelegen veenkussen. Tot in de 13<sup>e</sup> eeuw loopt de Vliet als hoofdwaterweg door tot Naaldwijk/De Lier. Met name de afslag naar de Delfvliet is een grote ingreep geweest voor de Vliet tussen de Hoornbrug en Leidschendam. De toename van welvaart maakte het in de 13<sup>e</sup> eeuw mogelijk om keuzes te maken voor bewoning gebaseerd op verschillen in ondergrond. Waar men eerst vanuit de duinen en het kleidek het veen in trok, bewoog de grafelijke familie voor bewoning terug de duinen in en ging zich vestigen in het duingebied van 's-Gravenzande, van Honselersdijk en Den Haag.

Vermoedelijk kreeg de Vliet zijn huidige vorm aan het begin van de 13<sup>e</sup> eeuw toen de grafelijke familie vertrok uit Delft en zich vestigde aan het Binnenhof. De diversificatie in bewoning en agrarisch gebruik vraagt om een adequate aansluiting op de middeleeuwse transportwegen voor goederen en personen over water. In die periode wordt de Delf verlengd als gegraven kanaal door Ackersdijck naar de Schie en vanaf Rijswijk wordt de Delfvliet aangelegd door het kleiige gebied ten noordoosten van Delft naar Den Haag. Deze Delfvliet, doorsnijdt de oriëntering van de eerder aangelegde drainage-sloten verbonden met het oude 'Romeinse' Vliet-traject van Voorburg naar de Lier/Naaldwijk. Door de aanleg van de Delfvliet gaat de oude Vliet voorbij Rijswijk aan betekenis verliezen, terwijl het deel vanaf Voorburg naar Leiden als archeologisch artefact aan de oppervlakte ongeveer de *Fossa Corbulonis* blijft volgen. Daarmee wordt in de 13<sup>e</sup> eeuw de ruggengraat voor de waterhuishouding en transport over water van Delfland voltooid en kan de ontwikkeling van Den Haag op gang komen. In dezelfde operatie werd rond deze 1344-45 ook de Haagse Trekvluit aangelegd als verbinding van de Vliet naar Den Haag (met het grafelijk hof).<sup>22</sup>

De oudste vermelding van de Vliet dateert mogelijk al uit 1274, toen volgens de leenkamer Jan van de Werve werd beleend met bezit in Voorburg dat werd omschreven als '100 gaarden breed en 14 van de Vliet tot midsveen en 70 gaarden van de Vliet tot midsveen'. Dit betrof het huis de Werve (het kasteel werd afgebroken begin 19<sup>e</sup> eeuw) en bijbehorende landerijen, waarvan de bezittingen liepen van de Schenk (voorheen gelegen op de grens van de ambachten Den Haag en Voorburg) tot aan de Vliet.<sup>23</sup> In de boeken van de grafelijke leenkamer staat genoteerd dat in 1281 de gebroeders Gerard en Willem van der Molen werden beleend met '16 morgen land strekkende van de Vliet tot de oude weg' – in een latere toevoeging staat vermeld dat dit in de Tedingebroek lag.<sup>24</sup>

De Vliet zal in eerste instantie met name hebben gefunctioneerd als een afwateringssysteem voor omliggende polderlandschappen en als infrastructuur. De in het begin van de 11<sup>e</sup> eeuw begonnen systematische ontginning van het veen vanuit Schipluiden richting Delft markeert het begin van de voor Holland zo typerende 'cope'-ontginning.<sup>25</sup> Voor de ontginning van het studiegebied liet de grafelijkheid de Vliet uitdiepen om het als afwateringskanaal te laten functioneren. De eerste drie tot vier eeuwen werd het water afgevoerd langs natuurlijke hellingen. In de Romeinse tijd en volgens de kaart van Kruikius uit 1712 lagen die in de richting loodrecht op de Vliet, zoals ondersteund door het archeologisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de aanleg van de Rotterdamsebaan. De sloten werden haaks op de Vliet gegraven voor een natuurlijke afwatering via deze stroom naar de lager gelegen Maas en Oude Rijn. Door de ontwatering na deze ontginning en later door het vele turfdelven zakte de grond en ontstonden buiten het plangebied plassen, zoals zichtbaar op de Kruikiuskaart uit 1712. Kaden en dijken, zoals de Postenkade, werden opgeworpen om wateroverlast door o.a. bodemdaling te vermijden.<sup>26</sup> De Postenkade is als oude veendijk opgeworpen in de late middeleeuwen en is al aangeduid op een kaart uit 1550. Uit historische bronnen is bekend dat daar in de 13<sup>e</sup> eeuw al de ambachtsgrens (bestuurlijke grens) tussen de Tedingebroekpolder en Hoge Broekpolder lag.

Om de waterhuishouding binnen het polderlandschap en de nog vele moerasgebieden van Zuid-Holland te beheren werd aan het eind van de 13<sup>e</sup> eeuw 'Hoogheemraden' ingesteld. Voorburg viel onder het hoogheemraadschap Delfland. Het hoogheemraadschap Delfland werd in 1289 opgericht en afgescheiden van Schieland, waarbij het stroomgebied van de Schie de grens wordt. Schieland wordt aan de andere kant begrensd door de Hollandse IJssel. De scheiding tussen Delfland en het hoogheemraadschap Rijnland ligt bij de landscheiding waar de sluis bij Leidschendam kwam. Het hoogheemraadschap Delfland was wederom onderverdeeld in verschillende (lid)ambachten. Het studiegebied, Tedingebroek, viel als lidambacht onder Voorburg. Een ambacht was in de middeleeuwen een rechtsgebied binnen bepaalde grenzen met een eigen bestuur. In elk ambacht werd een ambachtsbewaarder (een soort waterschapsambtenaar) gekozen door schout, schepenen en ingelanden tot het uitvoeren van en toezicht houden op allerlei waterschapswerken.<sup>27</sup> Voor de rechtspraak viel het studiegebied echter onder Rijnland (ambacht Zoeterwoude-Stompwijk).<sup>28</sup>

Tedingebroek betreft de polder waar het studiegebied onderdeel van uitmaakt, begrensd door de Vliet, Postenkade, de Veeweg en de aloude Landscheiding. De naam verwijst hoogstwaarschijnlijk naar Diederik van Teijlingen, die op 20 maart 1281 van graaf Floris V grond in dit gebied kocht; broek verwijst naar 'moerassig gebied'.<sup>29</sup> Teijlingen is in de loop van de eeuwen verbasterd tot Teding, al is in een oorkonde van 1284 al sprake van een 'Tedigerbroic'.<sup>30</sup> De naam duikt in de 15<sup>e</sup> eeuw meerdere malen op in het archief van het hoogheemraadschap Delfland; daarin beschreven als 'Teigelrebrouck' en later als 'Teijlingerbrouck'. Uit het Memorieboek van Voorburg van 1435 tot 1566 blijkt dat diverse Voorburgers bezittingen hadden in Tedingebroek en ongetwijfeld waren betrokken bij de ontginning en het afturven.<sup>31</sup>

Naarmate het veenkussen verder inklonk en de bodem sterk daalde, faalde de oorspronkelijk natuurlijke afwatering van het gebied en werd het noodzakelijk om naast kades een bemaling met molens te realiseren. In de 15<sup>e</sup> eeuw verschenen de eerste windwatermolens in deze regio. De Tedingebroekpolder werd tot ver in de 19<sup>e</sup> eeuw bemalen door de zogenaamde Oostmolen en Westmolen (ook wel Dorps- of Kerelsmolen genoemd). Beide waren gelegen aan twee dwarssloten die een verbinding vormden tussen de ten oosten gelegen Bovenwetering en de ten westen gelegen Vliet, op welke laatste de molens hun water uitsloegen. Een oorkonde uit 1334/35 beschrijft de verbreding van een 'watergang' en 'hoele [heul/brugje] liggende in den wech an den Vliete in Tedingher broec [...] en spreekt verder over een 'sluse' (sluis). Dit betreft vrijwel zeker een voorloper van de molensloot en sluis naast de latere Kerkmolen die na 1408 werd opgericht.<sup>32</sup> Een tweede lange rechte 'molensloot' verbond de Oostmolen met de Vliet als boezem, waarin het overtollige water werd gemalen en verder afgevoerd. In 1465 kwam Tedingebroek met het hoogheemraadschap van Delfland overeen dat het overtollige water uit deze polder mocht worden geloosd op de Vliet tegen een jaarlijkse vergoeding van 6 pond.





Analysetekeningen van het middeleeuwse boerenerf na opgraving bij de Rotterdamsebaan met foto's van de vondsten.

Overgenomen uit presentatie 'Late Middeleeuwen onder de Rotterdamsebaan' van Peter Stokkel





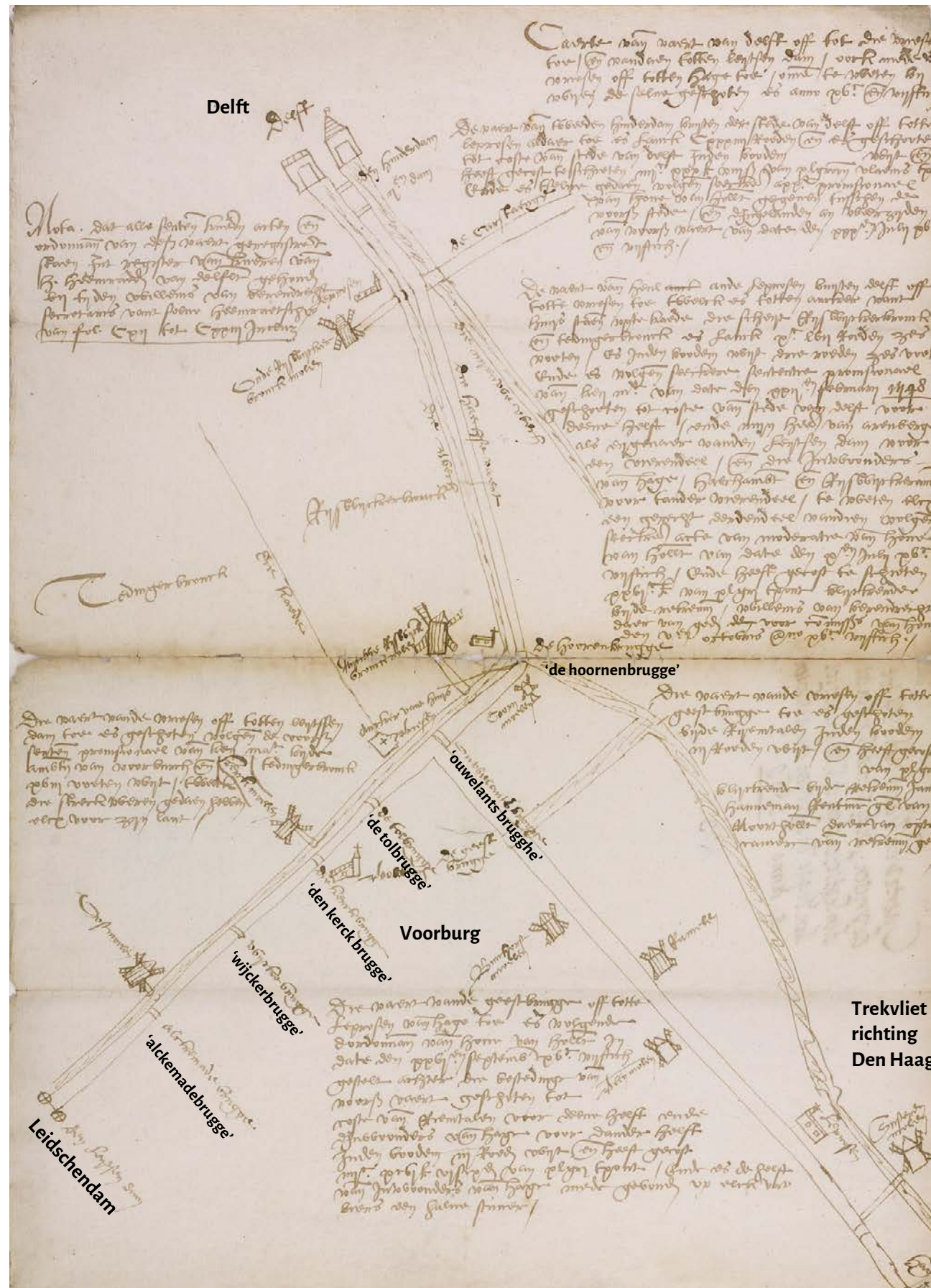
Uit archeologisch onderzoek rond de huidige Rotterdamsebaan blijkt dat dit terreindeel in de 14<sup>e</sup> eeuw verder werd ontgonnen. Hierbij werden soms oudere Romeinse greppels opnieuw opengemaakt. Als gevolg hiervan is de oriëntatie van de huidige verkaveling nog nagenoeg gelijk aan die uit de Romeinse tijd. Bij het onderzoek is aangetoond dat sloten die nu nog in gebruik zijn een Romeinse en een laatmiddeleeuwse voorganger gehad hebben.<sup>33</sup> Op de hogere kwelderwal, waar ook de Romeinse bewoning op lag, werden boerderijen gebouwd. Tijdens het archeologisch onderzoek in het studiegebied is een erf uit de 15<sup>e</sup> eeuw gevonden. De sporen bestaan uit kuilen, greppels en paalgaten.<sup>34</sup> Bijzonder is dat deze middeleeuwse boerderij was omringd door een 8m brede gracht en een relatief groot terrein omsloot. Vermoedelijk had deze gracht ook een verdedigende functie en werd wellicht ook gebruikt om goederen te transporteren. De vondsten die van dit erf afkomstig zijn, duiden op een grote welvaart.<sup>35</sup>

In de loop van de 14<sup>e</sup> eeuw kwamen de trekschuitverbindingen in Nederland op gang en kreeg de Vliet ook een functie als trekvaart. Een trekschuit is een door een paard voortgetrokken schip. Zo zijn er al octrooien uit deze periode bekend voor tolheffing bij het gebruik van jaagpaden. Tussen Delft en Leidschendam lag het eerste jaagpad. Bij Leidschendam was toen nog geen sluis, waardoor er geen goede mogelijkheid was voor passage van schepen. Delft en Leiden hebben decennialang de mogelijkheid overwogen van een trekvaartverbinding, maar die kwam pas in de 17<sup>e</sup> eeuw op gang.<sup>36</sup> Niet alleen de Vliet werd gebruikt als vervoersader. Ook de sloten tussen de percelen in de polder waren een belangrijk onderdeel van de infrastructuur. Bij gebrek aan verdere wegen door het studiegebied, bereikten de boeren hun land aan de oostzijde van de Vliet onder andere per praam. Deze kleinere platte schuiten werden aangeduwd met een vaarboom.<sup>37</sup> Een polder waar de weidepercelen per praam werden ontsloten heet een 'Vaarpolder'.



→ Archeologische vondsten gevonden bij het boerenerf. Overgenomen uit presentatie 'Late Middeleeuwen onder de Rotterdamsebaan' van Peter Stokkel





← Kaartbeeld van de Vliet en Rijn (detail), 1522. Ter hoogte van Leidschendam is een overtoom zichtbaar met windassen, waarmee schepen over de dam konden worden getrokken.  
Coll. Stadsarchief Delft

← Kaart van de Vliet vanaf Delft naar Voorburg en Den Haag met de Hoornbrug, 1550.  
Coll. Stadsarchief Delft



→ Carte descriptie locael van t meerdeel van Holland (detail), vervaardigd door Johan Liefvrick, 1578.  
Coll. Streekarchief Gouda

## 2.4 16<sup>e</sup> eeuw Voorburg op de kaart

Op een kaart uit 1522 is te zien dat vanaf Delft een weg langs oostoever van de Vliet liep tot Voorburg, met ter hoogte daarvan twee bruggen. Over de Vliet lagen in het Voorburgse gedeelte meerdere bruggen. In een rekening van de ambachtsbewaarders uit 1522 is reeds sprake van herstellingen aan 'vier breggen', waaronder de Wijkerbrug, Kerkbrug, de Oude Tolbrug en de Geestbrug over de Trekvljet.<sup>38</sup> De oudste vermelding van de Geestbrug is al terug te vinden in rekeningen uit 1437. In dat jaar was de stenen brug zo vervallen dat zij voor gebruik werd afgekeurd en afgebroken. Het werd omstreeks 1447 vervangen door een nieuwe brug.<sup>39</sup>

Een schetsmatige kaart uit 1550 toont dat de weg inmiddels is doorgetrokken tot Leidschendam. Vanaf de hoek bij de 'hoornbrugge' liggen er vijf bruggen over de Vliet richting Leidschendam. Er zijn drie molens met daarbij molensloten weergegeven: de Oostmolen, Westmolen en de zogenaamde 'zustermolen'. De laatste molen verzorgde de bemaling voordat de Nieuwe Broekmolen, die op de Kruikiuskaart van 1712 staat en verder naar het zuidoosten langs de Molenvliet lag, in gebruik werd genomen. Op de kaart staat daarnaast met een lijn de Postenkade weergegeven. Een eerst gedetailleerd beeld van de Vliet ter hoogte van Voorburg is een proceskaart uit ca. 1556, toegeschreven aan de landmeter-kaarttekenaar Coenraet Oelensz. Het hoogheemraadschap Delfland had de zorg voor een goede waterlozing van Delft tot Leidschendam en hoogheemraadschap Rijnland van Leidschendam tot Leiden. De stadsbesturen beklagden zich in toenemende mate over de ondiepten in de Vliet die de handelsscheepvaart belemmerde. Die in de 15<sup>e</sup> en 16<sup>e</sup> eeuw intensiever was geworden met grotere schepen. Delfland nam maatregelen om de bestaande ondiepten in de Vliet tussen de Hoornbrug en Leidschendam sterk te verlagen – de ambachten van Voorburg en Tedingerbroek werden met het onderhoud belast.<sup>40</sup>

Dit was niet de eerste keer; de Vliet was herhaaldelijk een bron van conflicten over de dieptes. Dat leverde ook spanningen op met de in de buurt wonende boeren, die hun eeuwenoude recht op de 'wedden', doorwaadbare plaatsen voor vee en paarden, bleven opeisen. In 1462 was al 'gekeurd' dat de Vliet bij Voorburg tot op de bodem moest worden uitgegraven. Ook in 1492 tijdens een periode van grote droogte en lage waterstand, werden de ambachtsbewaarders van Voorburg en Tedingerbroek opnieuw op de vingers getikt.<sup>41</sup> Protest tegen het onderhoud van de Leidsche Vliet hield niet op. In 1517 daagden de burgemeester van Delft de burggraaf van Leiden en de ambachtsbewaarders van Voorburg en Tedingerbroek voor de vierschaar. Hierin werd beslist dat Voorburg en Tedingerbroek verplicht waren de Vliet te schieten en de breedte op 18 voet (5,65m) te houden.

Opnieuw weigerden de ambachtsbewaarders in 1525 de keur te gehoorzamen en in 1534 klaagde de stad Delft opnieuw dat de Vliet niet alleen 'onbequaem was voir den reysende man ende negociatie' en bovendien onvoldoende voor de afwatering van Den Haag, Delft en de ambachten Rijswijk en Voorburgh zorgde. Na meerdere onderhandelingen werd besloten dat het baggerwerk op 1 augustus 1550 gereed moest zijn. Bovendien werd opgedragen de wal langs het water te 'beplaten' en verboden de weg daarlangs voortaan als jaagpad te gebruiken.<sup>42</sup> Meerdere keuren vanaf 1539 tot na 1561 verboden het jagen langs de oostzijde van de Delftse Vliet en de Leidse Vliet. Schepen mochten alleen met zeilen en niet met paarden of 'miten hals, roeyen oft steken meten boom' worden gesleept. Vermoedelijk belastten de paarden de over te veel zodat die ging verzakken. Overtredingen werden beboet. Wie zijn schuit tussen 'De Vriesen' en Leidsche Dam' toch door een paard lieten trekken, liep de kans dat paard en schip in beslag werd genomen en op de eerstvolgende markttag te Delft publiek verkocht werden.<sup>43</sup> Om te voorkomen dat er toch met paarden zou worden gejaagd, werd opgedragen om palen te slaan die boven de grond uitstaken.<sup>44</sup>

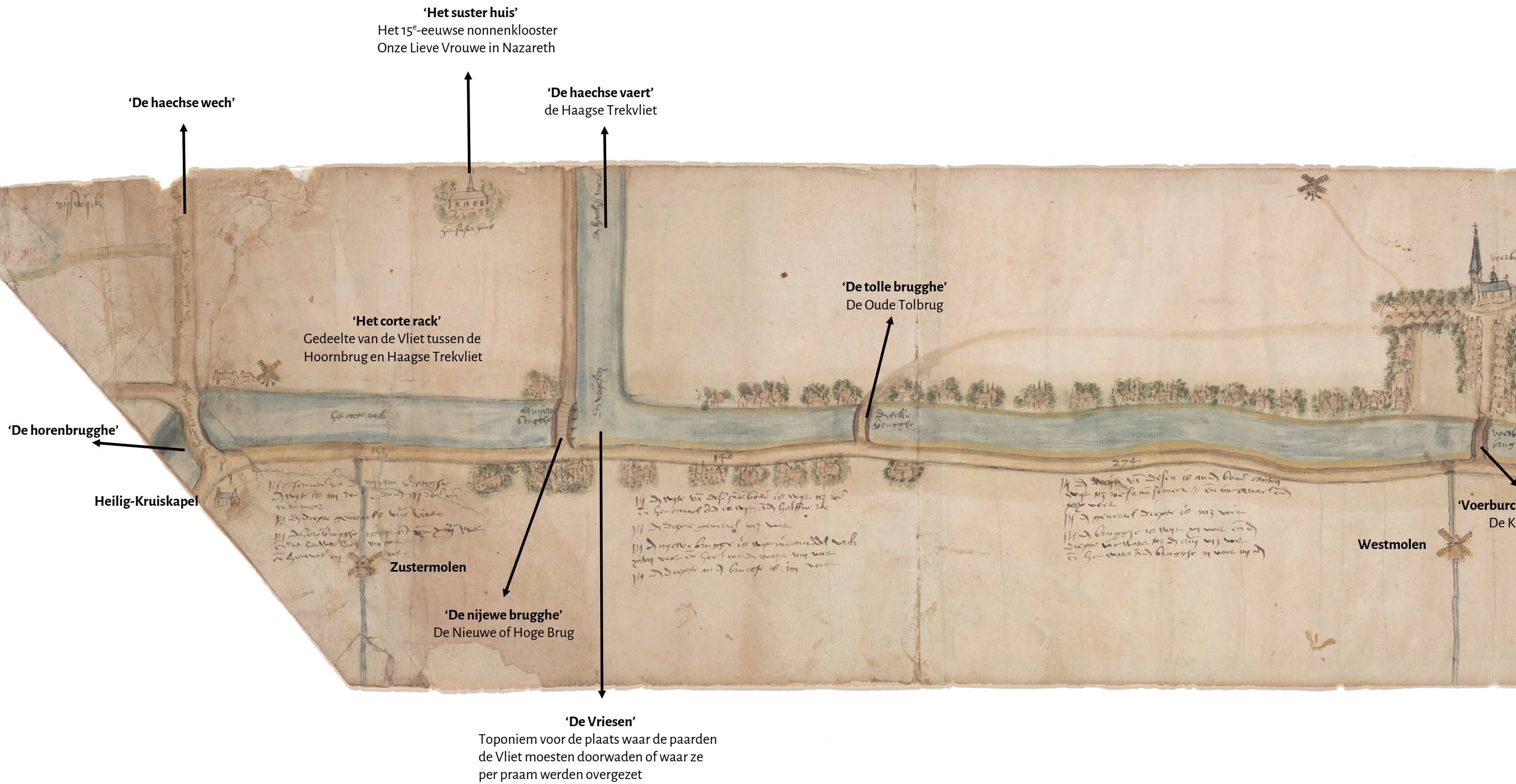


Toen de scheepvaart ook in de Delftse Vliet toenam, was het op peil houden, ten behoeve van de bevaarbaarheid ook een doelstelling geworden. Op de proceskaart uit ca. 1556 geeft Oelensz nauwgezet de diepten en breedten van de Vliet aan op verschillende plekken, waaronder ook de doorvaarthoogten bij de bruggen. De diepte varieerde, maar was nergens dieper dan 1,25 meter. Het hoogheemraadschap Delfland droeg vervolgens Voorburg en Tedingerbroek op hun deel van de Vliet over een breedte van 18 voet (5,65m) uit te diepten tot op de 'oude bodem'.<sup>45</sup>

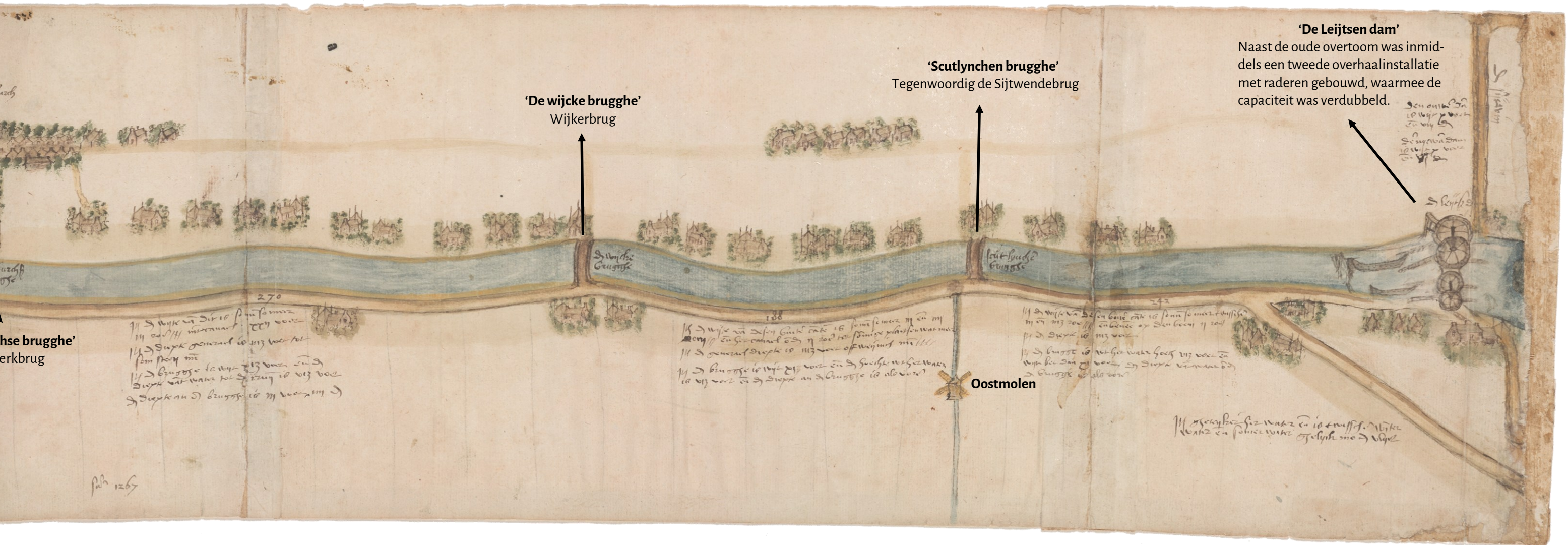
Zichtbaar op de kaart is de Vliet, waarvan onderdelen omschreven zijn als 'de haechse vaert' [Haagse Trekvljet] en 'Het corte rack' [het gedeelte tussen Hoornbrug en de Haagse Trekvljet], terwijl ter hoogte van de 'Nijewe brugghe' de naam 'De Vriesen' voorkomt, een verwijzing naar de plek waar paarden de Vliet moesten doorwaden of per praam werden overgezet vóór de bouw van een brug. Over de Vliet liggen tussen de 'Horenbrugge' en Leidschendam vijf bruggen die het jaagpad met Voorburg en andere doorgaande wegen in de richting van Den Haag, Delft en Leiden ontsluiten: zoals de 'Nijewe brugghe', de 'Tolle brugghe', de 'Voerburchse brugghe' (Kerkbrug), de 'Wijcke brugghe' en de 'Scutlynchen brugghe'. De 'Nijewe brugghe', later bekend als de Nieuwe (Tol)brug, is net in 1556 door Joost van Ouwelant aangelegd—op 16 april werd aan hem een octrooi verleend voor het aanleggen van de brug en het heffen van tol.<sup>46</sup> Voorburg, gelegen in het verlengde van de Voerburchse brugge of Kerkbrug, bestaat op deze kaart uit de Kerkstraat en Herenstraat. De doorgaande verbinding loopt via Westeinde, Herenstraat en Oosteinde. Het schuine pad duidt de weg naar de graanmolen, latere 'molen van Baas' aan. Op de kaart zijn net als op de kaart uit 1550 drie molens aangegeven, elk verbonden met een molensloot: de Zustermolen nabij de Hoornbrugge, de westmolen nabij de Voorburgh brugghe, en de Oostmolen ter hoogte van de Scutlynchen brugghe. Ook is er een korenmolen aanwezig aan de overzijde van de Hoornbrug. Langs de Vliet strekte zich een lint van hofsteden uit, vooral aan de zijde van Voorburg, terwijl bebouwing aan het jaagpad geconcentreerd was rond de bruggen, met een klein cluster van hofsteden bij de Nijewe brugghe en de Tolle brugghe. Verder markeert de kaart enkele historische locaties zoals de Heilig-Kruiskapel bij de Hoornbrug en het 'Suster huis' nabij de Haagse Trekvljet, een 15<sup>e</sup>-eeuws nonnenklooster dat na de Beeldenstorm werd afgebroken en in de 17<sup>e</sup> eeuw plaatsmaakte voor de buitenplaats Leeuwendaal.

Aan het eind van de 16<sup>e</sup> eeuw kon weer 'gejaagd' worden langs het Voorburgse gedeelte van de Vliet. De steden Leiden en Delft kwamen in 1584 bijeen om afspraken te maken over een scheepvaartverbinding over de Vliet. In juni dat jaar startte een beurtveer; een vorm van scheepvaart, waarbij passagiers, vracht en vee volgens een dienstregeling langs een vast traject werden vervoerd.<sup>47</sup> In de ordonnantie op beurtveer werd in 1590 vastgelegd dat 'indien de varende luyden aenden Dam gecomen zijnde, tot heur meerdere vordernisse, den dienst van een paert tot voorttrekkinge vande schuyt begeeren'.<sup>48</sup>









'De wijcke brugghe'  
Wijkerbrug

'Scutlynchen brugghe'  
Tegenwoordig de Sijtwendebrug

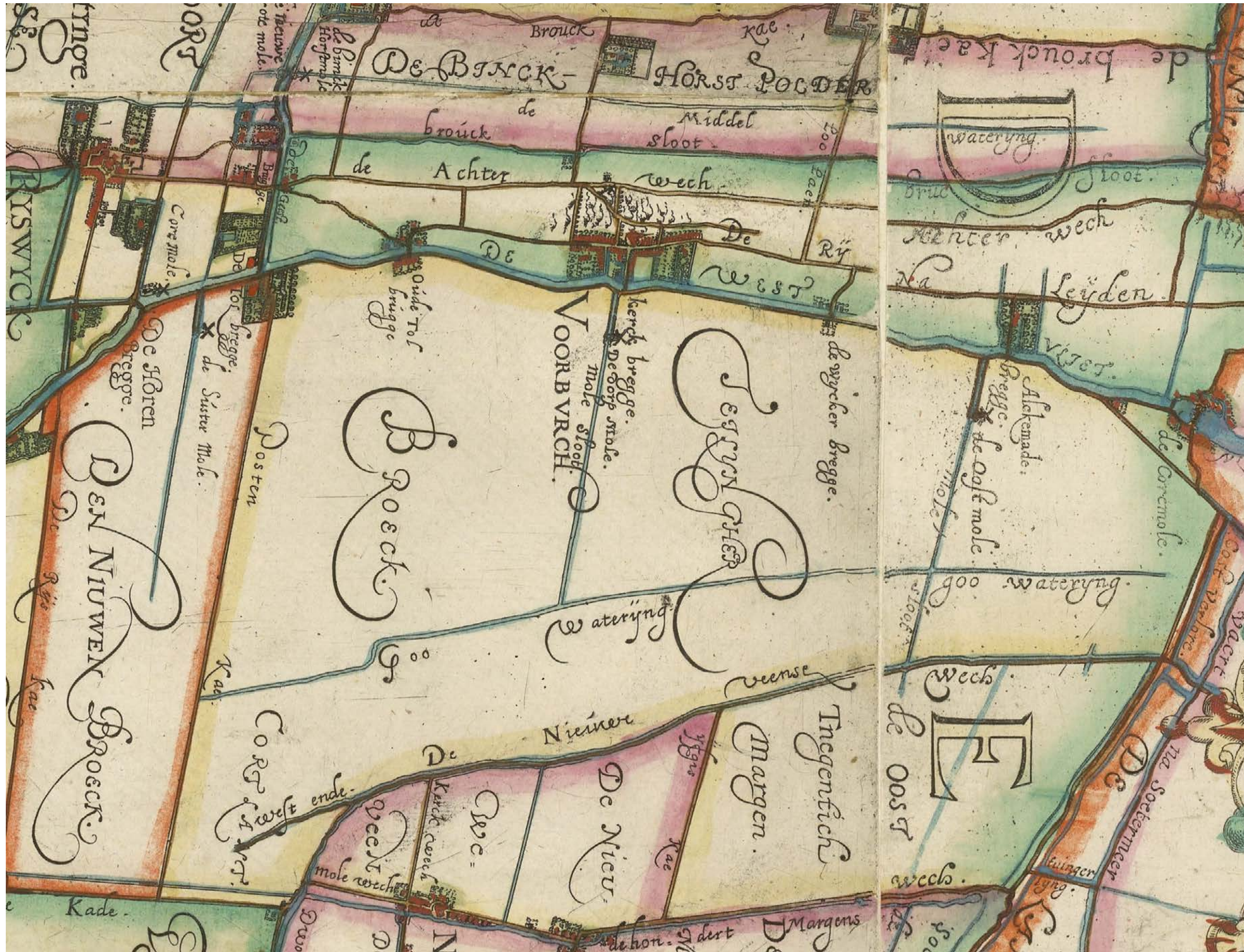
'De Leijtsen dam'  
Naast de oude overtoom was inmid-  
dels een tweede overhaalinstallatie  
met raderen gebouwd, waarmee de  
capaciteit was verdubbeld.

'De wijcke brugghe'  
Wijkerbrug

Oostmolen

Kaart van de Vliet ter hoogte van Voorburg, vervaardigd door Coenraet Oelensz, ca. 1556.  
Coll. Stadsarchief Delft





← De kaart van Delfland, vervaardigd door de landmeter Floris Balthasars en Frans Florisz. van Berckenrode, 1611.  
Coll. Nationaal Archief



## 2.5 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw

### *Een buitenplaatsenlandschap langs de Vliet*

Een vroege kaart die informatie geeft over de inrichting van het studiegebied in de 17<sup>e</sup> eeuw is de *Kaart van Delfland uit een Kaartboek van de hoogheemraadschappen van Rijn-land, Delfland, Schieland*, vervaardigd door Floris Balthasar uit 1611. De polder wordt aangeduid als 'Teilyngher Broeck'. Op de kaart zijn net als op de kaart uit ca. 1556 de drie molens en de verschillende bruggen aangeduid. De 'Scutlynchen brugghe' wordt op deze kaart de Alckemade bregge genoemd. In de buurt van de bruggen zijn sjabloonmatig bebouwing en erven aangeduid. Nabij de 'Tol bregge' en de Postenkade is Drievliet ingetekend – een hofstede die uitgroeide tot buitenplaats – hier al met een forse tuinaanleg aangegeven. Als kaart van Delfland zijn op deze kaart goed de verschillende polders te zien met de belangrijkste wegen, kades en watergangen. Zo is te zien dat de molensloten van de Westmolen en Oostmolen aantakken op zowel de Vliet als de buiten het studiegebied gelegen 'Goo-waterijng'. De latere 'Bovenwetering' is op deze kaart nog niet aangeduid. Door de Tedingebroekpolder lopen enkel watergangen; langs de grenzen zijn paden, kades en wegen die het gebied ontsluiten naar de daaromheenliggende polders en dorpen; waaronder de Westvlietweg, de Postenkade en ten oosten van de 'Goo Waterijng' de 'Nieuwe Veense Wech'.

Aan het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw wordt de discussie over de bevaarbaarheid van de Vliet en het creëren van een doorgaande route tussen Delft en Leiden via de trekvliet bij Voorburg weer opgepakt. Om beter de diepte van de Vliet te kunnen bewaren, waarvoor de stad Delft 'jaarlijks merklijke sommen verstrekt heeft', wordt de ambachtsheerlijkheid Voorburg in 1615 door de stad aangekocht. De Vliet is er blijkbaar zo slecht aan toe dat volgens de berekeningen van de Vroedschap de kosten van een nieuwe vaart minder zullen zijn dan het herstel van de oude. Uiteindelijk gaat men in 1618 over tot het verbeteren van de bestaande vaart, met name het gedeelte tussen de Tolbrug en Leidschendam. Dit komt met hulp van de stad Den Haag tot stand. De diepte 'zal zijn een voet beneden den drempel van den duiker in den Leidschen dam, de wijde 40 roede-voeten, en de Vlietdijk zal zoo gemaakt worden, dat het bereiden met paarden geen ondiepten meer veroorzaakt'. Aan deze verbetering dragen zowel Voorburg als Tedingebroek 1000 gulden bij.<sup>49</sup> Op 5 februari 1620 is een akte opgesteld ter ontlasting en bevrijding van de polder Tedingebroek, waarin bepaald is dat Delft het plank-, paal- en zodenwerk van de 'treckweg' tussen de tolbrug en de Leydschen dam voor altijd zal moeten onderhouden. De oever van een jaagpad had extra versterking nodig, hier in de vorm van een beschoeiing.<sup>50</sup>

Vanaf 1632 werd de Vliet geschikt gemaakt voor een trekvaartdienst tussen Delft en Leiden, met een aftakking naar Den Haag. Dat betekende vooral het aanleggen van jaagpaden en bruggen tussen Leidschendam en Leiden en de Vliet op tal van punten verdiepen.<sup>51</sup> Zo kwam in de loop van de 17<sup>e</sup> eeuw een uiterst betrouwbaar trekschuitennetwerk voor het vervoer van personen tot stand die de verschillende steden met elkaar verbond. De trekschuiten waren een aanvulling op de beurtveren die behalve personen ook handelswaar of grote pakketten vervoerden.<sup>52</sup> In het rampjaar 1672 werden de bruggen over de Vliet bij Voorburg vernield in opdracht van de Staten van Holland om de oprukkende vijanden in dit rampjaar zoveel mogelijk dwars te zitten. Deze bruggen werden in 1675 weer hersteld waarbij tegelijk de doorvaart voor schepen werd verbreed. De steden Delft, Leiden en Den Haag betaalden de kosten, ze hadden immers belang bij een goede scheepvaart en handel.<sup>53</sup>

De kaart *Hoogheemraedschap van Rhijnland*, vervaardigd in 1687, komt overeen met de kaart uit 1611. Opvallend is dat er aan de westzijde van de Vliet, bij het dorp Voorburg, ten opzichte van de kaart uit 1611 sjabloonmatig meer bebouwing is weergegeven. Aan de oostzijde is er enkel tussen de nieuwe en oude Tolbrug enkele erven met gebouwen ingetekend. De 'Zustermolen' is op deze kaart inmiddels verdwenen.

De zogenaamde 'Kruikiuskaart' uit 1712, waar Jacob en Nicolaas Kruikius de hoogheemraedschap van Delfland in kaart brachten, biedt een eerst zeer gedetailleerd beeld van de inrichting van het landschap van de Tedingebroekpolder en de omgeving rond de Vliet. Het is de eerste kaart waarop de inrichting met sloten en verkavelingsstructuur met het haaks op de Vliet georiënteerde slagenlandschap duidelijk zichtbaar zijn. Op deze kaart staat voor het eerst de 'Boven-Watering' ingetekend; deze watergang lag parallel aan de daar ten oosten van gelegen 'Goo-wetering'. De Bovenwetering vormde samen met de Vliet en de drie molensloten de belangrijkste wateraders van het studiegebied. De hoofdontsluiting van het gebied wordt verzorgd door de Westvlietweg, hier omschreven als 'Rij Wegh, Kade en Trek Wegh' en de verschillende reeds bestaande bruggen over de Vliet. De Postenkade is slechts gedeeltelijk ingetekend, maar als doorgaande structuur en pad duidelijk aanwezig. Ten zuiden van de Postenkade loopt langs de Molen Sloot ook een pad naar de buiten het studiegebied gelegen Nieuwe Broeks Molen. Op de kaart is te zien dat de kavels grond in de Tedingebroekpolder met elkaar verbonden zijn door smalle verbindingen (vermoedelijk in de vorm van (loop)bruggen) over de sloten.

Een opvallend verschil met eerdere kaarten is de grote hoeveelheid buitenplaatsen die langs de Vliet zijn aangelegd. Vergelijkbaar met andere gebieden in Nederland ontwikkelt zich de Vliet bij Voorburg zich in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw tot een markant 'buitenplaatsenlandschap'. De Vliet was een belangrijke transportweg. Vanuit Leiden, Den Haag en Delft waren de op de strandwallen liggende dorpen dus gemakkelijk te bereiken en het is dan ook niet vreemd dat langs de genoemde transportroutes in de loop van de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw talrijke buitenplaatsen werden gesticht.<sup>54</sup> Tegelijkertijd bevorderde de nabijheid van Den Haag en Rijswijk de concentratie van buitenplaatsen in zuidelijke richting, waardoor deze regio een belangrijk gebied voor 'het buiten' werd. Net als in de rest van Zuid-Holland is de spreiding van buitenplaatsen langs de Vliet in Voorburg in hoge mate bepaald door de geografische eigenschappen van het gebied.<sup>55</sup> Aan de westzijde van de Vliet, op de zandrug, strekt zich een bijna aaneengesloten lint van buitenplaatsen uit, terwijl aan de oostzijde, op het minder geschikte veen, slechts een beperkte ontwikkeling plaatsvond, met alleen clusters nabij bruggen/ontsluitingen van hofsteden en buitenplaatsen.



ouwelants brug voorburg



Vliet

Witenburch

Drie Vliet

Zuyderburch

Oostburch

Seewerberg

Den Kolk

Hedinger

Sloot

Molen

Delft Vliet

0 250 500 m





Kaart van het Delfland, 'negende stuk [...] begrypende 's Gravenhage met de dorpen Ryswyk en Voorburch' (detail), vervaardigd door Nicolaas en Joacobus Kruiusius, 1712. Coll. Nationaal Archief, bewerking Stichting In Arcadië 2024



→ De Vliet gezien vanaf de Westvlietweg met de Oude Tolbrug. Links de pijler van het toegangshek naar Huis Leeuwenbergh/Dorrepaal, vervaardigd door K. la Fargue, ca. 1760.  
Coll. Haags Gemeentearchief



→ Ongedateerde aquarel met zicht op de Westvlietweg en de Vliet vanaf Leidschendam. Op de achtergrond is de hofstede Nabij zichtbaar met links daarvan de Westmolen.

Coll. Erfgoed Leiden en Omstreken

→ Gezicht naar de Kerkbrug met de Vliet en rechts de Westvlietweg, vervaardigd door P.C. la Fargue, ca. 1760.

Coll. Haags Gemeentearchief





→ De korenmolen gezien vanaf de Hoornbrug met in het verschiet de Tolbrug en Voorburg, vervaardigd door J.E. la Fargue, ca. 1760.  
Coll. Haags Gemeentemuseum



Ook in esthetisch-landschappelijk opzicht moeten oude strandwallen hebben aangesproken. Ze zorgden voor enig reliëf in het verder uiterst vlakke landschap. Juist de overgang van de zandige banken naar de lager gelegen veen- en weidegebieden kenmerkte zich door grote landschappelijke schoonheid. Enkele buitenplaatseigenaren betaalden voor een vrij uitzicht over naburige gronden via een servituut, waar jaarlijks voor betaald moest worden. Hoekenburg, aan de westoever van de Vliet, had een servituut voor een vrij zicht over het polderlandschap richting Ypenburg.<sup>56</sup> De buitenplaatsen Vredenoord en Zeerust aan de andere zijde van de Vliet lieten koepels bouwen op de grenzen van hun park- en tuinaanleg om van een vrij zicht op het polderlandschap ten oosten van hun landgoed te genieten.<sup>57</sup>

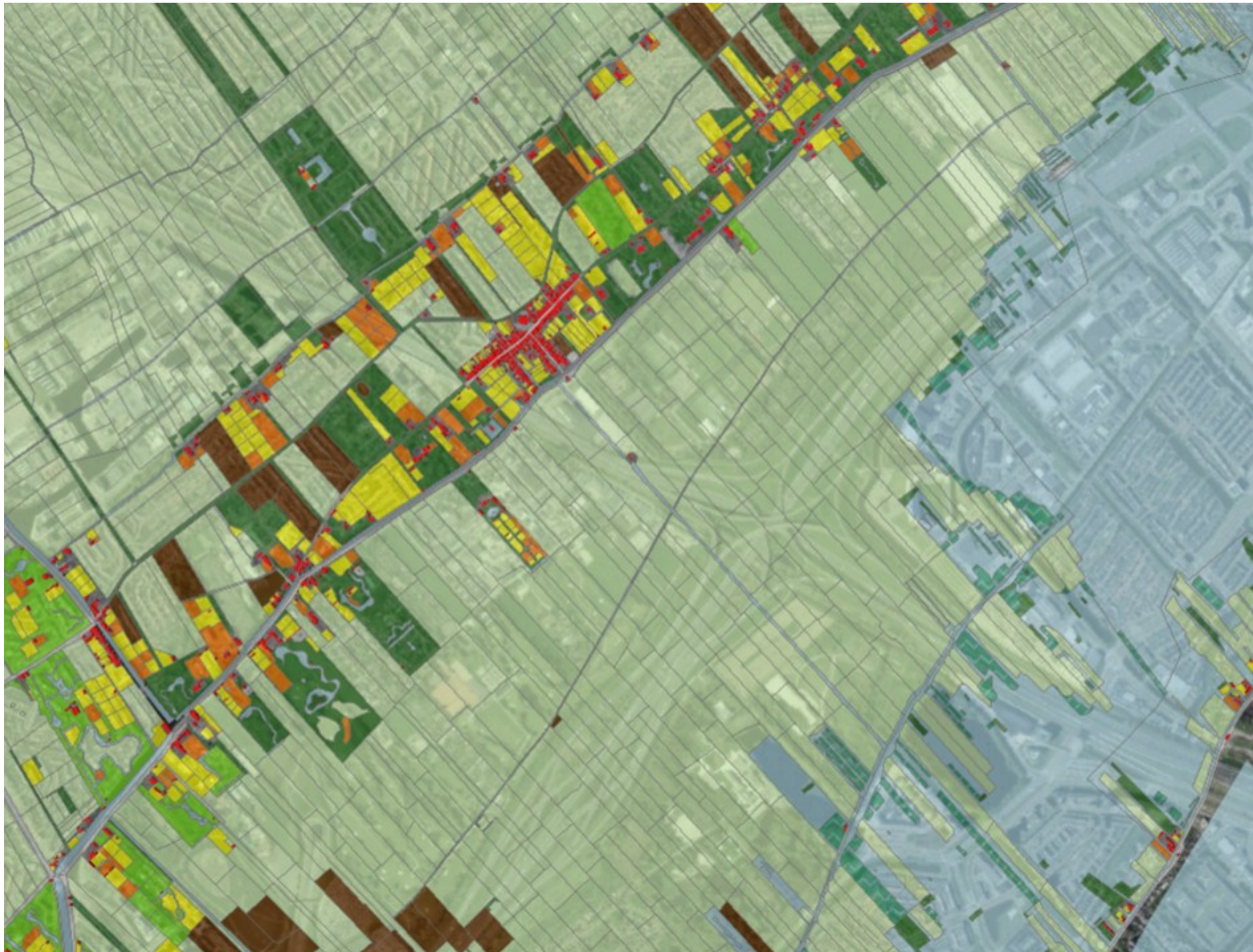
Van zuid naar noord worden op de Kruikiuskaart diverse buitenplaatsen en hofsteden aangeduid, zoals Uytendurch, Drievliet, Zuyderbruch, Overburch, en Leeuwenbergh. Tussen de Oude Tolbrug en Kerkbrug ontstonden zelfs twee geheel nieuwe buitenplaatsen: Leeuwenbergh en Den Hoorn Aert. Het betreft een mix van buitenplaatsen met een 'moderne' tuin- en parkaanleg in Hollands classicistische stijl, maar ook buitenplaatsen waar nog niet interne samenhang tussen de verschillende onderdelen is maar wel een tuinaanleg in geometrische stijl hebben. De tuinen in Hollands classicistische stijl zijn hierbij symmetrisch langs een middenas en dwarsassen in deeltuinen verdeeld. De structurelementen die deeltuinen bepalen zijn lange lanen, soms met bomen beplant, loofwerken met afwisselende beplanting, hoge hagen, kabinetten, koepels, colonnaden, doolhoven, boomgaarden met laaggeënte bomen, leimuren met sierlijk gesnoeid leifruit en moestuinen. Sier-elementen in de tuinen zijn tuinbeelden, zonnepijlers, loofpoorten of priëlen en latwerken. In de loop van de 18<sup>e</sup> eeuw wordt de overdaad van sier-elementen in barok- of rococostijl in de tuinen nog groter.<sup>58</sup> Over de individuele verhalen en geschiedenissen van deze buitenplaatsen is in de afgelopen decennia veel gepubliceerd, informatie hierover is onder andere te vinden in de publicatie *Buitenplaatsen langs de Vliet en omgeving* (1988) van T. Buitenhuis en *De Vliet langs Leidschendam en Voorburg* (2018) van Kees van der Leer.

## Ooggetuigen

In contemporaine literatuur wordt met name de buitenplaatsen aan de Vliet bezongen, denk bijvoorbeeld aan het beroemde hofdicht *Hofwijck* uit 1653 waarin Constantijn Huygens zijn buitenplaats aan de Vliet en het leven op de buitenplaats verdedigt en roemt. In 1746 beschrijft Isaak Tirion in zijn *Tegenwoordige Staat der Vereenigde Nederlanden* op hoofdlijnen de Tedingebroek onder Stompwijk. Hierover schrijft hij: 'De Gesteltenis der Landen onder Stompwyk, Wilsveen en Tedingebroek is veenachtig, doch zo dat men 'er zeer goed Wei- en Hooiland heeft. De drooggemaakte Landen bestaan uit Kleigrond, en kunnen mede tot zeer goed Wei- en Hooiland, alsmede tot Teelland, dienen. De Opgezetenen bestaan hier derhalven meest uit den Landbouw, de Veenery en Visschery.'<sup>59</sup> Van Tedingebroek, alwaar geen eigenlyk Dorp nog Kerk gevonden wordt' staan volgens de auteur op de Lijst der Verpondingen van het jaar 1732 voor Tedingebroek 111 huizen.<sup>60</sup> Tirion besluit zijn beschrijving van Stompwijk met de mededeling: 'In deeze Geregten leggen geene Adelyke Huizen, doch in Tedingebroek zyn: langs de Vaart naar Delft en den Haage, over het Ambagt van Voorburg, verscheiden' aanzienlyke Lust-plaatsen'.<sup>61</sup>

In de publicatie *De Nederlandsche Stad- en Dorpsbeschrijver* van Lieve van Ollefen gaat de aandacht enkel uit naar de Vliet bij Voorburg. Hierover schrijft hij: 'Het Ambacht van Voorburg ligt aan den Delfschen Vliet, tusschen de steden Delft en Leiden, [...] in zulk een bekorelijk oord, dat het oog zig in deszelfs schoonheid niet kan verzadigen; [...] geen minder luister wordt het Dorp bijgezet door zijne ligging aan den Vliet, door welke dagelijks een menigte van vaartuigen op en van de steden Delft, Leiden en 's Graavenhaagen, enz. gaan, en uit welke Vliet twee grachten op dit dorp uitkomen, ten grooten gemakke van de Dorpelingen.'<sup>62</sup> De Tedingebroek wordt enkel aangehaald als onderdeel en grens van de verschillende polders en ambachten. Enkele buitenplaatsen in het studiegebied worden nog net aangehaald: 'Langs deeze scheiding komt men door de Haagsche Vliet, op den weg tusschen den nieuwen tolbrug, welke onder Voorbrug ligt en de Hoornbrug: op deezen weg ontmoet men onder Rijswijk, de buitenplaats Meijvliet, waarvan een gedeelte onder Rijswijk en een gedeelte onder Teedingebroek ligt; is van weinig aanzien: daar achter ligt aan de Posten-Kade in de Nieuwenbroekpolder een vogelkooi. Drievliet, also genaamd, om dat de vlieten op Delft, Leiden, en den Haag aldaar in één loopen, waar nevens ligt de buitenplaats Vredenoort, zijnde wel aangelegen, en zeer vermaaklijk, worden beiden voor zomer- en winterverblijven gebruikt [...] Naast de molenwatering van den Nieuwenbroek polder, werd voor eenige jaaren een bleekerij gemaakt, doch wordt nu tot een buitenplaasjen aangelegd, is daarom genaamd Buiten gedachten, wordt in huur gebruikt'.<sup>63</sup>





← Kadastraal Minuutplan geprojecteerd op een luchtfoto. De kleuren geven het grondgebruik aan.  
Kaartbeeld via HISGIS.nl

#### Legenda

-  Weiland
-  Huis
-  Erf
-  Tuin (moestuin)
-  Bosch als lustplaats of  
Bosch als hakhout
-  Grond van vermaak
-  Boomgaard
-  Bouwland
-  Water of vijver



## 2.6 Eerste helft 19<sup>e</sup> eeuw

### *Landelijk leven langs de Vliet*

Uit de eerste helft van de 19<sup>e</sup> eeuw zijn twee belangrijke kaartseries overgeleverd die inzicht geven in het gebruik de inrichting van het landschap in het studiegebied, namelijk de kadastrale kaarten en de *Nieuwe kaart van 's-Gravenhage met de omliggende dorpen en buitenplaatsen* (1838), vervaardigd door S.W. van der Noordaa. Vermoedelijk heeft de laatste zijn kaart gebaseerd op de bladen van het Kadastraal Minuutplan. Van het studiegebied bestaan relatief vroeg ingemeten kadastrale kaarten uit 1812, die zijn herzien in 1819. De bijbehorende Oorspronkelijk Aanwijzende Tafel (OAT) dateert uit 1832. Het geheel geeft inzicht in inrichting, eigendom en gebruik van de percelen in het studiegebied.

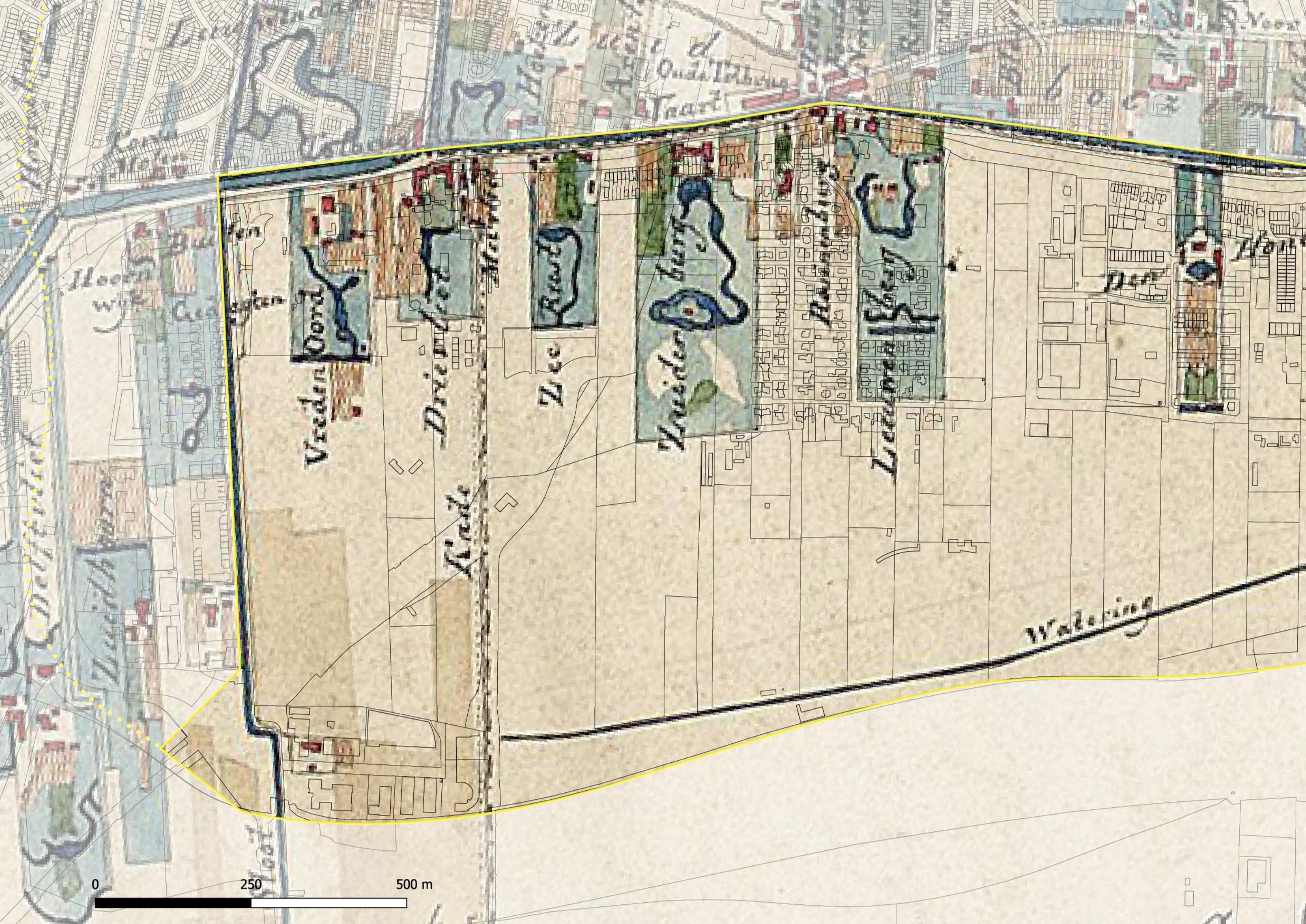
De Kadastraal Minuutplannen geven een gedetailleerder beeld van het gebruik en de inrichting. Op de Kadastrale Minuutplannen van Rijswijk (Sectie E 'Nieuwe broekpolder') en Stompwijk (Sectie G 'Tedingebroek' en Sectie H 'Leidschendam') is te zien dat een groot deel van de percelen in gebruik is als weiland. De Tedingebroekpolder had nog steeds een grotendeels open agrarisch karakter. Buiten het studiegebied zijn de veenplassen, hier genaamd 'de Plas' van de veenafgraving zichtbaar. Op structuurniveau komt de kaart overeen met de Kruikiuskaart uit 1712: met betrekking tot de infrastructuur, bruggen, opzet en het verkavelingspatroon zijn er weinig tot geen wijzigingen opgetreden. Duidelijk zichtbaar is ook de sloot die parallel ligt aan de weg/jaagpad. Net als op de Kruikiuskaart is te zien dat de Molensloot bij de Westmolen een scheiding vormt tussen het noorden en zuiden. Ten noorden van deze Molensloot is er beperkt bebouwing aanwezig. Er liggen in dit gedeelte maar enkele hofsteden en een buitenplaats met wat meer grond eromheen. Dit betreft o.a. Brugwijk van Jan Baptist Mersie uit Den Haag, Vischvliet in bezit van Jacobus Hoogendijk uit Stompwijk en Nabij in bezit van Henricus Gijsbertus de Vogel van Aalst uit Voorburg. Mersie en De Vogel van Aalst bezitten ook percelen ten zuiden van de Molensloot. Een gedeelte van de percelen weiland is in bezit van inwoners uit Voorburg en Stompwijk – het betreffen in de meeste gevallen maar enkele percelen.

Met name ten zuiden van deze Molensloot bevinden zich de (grotere) buitenplaatsen en zijn er ook grotere clusters van percelen in het bezit van grootgrondbezitters die niet woonachtig zijn in Voorburg, maar in Den Haag en Rotterdam - passend bij 'een buiten'. Enkele buitenplaatsen zijn t.o.v. de kaart van 1712 uitgebreid; dit betreffen de Zuiderburg en Leeuwenburg. Verder zijn er enkele hofsteden/buitenplaatsen verdwenen en ook enkele nieuwe bijgekomen. Op het Kadastraal Minuutplan zijn de buitenplaatsen (van zuid naar noord) bij naam genoemd: Oversteen (op de kaart uit 1838 'Vredenoord'), Drievliet, Zeerust, Zuiderburg, Leeuwenburg, Den Honaart. In enkele gevallen corresponderen de percelen ook met een bezit aan de overzijde van de Vliet. Dit is het geval van Henricus Gijsbertus de Vogel van Aalst die de buitenplaats Rusthof aan de westoever bezit en de percelen daar tegenover aan de oostoever (waaronder ook de hofstede Nabij). Ook Petrus Jacobus Groen van Prinsterer van de buitenplaats Vreugd en Rust aan de westoever bezit ook een groot deel van de percelen weiland aan de overzijde van de Vliet. Hetzelfde geldt voor Catharina van Hoop van de buitenplaats Bleyenburg. Zoals eerder vermeldt is van de buitenplaats Hoekenburg bekend dat hier een servituut bestond voor het recht van behoud van het uitzicht over de Tedingebroekpolder.

Een andere opvallende wijziging op het Kadastraal Minuutplan is de verandering in tuinstijl op de buitenplaatsen. De geometrische stijl maakte in de laatste kwart van de 18<sup>e</sup> eeuw plaats voor de (vroeg) landschapsstijl. Hierbij werd een heel ander landschap nagestreefd dat het beeld van talloze oude en nieuwe buitenplaatsen zou gaan bepalen. Slingerende padenstelsels, beken en vijvers met grazige weiden en golvende bosranden vervingen de rechte lijnige paden, bosquetten, sloten en grachten uit de geometrische stijl. Toch is van de geometrische stijl wat betreft tuinaanleg meer overgebleven dan men op het eerste gezicht zou denken. Hoewel de landschapsstijl tal van buitenplaatsen later aanzienlijk wijzigde, zijn er soms nog rudimentaire, maar toch duidelijk herkenbare elementen uit de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw; zoals laanstructuren, opzet van het landgoed en de locatie van de waterpartijen.<sup>64</sup> Op de oostoever waren bij de buitenplaatsen veelal omvangrijke waterpartijen aanwezig, zoals bij de grote buitenplaatsen Vredenoord, Zuiderberg en Leeuwenberg, maar ook de kleinere buitenplaatsen Zeerust en Vischvliet. De grote aanwezigheid van water in de drassige veengronden zal ongetwijfeld hier ook van invloed zijn geweest.<sup>65</sup>

Aan deze parkwijzigingen werkten soms beroemde tuin- en landschapsarchitecten mee. De buitenplaats Vredenoord is aan het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw aangelegd in landschapsstijl door Jan David Zocher sr. Hij integreerde een aantal elementen uit de 18<sup>e</sup> eeuw in het nieuwe ontwerp; zo verving een slingerende vijver in landschapsstijl een 18<sup>e</sup>-eeuws *grand canal*. Zijn zoon Jan David jr. werkte later in de 19<sup>e</sup> eeuw nog eens aan de tuin- en parkaanleg. Hierbij verwerkte hij de Molensloot, die ten zuiden van het Achterpark ligt, in de parkaanleg van de buitenplaats.<sup>66</sup> Ook de buitenplaats Vreugd en Rust aan de westoever was door de familie Zocher onder handen genomen. Bijzonder is dat de buitenplaats Den Honaart die in tegenstelling tot de andere buitenplaatsen langs de Vliet niet meebeweegt met de laatste mode en zijn aanleg in geometrische stijl behoudt.





Vredin Oord

Driedieft

Zee

Zuiderbuurt

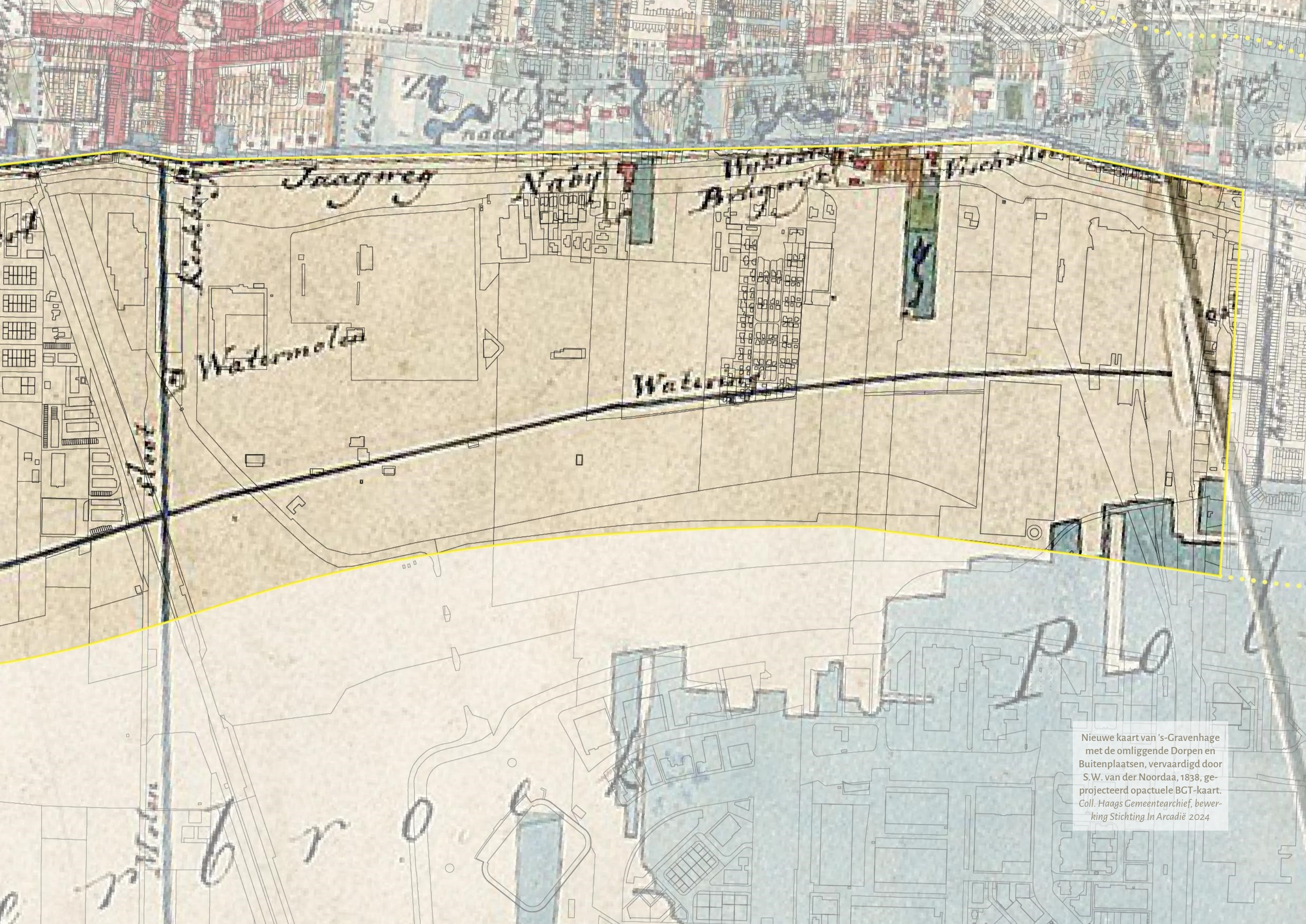
Zuidenbuurt

Kade

Watering

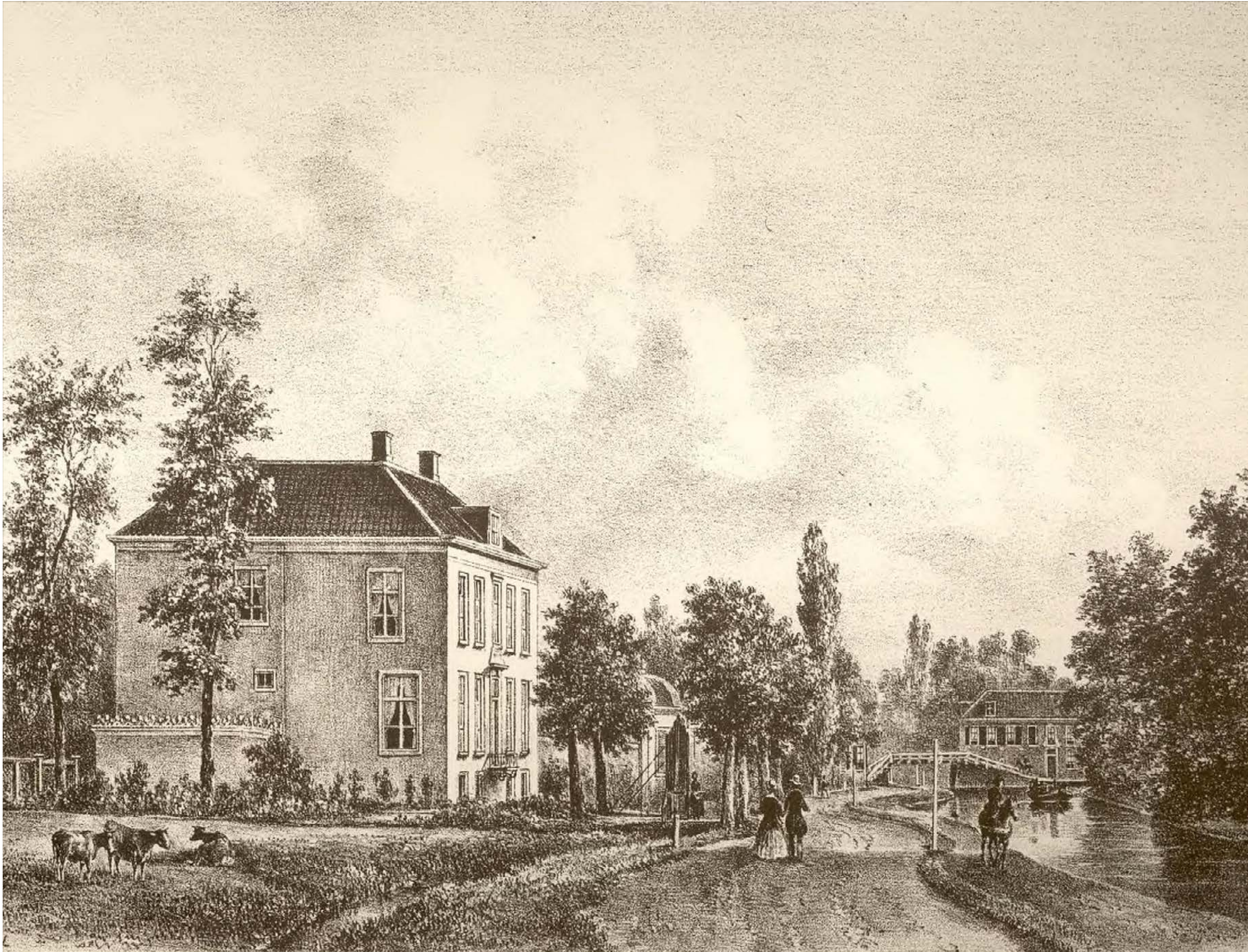
0 250 500 m





Nieuwe kaart van 's-Gravenhage met de omliggende Dorpen en Buitenplaatsen, vervaardigd door S.W. van der Noorda, 1838, geprojecteerd opactuele BGT-kaart. Coll. Haags Gemeentearchief, bewerking Stichting In Arcadië 2024





De buitenplaats Zeerust naast Zuiderburg aan de oostoever van de Vliet. De villa is eind 19e eeuw afgebroken in verband met verbreding van de Vliet. In 1889 is ter vervanging een nieuwe villa met dezelfde naam gebouwd. Op de achtergrond de Tolbrug en het herenhuis Burchvliet. Vervaardigd door P.J. Lutgers, 1855.  
*Coll. Haags Gemeentearchief*



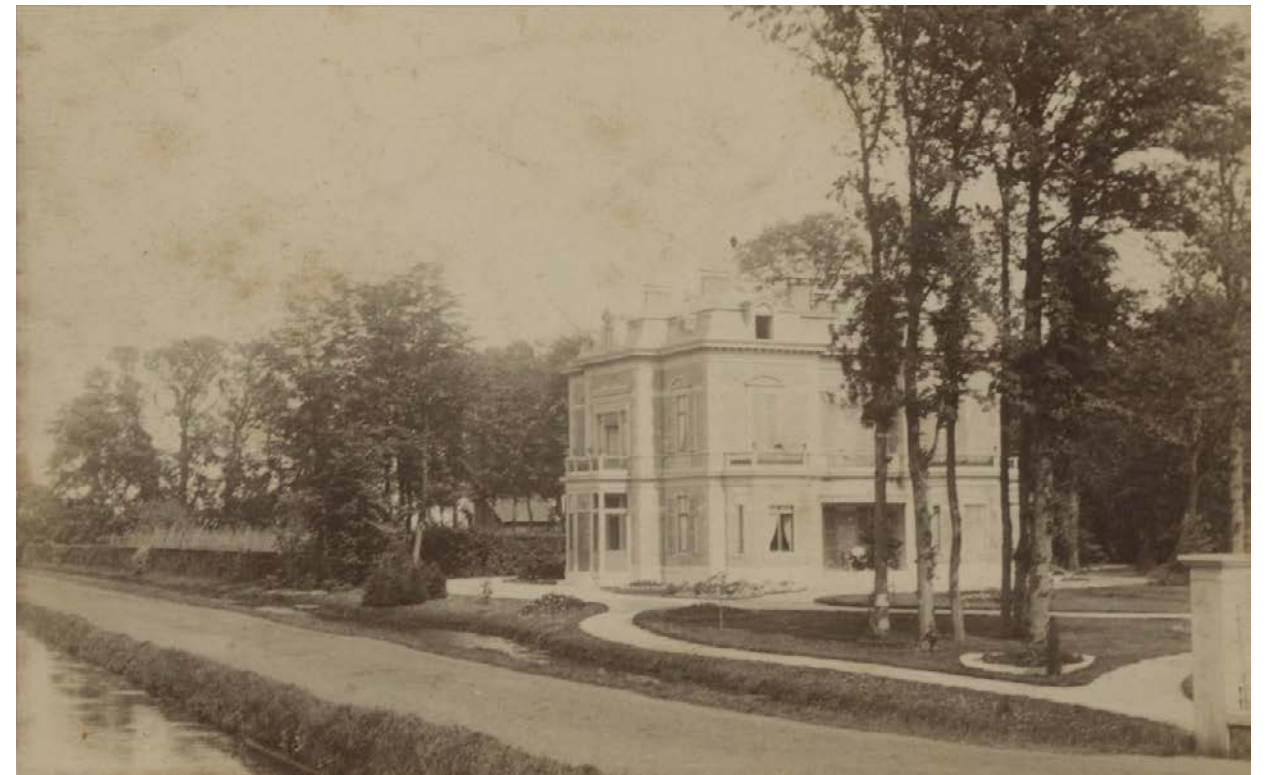
→ 'Visch-Vliet nabij den Seydschen Vaart', maker onbekend, 1868.  
Coll. Swaensteyn - Huygensmuseum



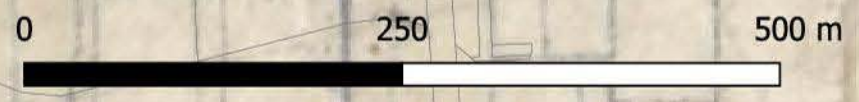
↓ De buitenplaats Zuiderburg gezien vanaf de Westvlietweg, steendruk naar een tekening van P.J. Lutgers, 1855.  
Coll. Haags Gemeentearchief



↓ Huis Leeuwenbergh met daaromheen een aanleg in landschapsstijl met slingerende paden, foto uit ca. 1890.  
Coll. Haags Gemeentearchief







*Koolhof*

*Post*

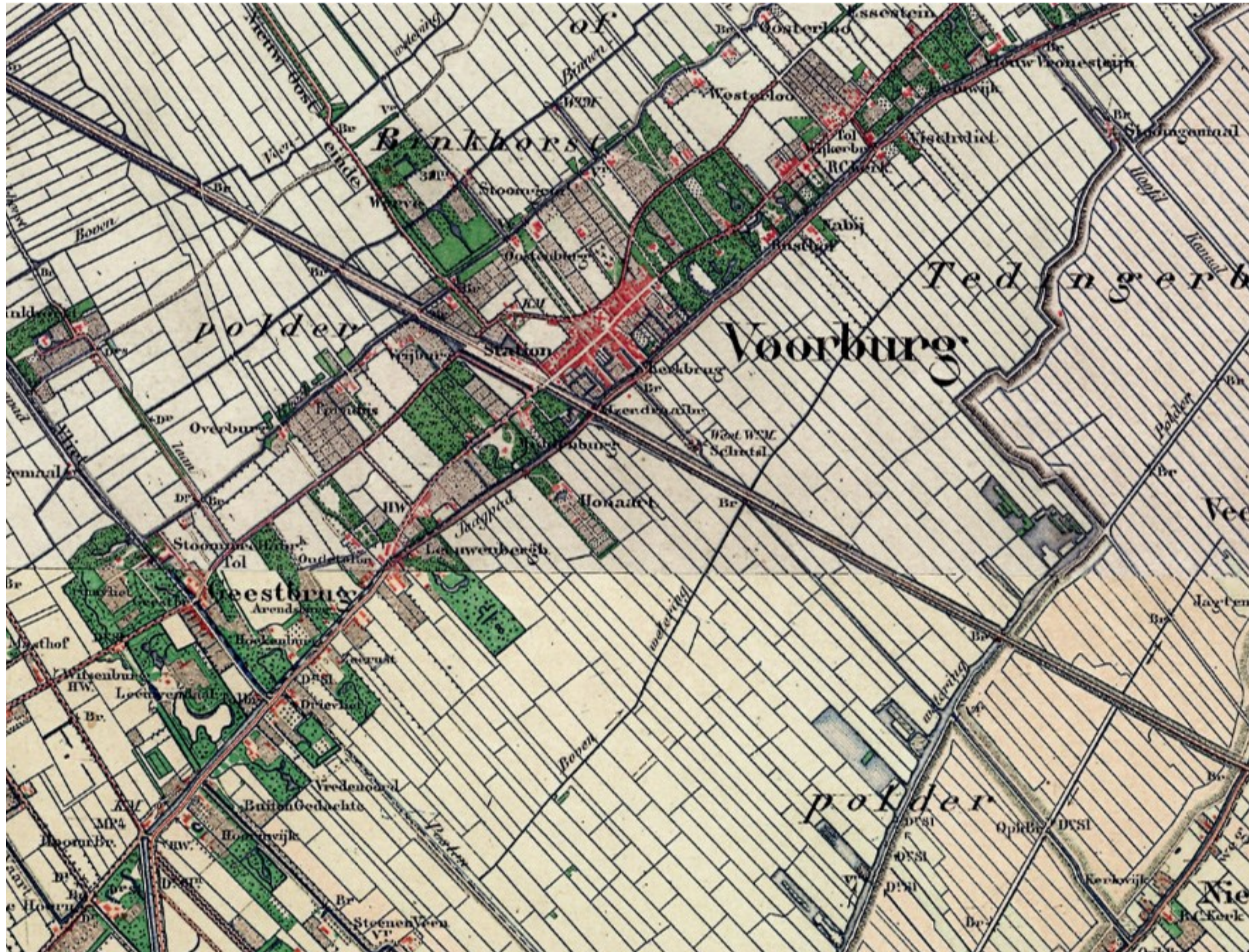
*Boulevard*





Topografisch Militaire Kaart, ca. 1850.  
Coll. Nationaal Archief, bewerking Stichting In Arcadië 2024





← Chromotopografische kaart van 1876.  
Topotijdreis.nl



→ Restanten van de Westmolen na de gedeeltelijke sloop in 1876, *Topotijdreis.nl*

## 2.7 Tweede helft 19<sup>e</sup> eeuw *Opkomst van de industrie*

De tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw wordt ingeluid met de komst van de spoorlijnen in de regio Den Haag. In 1843 kwam de spoorlijn Leiden – Den Haag tot stand en vier jaar later werd de spoorlijn Den Haag – Rotterdam in gebruik genomen. Voor langere tijd werd ook gewerkt aan het realiseren van een spoorlijn Den Haag – Utrecht. De spoorlijn werd pas tussen 1860 en 1868 uiteindelijk gerealiseerd.<sup>67</sup> Op de Topografisch Militaire Kaart van 1850 staat het tracé al ingetekend. Bij de aanleg werd geen rekening gehouden met het bestaande landschappen. Het tracé doorkruiste diagonaal het slagenlandschap en verschillende buitenplaatsen aan de westoever, waaronder de beroemde aanleg van Hofwijck. De plaatsing van het tracé is ook zeer bepalend geweest voor de toekomstige ontwikkeling en inrichting van het gebied. Het station Voorburg werd op 1 mei 1870 geopend. Het oorspronkelijke stationsgebouw en emplacement lagen op maaiveldniveau, met enkele zijsporen, waaronder een losweg. De kaart van 1850 toont verder een nagenoeg ongewijzigde situatie in het studiegebied ten opzichte van het Kadastraal Minuutplan en de kaart van Noordaa uit 1838. Opvallend is dat de huidige Westvlietweg op de kaart nader wordt omschreven als 'Jaagweg (slechte grindweg)'.

De hoogtijdagen van de buitenplaatsen langs de Vliet waren inmiddels al op hun einde. Door steeds hogere onderhoudskosten en (personeels)lasten zette de aftakeling van de meeste buitenplaatsen in. Dit had verschillende gevolgen voor de buitenplaatsen langs de Vliet; enkele buitenplaatsen verdwenen, werden ingericht voor permanente bewoning of kregen een andere functie. Op de topografische kaart van 1876 is de gehele aanleg van Zuiderburg verdwenen en is ook de buitenplaats Vischvliet gekrompen. Zuiderburg was een bijzondere buitenplaats in de 19<sup>e</sup> eeuw – op de buitenplaats werd in 1831 door de familie Hendriksz het eerste particuliere ziekenhuis gevestigd, later bekend als het 'Geneeskundig Etablissement Zuiderburg'. Voor deze functie werden er op het landgoed badinrichtingen gebouwd, werden zalen voor patiënten vergroot en ingericht en kwam er een wetenschappelijke bibliotheek en tentoonstellingsruimte.<sup>68</sup> In 1865 kwam er een einde aan het kliniek en de buitenplaats Zuiderburg. Op 11 november 1865 wordt in de *Nieuwe Rotterdamsche courant* gesproken over een 'zeer solide afbraak' in de advertentie voor de openbare verkoop volgt een opsomming van bouwmaterialen (slingertrap, kozijnen, balken, marmeren tegels) tot beelden, opgaande bomen en hakhout op de buitenplaats Zuiderburg.<sup>69</sup> De gehele aanleg van de buitenplaats is op de topografische kaart van 1876 weggevaagd. Een enkel restant is tegenwoordig nog aanwezig: een pilaar met een blauwe bol langs de sloot van de Westvlietweg.<sup>70</sup>

Ook op het gebied van waterhuishouding en infrastructuur traden er naarmate de 19<sup>e</sup> eeuw vorderde wijzigingen op. Tot ver in de 19<sup>e</sup> eeuw werd de Tedingebroekpolder bemalen door twee watermolens: de Westmolen en Oostmolen. De droogmaking van de uitgeveende plassen binnen de polder, waarvoor in 1870 concessie werd verleend, vereiste een krachtiger bemaling. Daardoor ging de polder over op stoombemaling. De molens werden (gedeeltelijk) gesloopt, de Oostmolen in 1870 en de Westmolen in 1873, en vervangen door twee stoomgemalen.<sup>71</sup> Het onderstuk van de Westmolen bleef nog tot ver in de 20<sup>e</sup> eeuw staan. Ter hoogte van de molen kwam een schutsluis te liggen. Op de locatie van de Oostmolen aan de Broekweg kwam het eerste stoomgemaal 'Gemaal I' of 'Bovengemaal' te staan. Gemaal I was het hoofdgemaal van de Tedingebroek en sloeg ook zijn water uit op de Vliet.<sup>72</sup>



In het derde kwart van de 19<sup>e</sup> eeuw werd het noodzakelijk om de Vliet te verbreden. Toenemende druk door scheepvaartverkeer en de steeds groter wordende schepen op de vaarroute vergrootte die wens.<sup>73</sup> Omstreeks 1891-1892 vond de verbreding aan de oostoever plaats. Hiervoor moest een gedeelte van de gronden langs de oostoever worden onteigend om ruimte te maken voor de Vliet. Daarbij werd onder andere de koepel van de toen al reeds verdwenen buitenplaats Zeerust en het huis van de buitenplaats Den Honaert afgebroken. Ook werd de bocht van de Vliet richting Delft 'weggesneden'.<sup>74</sup> Tegelijkertijd werd de Nieuwe Tolbrug verplaatst naar de andere kant bij Hoekvliet, waarnaast een brugwachtershuisje werd geplaatst.

Vanwege de grote bevolkingsgroei aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw en de behoefte aan meer ruimte voor woningen, handel en nijverheid wil Den Haag uitbreiden en laat het oog vallen op grond van aangrenzende gemeentes. In 1894 bericht de *Kleine Courant* hierover: 'Want terwijl dit dorp [Voorburg] zich naar de Haagsche zijde gaandeweg uitbreidt, daartoe door onze forensen aangespoord, strekt de groote stad wederkeerig hare vangarmen naar de landelijke gemeente uit, om er in den aanvang der 20<sup>e</sup> eeuw en zeker vóór het midden daarvan, mede samen te smelten. Te water, langs den gemoderniseerden, genormaliseerden en verbreedten Trekvliet, zijn wij de grens van Voorburg al zoo dicht genaderd, dat de Tweede Kamer 't noodig vond om in haar verslag aangaande onze Laakhavenwerken te zinspelen op mogelijke grensconflicten en daaruit voortvloeiende gevolgen'.<sup>75</sup> Vanaf 1899 vindt in de gemeenteraad van Den Haag overleg plaats over annexatie van de polder aan de Voorburgse zijde van de Haagse trekvliet – dit is het terrein waar in de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw het industrie- en handelsterrein de Binckhorst ontwikkelt.<sup>76</sup> Ook andere polders, zoals de Tedingebroekpolder, zullen met de almaar uitdijende steden en dorpen in de regio in de daaropvolgende eeuw hun aantrekkingskracht voor ruimtelijke ontwikkeling houden. Ondanks de eerste aanzetten voor ontwikkeling in de 19<sup>e</sup> eeuw houdt het studiegebied nog tot in de 20<sup>e</sup> eeuw een landelijk karakter.







← De Vliet gezien vanaf de Kerkbrug met links de Westvlietweg en rechts de buitenplaats In de Wereldt is veel Gevaer, waarin het kostschool gevestigd was. Op de achtergrond de buitenplaats Hofwijck en in het midden de villa die later gesloopt werd ten behoeve van de aanleg van de Utrechtsebaan. Prentbriefkaart uit ca. 1899. Coll. Archief Kadaster

## Ooggetuigen

De wandelende dominee Jacobus Craandijk bezoekt in 1888 Voorburg en beschrijft uitvoerig de Vliet en omgeving in zijn publicatierreeks *Wandelingen in pen en potlood*. Hij schrijft:

*'Iets verder, maar niet minder aanbevelenswaardig, is de wandeling langs den Vliet, maar dan zien wij de buitenplaatsen Leeuwendaal en Cromvliet niet, althans niet dan van verre, tenzij wij straks, als wij het einde der laan voorbijkomen, een eindweegs teruggaan. Wenschen wij ook een' blik te werpen op het oude huis te Hoorn, dan moeten wij ons nog een' kleinen omweg getroosten. De breede laan, waaraan de Onderwaters-stichting staat, leidt er regt op aan. Wij kunnen er echter ook komen, wanneer wij eerst den straatweg op Delft volgen en dan een zijspoor inslaan. Zoo zetten wij onzen wandeltocht voort langs dien straatweg, waar de boomen ten deele zijn geveld, met het uitzigt op de frisch groene, met runderen en schapen bevolkte weide, en het donkere houtgewas van Leeuwendaal, waartusschen het witte heerenhuis krachtig te voorschijn treedt.'*<sup>77</sup>

*Wij keeren naar de Hoornbrug terug en ons pad leidt ons verder langs den Vliet, de kalme, vriendelijke, echt Hollandsche trekvaart, met het jaagpad en de witte paaltjes, de weilanden en de kleinere buitenverblijven Hoornwijk, Buiten gedachten, Vredenoord en Drievliet, rustige woningen in een vrolijk landschap. Aan den overkant bespoelt het heldere water voor het grootste gedeelte het digte houtgewas van Leeuwendaal, waartusschen de witte muren van het huis voor een oogenblik blinken en wiens koepel zich spiegelt in den klaren stroom. 't Is alles eenvoudig, maar er ligt over het gansche tafereel een waas van vrede en welvaart, die 't ons doen begrijpen, dat de vreemdeling van een reisje met de trekschuit langs den bloemtuintuin aan de boorden van den Vliet geenszins de minst aangename herinneringen meeneemt, als van een eigenaardig opwekkend genot, dat allen in 'Holland' is te smaken. Om Voorburg te bereiken, behoeven wij de trekvaart nog niet te verlaten en wilden wij onze wandeling langs haar' zoom nog verder uitstrekken, 't zou tot den Leidschen dam toe een nagenoeg onafgebroken reeks van buitenverblijven zijn, die wij vooral aan den overkant zich zouden zien uitstrekken.'*<sup>78</sup>

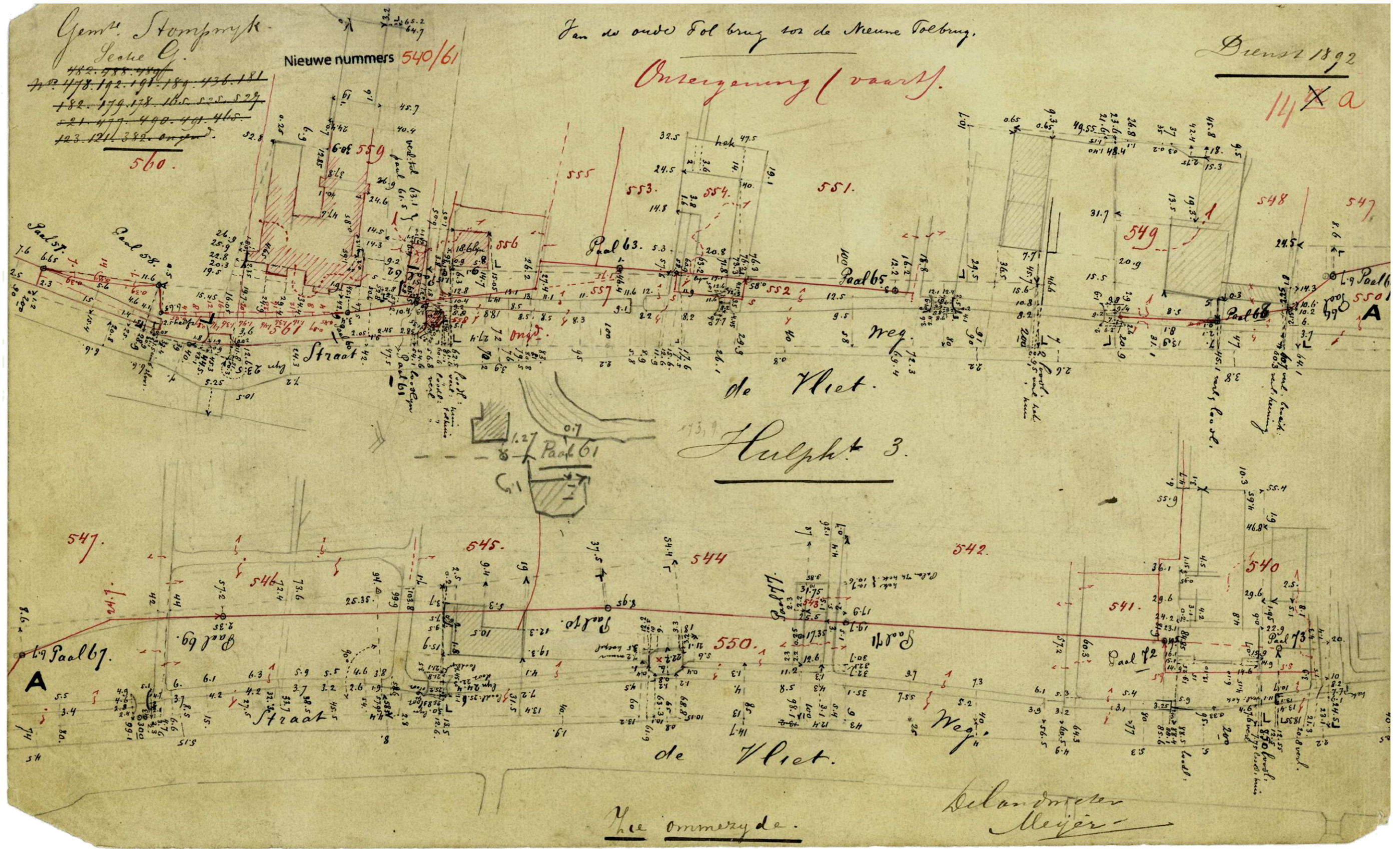
*[...] Maar Rusthof is toch een deftige buitenplaats. Zij heeft een ouderwetsch rood steenen huis, met twee later aangebouwde vleugels, grootendeels achter het geboomte verborgen. Een waterwerk met rijk begroeide eilandjes slingert zich door het park, dat met zware stammen prijkt. Aan de zijde van den Vliet ziet het lustpaleis uit op het plantsoen en het geel gepleisterde huis van het buitenverblijf Nabij, en verder over de weilanden, waaruit de R. Kerk aan den Veenweg en van verre de torens van Delft oprijzen, aan de landzijde op de overplaats, met haar' helderen vijver en haar' smaakvollen aanleg en den donkeren woudzoom in 't verschiet. [...]*

*Als wij de nieuwe R. kerk en de daarbij behoorende ruime school en de hofstede Buitenlust voorbij zijn, vinden wij op den hoek der buitenplaats Marguerite den zijweg naar de wel bekende en te regt druk bezochte uitspanning de Wijkerbrug. Zij is gunstig gelegen aan den Vliet, waar de scheepvaart wel niet meer zoo levendig is als voorheen, maar toch nog geenszins tot het verledene behoort. Er is een zeer uitgestrekte tuin met tal van boschjes en zitjes in het lommer of aan de vaart. Er is gelegenheid tot visschen en roeijen, tot wippen en schommelen. Er zijn ruime zalen voor partijen, kamers en koepels voor kleinere gezelschappen. Men kan er alles bekomen, wat men in billijkheid verlangt.*

*Het consumabel is er goed, de bediening vlug. Geen wonder, dat de Wijkerbrug tal van gasten van allerlei stand en leeftijd trekt. De onmiddellijke nabijheid van de stoomtram maakt haar gemakkelijk bereikbaar en voor de rijtuigen zijn er ruime stallen. Hier gebruiken wij ons eenvoudig, maar overvloedig en wel voorbereid middagmaal.*

*Wat nu? - De tijd, die ons nog rest eer de stoomtram naar den Haag vertrekt, is te lang om hier te wachten, niet te kort, om door te wandelen naar de halte bij Veur. Wederom staan ons twee wegen open. De kortste, misschien ook de fraaiste, is langs de buitens aan den grooten weg. Maar dien weg komen wij straks, door het stoomros getrokken, terug. De andere loopt aan de overzijde van den Vliet over den Leidschen dam. Dezen kiezen wij. Hij leidt ons door een vriendelijk landschap, waarover de dalende zon haar' gouden gloed en haar lange schaduwen uitspreidt. Vrede rust op de welige weilanden, aan deze zijde door het buitenverblijf Vischvliet en door enkele boschjes, boomgaarden en wilgenrijen afgebroken, terwijl daar voor ons de zware koepelkerk van den Leidschen dam en de torenspits der R. kerk van Veur zich boven houtgewas en daken vertoonen. Aan den overkant volgt eene lange reeks van tuinen, koepels en heerenhuizen den zoom van het kalme, door geen rimpel bewogen water, dat als vloeibaar zilver blinkt in het licht, boomen en biesen, muren en schoeijingen als in een spiegel weerkaatsend. Helder en frisch is de tintelende lucht, die boven dit alles zich welft, verkwikkelijk de geur van het hooi, die alles doordringt, gedragen op de wieken van de zachte zomerkoelte. [...] Als Huijgens langs het zandpad reed of zijn speeljagt den Vliet deed rimpelen, moet zijn oog nagenoeg dezelfde tafereelen hebben gezien. Hier is 't soms, of de tijd heeft stilgestaan. Hier komen zij ons nader, de voorgeslachten, door den stroom van zooveel nieuwe denkbeelden en behoeften anders zoo ver van ons gescheiden. Hier vergeten wij, wat er woelt en jaagt en stoomt in de wereld. Hier is de trekschuit en de lange pijp en de hengelaar nog geen anachronisme en zou 't gegil der stoomfluit ons opschrikken uit den droom.'*<sup>79</sup>





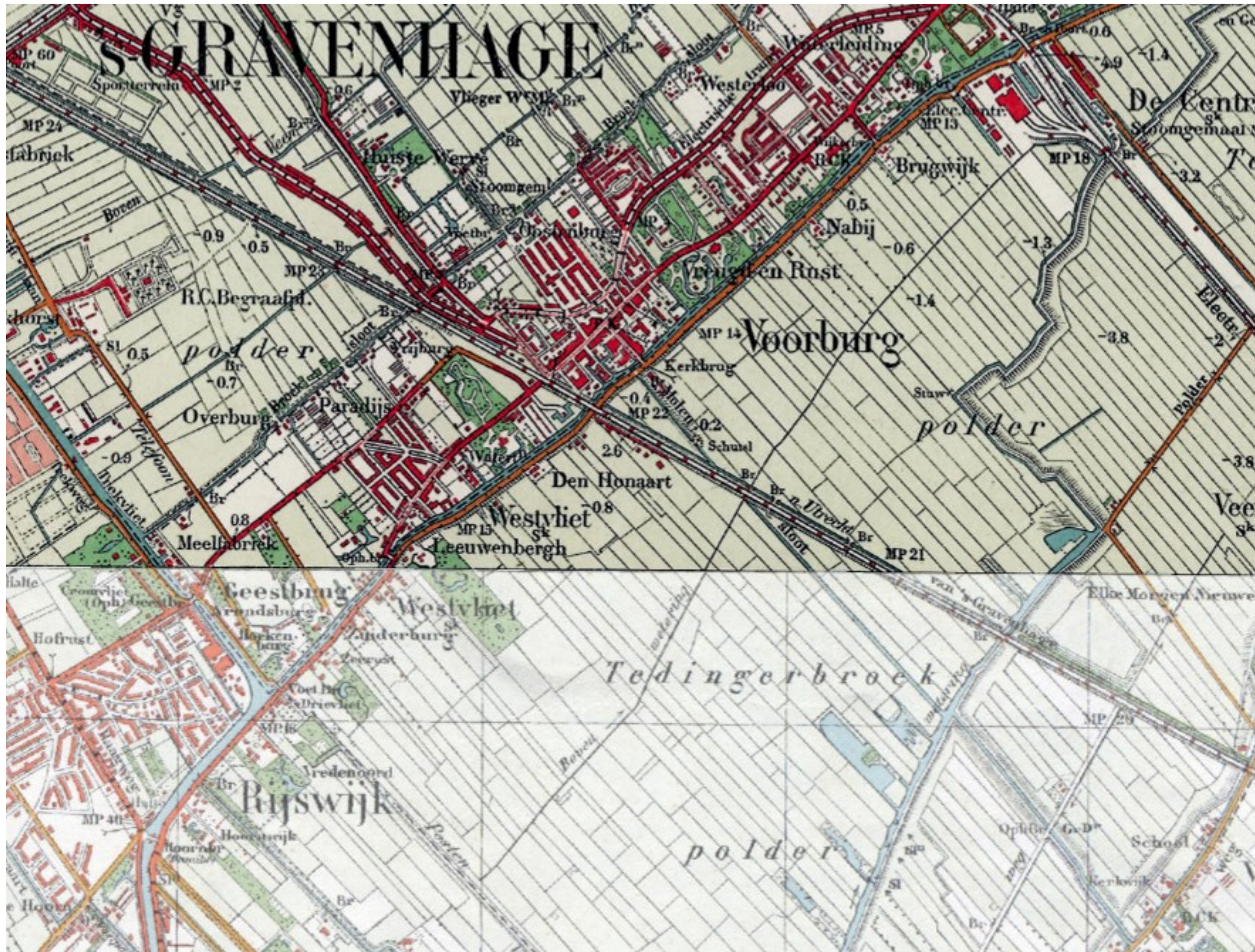


← Veldwerkkkaart uit dienstjaar 1892 met daarop aangeduid de te onteigenen gronden aan de oostoever van de Vliet/ Westvlietweg tussen de Oude Tolbrug en Nieuwe Tolbrug in verband met de verbreding van de Vliet.  
*Coll. Archief Kadaster*



→ De Vliet gezien vanaf de Westvlietweg richting Leidschendam met op de achtergrond de Oude Tolbrug en links daarvan de buitenplaats Heeswijk, ca. 1895.  
*Coll. Haags Gemeentearchief*





← Chromotopografische kaart van 1924  
Topotijdreis.nl



## 2.8 Eerste helft 20<sup>e</sup> eeuw *Industrie, infrastructuur en verstedelijking*

In de eerste instantie treffen de woningbouw- en uitbreidingsplannen vooral het gebied ten westen van de Vliet. Van 1900 tot 1920 werd er gebouwd aan de grenzen van het oude dorp. Hierbij worden enkele buitenplaatsen aan de westoever, zoals Vronestein, Leeuwenstein, Rusthof en Middenburg gesloopt en volgebouwd. De westoever van de Vliet werd verder ontsloten door de aanleg van de Binckhorstlaan, de Laan van Nieuw Oosteinde, de Parkweg en Prinses Mariannelaan (ongeveer op het tracé van de vroegere Achterweg en de Broeksloot). De Tedingerbroekpolder daarentegen kende nog steeds dezelfde ontsluitingen als in de eeuwen daarvoor, namelijk de bruggen, de Postenkade en Westvlietweg. In het eerste kwart van de 20<sup>e</sup> eeuw wordt de polder voor een tweede keer doorkruist door een spoorweg. In 1908 wordt ten westen van de molensloot bij de voormalige Oostmolen een tweede spoorlijn in het plangebied aangelegd en geopend, de zogenaamde 'Hofpleinlijn' die van Den Haag naar Rotterdam loopt. Het idee voor deze spoorlijn was aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw ontstaan en was de eerste spoorlijn die geheel op elektriciteit reed.<sup>81</sup> Voor de elektriciteitsvoorziening werd direct aan de westzijde naast de spoordijk een elektriciteitscentrale gebouwd met onderhoudswerkplaats en remise.<sup>82</sup>

Op de Topografische kaart uit 1924 is duidelijk te zien dat het buitenplaatsenlandschap op haar retour is. Bij Den Honaart en Hoornwijk is de gehele park- en tuinaanleg van de kaart verdwenen. Herbestemming was op meerdere plaatsen al bezig, zoals bijvoorbeeld bij Drievliet en Leeuwenbergh. In 1931 werd door de Johanna Pieterella van der Laan, weduwe van Johannes C.W. Hartnack, medegegeeld in de *Haagsche Courant* dat haar 'Theetuin Drievliet' met speeltuin bij de Trekvliet was geopend en voorzien van parkeerplaatsen en berging voor roeiboten.<sup>83</sup> Het bezit van de buitenplaats Leeuwenbergh viel in 1923 uiteen als de buitenplaats wordt geveild in massa en in 42 percelen 'uitmuntend geschikt om te worden aangelegd als villapark, volgens het door de gemeente Stompwijk reeds goedgekeurd bouwplan'.<sup>84</sup> De daaropvolgende jaren werd rondom de kern met het huis inderdaad villa's gebouwd, deze villawijk werd omgedoopt tot 'Park Leeuwenbergh'. In 1925 werd het restant van de buitenplaats met het huis verworven door de Stichting Maria Emalia Dorrepaal die de villa verbouwde en er herstellingsoord 'Huize Dorrepaal' in onderbracht.<sup>85</sup> Ook tussen de Hoornbrug en Spoorlijn zijn inmiddels verschillende huizen langs de Westvlietweg gebouwd. Hieronder vallen ook enkele villa's in toen modieuze bouwstijlen, waaronder Villa Ilex in eclectische stijl (ca. 1900) en het geprefabriceerd houten landhuis 'Vliet en Hove' in Chaletstijl (1921).

Al vroeg in de 19<sup>e</sup> eeuw zijn er voorbeelden van industrie langs de Vliet, maar de industriële ontwikkeling van de Vlietzoom komt pas aan het einde van de eeuw goed op gang. Zo werd er in 1895 op de grond van Middenburg de 'Eerste Nederlandsche Ozonbleekerij, Stoom-, Wasch- en Strijkinrichting' geopend.<sup>86</sup> De eerste clusters industrie zijn op de Topografische Kaart van 1924 waar te nemen langs het spoor en op de grenzen van het plangebied. In 1912 streek hier de Enkesfabriek neer, de 'Eerste Nederlandsche Kogellager en Schroeven Fabriek'. Hiernaast kwam in 1926 de liftenfabriek 'Starlift' naast te liggen. De twee bedrijven waren van elkaar gescheiden door de bestaande Molensloot.<sup>87</sup> Ook kwam aan de Westvlietweg bij de spoorweg in de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw een gasfabriek te liggen.

Veel kwesties speelden in de rondom de ruimtelijke ontwikkeling van Voorburg met uitbreidingsplannen en nieuwe woongebieden, tegelijkertijd had zowel de opkomst als toekomst van de auto in het verkeer gevolgen voor de infrastructuur. Naarmate de woongebieden rondom Voorburg en de Vliet gerealiseerd werden, werd het belangrijk om meerdere dwarsverbindingen loodrecht op de Vliet ter ontsluiting van deze gebieden aan te leggen. Dit hing samen met de grotere, nationale, plannen voor een wegennetwerk.

In 1927 werd in opdracht van het Rijk een nieuw rijkswegenplan vastgesteld. Dit plan voorzag in een aanzienlijke uitbreiding van het aantal rijkswegen en verbetering van de belangrijkste rijkswegen. Vijf jaar later, in 1932, wordt in de *Haagsche courant* een bericht geplaatst dat 'Sedert eenige maanden een aanvang is gemaakt met den aanleg van de kunstwerken voor den weg Den Haag-Gouda-Utrecht, een der, uit wegebouwkundig oogpunt gezien, meest interessante werken, in den laatsten tijd door den Rijkswaterstaat ondernomen'.<sup>88</sup> Op 18 mei 1934 plaatst de *Haagsche Courant* een uitgebreid bericht over de aanleg van een autoweg tussen Den Haag, Gouda en Utrecht over het tracé. Hieruit blijkt o.a. dat er een brug over de Vliet en Vlietweg wordt overspannen, parallel aan de spoorlijn, en de kruisingen op bestaande wegen in het dorp Voorburg met viaducten geschieden. De weg zal bestaan uit een dubbele rijbaan 'in het midden gescheiden door een haagbeplanting'.<sup>89</sup> In 1937 werd de verkeersbrug over de Vliet gebouwd, bestaande uit een beweegbare basculebrug met een doorvaarthoogte van 5,65m, en aan de nieuwe weg, viaduct en verkeersplein bij de Parkweg gewerkt. De nieuwe Rijksweg 12 (later A12/Utrechtsebaan) werd in augustus 1938 geopend.<sup>90</sup> 'Een nieuwe snelverkeersweg van de residentie naar het Oosten des lands trekt een witte lijn door het weidegroen van het Zuidhollandsch landschap. Blanke kunstwerken markeeren zijn beloop door de polders', berichtte de *Haagsche Courant* in 1938.<sup>91</sup> De Rijksweg doorsneed het studiegebied Tedingerbroekpolder diagonaal in west-oostelijke richting en lag parallel aan de spoorlijn.

Op de eerste duidelijke luchtfoto van het studiegebied uit 1938 is te zien dat het verkavelingspatroon en het watersysteem nog grotendeels overeenkomt met de Kruikiuskaart uit 1712 en het Kadastraal Minuutplan uit 1819. Kleine bruggetjes verbinden de verschillende percelen met elkaar – met name over de Bovenwetering zijn meerdere bruggen te bespeuren. Op de luchtfoto is ook duidelijk waarneembaar dat het noordelijke gedeelte opener en 'leger' is dan het gedeelte ten zuiden van de spoorlijn. Opvallend is dat het overgrote deel van de grond dan nog in gebruik is als weiland. Naast de weilanden zijn er ook gebieden met tuinbouwkassen en verschillende 'volkstuintcomplexen' te zien. Rond de spoorlijnen zijn de opkomende industrieterreinen goed op te merken. Rond Leeuwenbergh, later Dorrepaal, is de villawijk 'Park Leeuwenbergh' zichtbaar. Verder is zichtbaar dat naast de A12/Utrechtseweg en spoorbaan haast parallel hieraan twee nieuwe wegen zijn ontstaan: de Spoorlaan in zijn vroegste vorm en het Nieuweveensepad, die tot in de jaren 60 functioneerde als oprit vanaf de Westvlietweg naar de A12/Utrechtsebaan.

De Westvlietweg is op hoofdlijnen waar te nemen met de weg, berm en langs de Vliet het jaagpad. De boombeplanting is door de iepenziekte inmiddels grotendeels gerooid. Alleen ter hoogte van Den Honaart zijn nog enkele restanten van de oude iepenlaan aanwezig. Op de latere kaart van de Eerste Bosstatistiek, vervaardigd tussen 1938 en 1942 is zichtbaar dat ten noorden van de spoorbrug de Westvlietweg eenzijdig beplant is met 'loofhout beneden 40 jaar'.<sup>92</sup>





De Westvlietweg en Tedingerbroekpolder, gezien vanaf Hofwijck, rechts in de verte Delft, 1907.  
*Coll. Haags Gemeentearchief*



## Ooggetuigen

In 1928 werden in *Het Vaderland* meerdere wandelingen in en rond Den Haag gepubliceerd. Enkele wandelingen leiden de auteur langs Voorburg en door het studiegebied.

*'We gaan de Hoornbrug over (prachtige gezichten over den Vliet) en wandelen nu op de andere zijde van den Vliet verder (dus links af); hier begint de rij van buitens, die zich bijna tot Leidschendam langs den Vliet uitstrekt. Allereerst komen we voorbij het oude Hoornwijk, dat door zijn eigenaardigen, ouderwetschen bouw opvalt. Dan brengt een brug ons over een prachtig met knotwilgen omzoomd polderslootje, dat zich verliest in de weiden. Dat is wel een punt om er even op te letten. Enkele nieuwere buitens volgen langs den weg, die maar matig beschaduwd worden door een rij zieke iepen, die weldra zullen vallen; tallooze open plekken in hun rij wijzen de plaats aan waar al slachtoffers van de iepziekte gevallen zijn. Drievliet bereiken we nu, een, naar mijn smaak, buitengewoon aardig en vriendelijk, oud landhuis. Ook de buitengewoon zware olmen (iepen is een te licht en vriendelijk woord voor zulke eerbiedwaardige boomen) voor de boerderij naast Drievliet, zijn onlangs door de iepziekte opgeruimd. Ondanks die verwoesting onder de iepen is het hier, waar de Trekvliet uitmondt in den Vliet, nog heel mooi.*

*Tegenover het ophaalbrugje vindt u een zwart hek naast Drievliet. Als we dat hek doorgedaan zijn, komen we op een paadje langs het park van Drievliet. Manshooge brandnetels vormen ongeveer de eenige begroeiing van den berm van dit pad. Wanneer we een paar bochten omgegaan zijn, komen we weer voor een zwart hek, waarop een bordje aangeeft, dat hier geen honden en rijwielers door mogen. We staan hier aan den vroegeren zoom van het park van Drievliet, het eenige overblijfsel er van is een treurig lindenlaantje en enkele zware boomen, die waarschijnlijk moeilijk te vellen waren. [...] Nu we het hek door zijn wandelen we op de Postenkade, aan onze linkerhand staan verwrongen knotwilgen langs een slootje vol met paardestaarten. [...] Op een afstand reiken aan weerszijden de buitens langs den Vliet nog ver het land in. [...] Om de Postenkade te houden hebben we niets anders te doen dan langs 't slootje met de paardestaarten te blijven lopen. Rond ons heffen de torens van Den Haag, Voorburg, Leidschendam, Nieuwveen, Nootdorp en Delft hun spitsen ten hemel. Waar de Goo ontspringt bij de Postenkade, staat de oude steenen grenspaal van de polders Tedingebroek en Nootdorp van dit plekje heb ik al het een en ander, dat eigenlijk op de heele Postenkade van toepassing is, in het begin van deze wandeling gezegd. Hoe meer we de Braserskade naderen, hoe dieper de polders ter weerszijden van ons komen te liggen'.*

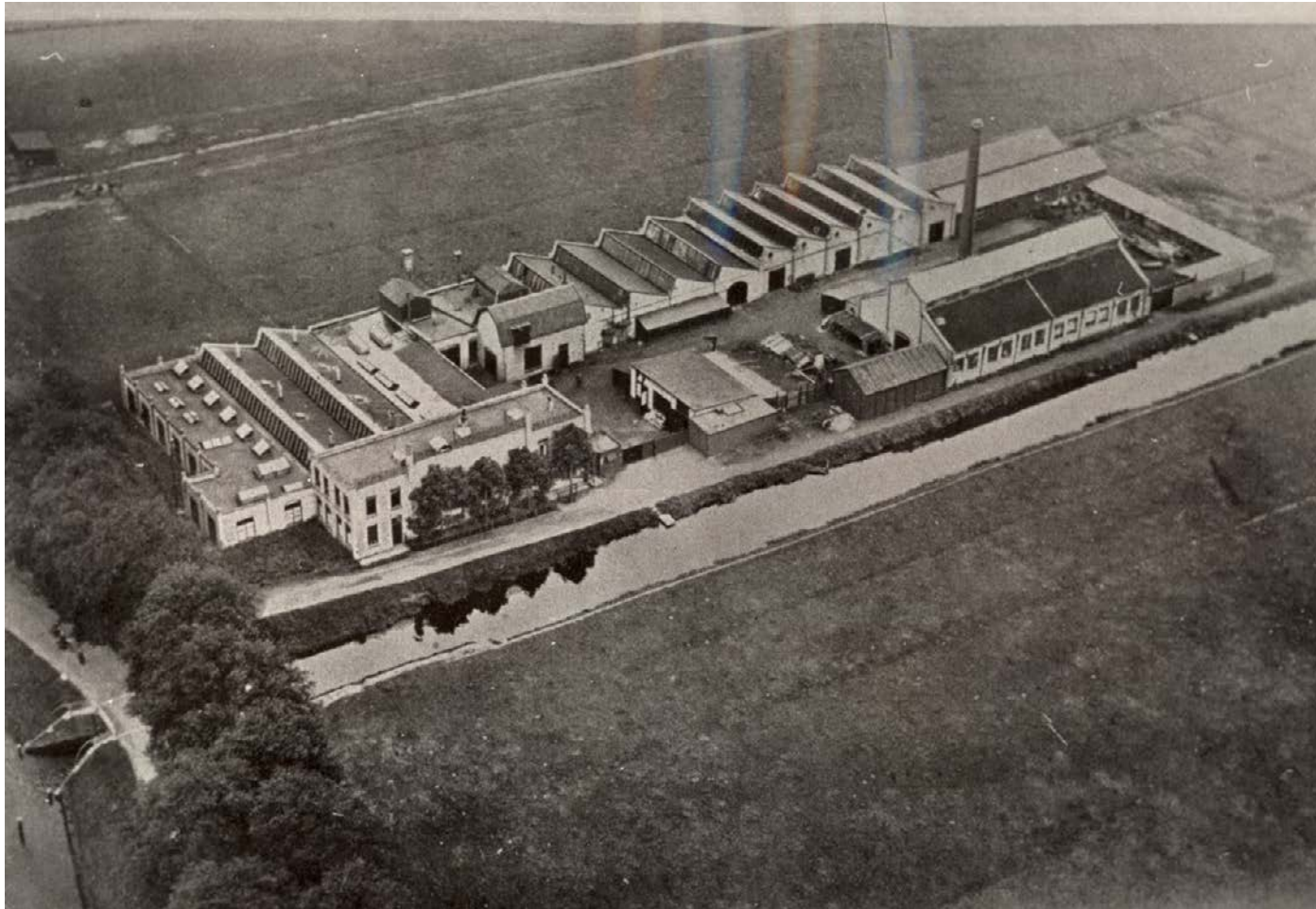
*'Een hoog liggende ophaalbrug brengt ons over den Vliet. Een schitterend watergezicht hebben we hier over den vliet, die rechts zich door een bocht aan den achterkant van Hofwijck aan ons oog onttrekt; maar links een des te ruimer, wijder gezicht over zijn prachtig breed en helder water met tallooze zonneglinsteringen en -flikkeringen toelaat. Voer de door boterbloemen geel gekleurde weiden zien we den kerktoren van Nieuwveen vlak in zijn gezicht.'*<sup>94</sup>

*'Over een hoog ophaalbrugje gaan we den Vliet over en komen tegenover de Postenkade op den straatweg er langs, slaan linksaf en wandelen voort tot de Kerkstraat in Voorburg. Langs het Jaagpad naast dit buitengewoon mooie Hollandsche water gaan we nu verder, genietend van de altijd mooie watergezichten. Tuffende motorbooten halen ons in of komen ons tegen, tjalken schuiven zachtjes voort met hun geweldig bruin zeil het heele water overschaduwend. Buitens liggen ter weerszijden van den Vliet, die zich afen toe vernauwt, wanneer hij onder een brug door moet gaan. Wijde gezichten hebben we telkens over de polders tot in nevelige verten, waar vaag de boomenrijen van de Braserskade zich tegen de grauwe lucht afteekenen. Zijn we Hofwijcks achterzijde voorbij, dan stijgt de weg naar den dijk van de spoorlijn Den Haag – Gouda. Op dien Spoordijk hebben we schitterende gezichten over den Vliet naar beide zijden en over de polders in de richting van Nieuwveen.'*<sup>95</sup>



Ansichtkaart van de Westvlietweg met links het jaagpad ter hoogte van Dorrepaal, ca. 1900.  
Coll. Haags Gemeentearchief





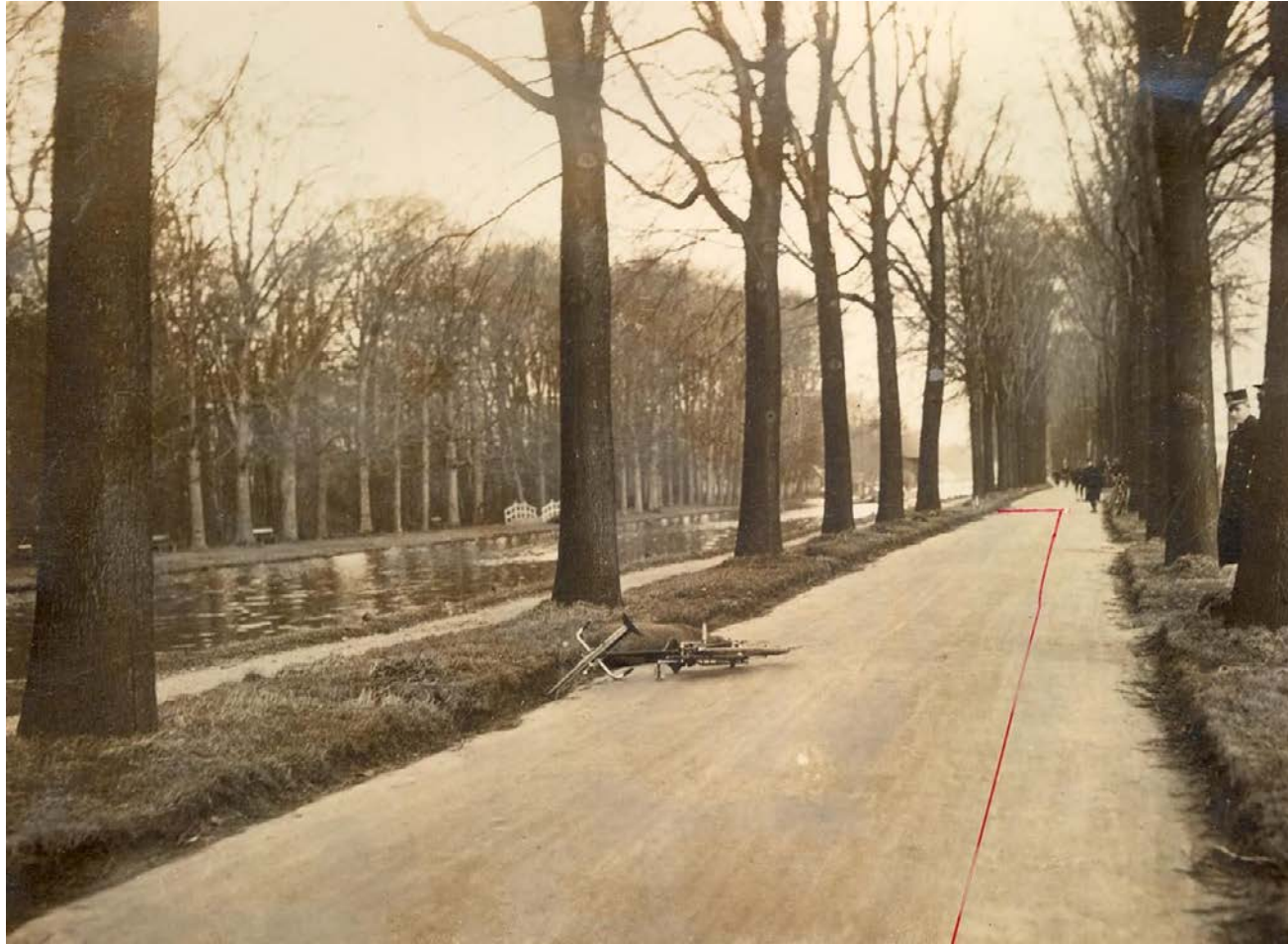
Linksboven: Fabriekscomplex Enkes. Op het perceel rechtsonder was later de liftenfabriek Starlift gevestigd, 1930.

Rechtsboven: Vliet met rechts de Westvlietweg gezien, 1925.

Linksonder: De Gasfabriek van de gemeente Voorburg gelegen aan de zogenaamde 'Gaslaan' naast de Spoorbaan, gezien vanaf de Westvlietweg in noordoostelijke richting, 1930.

Rechtsonder: Spoorbrug over de Vliet, 1927.  
Coll. Haags Gemeentearchief



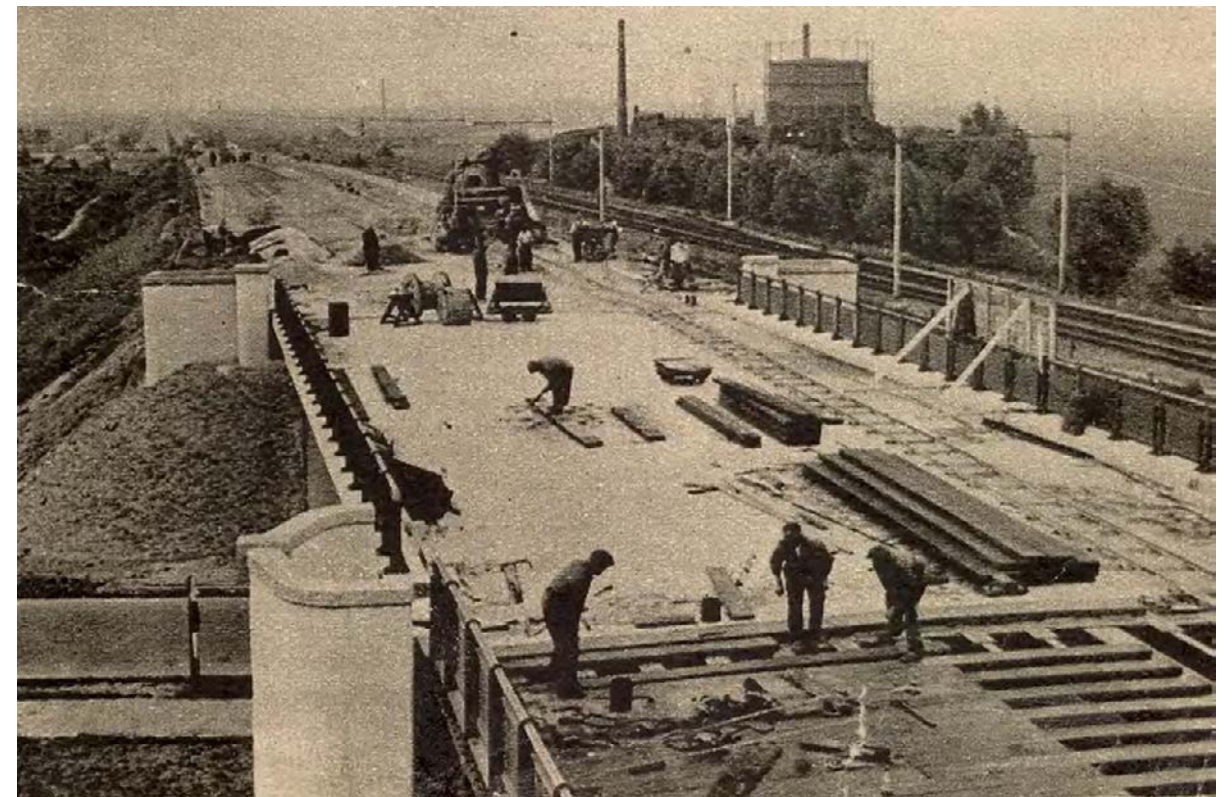


Linksboven: Foto van de Westvlietweg tussen de Kerkbrug en Wijkerbrug met links langs de Vliet het jaagpad gescheiden van de rijweg door een berm en iepen, 1930.

Rechtsboven: Kappen van de iepenbomen aan de Westvlietweg door de iepziekte, foto Henri Berssenbrugge, 1936.

Linksonder: de Vliet met Nieuwe Tolbrug op de kruising met de Trekvliet bij Drievliet, gezien vanaf de Westvlietweg/Jan Thijssenweg, ca. 1930. Het jaagpad is ter hoogte van dit gedeelte omgevormd tot wandelpad. Rechts de rijbaan.

Rechtsonder: Aanleg viaduct Rijksweg A12 over de Vliet en de Westvlietweg, 1938.  
Coll. Haags Gemeentearchief

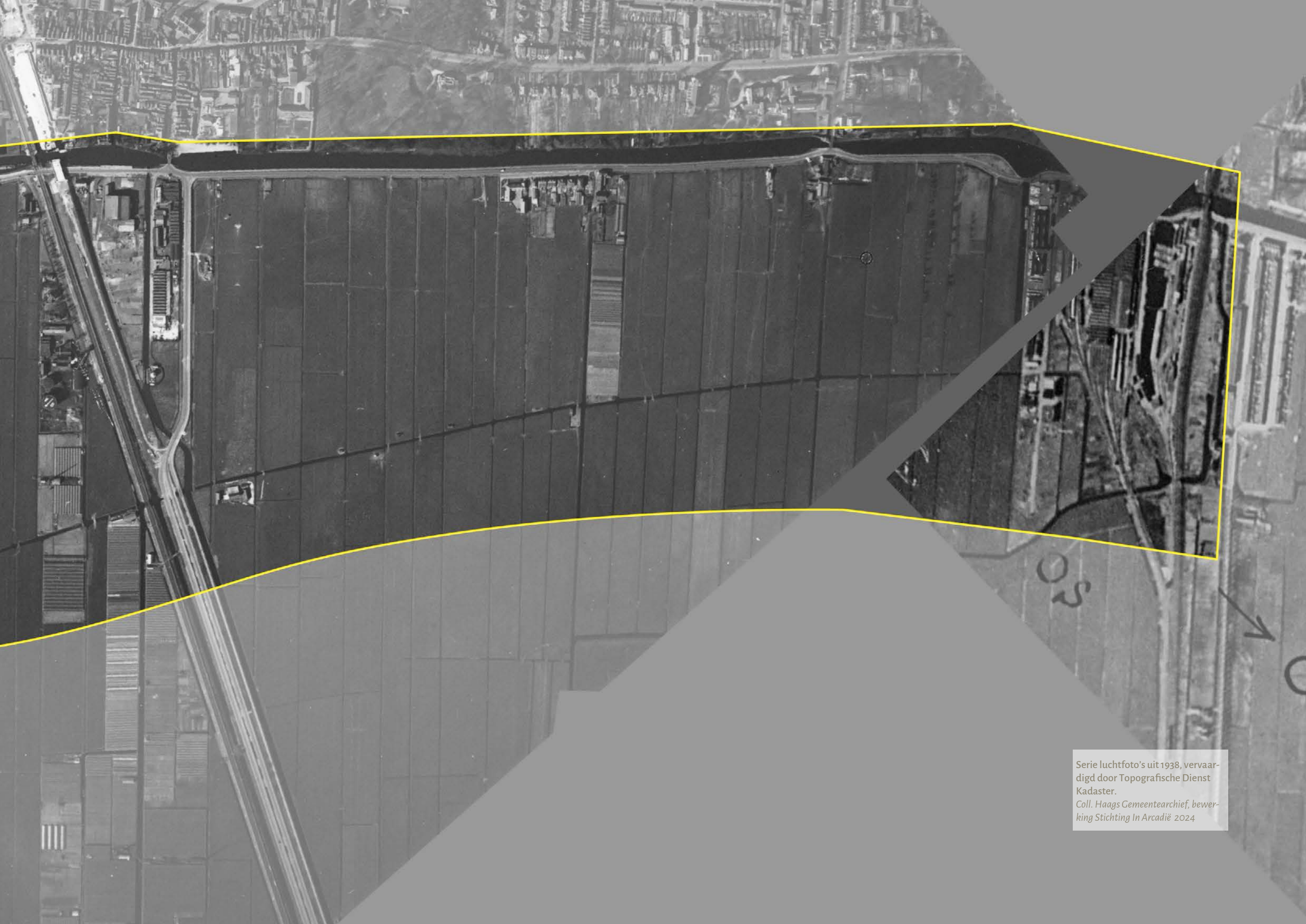






0 250 500 m





Serie luchtfoto's uit 1938, vervaardigd door Topografische Dienst Kadaster.  
Coll. Haags Gemeentearchief, bewerking Stichting In Arcadië 2024





← Luchtfoto uit april 1945, zichtbaar zijn o.a. de kaalkap ter hoogte van de buitenplaats Leeuwenbergh/Dorrepaal en het traject van de toekomstige rijksweg A4.  
*Coll. Haagse Gemeentearchief*



## Tweede Wereldoorlog

De oorlog was al vroeg voelbaar in het studiegebied. In augustus 1939 kondigde Nederland de algemene mobilisatie af. Het in 1936 geopende vliegveld Ypenburg, ten oosten van het studiegebied, werd gevorderd voor militair gebruik.<sup>96</sup> De 13<sup>e</sup> batterij luchtdoelartillerie kreeg op ongeveer 1500m ten noorden van Ypenburg op een stuk weiland achter Park Leeuwenbergh een stellingplaats toegewezen. Hier werden ter verdediging drie Vickers-kanonnen geplaatst. In de eerste instantie verbleven de soldaten in garages in Park Leeuwenbergh en later in de (inmiddels afgebroken) villa Westvliet (Westvlietweg 122). Bij de stelling werden barakken gebouwd.<sup>97</sup>

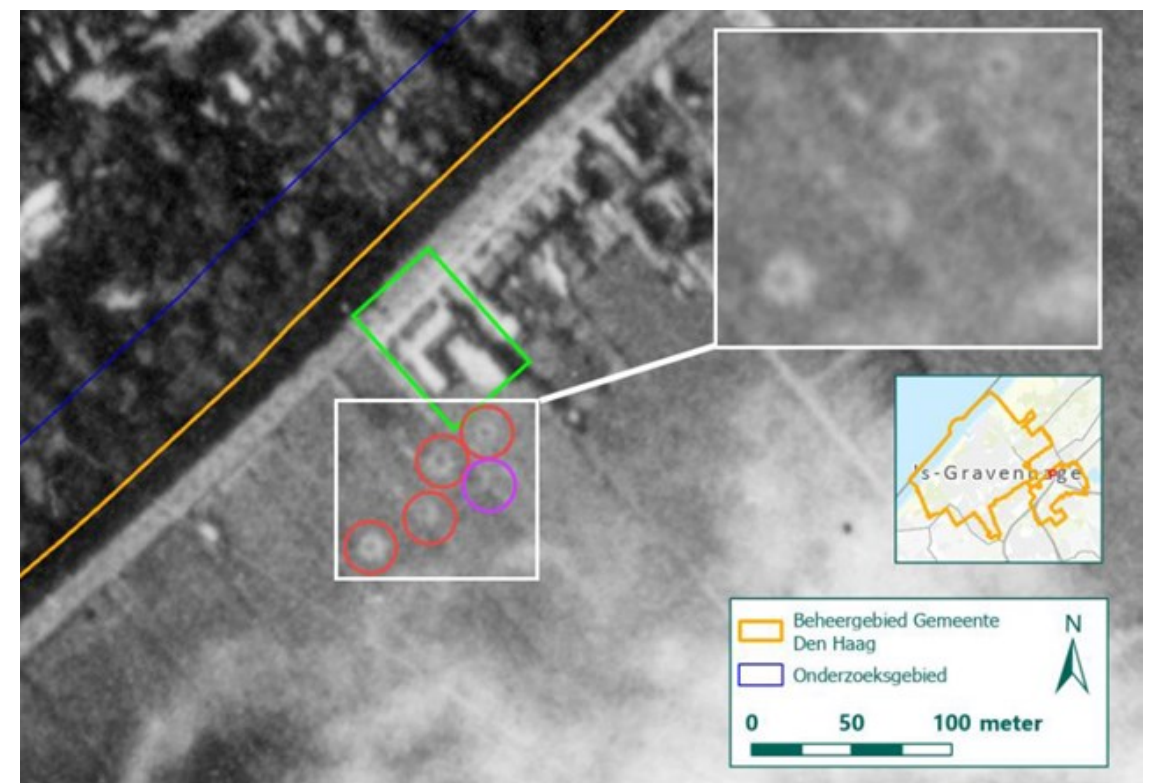
Als op 10 mei 1940 de oorlog uitbreekt, landden er in de slag om Ypenburg ruim 500 Duitse parachutisten rond het vliegveld. Een gedeelte streek ook neer in de Tedingebroekpolder, binnen de grenzen van het studiegebied.<sup>98</sup> Langs de Vliet braken gevechten uit. Ook vielen bommen op verschillende plekken in weilanden van de Tedingebroekpolder en langs de Westvlietweg, onder andere nabij de tuinbouwschool (huidige Groene School). Verschillende huizen worden beschoten, waaronder boerderij De Honaart (locatie voormalige gelijknamige buitenplaats), net als beschietingen op de Kerkbrug en de Wijkerbrug. Een centrale rol hierin speelde de villa Dorrepaal. Duitse militairen die de villa hadden bezet, hielden vanaf daar de Oude Tolbrug onder vuur. Het bezit van villa Dorrepaal is van belang voor het heroveren van vliegveld Ypenburg. Vanuit Den Haag worden versterkingen gestuurd; een detachement van veertien Huzaren onder leiding van reserve 2de luitenant George Maduro. Hij stelt tien van zijn manschappen op aan weerszijden van villa Heeswijk en laat hen vanuit beide opstellingen het vuur openen. Binnen 1,5 uur is villa Dorrepaal heroverd. Met de herovering van villa Dorrepaal, Park Leeuwenbergh en de nabijgelegen boerderij Den Honaart en villa Zeerust was het Duitse front op dit deel van het strijdtoneel ingestort. Aan het einde van de middag op 10 mei was ook het vliegveld Ypenburg weer in Nederlandse handen. Na 11 mei was de strijd met Duitse troepen afgelopen. Toen de Duitse luchtmacht op 14 mei 1940 Rotterdam bombardeerde, capituleerde het Nederlandse leger.<sup>99</sup> Al in mei 1941 is een gedenkteken geplaatst in het Park Leeuwenbergh, bij het kruispunt van de Meidoornlaan en Park Leeuwenberghlaan, met de namen van de gevallen mannen van de 13<sup>e</sup> batterij luchtdoelartillerie.<sup>100</sup>

Bij de gevechten in het voorjaar van 1945 wordt op 21 maart de brug en spoorlijn over de Vliet bij Voorburg beschoten, waarbij de spoorbrug is vernield.<sup>101</sup> Als het land in mei van 1945 is bevrijd, rijden de geallieerde troepen over de A12/Utrechtsebaan en de Westvlietweg Leidschendam en Voorburg binnen. De bevrijding wordt gevierd en de slachtoffers werden herdacht. Namens de ondergrondse organisaties, het Rode Kruis en bewoners worden er kransen gelegd bij o.a. het oorlogsmonument in Park Leeuwenbergh.<sup>102</sup>

Uit 1944 en 1945 dateert een serie luchtfoto's, gemaakt door de Royal Air Force. Op hoofdlijnen komen de structuren grotendeels overeen met de serie uit 1938. Een belangrijk verschil is het tracé van de toekomstige Rijksweg A4, richting Leiden/Amsterdam en Vlaardingen, al in het terrein zichtbaar. In 1939 was men begonnen met de werkzaamheden, maar deze kwamen door de oorlog en geldgebrek tot een halt.<sup>103</sup> Ook zijn op deze serie de verschillende gevolgen van de oorlog zichtbaar, waaronder de kaalslag bij Park Leeuwenbergh.



Een van de kanonnen van de 13e batterij luchtdoelartillerie Lu. A. in de winter van 1939-40 opgesteld achter Park Leeuwenbergh op de achtergrond.  
Coll. Haags Gemeentearchief



Detail van luchtfoto van juni 1940 met daarop de bomkraters zichtbaar van de gevallen bommen nabij de tuinbouwschool.

Afb. overgenomen uit REASeuro, *Historisch Vooronderzoek* (20 september 2023), p. 68.





← Luchtfoto uit 1959 met daarop  
zichtbaar het gerealiseerde traject  
van de A4 met aansluiting op het  
knooppunt Ypenburg.  
*Coll. NIMH.*



## 2.9 Tweede helft 20<sup>e</sup> eeuw *Van polderland tot stadsrand*

In de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw ontwikkelt de Vlietzoom zich in sneltreinvaart en vinden er ingrijpende ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Bijzonder is op te merken dat in tegenstelling tot verschillende uitbreidingsplannen in aangrenzende gemeentes, bij de Tedingerbreekpolder geen overkoepelend plan aan deze ontwikkelingen ten grondslag lag. Vermoedelijk had dit te maken met de bijzondere 'eigendomssituatie' rondom de gronden en niet op elkaar afgestemde belangen van meerdere gemeentes (Rijswijk, Stompwijk, Leidschendam en Voorburg) in het studiegebied. De ruimtelijke ontwikkelingen vinden plaats op kleine en grote schaal, waarbij te zien is dat grote delen van het gebied zich transformeren tot recreatieoord en industrieterrein. Op meerdere punten is al vroeg na de oorlog de modernisering van het studiegebied op te merken. Drievliet was al aan het begin van de oorlog gekocht door N.V. Maatschappij Drievliet, die de uitspanning met speeltuin uitbouwde tot speel- en pretpark, dat in 1951 officieel werd geopend.<sup>104</sup> In het huis kwam een Chinees restaurant. Bij Park Leeuwenbergh werd in 1957 een tennisclub opgericht.<sup>105</sup>

Op foto's van net na de oorlog is te zien dat de wegverharding van de Westvlietweg inmiddels bestaat uit klinkers en voornamelijk in gebruik is als tweebaansrijweg. De weg is gescheiden van het nog aanwezige jaagpad, waarbij na de oorlog de bomen weer zijn geplant in de berm tussen de weg en het jaagpad. De Oude Tolbrug is na de oorlog verplaatst naar zijn huidige locatie ter hoogte van het huis Dorrepaal. De Postenkade als oude doorlopende route verdween. In de jaren 50 wordt verder gewerkt aan het traject van de Rijksweg A4 (Amsterdam/Den Haag/Vlaardingen) en aan het eind van het decennium wordt het traject tussen het knooppunt Ypenburg en het knooppunt Leidschendam met verkeersplein opengesteld. De snelweg telde destijds 2x2 rijstroken. Verschillende kranten maken tevens melding van de ruim 4500 bomen die tussen Voorburg en Leiden langs de Rijksweg in 'groepen en rijen [zijn] geplant benevens vele duizenden in bebouwingen langs dit wegvak'.<sup>106</sup>

In 1955 wordt gesproken van een 'noodtoestand' als het gaat om sportterreinen en recreatiegebieden voor het nog immer groeiend aantal bewoners in de regio. Het B&W van Den Haag stelt hiervoor een tienjarenplan op, waarbij binnen de gemeente voor eind 1963 meer dan 100 ha sportvelden wordt aangelegd en buiten de gemeentegrenzen 40 ha. Hierbij wordt ook gekeken naar Rijswijk en Voorburg. In de eerste instantie wordt niet gedacht aan golfbanen, aangezien dat teveel grond in beslag zou nemen. Ijsbanen behoren wel tot het plan, waaronder één in de Tedingerbreekpolder.<sup>107</sup> Een eerste vergadering van de Commissie gemeenschappelijk recreatiegebied Voorburg-Rijswijk-Leidschendam die in maart 1955 plaatsvindt, wordt deze taak als voort omschreven: 'De taak van deze commissie zal in de eerste plaats zijn te bestuderen de mogelijkheden van de passieve en actieve recreatie in het gebied langs de Vliet, waarbij de gedachten vooral uitgaan naar de gronden, gelegen tussen Park Leeuwenbergh en de Kabelfabriek. Daarnaast kan dit probleem echter worden bekeken met betrekking tot allen terreinen, waarvoor zulks opportuun wordt geacht. Men zal hierbij ook aandacht dienen te worden geschonken aan de behoefte aan sportvelden op dit moment en in de toekomst, alsmede uiteraard de financiële consequenties.' In de vergadering wordt ook vastgesteld dat geen van de drie gemeentes aan tafel in het studiegebied enig grondbezit heeft, behalve Voorburg met de installaties van het Gemeentelijk Gasbedrijf in het gebied. Voorburg zal daarbij het voortouw nemen in het aankopen van grond voor het recreatieterrein.<sup>108</sup> Door de gemeente wordt uiteindelijk een groot stuk aaneengesloten grond van 26,56 ha ten noorden van de spoorlijn gekocht, dat in bezit was van de Oude Mannen Vrouwen en Wezen Gesticht te Scheveningen. De contouren van dit deelgebied komen grotendeels overeen met het gerealiseerde recreatieterrein in de eerste fase.<sup>109</sup>

Er worden al snel voorlopige plannen en actiepunten opgesteld. Met een voorstel voor verdeling van 160ha recreatieterrein tussen de drie gemeentes met volkstuinten, sportterreinen, wegen, parkeerterrein(en), groen en opstallen.<sup>110</sup> Een eerst schetsplan voor de inrichting van een recreatieterrein aan de Westvlietweg wordt in 1958 vervaardigd door de Openbare Werken Voorburg, architect Vlekke. Het plan beslaat het gehele noordelijk deel van het studiegebied, gelegen tussen de twee spoorlijnen, de Westvlietweg en de A4. Het plan beslaat voetbalvelden, handbalvelden, tennisbanen, een ijsbaan, korfbalvelden, een theeschenkerij, tennisbanen, parkeerterrein, rijwielstalling, volkstuinten en speelweiden. De verschillende terreinonderdelen worden door wegen en paden met elkaar verbonden. De grote waterlopen blijven intact, maar in het plan blijft niets van het polderlandschap overeind.<sup>111</sup>

In de vergadering van 1959 wordt een schetsontwerp van de Nederlandsche Heidemaatschappij ingebracht, waarbij ook het gehele noordelijk deel van het studiegebied is ingericht als recreatieterrein. Na het pachtvrijmaken van de 26ha van de door de gemeente Voorburg verworven grond, wordt besloten om het gedeelte van het schetsontwerp door de Nederlandsche Heidemaatschappij tot een definitief plan te laten uitwerken met kostenraming.<sup>112</sup> Deze eerste fase werd in 1963 uitgewerkt tot een definitief plan en technische kaart. De verschillende sportterreinen en het toekomstige volkstuintencomplex zijn van elkaar afgescheiden door groene borders van bomen. De oude polderstructuur is niet meegenomen in het plan en dus worden de oude poldersloten gedempt en nieuwe watergangen voor de afwatering van het terrein gegraven, die om en door de verschillende terreindelen lopen. Nabij de weg is een parkeerplaats gecreëerd, verder bestaat het recreatieterrein uit voetbalvelden, een hockeyveld, ijsbaan en een hockeyveld. Vanaf de Westvlietweg worden de verschillende terreinonderdelen met een hoofdweg (later: 'Groene Zoom') ontsloten.<sup>113</sup> Het duurt echter tot ver in de jaren zestig tot de plannen worden uitgevoerd. In april 1967 wordt het werk voor het eerste gedeelte van het 'recreatieplan Westvlietweg' aanbesteed; in juni werd met de werkzaamheden begonnen.<sup>114</sup> Op de luchtfoto van 1976 is de eerste fase van uitvoering zichtbaar. Op deze luchtfoto is zichtbaar dat de Spoorlaan en het Nieuweveensepad inmiddels via een viaduct zijn verbonden met gronden ten oosten van de A4. De functie als verbinding tussen de Westvlietweg en de A12/Utrechtsebaan is inmiddels opgeheven. De ontsluitingen van de Tedingerbreekpolder lopen verder nog grotendeels enkel vanaf de Westvlietweg, waarbij er weinig dwarsverbindingen zijn tussen de onderlinge terreinen.





← Gezicht vanaf rijksweg A4 in westelijke richting op de Tedingerbreekpolder met de achterzijde van de bebouwing aan de Westvlietweg,  
*Coll. Haags Gemeentearchief*





Linksboven: De Westvlietweg ter hoogte van nummer 151, 1964.

Rechtsboven: Westvlietweg ter hoogte van de Wijkerbrug, het wegdek bestaat uit klinkerbestrating, 1957.

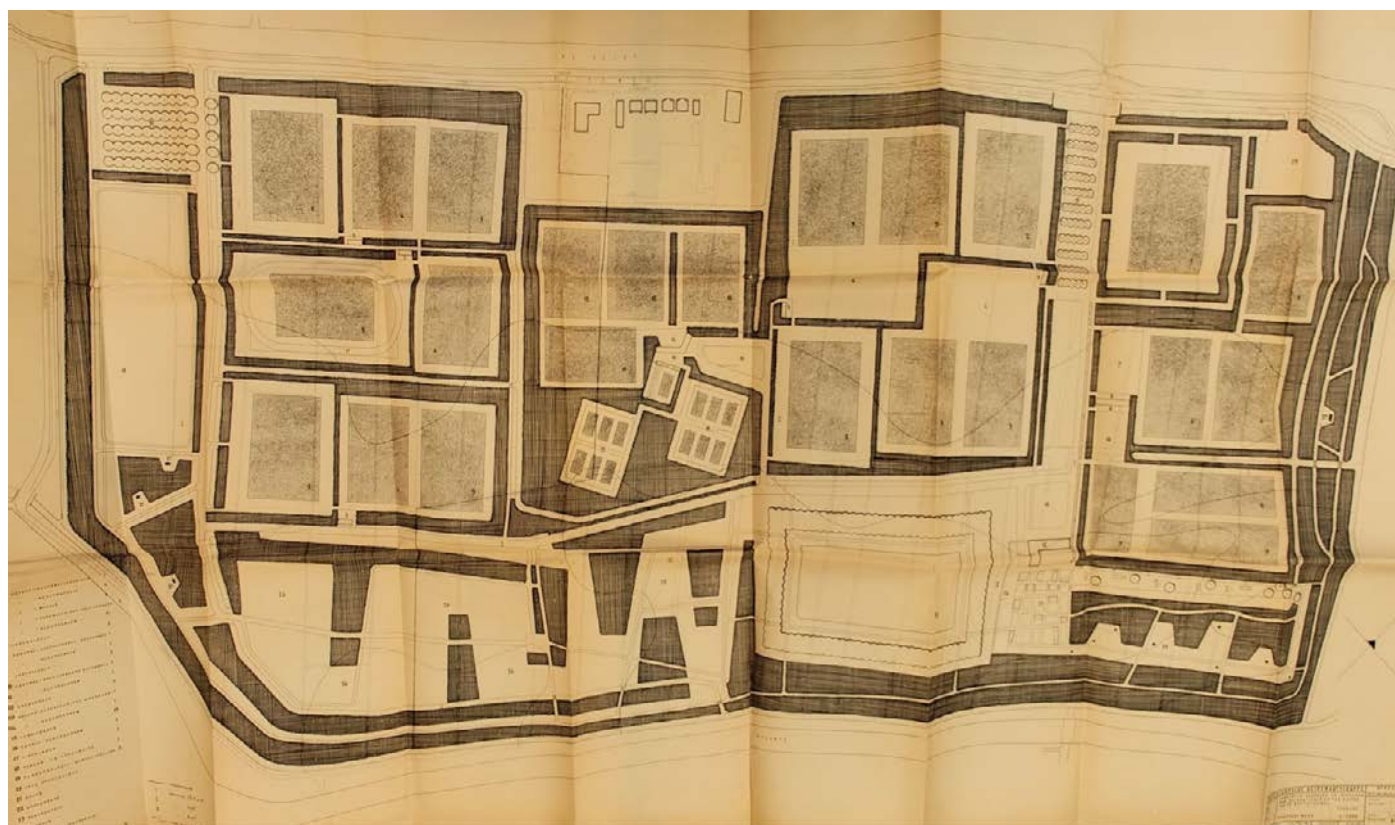
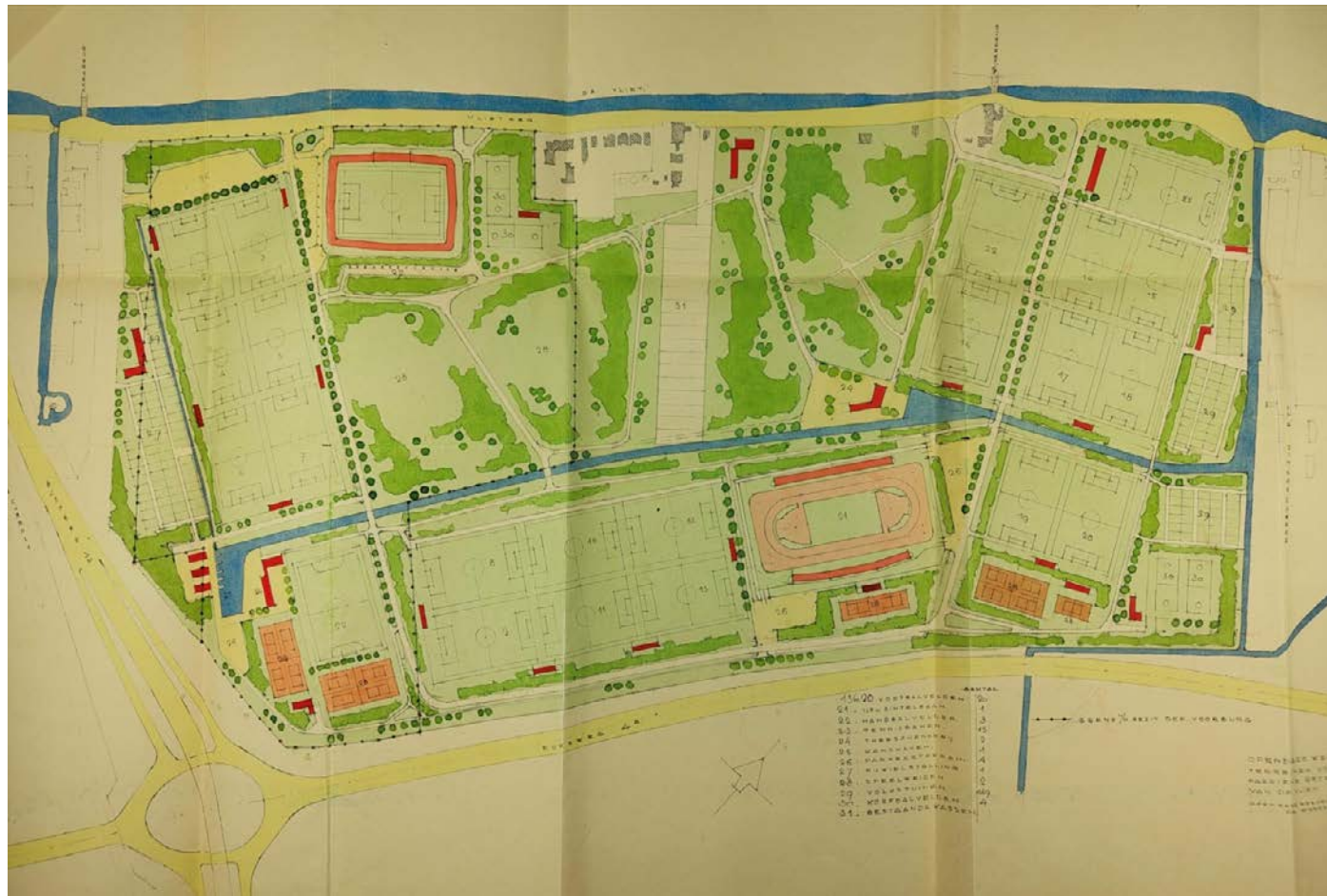
Linksonder: Vliet en Westvlietweg met links de Kerkbrug naar Voorburg-dorp gezien naar Leidschendam. Rechts fabrieksgebouwen van ENKES en Starlift.

Rechtsonder: Ansichtkaart met daarop het spoorwegviaduct bij Hofwijck, ca. 1955.

Coll. Haags Gemeentearchief









### Linkerpagina

Linksboven: Schetsplan recreatiegebied aan de Westvlietweg, opgesteld door de Dienst Openbare Werken Voorburg, 1958.

Linksonder: Schetsontwerp recreatiegebied, opgesteld door de Nederlandsche Heidemaatschappij, 1959.

Rechts: Ingekleurde technische tekening voor de uitvoering van het eerste gedeelte van het recreatieterrein aan de Westvlietweg, 1963.

*Coll. Gemeentearchief Den Haag*



→ Luchtfoto van een gedeelte van de Vlietzoom met daarop de gerealiseerde eerste fase van de aanleg van het Sportpark Westvliet en De Groene Zoom, 1976.

*Coll. Haags Gemeentearchief*





← Luchtfoto uit 1981. Zichtbaar is de uitbreiding van het recreatiepark/volkstuinencomplex De Groene Zoom. Verder zijn de eerste voorbereidingen aan de gang voor de verbreding van de A4/A12 en de aanleg van het Prins Clausplein.

*Coll. Haags Gemeentearchief*



In de daaropvolgende decennia wordt geleidelijk aan nog meer landbouwgrond omgezet ten behoeve van recreatie. Het volkstuincomplex 'Vlietpark' wordt tussen 1976 en 1981 uitgebreid. Daarnaast wordt ook naast Park Leeuwenbergh een volkstuincomplex gerealiseerd en in 1981 aan de Westvlietweg 10 het 'Park Rijn-Schie' als volkstuinvereniging geopend, bestaande uit 133 tuinen met een huisje.<sup>115</sup> Naast een volkstuincomplex werd in 1988 bij Park Leeuwenbergh de Golfbaan Leeuwenbergh aangelegd naar ontwerp van golfbaanarchitect Gerard Jol. Het terrein werd hiervoor flink vergraven, waarbij verschillende poldersloten en een gedeelte van de Bovenwetering verdwijnen en nieuwe slingerende waterpartijen worden gecreëerd. Na de aanleg van de waterpartijen is de vrijgekomen grond gebruikt om de baan een geaccidenteerd karakter te geven.<sup>116</sup> De gasfabriek ten zuiden van de spoorbaan/A12 breidt in de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw langzaam uit tot het huidige industrieterrein gelegen tussen Park Leeuwenbergh en de spoorbaan/A12. Op topografische kaarten uit de jaren 90 is zichtbaar dat er vanaf de Wijkerbrug het Schrepelpad is aangelegd dat aansluit op de Groene Zoom – hierdoor is een eerste rondgang door het noordelijk deel van het studiegebied mogelijk.

Naast de ontwikkelingen in het studiegebied zelf, waarbij het polderland zich ontwikkelt tot stadsrand met woningen, industrie en recreatie, vinden langs de grenzen van het studiegebied ook wijzigingen plaats ten bate van het verkeer. De Gedeputeerde Staten besloten medio 1976 dat er een speciale voorziening moet zijn voor (brom)fietsers langs de Westvlietweg met het oog op veiligheid. In 1977 worden hiervoor de eerste plannen gepresenteerd en wordt het aanleggen van een fietspad opgenomen in het uitvoeringsschema secundaire wegen van 1977-1981.<sup>117</sup> Gezien de beperkte ruimte en vele wensen (behoud jaagpad als voetpad langs de Vliet, berm en bomenbehoud, dubbel fietspad) worden er verschillende ontwerpvoorstellen gemaakt. Voor de realisatie hiervan moest wederom enige grond onteigend worden langs de oostoever van de Vliet. Begin jaren 80 wordt het fietspad gerealiseerd.<sup>118</sup> In de tweede helft van de jaren 90 hebben er wederom werkzaamheden plaatsgevonden aan de Westvlietweg, waarbij de huidige verkeerssituatie tot stand is gekomen.

Om de verkeersdruk tussen de grote steden te ontlasten werd in de jaren 70 begonnen met de voorbereiding van verbredingsplannen rondom de rijkswegen. Begin jaren 80 werd de A12 tussen Voorburg en het Prins Clausplein en de A4 verbreed met extra rijstroken. Het verkeersplein werd gereconstrueerd tot een sterknooppunt in de vorm van een Maltezer kruis en werd officieel geopend in juni 1985.<sup>119</sup> Als gevolg van deze ontwikkelingen ontstond de huidige oostgrens van het studiegebied. Voor de verbreding van de A12 werden de laatste resten van de Westmolen afgebroken, net als de sluis. Na de afbraak van de sluis werd de steen die de vernieuwing in het jaar 1938 memoreerde, naar het Gemeenlandshuis te Delft overgebracht.<sup>120</sup> In 1998 werden de vlechtwerken tussen het Prins Clausplein en het knooppunt Ypenburg opengesteld. Omstreeks 1999 werd de A4 tussen het knooppunt Ypenburg en Leidschendam verbreed naar de huidige parallelstructuur met 10 rijstroken.<sup>121</sup>



Volkstuinhuisjes bij recreatiepark Rijn- en Schie aan de Westvlietweg (nr. 10), 1983.  
Coll. Haags Gemeentearchief



Aanleg fietspad ter hoogte van de Kerkbrug, 1981.  
Coll. Haags Gemeentearchief





Linksboven: Luchtfoto uit 2007 met daarop zichtbaar de uitbreiding van het Sportpark Westvliet.

Rechtsboven: Uitbreiding van Golfpark Leeuwenbergh in 2014.

Linksonder: Werkzaamheden Rotterdamsebaan in 2016.

Rechtsonder: Project Rotterdamsebaan nadert voltooiing in 2020.

*Topotijdreis.nl*





## 2.10 21<sup>e</sup> eeuw

### *Dynamiek van een grootstad*

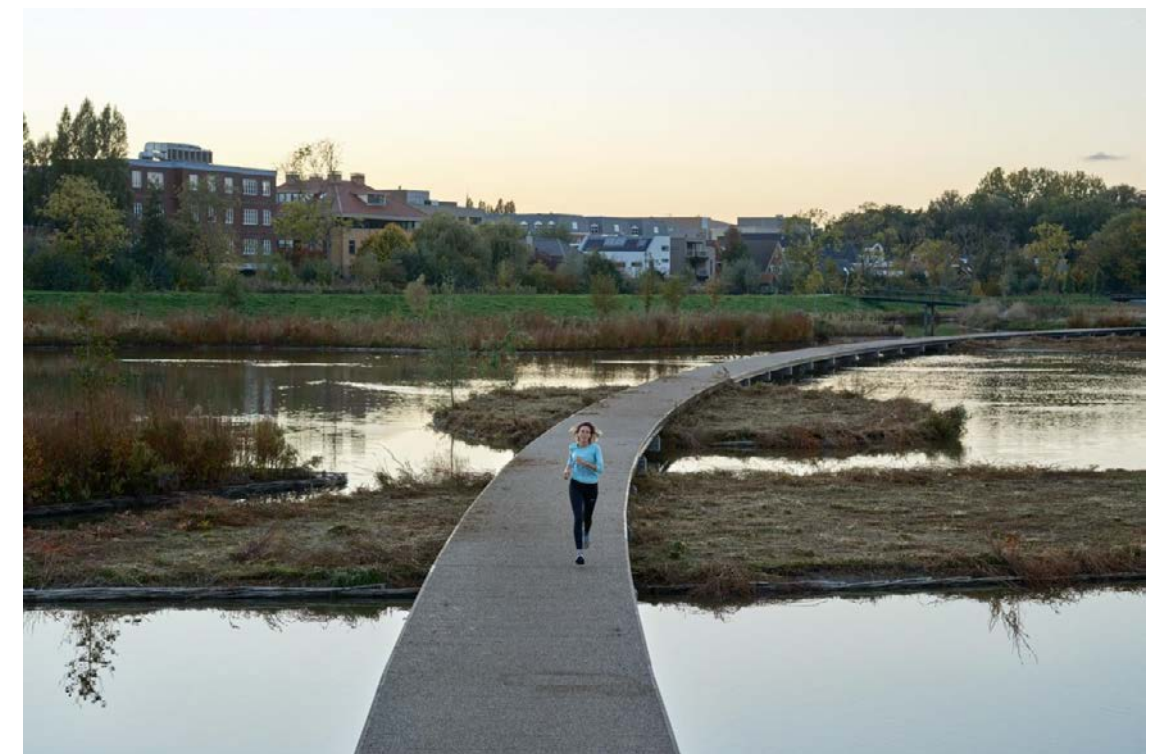
Door de ontwikkelingen sinds 1960 in de Vlietzoom wordt het gebied gedomineerd door bebouwing, recreatie (golf, sport, 'recreatietuinen') en bedrijvenparken. Ook is het studiegebied 'verpaard', waarbij verspreid door het studiegebied stukken van het polderlandschap zijn ingericht als paardenwei. Enkele parken worden in de 21<sup>e</sup> eeuw nog uitgebreid, dit betreft o.a. het Sportpark ten noorden van de A12 rond 2007 en het Golfpark Leeuwenbergh rond 2014. Om de ontsluiting van het gebied te bevorderen wordt in 2006 o.a. een fietsbrug en -pad (het Philippus Uythovenpad) over de A4 aangelegd die aansluit op de Wijkerbrug en het Schrepelpad. Ook wordt in 2008-2009 de Spoorlaan als fietspad (genaamd het 'Guldenpad') doorgetrokken langs de A12 naar Nootdorp.

Een grote ingreep in het studiegebied is de aanleg van de Rotterdamsebaan tussen 2013 en 2021 om de bereikbaarheid van Den Haag te verbeteren en de Utrechtsebaan/A12 verder te ontlasten. De Rotterdamsebaan is 4 kilometer lang en verbindt de snelwegen A4/A13 en de Centrumring van Den Haag met elkaar. De weg loopt van het knooppunt Ypenburg met een tunnel onder Voorburg door en komt uit op de Binckhorstlaan. Het traject doorsnijdt het zuidelijk deel van het studiegebied. Het bureau Bosch & Slabbers kreeg de opdracht om het (omliggende) gebied van 56ha vorm te geven, een openbaar park en heemtuin te ontwikkelen, de zone toegankelijk te maken en samenhang te creëren tussen de verschillende onderdelen. Het plan bestaat uit het 'Molenvlietpark', een fiets- en voetgangersbrug over de Rotterdamsebaan, een parkeerplaats en fiets- en wandelpaden die de verschillende onderdelen met elkaar verbinden. In opdracht van het Hoogheemraadschap van Delfland, is in het Molenvlietpark een waterberging aangelegd in de vorm van vijvers. Volgens het bureau refereert de waterpartij *'aan de parkachtige aanleg van de buitenplaatsen langs de Vliet'* en *'maakt in het park twee -in aard, beleving en vorm- totaal verschillende ruimtes; de weide en het rieteiland. Zij zijn ingekaderd door de bossen op de buitenplaatsen, de kade van de Molensloot en een glooiend grondlichaam dat zowel recreatiepark Drievliet als de Rotterdamsebaan afschermt.'* De vormgeving van de weide is volgens de website 'geïnspireerd op de Molenwei die in de 19<sup>e</sup> eeuw is ontworpen door de bekende landschapsarchitect Zocher.'<sup>122</sup>

Sinds 2008 zijn er verschillende initiatieven opgezet om inzicht te krijgen in de cultuurhistorische waarden, identiteit en verhaallijnen van het gebied. Tegelijkertijd werd er ook het doel opgesteld om te komen tot een toekomstbestendige gebiedsvisie voor de Vlietzoom en grip te krijgen op planvorming in het gebied, deels door de (bestuurlijke) verbrokkeling in het studiegebied. In 2019 is een fusie gevormd tussen verschillende belanghebbenden in het gebied genaamd de Vlietzoom Alliantie. Het huidig onderzoek en ideeënboek dragen bij aan deze wens.<sup>123</sup>



Het Inloopavond Vlietzone A4—presentatie 'De groene as van Haaglanden', foto Dienst Stedelijke Ontwikkeling—Willem Vermeij, april 2010.  
Coll. Haags Gemeentearchief



Het Molenvlietpark aan de zuidzijde van het studiegebied.  
Foto Platform Stad







Vogelvlucht met een gedeelte van de Vlietzoom-Zuid, te zien zijn de buitenplaats Vredenoord, attractiepark Drievliet, buitenplaats Zeerust en Golfpark Leeuwenbergh, foto door Stedelijke Dienst Ontwikkeling, 2010.  
Coll. Haags Gemeentearchief

## 2.11 Literatuur en noten

### Literatuur

- A.J. van der Aa, *Aardrijkskundig Woordenboek der Nederlanden; Elfde Deel*, Gorinchem 1848.
- G. Andela en H. Tromp, 'Een zegepralende Vliet' in *Buitenplaatsen aan de Vliet – Leidraad Beeldkwaliteit*, Rotterdam 2019: 9–14.
- A.M. Backer e.a., *De Natuur Bezwoeren – Een inleiding in de geschiedenis van de Nederlandse tuin- en landschapsarchitectuur van de middeleeuwen tot het jaar 2005*, Rotterdam 1998.
- M. Benjamins [Afdeling Archeologie Dienst Stadsbeheer Den Haag], *Plangebied Vlietzone Gemeente Den Haag, Bureauonderzoek archeologische waarden* [Rapport 0911], Den Haag 2009.
- I. Bosman (red.) e.a., *De bezetting en wederopbouw van Leidschendam*, Voorburg 2020.
- T.M. Buijtendorp, *Forum Hadriani – De vergeten stad van Hadrianus* [Proefschrift], Vrije Universiteit Amsterdam 2010.
- J. Craandijk, 'Bij Rijswijk en Voorburg', in *Nieuwe wandelingen door Nederland*, Haarlem 1888.
- Culthis/ Gemeente Leidschendam-Voorburg, *Cultuurhistorische Analyse Vlietoevers*, Voorburg 2011.
- G. Gorris e.a., *Dorp aan de Vliet—geschiedenis van Voorburg*, Voorburg 1961.
- R. van Immerseel en H. Tromp, 'Buitenplaatsen in Zuid-Holland', in *Kastelen en buitenplaatsen in Zuid-Holland*, Zutphen 2000.
- R.A. van der Mijle Meijer, E.E.B. Bulten, P.J.A. Stokkel en E.C. Rieffe [Afdeling Archeologie Dienst Stadsbeheer Den Haag], *Westvlietweg, gemeente Den Haag – Archeologisch onderzoek naar bewoningssporen uit het midden- en laat-neolithicium op een duintje achter de oudste strandwal* [Rapport 0919], Den Haag 2010.
- T.M. Klapwijk, 'Het traject van de *Fossa Corbulonis*, de eigenschappen van een veenkussen en de *Liora*', Den Haag (4 oktober 2024).
- T.M. Klapwijk, 'A Lotharingian perspective on the medieval 'cope' of the Low Countries (985-1076)', Den Haag (versie 24 november 2024).
- J.W. De Kort, 'Het Kanaal van Corbulo - Onderzoek naar een Romeinse waterweg in de gemeente Leidschendam-Voorburg tussen 1989 en 2010', *Westerheem*, 62.5 (2013), pp. 233–243
- L. van Ollefen, 'Het Dorp, en Ambacht Voorburg', *Stad- en Dorp-beschrijver; Deel II (Delfland)*. Amsterdam 1793.
- C. Postma, *Het hoogheemraadschap van Del<sup>d</sup>land in de middeleeuwen 1289-1589*. Hilversum 1989.
- REASeuro, *Historisch Vooronderzoek—NGE Verwachtingskaart Gemeente Den Haag*, Riel 2023.
- Stichting In Arcadië, *Buitenplaats Vredenoord – Herstelplan Achterpark*, Amersfoort 2014.
- Stichting In Arcadië, 'Zogher, de fameuse aanlegger' – *Kwaliteitsimpuls Zocherparken in de Landgoederenzone Zuid-Holland. Handreiking bij het beheer en herstel*, Amersfoort 2017.
- Stichting In Arcadië, *De Haagse Trekvliet – Cultuurhistorische verkenning*, Amersfoort 2019.
- Stichting In Arcadië, *Landgoederenzone Rijswijk – Tuinhistorische verkenning en Canon van de Landgoederenzone*, Amersfoort 2023.
- I. Tirion, *Tegenwoordige Staat der Vereenigde Nederlanden; zesde deel*, Amsterdam 1746.
- M. van der Wielen-de Goede, *De nieuwe trekweg langs de Vliet: het jaagpad van Leiden tot de Leidschendam en de trekschuitdiensten naar Delft en Den Haag 1636-1638*, Leiden 2006.

### Noten

1. Benjamins 2009: 8.
2. Benjamins 2009: 11.
3. Van der Mijle Meijer e.a. 2010: 32-33.
4. Benjamins 2009: 8-9.
5. Benjamins 2009: 11.
6. Van der Leer 2018: 184.
7. Benjamins 2009: 16; zie o.a. het promotieonderzoek van T.M. Buijtendorp, *Forum Hadriani – De vergeten stad van Hadrianus*, Vrije Universiteit Amsterdam 2010.
8. Buijtendorp 2010: 142-145; De Kort 2013: 241; zie ook 'Leidschendam - Vlietvoorde - Kanaal van Corbulo', geraadpleegd via <<https://kennis.cultureelerfgoed.nl/index.php/Monumenten/532521#kanaal-van-corbulo>>.
9. Opgesteld met dank aan de bevindingen en wetenschappelijk werk van Teunis M. Klapwijk, die Klapwijk ten behoeve van dit rapport voor ons heeft gedeeld en samengevat. T.M. Klapwijk, 'Het traject van de *Fossa Corbulonis*, de eigenschappen van een veenkussen en de *Liora*', notitie ten bate van het onderzoek, geschreven op 4 oktober 2024, Den Haag: hier p. 5.
10. Buijtendorp 2010: 315.
11. Benjamins 2009: 16-18.
12. Overgenomen van 'Een nieuwe tunnel, met vele vondsten', geraadpleegd via <<https://archeologie.denhaag.nl/dossier/rotterdamsebaan/>> en Peter Stokkel, 'Den Haag | Rotterdamsebaan', *Archeologische Kroniek Zuid-Holland*, jrg. 46 (2014): 8. Met dank aan Christiaan Rieffe.
13. Jeroen van Zoilingen, 'Den Haag | Rotterdamsebaan', *Archeologische Kroniek Zuid-Holland*, jrg. 48 (2017): 15.
14. Peter Stokkel, 'Den Haag | Rotterdamsebaan', *Archeologische Kroniek Zuid-Holland*, jrg. 47 (2015): 13-14.
15. Benjamins 2009: 18.
16. Opgesteld met dank aan de bevindingen en wetenschappelijk werk van Teunis M. Klapwijk, die verschillende bronnen ten behoeve van dit rapport voor ons heeft gedeeld, samengevat en heeft opgeschreven. Zie ook T.M. Klapwijk, 'A Lotharingian perspective on the medieval 'cope' of the Low Countries (985-1076)', Den Haag (versie 24 november 2024).
17. Benjamins 2009: 20.
18. 'Een nieuwe tunnel, met vele vondsten', geraadpleegd via <<https://archeologie.denhaag.nl/dossier/rotterdamsebaan/>>.
19. A. Waasdorp, 'Belangrijke graven in Solleveld: nieuwe gegevens over het vroegmiddeleeuwse grafveld', in *Holland's Duinen*, nr. 53 (2009), pp. 21-31.
20. M. Mostert, *1000 jaar geleden—verhalen over Nederland in de tiende en elfde eeuw*, Hilversum 2023; Studiekring Eerste Millennium, *Friezen, Franken en Saksen—Oude en nieuwe visies*, Breda 2013.
21. T.M. Klapwijk, 'A Lotharingian perspective on the medieval 'cope' of the Low Countries (985-1076)', Den Haag (versie 24 november 2024).
22. T.M. Klapwijk, 'Het traject van de *Fossa Corbulonis*, de eigenschappen van een veenkussen en de *Liora*', notitie ten bate van het onderzoek, geschreven op 4 oktober 2024, Den Haag: hier, p.



- 5.
23. Van der Leer 2018: 42.
24. Van der Leer 2018: 41.
25. Het concept baseert zich op de vertalingen van Arabische geschriften in het Latijn. Deze periode is kenmerkend voor de introductie van de door ons gebruikte Arabische cijfers, het onderwerp algebra en het woord algoritme. Voor wat betreft de landinrichting markeert het de overgang van de Romeinse lineaire landmeettechnieken naar de Arabische kennis, gebaseerd op het gebruik van hoeken tussen twee richtingen voor de verhouding van de lengte en de breedte van percelen. Daar het op visuele informatie was gebaseerd bleek het bij uitstek geschikt voor slecht toegankelijk terrein als veen. Vriendelijke mededeling T.M. Klapwijk.
26. Van der Leer 2018: 275.
27. Kroniek van Voorburg, 'Voorburg aangekaart', 1988: 7.
28. Postma 1989: 311 (noot 233).
29. J.G.A. Jongeneel, 'Inventaris van het archief van de Tedingerbropolder, 1931-1976', (1981), geraadpleegd via < <https://www.archieven.nl/nl/zoeken?mivast=0&mizig=210&miadt=143&micode=80&miview=inv2>>
30. Van der Leer 2018: 36.
31. Van der Leer 2018: 39-40.
32. Van der Leer 2018: 277.
33. Peter Stokkel, 'Den Haag | Rotterdamsebaan', *Archeologische Kroniek Zuid-Holland*, jrg. 46 (2014): 8.
34. Jeroen van Zoilingen, 'Den Haag | Rotterdamsebaan', *Archeologische Kroniek Zuid-Holland*, jrg. 48 (2017): 14-15.
35. 'Een nieuwe tunnel, met vele vondsten', geraadpleegd via < <https://archeologie.denhaag.nl/dossier/rotterdamsebaan/>>. Met dank aan Christiaan Rieffe.
36. Van der Wielen de Goede 2006: 14.
37. *Cultuurhistorische Analyse Vlietoevers* 2011: 22.
38. 'Voorburg aangekaart' 1988: 10.
39. 'Voorburg aangekaart' 1988: 11.
40. 'Voorburg aangekaart' 1988: 11.
41. Van der Leer 2018: 55.
42. Postma 1989: 311-313.
43. Postma 1989: 316.
44. Postma 1989: 325.
45. Van der Leer 2018: 58.
46. Gorris e.a. 1961: 96-98.
47. Van der Wielen de Goede 2006: 24.
48. Van der Wielen de Goede 2006: 17.
49. 'Verslag' 1880: 43.
50. Van der Wielen de Goede 2006: 26.
51. Van der Wielen de Goede 2006; zie ook <https://geschiedenisvanzuidholland.nl/verhalen/verhalen/trekvaart-op-de-vliet/>.
52. Jori Zijlmans, 'Leiden: knooppunt van trekvaartverbindingen', via < <https://www.lakenhal.nl/verhaal/leiden-knooppunt-van-trekvaartverbindingen>>.
53. Van der Leer 2018: 108.
54. Stichting In Arcadië 2023: 21; Van Immerseel en Tromp 2000: 45.
55. Ibid.
56. Van der Leer 2018:
57. Andela en Tromp 2019: 10.
58. Stichting In Arcadië 2023: 25.
59. Tirion 1746: 297.
60. Tirion 1746: 298.
61. Tirion 1746: 302-303.
62. Van Ollefen 1793: 1-2.
63. Van Ollefen 1793: 11-12.
64. Stichting In Arcadië 2023: 27.
65. Andela en Tromp 2019: 12.
66. Stichting In Arcadië 2014: 5; Stichting In Arcadië 2017: 25, 77.
67. Kroniek van Voorburg 'In Voorburg is veel gevaer', 1988: 10.
68. F.J.A.M. van der Helm, 'Ziekenhuis in Stompwijk', (2021), via < <https://www.hetkrantje-online.nl/nieuws/actueel/128473/-historisch-leven-langs-de-vliet-ziekenhuis-in-stompwijk>>.
69. Advertentie, *Nieuwe Rotterdamsche courant*, 11 november 1865.
70. Van der Leer 2018: 183.
71. Van der Leer 2018: 285.
72. P. van der Drift, 'De Tedingerbropolder', *Noitdorpsche Historiën*, geraadpleegd via < [https://noitdorpsche-historien.nl/wp/?page\\_id=1199](https://noitdorpsche-historien.nl/wp/?page_id=1199)>.
73. Stichting In Arcadië 2019: 41.
74. Van der Leer 2018: 197.
75. 'Brief uit onze residentie', *Het nieuws van den dag: kleine courant*, 11-12-1894.
76. Stichting In Arcadië 2019: 45.
77. Craandijk 1888: 198.
78. Craandijk 1988: 201-202.
79. Craandijk 1888: 199.
80. Voorburg aangekaart' 1988: 32-34.
81. Kroniek van Voorburg, 'In Voorburg is veel gevaer', 1988: 12-13.
82. Van der Leer 2018: 43.
83. Van der Leer 2018: 241.
84. Zoals geciteerd in Van der Leer 2018: 168.
85. Van der Leer 2018: 169.



86. Van der Leer 2018: 147.
87. Van der Leer 2018: 110.
88. 'De nieuwe weg Den Haag-Gouda-Utrecht', *Haagsche courant*, 24 december 1932.
89. 'Eerste speciale autoweg in aanleg', *Haagsche courant*, 18 mei 1934.
90. Van der Leer 2018: 128.
91. 'Route naar Utrecht nu reeds met een half uur bekort', *Haagsche courant*, 1 april 1938.
92. 'Eerste Bosstatistiek 1938-1942', geraadpleegd via <<https://rce.webgispublisher.nl/Viewer.aspx?map=groen%5Ferfgoed>>
93. 'Wandelingen om Den Haag – Langs Postenkade en twee Molentjesvaart naar Delft XV', *Het Vaderland*, 21 juli 1928.
94. 'Wandelingen om Den Haag – Langs Broeksloot en Vliet – Huygens' Hofwijk', *Het Vaderland*, 17 juni 1928.
95. 'Wandelingen om Den Haag – Naar Voorburg – Langs de Binckhorst en Hofwijk XXIV', *Het Vaderland*, 26 november 1928.
96. REASeuro 2023: 302.
97. Bosman 2020: 12-13.
98. REASeuro 2023: 498.
99. REASeuro 2023: 24-33, 503- 508,
100. Bosman 2020: 11.
101. REASeuro 2023: 216-221.
102. Bosman 2020: 121.
103. 'In 1957: Ypenburg - Voorburg', *Het Binnenhof*, 19 april 1956.
104. Van der Leer 2018: 242.
105. 'Over de club', geraadpleegd via <[https://www.ltcleeuwenbergh.nl/index.php?page=Over\\_de\\_club&sid=1](https://www.ltcleeuwenbergh.nl/index.php?page=Over_de_club&sid=1)>
106. 'Bomen langs de weg vaak groot gevaar voor verkeer', *Het Binnenhof*, 31 mei 1958.
107. 'Plan van f 30.000.0000 voor veldsportterreinen' en 'Geen golfterrein erbij, wel ijsbanen', *Het Binnenhof*, 18 augustus 1955.
108. HGA, Archief Leidschendam, periode 1938-1989, inv.nr. 3966, 'Uittreksel uit de notulen van de eerste vergadering van de Commissie gemeenschappelijk recreatiegebied, 2 maart 1955'.
109. HGA, Archief Voorburg, periode 1956-1965, inv.nr. 958 'Kadastraal Uittreksel sectie F Stompwijk Gem. Leidschendam' en kaart met in rode lijn aangeduid de door de gemeente gekochte gronden.
110. HGA, Archief Leidschendam, periode 1938-1989, inv.nr. 3966, 'Voorstel verdeling 160ha recreatieterrein aan de Westvlietweg'.
111. HGA, Archief Voorburg, periode 1956-1965, inv.nr. 958, 'Openbare werken Voorburg: Terreinen voor actieve- en passieve recreatie ten zuidoosten van de Vliet', ongedateerd schetsplan [1958].
112. HGA, Archief Recreatieschap Leidschendam-Voorburg, periode 1960-1990, inv.nr. 77, Afschrift van de notulen van de vergadering van het Dagelijks Bestuur van het Recreatieschap, 6 februari 1962.
113. HGA, Archief Leidschendam, 'Aanleg van het recreatiegebied Westvlietweg, 1955-1967'; Archief Voorburg, inv.nr. 958 'Plan tot aanleg en inrichting van een recreatieterrein, 1954-1965,' zie verschillende kaarten opgesteld door de Nederlandsche Heidemaatschappij.
114. HGA, Archief Voorburg, periode 1966-1979, inv.nr. 1535, 'Werkzaamheden van het Recreatieschap in 1967'.
115. 'Over ons park', geraadpleegd via: <<https://parkrijnenschie.home.blog/>>.
116. 'De baan', geraadpleegd via <<https://www.leeuwenbergh.nl/de-baan/18-holes/>>.
117. HGA, Archief Leidschendam, Periode 1938-1989, inv.nr. 3261, 'Toelichting op het (ontwerp)plan tot aanleg van een (brom)fietspad langs de secundaire weg 9 in Rijswijk en Leidschendam', Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland, Afdeling Wegen, augustus 1977.
118. Zie apart map: HGA, Gemeentebestuur van Leidschendam 1938-1989, inv.nrs. 3260-3263 'Aanleg van een fietspad langs de Westvlietweg, 1977-1987'.
119. 'Rijkswaterstaat wil rijksweg 4 fors verbreden', *Het Parool*, 4 januari 1978; 'Knooppunt Leidschendam nadert zijn voltooiing', *Het vrije volk*, 25 februari 1981; 'Knelpunt Leidschendam: na 10 jaar eindelijk klaar', *Het vrije volk*, 20 juni 1985.
120. J.C.A. Jongeneel, 'Inventaris van het archief van de Tedingerbropolder, 1931-1976', (1981), geraadpleegd via <<https://www.archieven.nl/nl/zoeken?mivast=0&mizig=210&miadt=143&micode=80&miview=inv2>>
121. 'Knooppunt Prins Clausplein', geraadpleegd via <[https://www.wegenwiki.nl/Knooppunt\\_Prins\\_Clausplein](https://www.wegenwiki.nl/Knooppunt_Prins_Clausplein)>.
122. 'Agenebbes strook wordt trotse stadsentree – Molenvlietpark Rotterdamsebaan', geraadpleegd via <<https://www.boschslabbers.nl/nl/project/rotterdamsebaan/>>; 'Molenvlietpark: werkzaamheden', geraadpleegd via <<https://bereikbarestad.denhaag.nl/werkzaamheden/molenvlietpark-aanleg-2e-watertoevoer/aanleg-2e-watertoevoer-molenvlietpark-werkzaamheden/>>.
123. Vriendelijke mededeling Teunis Klapwijk.

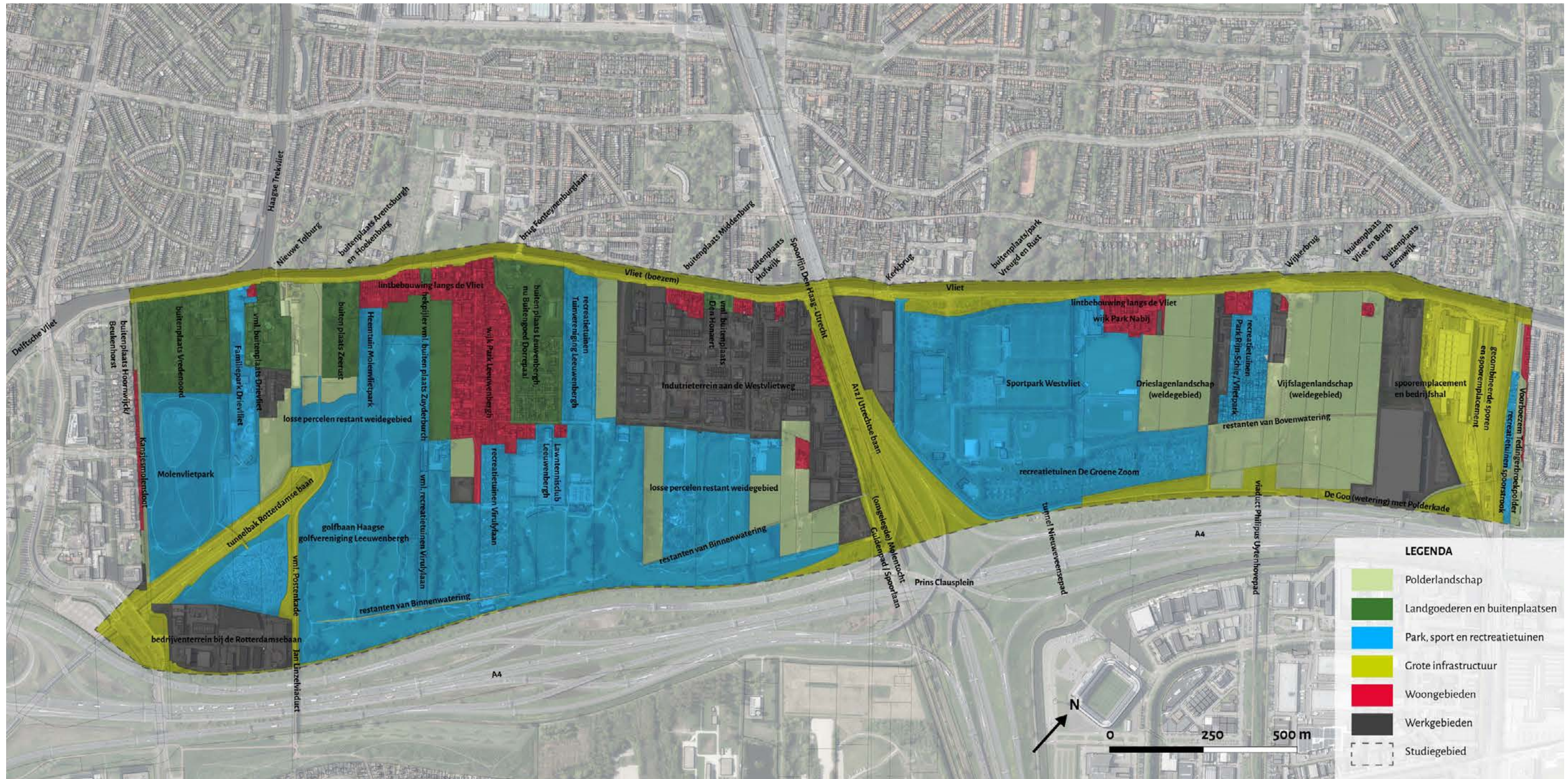






# 3 Actuele situatie, analyse en conclusie





Vlekkenkaart met de inventarisatie van de actuele situatie aan de hand van 6 cultuurhistorische thema's.



### 3.1 Actuele situatie: inventarisatie

De Vlietzoom kent een gelaagde en complexe historie. Het huidige landschap is een lappendeken en het resultaat van een gefaseerde ontwikkeling door de eeuwen heen, maar er is ook van sprake van een grote mate van versnippering.

Deze paragraaf betreft een inventarisatie van de actuele situatie op hoofdlijnen en thema's. Doel hiervan is om grip te krijgen op de Vlietzoom aan de hand van een globale kartering en om de verschillende deelgebieden binnen de Vlietzoom aan te wijzen en te rangschikken aan de hand van thema's. Dit is uitgewerkt aan de hand van een vlekkenkaart.

De vlekkenkaart is het resultaat van de inventarisatie van het gebied. Op de volgende pagina's wordt deze kaart per thema verder toegelicht.

Het betreffen de volgende (cultuurhistorische) thema's:

- Grote infrastructuur;
- Parken, sportterreinen en recreatietuinen;
- Werkgebieden;
- Woongebieden;
- Landgoederen en buitenplaatsen;
- Polderlandschap.

Voor de inventarisatie zijn twee thema's nader uitgewerkt met een eigen kartering:

- Waterhuishouding;
- Ontsluiting.



## Monumentenstatus

### Rijksmonument

In het gebied zijn de volgende rijksmonumenten aanwezig:

- De buitenplaats Vredenoord (complex historische buitenplaats, nr.. 527956) met als onderdelen: hoofdgebouw, historische tuin– en parkaanleg, koetshuis, tuinhuiswoning, dienstwoning, folly, hek en tuinmuur;
- Landhuis van Drievliet (nr. 20057);
- Nieuwe Tolbrug (nr. 524439) - onderdeel van complexnr. 524438;
- Buitenplaats Zeerust (complexnr. 510305) met als onderdelen de historische parkaanleg, huis Zeerust, tuinhuiswoning, toegangshek. NB. Het koetshuis valt niet onder de bescherming;
- Landhuis Vliet en Hove (nr. 510320);
- Kerkbrug/Voorburgse brug (nr. 524442) - onderdeel van complexnr. 524441;
- Wijkerbrug (nr. 37975).

Redengevende beschrijvingen zijn in te zien via: [Monumentenregister.cultureel-erfgoed.nl](https://monumentenregister.cultureel-erfgoed.nl)

### Gemeentelijk monument

In het gebied zijn de volgende gemeentelijke monumenten aanwezig:

- Villa Ilex;
- Hoeve Meyvliet.

Redengevende beschrijvingen zijn in te zien via: [Monumentenzorgdenhaag.nl/monumenten](https://monumentenzorgdenhaag.nl/monumenten)

## Erfgoedlijnen

In de Vlietzoom komen drie erfgoedlijnen samen: Trekvaarten, Limes en Landgoederen.

### Trekvaarten

Bron: CHS

Kenmerk: Hoofdwetering, gaaf

Naam: Vliet

De trekvaarten zijn de door de mens gegraven waterverbindingen tussen de opkomende Hollandse steden in de Gouden Eeuw. Het is het verhaal van het massapersonenvervoer over water vóór de komst van de trein. Nu zijn de vaarten aantrekkelijk voor de waterrecreatie. Kenmerkend is dat er naast een trekvaart een jaagpad loopt. Andere herkenbare objecten zijn jaagbruggen, kilometerpalen, tolhuizen en rolpalen. De trekvaarten en jaagpaden zijn belangrijke landschappelijke waardevolle lijnelementen, met ensembles van water, landschap en erfgoed, die ook beschikken over een groot recreatief-toeristisch potentieel.

### Jaagpaden

Traject: Leiden-Den Haag

### Limes

Bron: CHS

Kenmerk: Kanaal van Corbulo

Naam: Kanaal van Corbulo

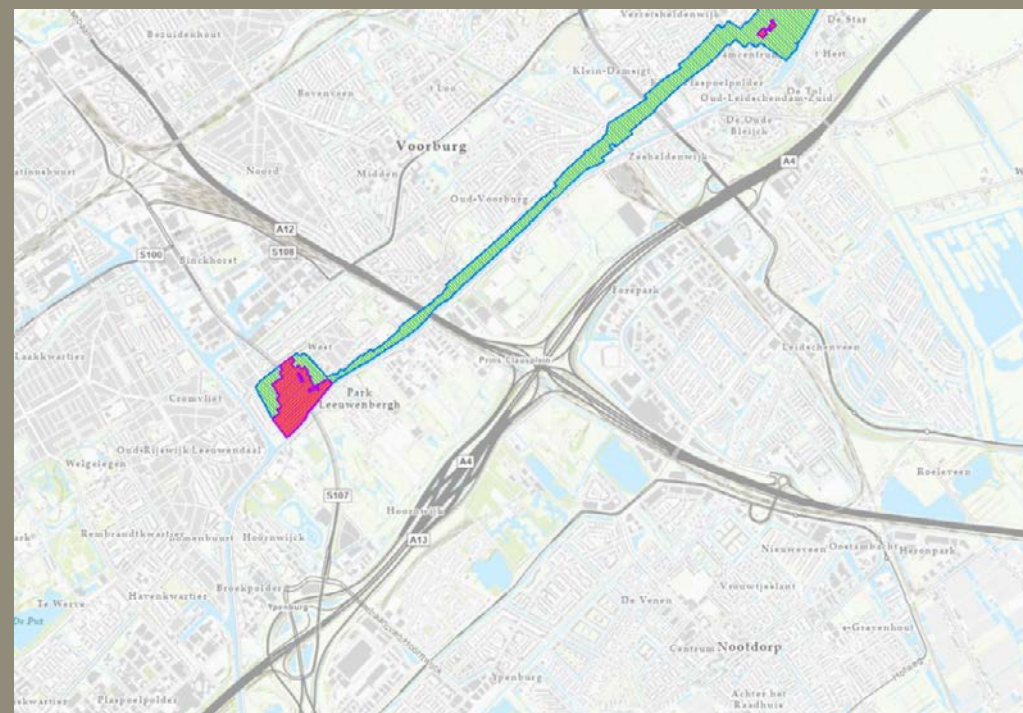
De Limes is de grens van het Romeinse Rijk die doorloopt van Schotland, langs Rijn en Donau, tot aan de Zwarte Zee. De grens bestond uit militaire forten, uitkijktorens en burgernederzettingen, verbonden door een verharde weg. De Limes is de grootste archeologische structuur van Nederland en Europa.

Sinds 2021 staat de Neder-Germaanse Limes op de Werelderfgoedlijst, zie: [whc.unesco.org/en/list/1631](https://whc.unesco.org/en/list/1631)

### Landgoederen

De Landgoederenzone is een langgerekte, min of meer aaneengesloten verzameling landgoederen, die loopt over de oude duinenrij van Monster naar Haarlem. Deze landschappelijke tegenhanger van de grachtengordel vormt een aantrekkelijke oase van groen in de Randstad.

Voor meer informatie over beleid en achtergronden zie: [zuid-holland.nl/onderwerpen/natuur-landschap/erfgoed-cultuur/erfgoedlijnen/](https://zuid-holland.nl/onderwerpen/natuur-landschap/erfgoed-cultuur/erfgoedlijnen/)



Kaart Werelderfgoed met aanduiding onderdelen Limes  
Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland



## Landgoedbiotoop

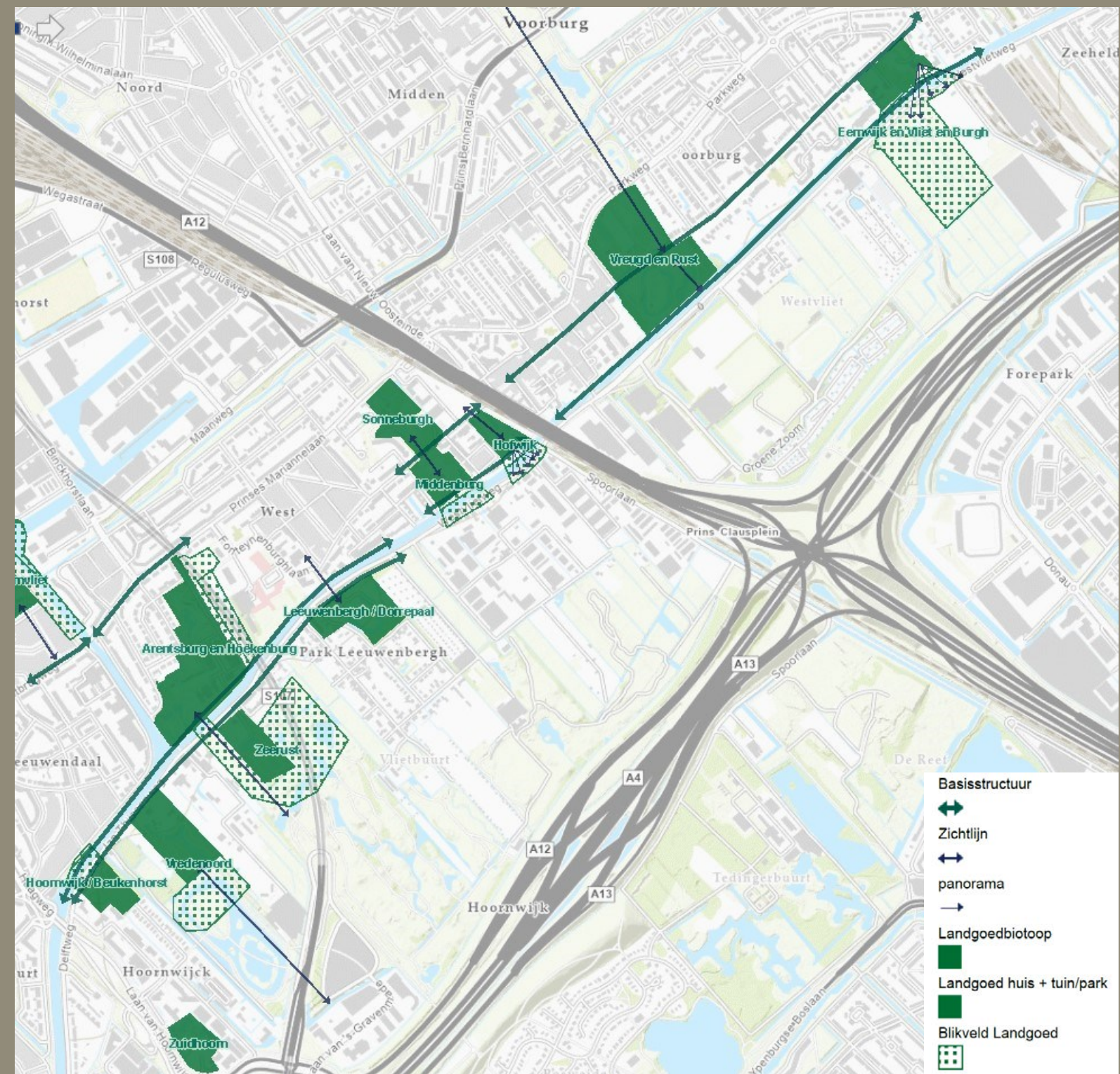
Historische landgoederen in Zuid-Holland zijn van grote betekenis voor de omgeving. Ze vormen het hun groene en statige karakter rustruimten in het stedelijk gebied. Om er voor te zorgen dat dit unieke culturele erfgoed niet verloren gaat, heeft de provincie bij circa 110 locaties een zogeheten 'landgoedbiotoop' ingesteld. Deze landgoedbiotoop bestaat uit (indien aanwezig):

- de kern van het landgoed: huis met tuin en/of park;
- een bufferzone hierom heen: het zogenaamde blikveld;
- waardevolle elementen zoals: zichtlijnen, panorama's, weg of waterloop waaraan het landgoed ligt.

In het Vlietzoom-gebied zijn de volgende landgoedbiotopen aanwezig:

- Vredenoord
- Zeerust
- Leeuwenbergh/Dorrepaal
- Vijfslagenlandschap als blikveld van Eemwijk en Vliet en Burgh.

Kaartbeeld en bijbehorende omschrijvingen zijn in te zien via: [pzh.b3p.nl/viewer/app/Cultuur historische atlas](http://pzh.b3p.nl/viewer/app/Cultuur%20historische%20atlas).



Kaart Landgoedbiotoop en legenda  
Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland



## Grote infrastructuur

De Spoorlijn Den Haag – Utrecht is de eerste verbinding die de Vlietzoom in zijn geheel in west-oostelijke richting doorsneed. Hierbij werd de Vlietzoom fysiek en visueel in tweeën gesplitst. Aan het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw werd aan de noordzijde van het studiegebied de spoorlijn Den Haag – Rotterdam aangelegd. In de 20e eeuw zijn de snelwegen A4 en A12 aangelegd; recent is de Rotterdamsebaan geopend.

- Autosnelweg A4;
- Autosnelweg A12;
- Tunnelbak Rotterdamsebaan;
- Spoorlijn Den Haag – Utrecht;
- Gecombineerde sporen en spooreplacement:
  - 'Treinreparatiecentrum' Nederlandse Spoorwegen;
  - Sprinterlijn Zoetermeer (1977);
  - Metroroute Den Haag-Rotterdam (lijn E).



→ De Rotterdamsebaan in de Vlietzoom met op de voorgrond de loopbrug naar Familiepark Drievliet en verderop de Victory Boogie Woogietunnel.  
Foto Gemeente Den Haag

→ Knooppunt Prins Clausplein  
Foto Willem Vermeij—Coll. Gemeentearchief Den Haag





↑ Golfbaan van de Haagse golfvereniging Leeuwenbergh  
Foto via [Leeuwenbergh.nl](http://Leeuwenbergh.nl)



→ Vijverpartij bij Park Rijn en Schie  
Foto via [parkrijnenschie.home.blog/](http://parkrijnenschie.home.blog/)

→→ Gedeelte van Sportpark Westvliet en Recreatietuinen De Groene Zoom nabij de A12 en A4.

### Parken, sportterreinen en recreatietuinen (van zuid naar noord)

Sinds 1960 is een groot deel van het polderlandschap omgevormd naar recreatiegebied met sportterreinen en verschillende volkstuincomplexen/'recreatietuinen'. Deze ontwikkelingen hebben de ruimtelijke identiteit en oorspronkelijke ritmiek van de Vlietzoom sterk gewijzigd.

- Molenvlietpark (openbaar toegankelijk);
- Familiepark Drievliet met grote parkeerplaats (besloten terrein);
- Heemtuin Molenvlietpark (openbaar toegankelijk);
- Lawntennisclub Leeuwenbergh (besloten terrein);
- Golfbaan: Haagse golfvereniging Leeuwenbergh (besloten terrein);
- Recreatietuinen Virulylaan (besloten terrein);
- Voormalige recreatietuinen Virulylaan (besloten terrein);
- Recreatietuinen 'Tuinvereniging Leeuwenbergh' (besloten terrein);
- Sportpark Westvliet (hoofdroutes openbaar toegankelijk);
- Recreatietuinen 'De Groene Zoom' (besloten als amateur tuindersvereniging);
- 'Park Rijn-Schie' / Vlietpark: complex recreatietuinen (1980) (besloten terrein);
- Recreatietuinen op strook tussen Spoorlijn en Goowetering (besloten terrein).





## Werkgebieden

Al vroeg in de 19<sup>e</sup> eeuw zijn er voorbeelden van industrie langs de Vliet, maar de industriële ontwikkeling van de Vlietzoom komt pas aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw goed op gang. Langs de Westvlietweg, nabij de spoorlijnen werden de eerste fabrieken gebouwd. Deze fabrieken zijn geleidelijk aan uitgebreid tot grote bedrijfsterreinen en industrieterreinen. Er is nog steeds veel bedrijvigheid – passend bij een stadsrandlandschap. Verspreid door het gebied zijn verschillende grote bedrijven, bedrijvenclusters/industrieterreinen en kleine losse bedrijven te vinden.

- Bedrijventerrein bij de Rotterdamsebaan;
- Industrieterrein gelegen tussen de Winkelhaak en Nieuweveensepad aan de Westvlietweg;
- Spooreplacement met 'Treinreparatiecentrum' NS en daarnaast gelegen bedrijfshal en windturbine;
- Bedrijvigheid rond Drievliet en Park Leeuwenbergh;
- Bedrijvigheid rond Park Rijn en Schie.



Bedrijventerrein Westvlietweg



Bedrijventerrein tussen de Rotterdamsebaan en A4



Spooreplacement en Treinreparatiecentrum NS met daarnaast gelegen bedrijfshal



## Woongebieden

Al eeuwenlang vindt er bewoning langs de Vliet en Westvlietweg plaats. De huidige woongebieden, met name geconcentreerd langs de Westvlietweg, dateren grotendeels uit de 20<sup>e</sup> eeuw.

- Lintbebouwing langs de Vliet (veelal 1900-1930);
- Park Leeuwenbergh (grootschalig, jaren '30);
- Park Nabij (kleinschalig, jaren '90);
- Enkele losse woningen op grote kavels aan het einde van lange opritten verspreid door het gebied (20<sup>e</sup>/21<sup>e</sup> eeuw).



Villa's in Park Leeuwenbergh



Lintbebouwing langs de Westvlietweg naast de toegangspoort van Den Honaert



Park Nabij





Buitenplaats Vredenoord; parkaanleg na restauratie naar ontwerp van Stichting In Arcadië (foto 2018)



Resterende hekpijler en losse hekveugels van de buitenplaats Zuyderburch aan de Westvlietweg (nr. 130)

### Landgoederen en buitenplaatsen (aan de oostoever van de Vliet)

In de 17e eeuw groeide in Nederland de belangstelling voor het buitenleven en het creëren van buitenplaatsen om de drukte van de stad te ontvluchten. Langs de Vliet verrezen in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw talloze buitenplaatsen en ontstond een markant 'buitenplaatsenlandschap'. In meerdere gevallen ging het om een hofstede (grote boerderij) met herenkamer, die uitgroeide tot een omvangrijke buitenplaats met landhuis en een tuin- en parkaanleg. De tuinen en parken van de buitenplaatsen werden in de loop der tijd aangepast volgens de laatste mode. In de 17<sup>e</sup> eeuw betrof dit een tuinaanleg in geometrische stijl en eind 18<sup>e</sup> en in de 19<sup>e</sup> eeuw werden deze tuinen en parken vervangen door een aanleg in landschapsstijl.

Tegen het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw kwam het voortbestaan van vele buitenplaatsen steeds verder onder druk te staan. Instandhouding van huis en park was zeer kostbaar en de buitenplaatsen stonden met enige regelmaat in de verkoop. Verschillende buitenplaatsen werden in de loop van de 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup> eeuw gesloopt, o.a. Zuyderburch, Overburch, Den Honaart en Vischvliet. Andere buitenplaatsen werden herbestemd, wat vaak behoud van het huis en (op hoofdlijnen) ook het bijbehorende park betekende.

Aanwezige buitenplaatsen en/of restanten daarvan in het studiegebied:

- Vredenoord (18<sup>e</sup> eeuw) – particuliere bewoning in twee delen;
- Drievliet (17<sup>e</sup> eeuw) – voormalige buitenplaats en uitspanning, nu attractiepark;
- Zeerust (18<sup>e</sup> eeuw) - zorginstelling;
- Leeuwenbergh (17<sup>e</sup> eeuw) - nu Buitengoed Dorrepaal bestaande uit werk- en leerlocatie en te bezoeken parktuin;
- Zuyderburch (17<sup>e</sup> eeuw) – alleen de met blauwe bol bekroonde hekpijler is als restant bewaard gebleven;
- Den Honaart (17<sup>e</sup> eeuw) – enkel de boerderij 'Den Honaard' resteert; het landhuis en de buitenplaats zijn in de 19<sup>e</sup> eeuw gesloopt.

De bovengenoemde buitenplaatsen in het Vlietzoom-gebied behoren tot de veel grotere 'landgoederenzone' langs de Vliet. Aan oostoever behoort de buitenplaats Hoornwijck/Beukenhorst tot deze zone. Op de westoever van de Vliet ligt een reeks (voormalige) buitenplaatsen, die veelal zijn herbestemd voor wonen, horeca en kantoren en die ook behoort tot deze landgoederenzone. De parken zijn voor zover deze bewaard gebleven zijn, veelal opgesteld als wandelpark. Van zuid naar noord: Arentsburch en Hoekenburg, Middenburg, Hofwijk, Vreugd en Rust, Eemwijk en Vliet en Burch. De bekende en beeldbepalende buitenplaats Hofwijk en haar gereconstrueerde 17<sup>e</sup>-eeuwse tuin zijn toegankelijk als museum. Een groot deel van de tuinaanleg van Hofwijk is verdwenen met de aanleg van de spoorbaan in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw. Er zijn ideeën om de tuin in de toekomst te reconstrueren met het ondergrond brengen van de infrastructuur.



## Polderlandschap

De oorsprong van het landschap van de Vlietzoom ligt in een veenweidelandschap. Dit eeuwenoude agrarische cultuurlandschap, dat hier in verschillende fasen tot stand kwam, is op historisch kaartmateriaal te herkennen aan de 'slagen' met langgerekte kavels in de vorm van weiden en slo-ten. In de 13<sup>e</sup> eeuw werden de waterschappen opgericht, waarbij ter hoogte van het studiegebied de Tedingerbroekpolder ontstond. De polder werd tot ver in de 19<sup>e</sup> eeuw bemalen door twee mo-lens. Door ruimtelijke planning en interventies in het landschap is in de 20<sup>e</sup> en 21<sup>e</sup> eeuw een groot deel van het oorspronkelijke open polderlandschap verdwenen.

Als herkenbare weidegebieden zijn overgebleven:

- Het zogenaamde 'vijfslagenlandschap', gelegen tussen Park Rijn-Schie en het werkgebied rond de werkplaats van de NS;
- Drie percelen tussen het Sportpark Westvliet, Park Nabij en Park Rijn-Schie;
- Enkele percelen tussen Golfpark Leeuwenbergh en het industrieterrein ten zuiden van de A12/ Utrechtseweg;
- Enkele percelen bij Drievliet en Zeerust.

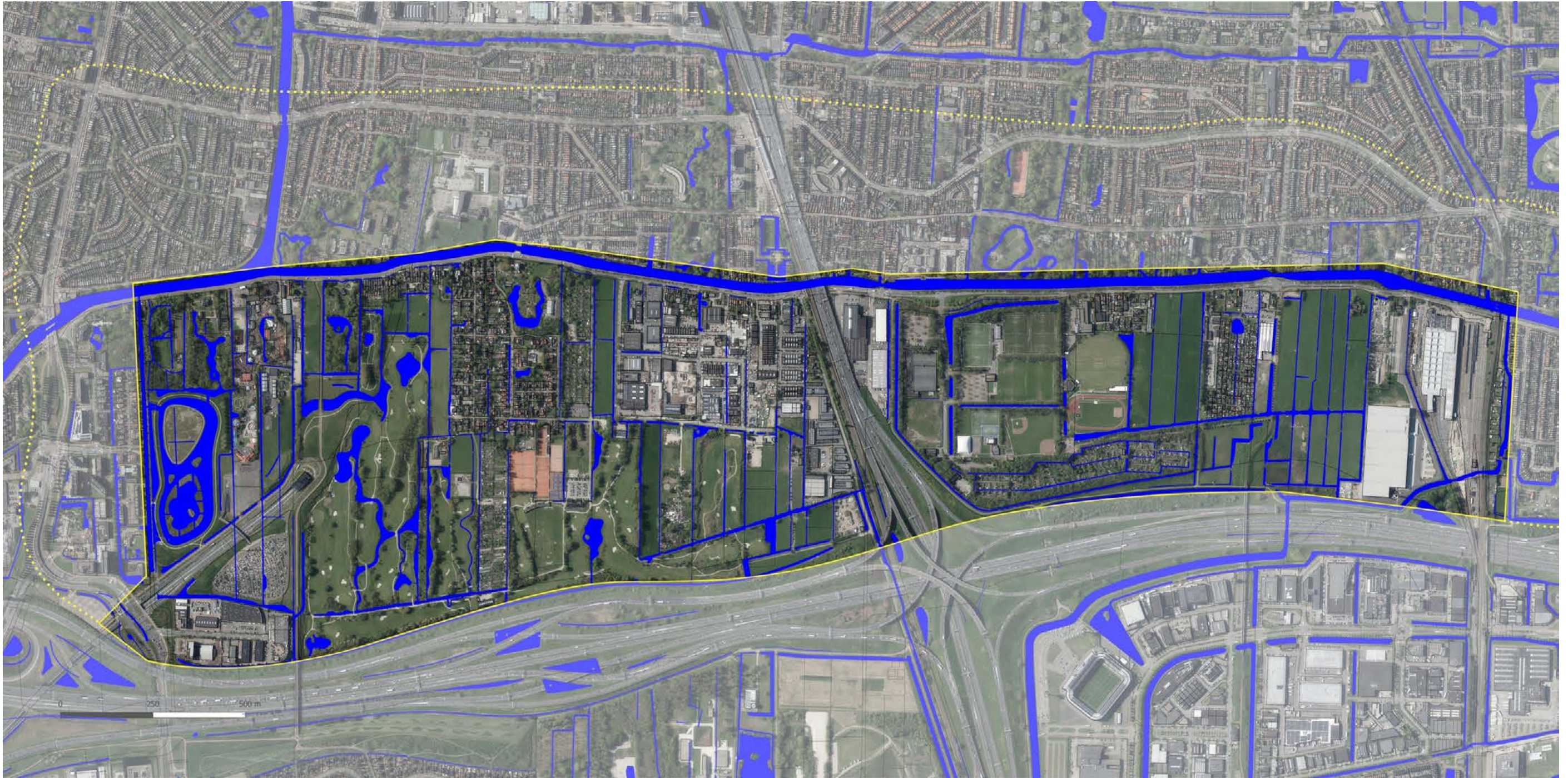
➤ Restanten van het agrarisch cul-tuurlandschap, met rechts op de foto het zgn. 'vijfslagenlandschap'.

➤ Vijfslagenlandschap in de Vliet-zoom-Noord gezien vanaf het Schrepelpad.

➤➤ Perceel gelegen tussen Park Leeuwenbergh en het industrieterrein, gezien vanaf de Elzenlaan.







Overzichtskaart van de bestaande waterstructuur van het plangebied.



## Waterhuishouding

In het studiegebied bevindt zich naast de Vliet een grote hoeveelheid waterwegen, die behoren tot de waterhuishouding van de Tedingebroekpolder. De Vliet is de oudste waterstructuur in het Vlietzoomgebied. De eerste (polder)sloten die zijn gegraven tijdens het ontginnen van het veen in de Romeinse tijd en de vroege middeleeuwen. Het huidige slotenpatroon dateert globaal uit de 13<sup>e</sup> eeuw en is hieruit voortgekomen. De lange, over het algemeen lijnrechte, sloten staan loodrecht op de Vliet en vormen met elkaar een indrukwekkende reeks parallelle waterlijnen. De weteringen en korte dwarsslootjes liggen globaal evenwijdig met de Vliet. De Vliet heeft in de waterhuishouding de functie van boezemwater, d.w.z. het water van de Tedingebroekpolder wordt vroeger met molen en nu met gemalen uitgeslagen op de Vliet.

Tot de polderinrichting behoren de volgende waterstructuren:

- Vliet (als boezemwater);
- [Restanten van de] Poldersloten – oudst aanwezige watergangen in het gebied – ontstaan tijdens de Romeinse tijd en in de middeleeuwen.
- [Restanten van de] Molensloten:
  - Kansjesmolensloot (bij het Molenvlietpark);
  - (omgelegde) Molentocht (nabij de spoorlijn). NB de oorspronkelijk molentocht is geheel verdwenen,
  - Voorboezem van de Tedingebroekpolder (naast Sprinterspoor).
  - NB de molensloten zijn vaak gewijzigd en de molens zijn alle drie grotendeels verdwenen; de locaties van de huidige poldergemalen wijken af van de oorspronkelijke molenlocaties.
- [Restanten van de] Binnenwetering en Bovenwetering liggen ongeveer parallel met de Vliet en autosnelweg A4.

*Overige waterstructuren:*

In het studiegebied bevinden zich nog meerdere vijverpartijen die behoren tot het buitenplaatsenlandschap van de 17<sup>e</sup>, 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup> eeuw, zoals bij Vredenoord, Zeerust en Dorrepaal/ Leeuwenbergh. Hierbij werden vaak de bestaande molensloten vergraven en verbreed tot vijverpartijen.

Meerdere waterpartijen in het studiegebied dateren van na 1960:

- Watergangen rondom het Sportpark Westvliet, recreatiepark 'De Groene Zoom' en omgeving (1960-1970, aanpassingen in 1980 verbreding A12/A4);
- Golfbaan: Haagse golfvereniging Leeuwenbergh (1980, verschillende uitbreidingen laat 20<sup>e</sup> en 21<sup>e</sup> eeuw);
- Molenvlietpark (aanleg 2016-2020); dit wandelpark fungeert tevens als 'noodberging voor hemelwater' en kan bij hevige neerslag grotendeels onder water worden gezet.

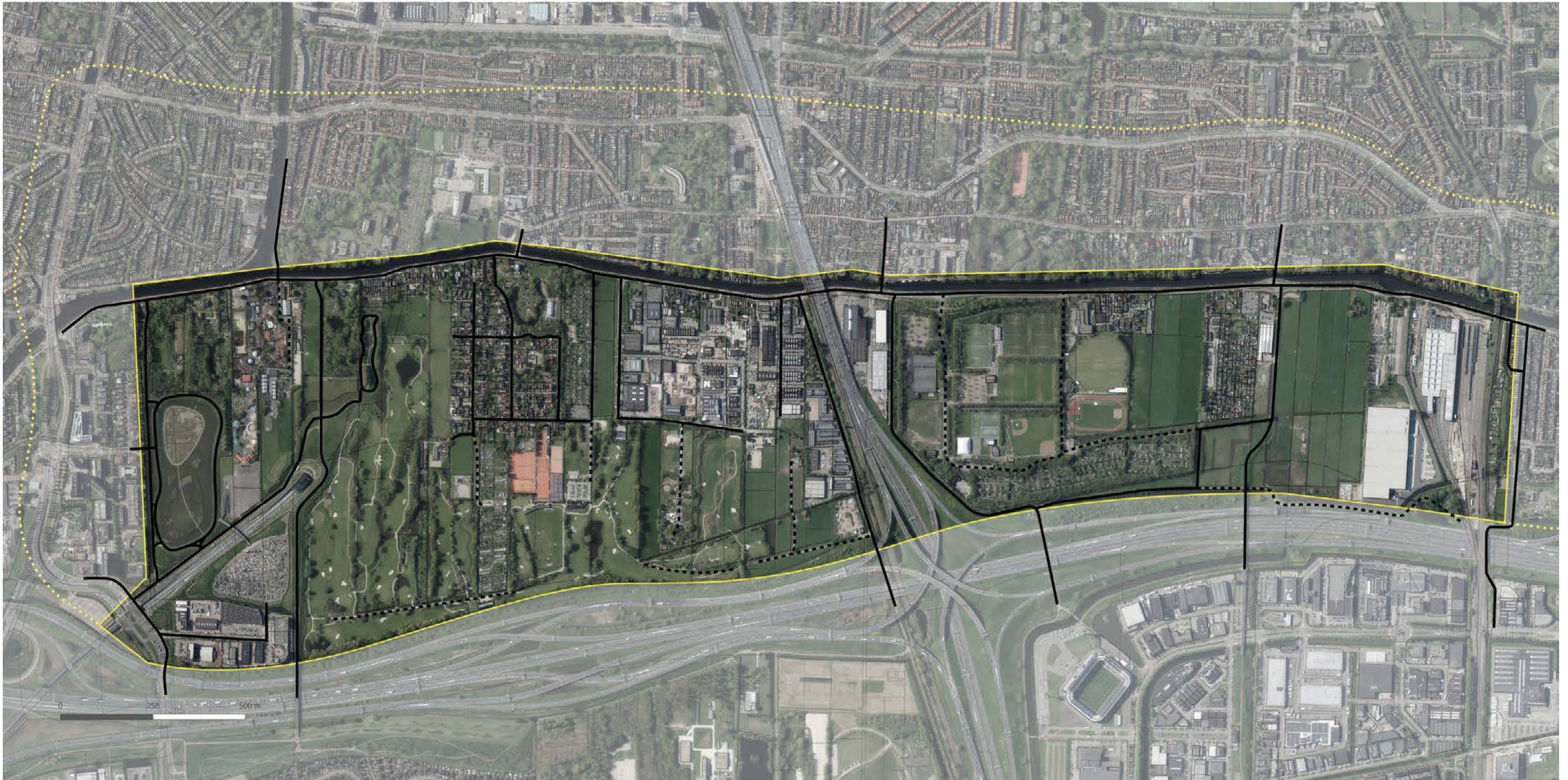


Restanten van de Poldersloten en Bovenwetering gezien vanaf het Schrepelpad



De vijverpartij van het Molenvlietpark fungeert tevens als noodberging voor hemelwater





Overzichtskaat van de bestaande ontsluiting van het plangebied.



## Ontsluiting en toegankelijkheid

De historische infrastructuur werd voor lange tijd bepaald door de Westvlietweg (vml. jaagpad en weg) als hoofdas evenwijdig aan de Vliet met als ontsluiting de verschillende bruggen over de Vliet naar Voorburg. In de 20<sup>e</sup> en 21<sup>e</sup> eeuw zijn er na het verdwijnen van de Postenkade verschillende nieuwe routes door het landschap aangelegd die het studiegebied verbinden met de ten oosten gelegen woon- en werkgebieden. Hoofdroute door het landschap van de Vlietzoom wordt tot op heden gevormd door de Westvlietweg en Jan Thijssenweg (doorgaande weg zuidzijde Vliet; functie als hoofdontsluitingsweg van de Vlietzoom).

Oversteekpunten over de Vliet naar de noordoever:

- Nieuwe Tolbrug (alleen fietsers en voetgangers);
- Fonteynenburglaan (tegenover buitenplaats Dorrepaal [voorheen: Leeuwenbergh]);
- Kerkstraat Voorburg (centrumgebied Voorburg);
- Wijkerbrug (sluit aan op de Wijkerlaan).

Doorsteken (noord-zuid) vanaf de van Thijsenweg/Westvlietweg over de A4:

- Jan Linze viaduct (in aansluiting op Watervlietpark) (2020) t.p.v. de historische Postenkade;
- Guldenpad/Spoorlaan (langs de spoorlijn Den Haag -Utrecht) doorgang onder Prins Clausplein was voorheen doodlopend, sinds 2010 is het een doorgaande fietsroute;
- Tunnel onder de A4: Nieuweveensepad (20<sup>e</sup> eeuw);
- Viaduct over A4: Phillipus Uytenhovepad (2006).

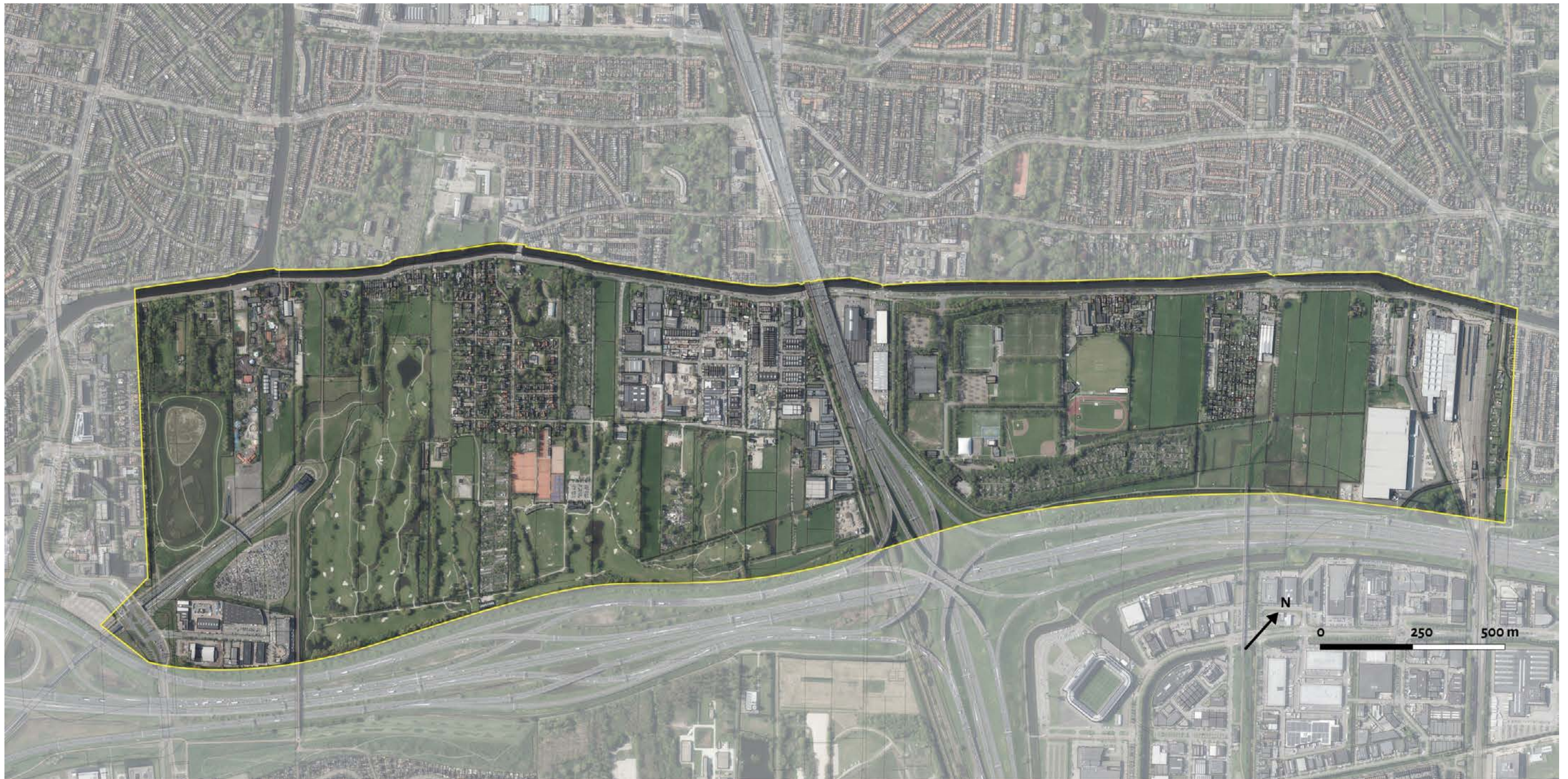


De Nieuwe Tolbrug gezien vanaf de Westvlietweg



In het poldergebied van de Vlietzoom zijn veel wegen en paden niet openbaar toegankelijk





Overzichtsfoto van de bestaande inrichting van het plangebied.



### 3.2 Analyse

Het landschap van de Vlietzoom heeft een gelaagde en complexe ontstaansgeschiedenis. Het huidige landschap is het resultaat van een gefaseerde ontwikkeling door de eeuwen heen. Tot en met de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw was de Vlietzoom een landelijk gebied; buitenplaatsen, boerenerven, villa's en enkele fabrieken werden afgewisseld met een weids en open agrarisch cultuurlandschap; doorsneden door de spoorbaan en later de A12 en A4. Vanaf ca. 1960 kent het gebied door ingrijpende en grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen een grote mate van versnippering. In deze periode ontbrak het aan een weloverwogen visie op het ruimtegebruik en de landschappelijke inrichting van de Vlietzoom en ontwikkelt het gebied zich tot een typisch 'stadsrandlandschap'.

Met een blik op deze ontwikkelingsgeschiedenis en de actueel aanwezige ruimtelijke structuur en opbouw van het landschap in de Vlietzoom is er een onderscheid te maken tussen 'oude' en 'jonge' cultuurhistorie.

De 'oude' cultuurhistorie omvat twee structuren die de 'ruggengraat' van het landschap van de Vlietzoom vormen. Deze 'oude' structuren zijn bepalend geweest voor vele eeuwen ruimtelijke ontwikkeling en landschappelijke inrichting van het gebied:

- De Vliet;
- Polderland (het veenweidelandschap van de Tedingebroekpolder).

De 'jonge' cultuurhistorie omvat de relatief recente ontwikkeling tot 'stadsrandlandschap'. Het betreft ontwikkelingen vanaf het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw, waarbij door bevolkingsgroei van de nabijgelegen dorpen en steden, het landelijke gebied daaromheen onder druk komt te staan en geleidelijk wordt volgebouwd. Ontwikkelingen, met name vanaf 1960 ten behoeve van industrie, infrastructuur en recreatie hebben geleid tot het huidige aanzien van de Vlietzoom. Voor het huidige landschapsbeeld is dit een dominante ontwikkelingsperiode.

Daarnaast kent het studiegebied een rijkdom aan geschiedenis en verhalen, waarvan in de actuele situatie boven het maaiveld (bijna) geen sporen van zichtbaar zijn, dit betreft:

- Prehistorie/vroegste tijd (o.a. Hazendonkcultuur);
- Romeinse tijd – het studiegebied als onderdeel van de Limes;
- Tweede Wereldoorlog – in het Park Leeuwenbergh is een herdenkingsmonument (bj. 1941) aanwezig.







## De Vliet

De Vliet is een oeroud, beeldbepalend en structurerend element aan de noordzijde van het studiegebied. Samen met de strandwal en het lint van wegen en bewoningskernen daarop vormt de Vliet de hoofdlijn in de regio qua ordening, gebruik en beleving van het landschap. De Vliet en haar oevers zijn een dominerende factor in de cultuurhistorische waarden van het gebied. Er valt qua cultuurhistorie zoveel te zien en te beleven, dat er sprake is een erfgoed-ensemble langs de Vliet. Hoewel de Vliet als structuur ongewijzigd is gebleven, zijn door verschillende – voornamelijk 20<sup>e</sup>-eeuwse- ontwikkelingen het karakter en aanzicht van de vaart en haar oevers gewijzigd. Het (erfgoed)ensemble van de Vliet bestaat uit:

- Waterhuishouding (boezemwater);
- Economie (trekvaart met jaagpad voor personenvervoer en vrachtvaart);
- Ontsluiting (kruisende structuren d.m.v. bruggen met fraaie brugwachtershuisjes, etc);
- Lint van (iconische) bebouwing (o.a. monumentale dorpskerken en overige markante gebouwen).

### Waterhuishouding

Op de rand tussen de duinen en het veenkussen bevond zich een waterige rand. In recente studies wordt deze ook een 'lāgg' genoemd - in Nederland staat ze ook bekend als 'de rand van de moer'. Samen met de getijdewerking en -stromen is deze rand voor een groot deel de onderlegger geweest voor het traject van het latere Kanaal van Corbulo (aangelegd rond ca. 50 na Chr.) waarbij zoet water werd aangevoerd vanuit het veenkussen en zout water vanuit de Noordzee. Het 'Kanaal van Corbulo' uit de Romeinse tijd wordt beschouwd als een voorganger van de Vliet, waar momenteel over het precieze traject van 34km nog veel onderzoek en professioneel debat loopt. De Romeinse ontginning en verkaveling lijnde ook uit op het Kanaal van Corbulo. De huidige Vliet is in de loop van de middeleeuwen ontstaan – ook bij de herontginning werd het slotenpatroon van de polder uitgelijnd op de waterweg en speelde een belangrijke rol als boezemwater in de waterhuishouding en het waterbeheer in de regio.

### Economie

De Vliet was al vanaf zijn vroegste vorm in gebruik voor het vervoer van goederen en personen. In de 14<sup>e</sup> eeuw kwam daarbij ook de trekvaart op gang, waarbij schepen door paarden of mensen voorgetrokken konden worden en minder afhankelijk waren van het weer. Het speelde als verbinding met de grote steden Delft, Den Haag en Leiden voor de economie en handel een belangrijke rol. Over een onbelemmerde scheepvaart op de Vliet vond dan ook vaak onenigheid plaats met betrekking tot waterpeil, dieptes en onderhoud. Zeker aangezien de boeren van de nabij gelegen hofstedes de ondiepe gedeeltes van de Vliet gebruikten om met paarden, karren etc. over te steken- de zogenaamde 'wedden'. In de 16<sup>e</sup> eeuw kon er voor lange tijd niet 'gejaagd' worden.

Vanaf de 17<sup>e</sup> eeuw werd het beheer van de Vliet geprofessionaliseerd – mede door de verlenging en aanleg van het jaagpad richting Leiden. Het toenemend gebruik van de Vliet zorgde ervoor dat deze enkele malen verbreed werd; een belangrijke verbreding vond plaats aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw. De Vliet werd hier volwaardig onderdeel van het uitgebreide 19<sup>e</sup>-eeuwse stelsel van kanalen voor de vrachtvaart in Nederland. Het gebruik als trekvaart verdween in de loop van de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw. Wat niet veranderd is, is dat de Vliet nog altijd wordt gebruikt als aan- en afvoerroute van goederen. Ten opzichte van vorige eeuwen is het economische aspect van de Vliet wel afgenomen en ligt de nadruk meer op recreatie.

### Ontsluiting

Het bewegen op, langs en over de Vliet door handelaars, bewoners, kunstenaars en toeristen speelde en speelt een belangrijke rol in de beleving van het studiegebied. Het ensemble van de Vliet en de daarnaast gelegen Westvlietweg heeft nog steeds zowel voor lokaal vervoer als voor recreatie een belangrijke functie.

Op de vroegste kaarten van Voorburg zijn al bruggen over de Vliet zichtbaar. Deze bruggen zijn in de loop der eeuwen verschillende malen herbouwd en aangepast. Aan het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw en in de 20<sup>e</sup> eeuw zijn twee bruggen ook verplaatst naar hun huidige locatie: de Nieuwe Tolbrug en de Oude Tolbrug. Ter hoogte van de bruggen zijn de kruisingsvlakken erg groot, waardoor ze de beleving domineren en de fraaie omgeving niet goed zichtbaar is.

In de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw zijn in het verlengde van een aantal historische bruggen over de Vliet verschillende langzaam verkeer routes door het veenweidegebied aangelegd, die het Vliet-ensemble verbinden met gebieden aan de overzijde van de A4. De historische bruggen zijn daarmee sterk verankerd in het huidige gebruik van het landschap. De Jan Thijsenweg / Westvlietweg langs de Vliet is van oudsher een belangrijke verkeersader in het gebied. Tussen de weg en de Vliet lag het jaagpad, dat in de loop van de eeuwen ontwikkelde. Het voormalige jaagpad is nog herkenbaar, maar is nu gedeeltelijk in gebruik als fietspad en als wandelpad. Met deze wijzigingen in het gebruik en de aanmerkelijk hogere verkeersdruk kwam in de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw geleidelijk de huidige inrichting tot stand. Waar vroeger nog volop ruimte was voor brede grasbermen en rijen laanbomen, is deze ruimte in de actuele situatie op veel plekken niet meer aanwezig. De grote hoeveelheid geparkeerde auto's langs grote delen van de weg versterkt de nadrukkelijke en beeldbepalende aanwezigheid van het hedendaagse autoverkeer langs de Vliet. In de actuele situatie is de verharding van de Jan Thijsenweg / Westvlietweg zodanig breed dat de verkeersfunctie de beleving van het landschap en het erfgoedensemble langs de Vliet overschaduwet.

### Lint van (iconische) bebouwing

Ter weerszijden van de Vliet ligt een lang lint met een reeks iconische en beeldbepalende plekken met markante gebouwen, boerderijen, bruggen, landschapsvensters met doorzichten over het polderland. De landgoederen en buitenplaatsen zijn allen georiënteerd op de Vliet. Deze zijn van oudsher sfeer en beeldbepalend, maar komen in de actuele niet goed 'uit de verf'. Zo verdwijnen karakteristieke tuinen, gevels, poorten, koepels etc. uit het zicht door dichte beplantingen en de nadrukkelijke aanwezigheid van de auto langs de Vliet.







1906



### Polderland

De oorsprong van het landschap van de Vlietzoom ligt in een veenweidelandschap. Dit eeuwenoude agrarische cultuurlandschap, dat hierin verschillende fasen tot stand kwam, is op historisch kaartmateriaal te herkennen aan het slagenlandschap met langgerekte kavels in de vorm van weiden en sloten. Haaks op de Vliet werden sloten gegraven om het gebied te ontwateren en boerderijen werden langs de Westvlietweg gebouwd voor de bedrijfsvoering. Uit recent archeologisch onderzoek bij huidige de Rotterdamsebaan is gebleken dat bij het ontginnen van het land in de middeleeuwen soms dezelfde greppels opnieuw zijn opengemaakt. In de 13e eeuw werden de waterschappen opgericht, waarbij ter hoogte van het studiegebied de Tedingebroekpolder ontstond. De polder werd tot ver in de 19e eeuw bemalen door twee molens.

Door ruimtelijke planning en interventies in het landschap is in de 20<sup>e</sup> en 21<sup>e</sup> eeuw een groot deel van het oorspronkelijke open polderlandschap verdwenen en is er door onsympathiek ruimtegebruik veel structuurbederf (poldersloten, zichtlijnen etc.). De restanten van het polderlandschap zijn geheel niet toegankelijk.

De beleving als open polderlandschap in het zuidelijk deel zo goed als verdwenen, terwijl de beleving als in het noordelijk deel nog redelijk intact is. Er zijn hier nog enkele restanten van het 'landschapsvenster' vanaf de A4 over de polder op het silhouet van Voorburg aanwezig, bijv. aan de noordzijde met zicht op de opvallend grote neogotische Sint Martinuskerk.

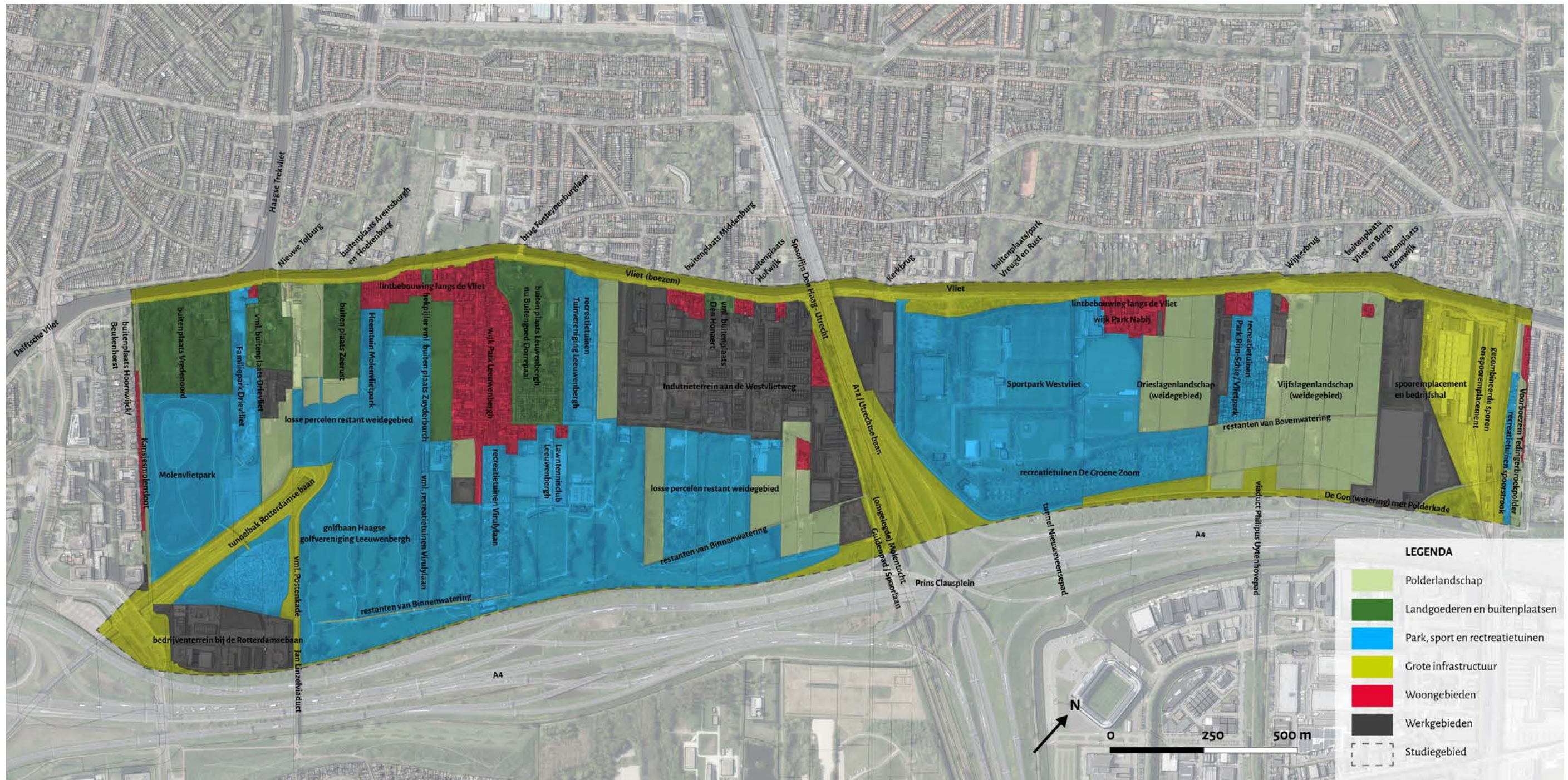
### Stadsrand

In de 20<sup>e</sup> eeuw heeft de Vlietzoom heeft zich ontwikkeld van een polderlandschap tot een stadsrandlandschap. In een sneltreinvaart werd vanaf 1960 sportterreinen, recreatietuinen en industrie/bedrijfsterreinen aangelegd. Ten opzichte van andere gebiedsontwikkelingen in de regio is er bij de Vlietzoom een algeheel gebrek aan samenhang tussen de gerealiseerde projecten en structuren. Het betreffen allemaal losse projecten, die niet met elkaar zijn verbonden door middel van vormgeving of ontsluiting. Dit in tegenstelling tot de Rijswijkse landgoederenzone, waar er wel sprake was van een doelbewuste omvorming tot één groot samenhangend parklandschap in de jaren 50-70. Vrijwel alle terreinen in de Vlietzoom zijn niet openbaar toegankelijk golfbaan en de vele sportvoorzieningen en gebieden met recreatietuintjes zijn alleen voor 'leden' toegankelijk.

2024







Vlekkenkaart met de inventarisatie van de actuele situatie aan de hand van 6 cultuurhistorische thema's.



### 3.3 Conclusie historisch onderzoek

Het landschap van de Vlietzoom heeft een rijke ontwikkelingsgeschiedenis en kent daardoor veel cultuurhistorisch waardevolle inrichtingselementen. De Vlietzoom was tot en met de eerste helft van de 20<sup>e</sup> eeuw een landelijk gebied en kende een zeer heldere en krachtige landschapsstructuur. De hoofdrollen waren voor het Vliet-ensemble en de Tedingebroekpolder als een eeuwen oud agrarisch cultuurlandschap met buitenplaatsen en oude hofsteden/boerenerven. De tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw wordt de ontwikkeling van het gebied gedomineerd door het ontstaan van een stadsrandlandschap. Er is daardoor in het landschap van de Vlietzoom onderscheid te maken tussen 'oude cultuurhistorie' en 'jonge cultuurhistorie'.

Het Vliet-ensemble en het polderlandschap behoren tot de 'oude cultuurhistorie'. Zij bepalen tot op heden de cultuurhistorische identiteit van het landschap van de Vlietzoom. Vanaf de Vliet en Westvlietweg waren er vele zichten op de buitenplaatsen, landgoederen, het polderlandschap van de Tedingebroekpolder met doorkijkjes naar de omliggende dorpen en steden en had het gebied een hoge belevingswaarde. Het poldergebied was van oudsher weinig toegankelijk voor het publiek, maar was wel beeldbepalend van het landschap aanwezig en speelde een belangrijk rol in de beleving daarvan door het publiek. Van dit oorspronkelijk zeer weidse polderlandschap en veenweidegebied getuigen nog vele restanten, zowel boven als onder het maaiveld, maar deze restanten zijn in de actuele situatie verminderd en op elke plekken zelfs nauwelijks zichtbaar en beleefbaar. Vanwege de ouderdom en hoge cultuurhistorisch waarde verdienen deze polderrestanten bij toekomstige planvorming veel aandacht.

De 'jonge cultuurhistorie' in de Vlietzoom betreft de ontwikkelingen die hebben geleid tot de huidige situatie waarbij sprak is van een stadrandlandschap. Als gevolg van de geleidelijke verstedelijking vanaf de aanleg van de eerste Spoorbaan rond 1850 is de ruimtelijke identiteit van het gebied aangetast. Met name de ingrijpende ruimtelijke ontwikkelingen sinds ca. 1960 hebben het oorspronkelijke landschap van de Vlietzoom in sterke mate beschadigd. De Vlietzoom is in de loop van de 20<sup>e</sup> eeuw ook in een geheel verstedelijkte omgeving komen te liggen. Door bestuurlijke verboddeling, en de wirwar aan plannen en projecten is er een grote mate van versnippering in het landschap ontstaan. Recreatiegebieden, infrastructuur en industrie-/bedrijfsterreinen hebben de oorspronkelijke karakter en ritmiek van het landschap verstoord. Ook als er naar de ontwerp-kwaliteit van de verschillende deelgebieden wordt gekeken valt op dat er weinig terreininrichtingen zijn gerealiseerd met een hoge kwaliteit van inrichting. Geconcludeerd moet worden dat de inrichtingselementen in het landschap van de Vlietzoom die behoren tot de 'jonge cultuurhistorie' individueel weinig kwaliteit hebben en dat het ontbreken van samenhang tussen deze elementen zelfs als sterk beschadigend en verstorend kan worden omschreven.

Het voorliggende onderzoek en recente archeologische onderzoeken tonen aan dat in het gebied onder en boven het maaiveld veel cultuurhistorische waardevolle inrichtingselementen en objecten aanwezig zijn. Zo zijn de basisstructuren van het Vliet-ensemble en het polderlandschap overwegend nog grotendeels nog aanwezig, maar is in de actuele situatie de ruimtelijke en cultuurhistorische identiteit van het landschap van de Vlietzoom aangetast en verminderd beleefbaar. Ook de vele in het Vlietzoomgebied aanwezige rijks- en gemeentelijke monumenten vertellen een deel van het verhaal van de ontwikkeling van het gebied, dat als aanknopingspunt en inspiratiebron kan dienen bij planvorming.

Bovenal verdient het landschap van de Vlietzoom (eer)herstel. Er ligt hier duidelijk een grote opgave om bij de planvorming voor het gebied te streven naar een adequate gebiedsregie (tot op heden grotendeels afwezig) en een vergroting van de visueel-ruimtelijke samenhang in de inrichting van het landschap, waarbij de cultuurhistorische identiteit van het gebied als inspiratiebron en toetsingskader wordt benut. In Deel 2 van dit rapport worden ideeën en concepten gepresenteerd om de cultuurhistorie in het landschap van de Vlietzoom te versterken en te verankeren.

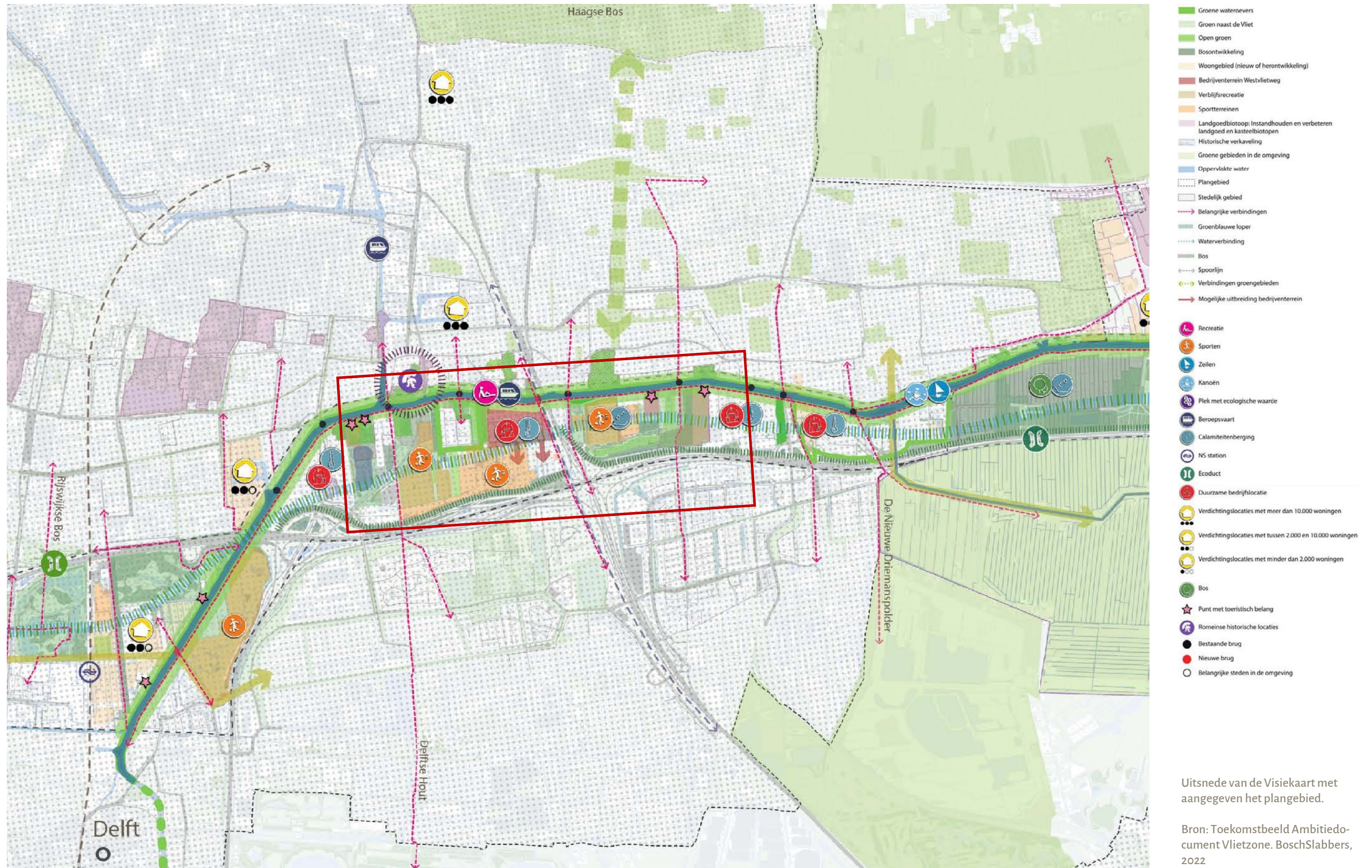






# Deel 2: Ideeënboek





Uitsnede van de Visiekaart met aangegeven het plangebied.

Bron: Toekomstbeeld Ambitiedocument Vlietzone. BoschSlabbers, 2022



# Introductie

## Aanleiding

De aanleiding voor het opstellen van het voorliggende 'Ideeënboek voor versterking van cultuurhistorie in het landschap van de Vlietzoom' vormt de opstelling van een integrale 'Gebiedsvisie voor de Haagse Vlietzone'.

De algemene Haagse wens voor het Vlietzoom is dat het gebied zich ontwikkelt van een tussenzone naar een verweven schakel in de stad. Dat vraagt om strategische integrale keuzes voor het gebied. Voor de Vlietzone is het nodig om elke toevoeging aan het gebied een versterking van de onderliggende structuur en identiteit van het gebied te laten zijn. Het is van belang om het verhaal van de ontwikkeling en cultuurhistorie van het gebied te kennen om ook het toekomstige gebied identiteit mee te kunnen geven.

## Doel

De Vlietzoom is qua ontwikkelingsgeschiedenis een rijk gebied. Deze ontwikkelingsgeschiedenis is in het eerste deel van deze rapportage onderzocht en in beeld gebracht. In het gebied komen ook de drie erfgoedlijnen van de Provincie Zuid-Holland samen: Trekvaarten, Limes en Landgoederen. In het vervolg op het 'Ambitiedocument voor de gehele Vlietzone' wordt nu een gebiedsvisie gemaakt voor de Haagse Vlietzone. Met de provincie is afgesproken dat het Toekomstbeeld het vertrekpunt is voor de verdere uitwerking.

Het doel voor het opstellen van een ideeënboek is concepten en voorstellen te formuleren voor fysieke inrichtingsmaatregelen in het plangebied, die gebaseerd zijn op de rijke cultuurhistorie van het gebied. Te denken valt daarbij aan fiets- en wandelroutes, evocaties van belangrijke, maar verdwenen objecten of archeologisch aanwezige bijzonderheden, het accentueren van bijzonderheden met aanvullende inrichtingsmaatregelen en beplantingen die passen bij het historische en natuurlijke cultuurlandschap, etc. De voorstellen worden uitgewerkt met conceptvoorstellen, referentiebeelden en een cultuurhistorische onderbouwing. Het ideeënboek zal input geven aan het projectteam dat werkt met de opstelling van het integrale 'Gebiedsvisie voor de Haagse Vlietzone'.

## Plangebied ideeënboek

Het plangebied bestaat uit het Haagse deel van de Vlietzone (ook wel de Vlietzoom genoemd). Dit gebied ligt in de gemeente Den Haag en wordt begrensd door de Vliet en het talud van de A4. Voor een goede duiding van de ontwikkelingsgeschiedenis en historische waarden is het noodzakelijk ook de westoever van de Vliet bij de planconcepten in het ideeënboek te betrekken.

→ Omslag van het rapport 'Toekomstbeeld Ambitiedocument Vlietzone', BoschSlabbers, 2022



## Van Toekomstbeeld naar integrale gebiedsvisie Vlietzoom

Het transformatiekader voor de Vlietzone is beschreven in het 'Toekomstbeeld Ambitiedocument Vlietzone' (door: BoschSlabbers landschapsarchitecten, november 2022).

De visie in het 'Toekomstbeeld Ambitiedocument Vlietzone' bestaat uit vijf pijlers. Dit ideeënboek is een uitwerking van pijler 4, maar heeft raakvlakken met alle vijf de pijlers:

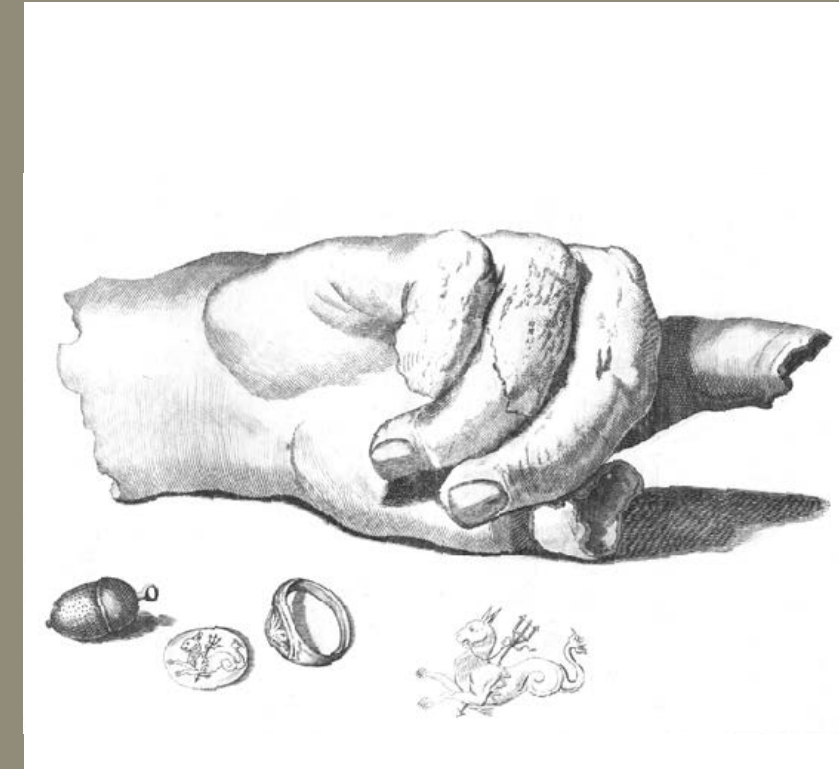
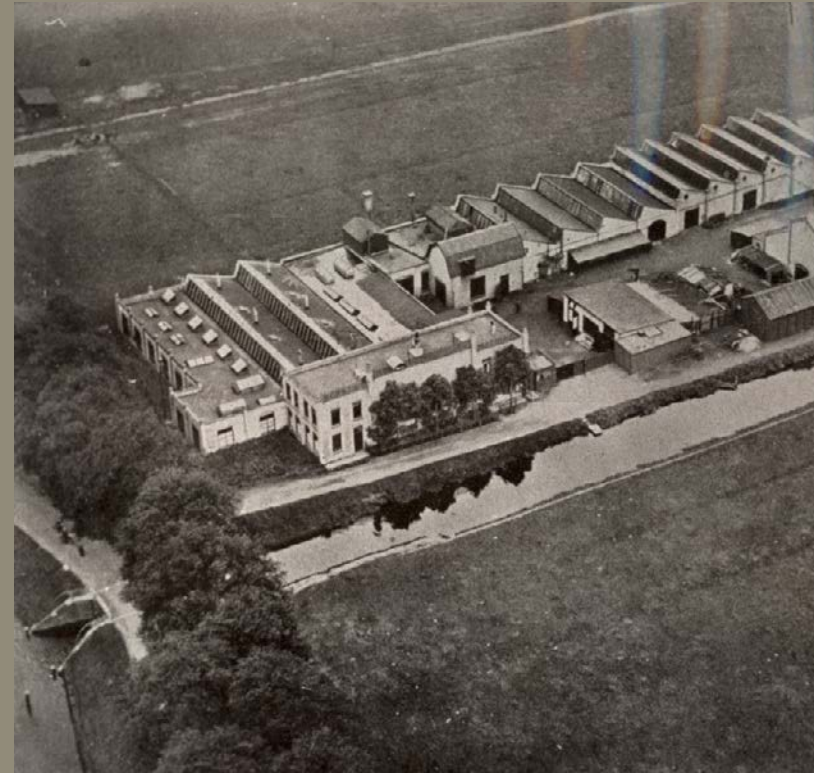
1. Het robuuste watersysteem;
2. Een sterke identiteit;
3. De groenblauwe dooradering;
4. **Een sterke en zichtbare cultuurhistorische basis;**
5. De Vliet als ruimtelijke drager van het gebied.

Het Toekomstbeeld is opgesteld in opdracht van de provincie Zuid-Holland, in samenwerking met de betrokken instanties: de aanliggende gemeentes, twee hoogheemraadschappen en Metropoolregio Rotterdam-Den Haag.

De gemeente Den Haag heeft het Toekomstbeeld niet vastgesteld, maar zal het wel benutten als vertrekpunt voor de verdere uitwerking van het Haagse deel, en dat daarbij de opgaven voor het bedrijventerrein Westvlietweg en de ontsluiting nader zullen worden onderzocht en zullen worden meegenomen in de verdere planvorming.



De Vlietzone is een gelaagd landschap met:



### ‘Oude’ cultuurhistorie:

In het landschap van de Vlietzoom zijn twee oude structuren en verhalenclusters beeldbepalend:

- **De Vliet**

Als ensemble inclusief waterhuishouding, lokale economie, voormalige trekvaart, wegen, bruggen en lint van buitenplaatsen.

- **Het Polderland**

Tedingerbroekpolder en de lotgevallen van het polderland. Ontginning en poldersloten, agrarisch landgebruik, glorieus versus actuele toestand.

### ‘Jonge’ cultuurhistorie:

In het landschap van de Vlietzoom is één ontwikkelingsperiode dominant:

- **Het Stadsrandlandschap van na 1960**

Grote infrastructuur, industrie en bedrijvigheid, sport- en recreatielandschappen. Cultuurhistorisch waardevol of aantasting?

### Minder zichtbare oude verhaallijnen:

In het landschap van de Vlietzoom komen de oudste verhaallijnen niet (meer) uit de verf, zoals:

- **Prehistorie (Hazendonkcultuur)**
- **Romeinen (archeologie)**
- **Tweede Wereldoorlog**

Conclusies deel 1: historisch onderzoek ‘Van Polderland naar stadsrand’. Stichting In Arcadië, januari 2025



# Uitgangspunten

In dit ideeënboek worden er kansen beschreven om de verhaallijnen uit de 'oude cultuurhistorie' te versterken en zichtbaar te maken. Hiervoor zijn drie uitgangspunten ontwikkeld die in het volgende hoofdstuk worden uitgewerkt. De ideeën en plekken zijn gebaseerd en geïnspireerd op het recent uitgevoerde historisch onderzoek naar de Vlietzone ('*Van Polderland naar Stadsrand*', januari 2025).

## Versterken van de 'Oude cultuurhistorie'

Bij de uitwerking van een 'sterke en zichtbare cultuurhistorische basis' in de integrale gebiedsvisie voor de Vlietzoom liggen de meeste kansen bij het versterken van de 'oude cultuurhistorie' van het gebied. Deze beslaat grofweg de ontwikkelingsgeschiedenis tot circa 1960; het moment waarop het gebied zich begint te transformeren naar een stadsrandlandschap, waarin het ontbreekt aan weloverwogen strategische planvorming voor het ruimtegebruik in het gebied.

In het voorliggende ideeënboek worden alle ontwikkelingsperioden benut, die behoren tot de 'oude cultuurhistorie'. De verschillende perioden hebben allen in zekere mate bijgedragen tot het krachtige en typerende landschapsbeeld dat het Vlietzoomgebied tot ongeveer 1960 bezat.

Deze oudere ontwikkelingsperioden hebben ook geleid tot verschillende geschiedenislagen die in het landschap zijn bewaard, maar die wel moeten worden versterkt om aan uitstraling en kracht te winnen. Per idee worden de raakvlakken met en tussen tijdsperioden en verhaallijnen benoemd.



### **Uitgangspunt 1: Versterken inrichting van het landschap**

Versterking fysieke inrichting aan de hand van de drie landschapsthema's:

- De Vliet (en haar directe omgeving);
- Het Polderlandschap;
- De buitenplaatsen langs de Vliet.



### **Uitgangspunt 2: Vergroten toegankelijkheid van het landschap**

- Kansen voor bestaande en nieuwe routestructuren;
- Koppelen aan historische en educatieve themaroutes.



### **Uitgangspunt 3: Inrichten belevingsplekken landschap en historie**

- Inrichten van nieuwe belevingsplekken in het landschap van de Vlietzoom.









# I. Inrichting van het landschap

Dit hoofdstuk bevat ideeën voor aanpassing van de fysieke inrichting van het landschap van de Vlietzoom. Doel is het realiseren van een sterke landschappelijke basisinrichting, die de cultuurhistorisch waardevolle aspecten van het Vlietzoomgebied voor bewoners en bezoekers van het gebied zichtbaar en beleefbaar maakt.

De ideeën zijn gegroepeerd en uitgewerkt in drie deelgebieden/landschapsthema's:

1. De Vliet (en haar directe omgeving)
2. Het polderlandschap
3. De buitenplaatsen langs de Vliet





Nieuwe aanlegsteiger Vreugd en Rust





# Landschapsthema 1. De Vliet

De Vliet is een oeroud, beeldbepalend en structurerend element aan de westzijde van het Vlietzoomgebied. De kenmerken, verhaallijnen en cultuurhistorische waarden zijn uitgebreid omschreven in het eerste deel van dit rapport.

## Algemene aandachtspunten

Er valt veel te verbeteren aan het gebruik en de inrichting van de Vliet en haar oevers, als deze vanuit cultuurhistorie wordt beschouwd. De beleving van de landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken en waarden van de Vliet als belangrijkste doorgaande landschappelijke structuur in het Vlietzoomgebied komt in de actuele situatie niet uit de verf door de sterk dominerende aanwezigheid van autoverkeer en de eveneens sterk beeldbepalende inrichting als verkeersruimte. Er is weinig plaats voor wandelaars en de beleving van de natuur, landschap, rust, ruimte die wel degelijk in het gebied aanwezig zijn.

Er is een duidelijke, maar ook grote opgave bij de herinrichting van de Jan Thijssenweg/Westvlietweg als hoofdverkeersader door het gebied:

- Meer ruimte in het profiel van de weg tussen de rooilijn van de bebouwing en de Vlietoever voor het introduceren van verschillende typen groen;
- Meer ruimte creëren voor langzaam verkeer (wandelaars, fietsers, pleziervaart op de Vliet, etc.);
- Eenheid en soberheid in materialisatie van de verkeerinrichting nastreven;
- Verminderen van de dominantie van het autoverkeer;
- Inrichten verpozingsplekken voor recreanten en liefhebbers van cultuurhistorie en natuur;
- Uitlichten en accentueren van iconische en markante historische bouwwerken en monumenten langs de Vliet;
- Slim omgaan met de beperkte ruimte langs de Vliet door een betere balans van de verkeersinrichting / groene ruimte en ruimte te creëren voor groen;
- Zet de ecologische motor langs de Vliet aan.

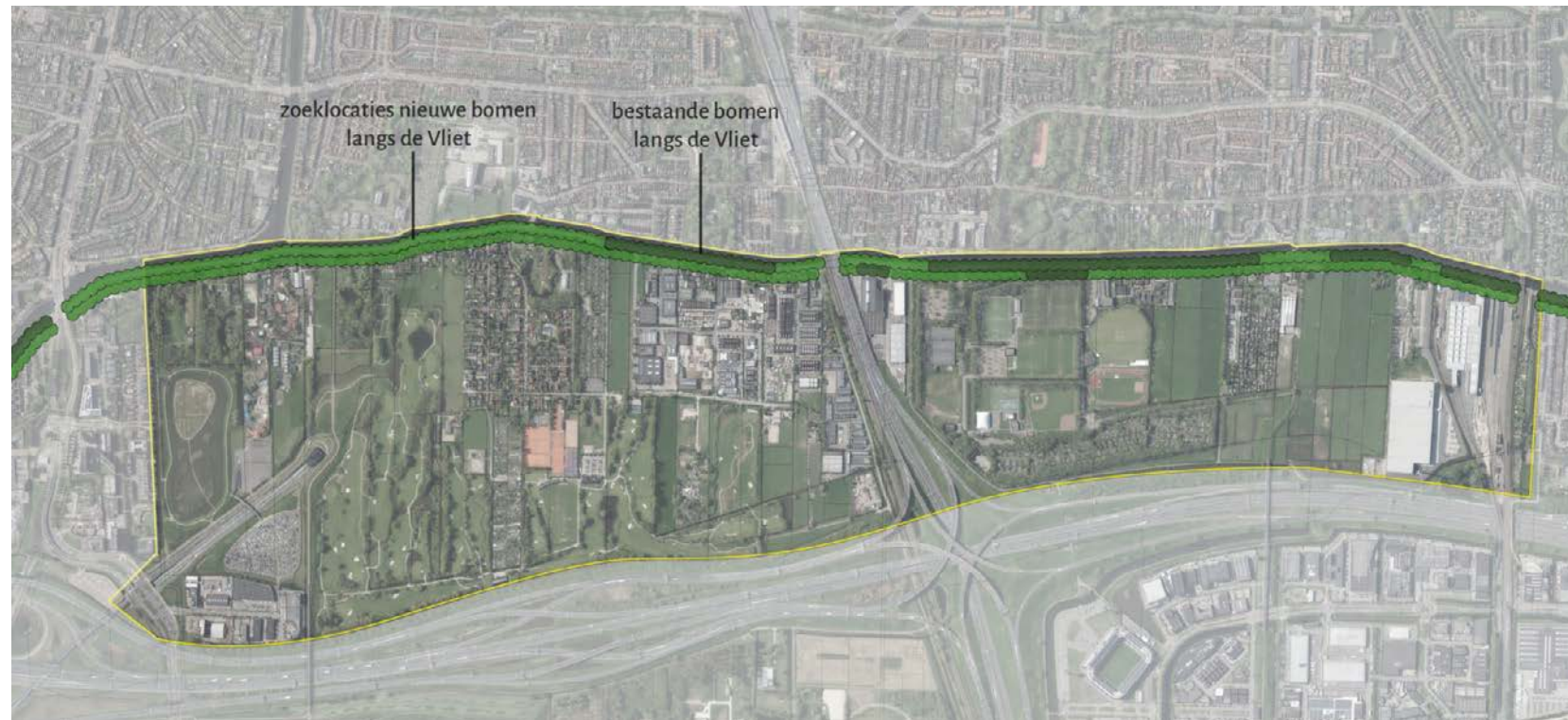
## Raakvlakken en verhaallijnen

Langs de Vliet heeft vooral de versterking van de inrichting rond de 'oude cultuurhistorie' veel aandacht nodig. Er zijn raakvlakken met de verhaallijnen: Romeinen, Trekvaart, Polders en Buitenplaatsen. De ontwikkeling van de Vliet tot Kanaal en daaraan gekoppelde industrialisatie en vestiging van grote bedrijven heeft in mindere mate aandacht nodig; zij zijn immers al visueel dominant aanwezig.

De Vliet is van oudsher dé plek van waaruit het open polderlandschap werd beleefd. De verpozingsplekken langs de Vliet zouden aan de oostzijde van de weg de vorm van een 'Polderpromenade' kunnen krijgen; een wandelpad met verpozingsplekken gericht op de beleving van de resten van het polderlandschap.



## Idee 1: Meer ruimte voor bomen en andere beplantingen langs de Vliet



De Vliet maakt in de actuele situatie een harde en versteende indruk, met kade-achtige oevers. Op veel plaatsen ontbreken groene bermen en boombeplanting. Op een paar plekken is het oorspronkelijke groene, bijna parkachtige karakter van de landschappelijke aankleding van de Vliet nog beleefbaar.

Langs de Vliet lag een in de 19<sup>e</sup> eeuw doorgaande laanachtige boombeplanting van iepen. De oevers waren minder versteend en er was ruimte voor hoge grasbermen. Door de iepenziekte vielen er begin 20<sup>e</sup> eeuw gaten. De boombeplanting is in de tweede helft van de 20<sup>e</sup> eeuw niet integraal herplant vanwege andere ruimteclaims, zoals grote kruisende infrastructuur. Destijds vond de (gedeeltelijke) herplant plaats met lindes.

Doel van dit idee is meer ruimte in het profiel van de weg te creëren tussen de rooilijn van de bebouwing en de Vliet voor het introduceren van verschillende vormen van groen:

- Dubbele rij laanbomen in een grasberm;
- Grasbermen langs de oevers;
- Stroken met oeverbeplantingen in het water van de Vliet.

Randvoorwaarde: geen bomen aanplanten op de grasberm tussen het oude jaagpad en de Vliet.



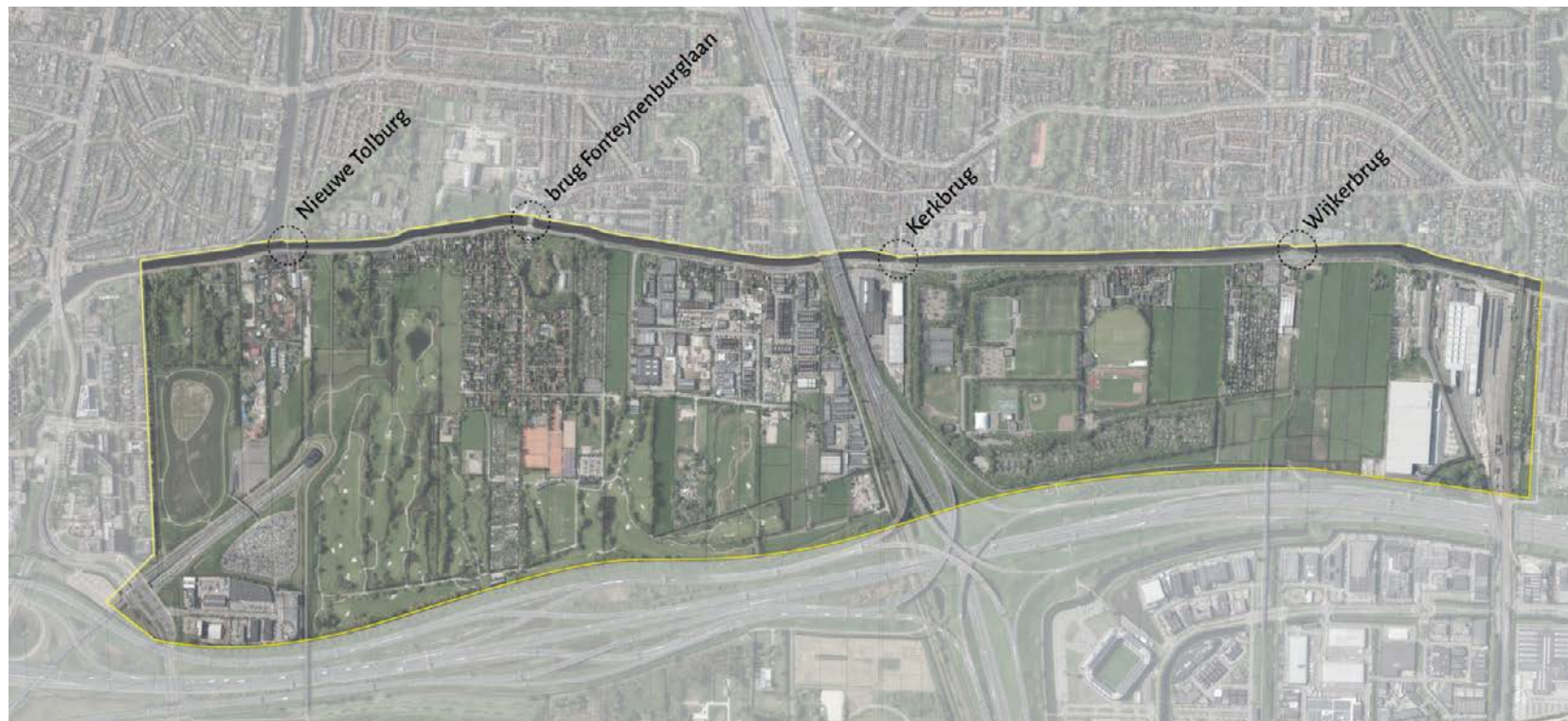
Referentiebeeld voor de drijvende oeverbeplanting in een kanaal met een boombeplanting op de achtergrond.



Ansichtkaart van de Westvlietweg met grasbermen, het jaagpad en een dubbele rij laanbomen ter hoogte van de buitenplaats Dorrepaal, ca. 1900.  
Coll. Haags Gemeentearchief



## Idee 2: Verbijzonderen van de bruglocaties



Referentiebeelden van rolpalen als markante inrichtingselement gerelateerd aan de historische functie als jaagpad. Links: langs de Vecht, 1894. Rechts: rolpaal en jaagbrug bij de Delftse Vliet

Over de Vliet liggen vier bruggen die een belangrijk functie in de lokale gebiedsontsluiting hebben:

- Nieuw Tolbrug (alleen fietsers en voetgangers);
- Fonteynburglaan (tegenover buitenplaats Dorrepaal);
- Kerkstraat Voorburg (centrumgebied Voorburg);
- Wijkerbrug (sluit aan op de Wijkerlaan).

Deze vier bruggen hebben alle een eigen markante architectonische verschijningsvorm en een bijzondere ontstaans-, bouw- en gebruiksgeschiedenis. Door de bestaande nadrukkelijk aanwezige inrichting voor het autoverkeer is er weinig ruimte om van deze bruggen te genieten en kennis te nemen van de verhalenrijkdom die met deze bruggen samenhangt.

De bruggen van de spoorlijn en de A12 ter hoogte van Hofwijk zijn een uitzondering, omdat zij behoren tot de grote infrastructuurlijnen van de Randstad, het plangebied als geheel overspannen en geen directe ontsluitingsfunctie hebben voor het Vlietzoomgebied. De bruggen zijn ter hoogte van Hofwijk wel zeer nadrukkelijk aanwezig. Er zijn ideeën om de tuinen van Hofwijk in hun oorspronkelijke omvang te reconstrueren door het ondergrond brengen van deze infrastructuurlijnen. Mocht dit initiatief slagen dan zal dit een groot effect hebben op de belevingswaarde van de Vliet en het landschap van de Vlietzoom.

Doel van dit idee is meer ruimte te scheppen in de directe omgeving van de vier historische bruggen met een lokale functie en betekenis en deze beter onder de aandacht te brengen. Daarbij kan worden gedacht aan:

- Ruimte creëren voor groen en beleving in de directe omgeving van de brug;
- Wachtplaatsen aanleggen bij de bruggen met aandacht voor markante inrichtingselementen en landmarks, zoals dukdalven, rolpalen jaagpad (referentie Delftse Vliet en Stichtse Vecht);
- Tweede Wereldoorlog als thema (de bruggen speelden alle een belangrijke rol in WO II);
- Verpozingsplek inrichten bij de Wijkerbrug en hierbij verwijzen naar haar geschiedenis als populaire uitspanning.



Foto van de voormalige uitspanning met tuin bij de Wijkerbrug.



### Idee 3: Meer ruimte voor 'langzaam verkeer' langs de Vliet

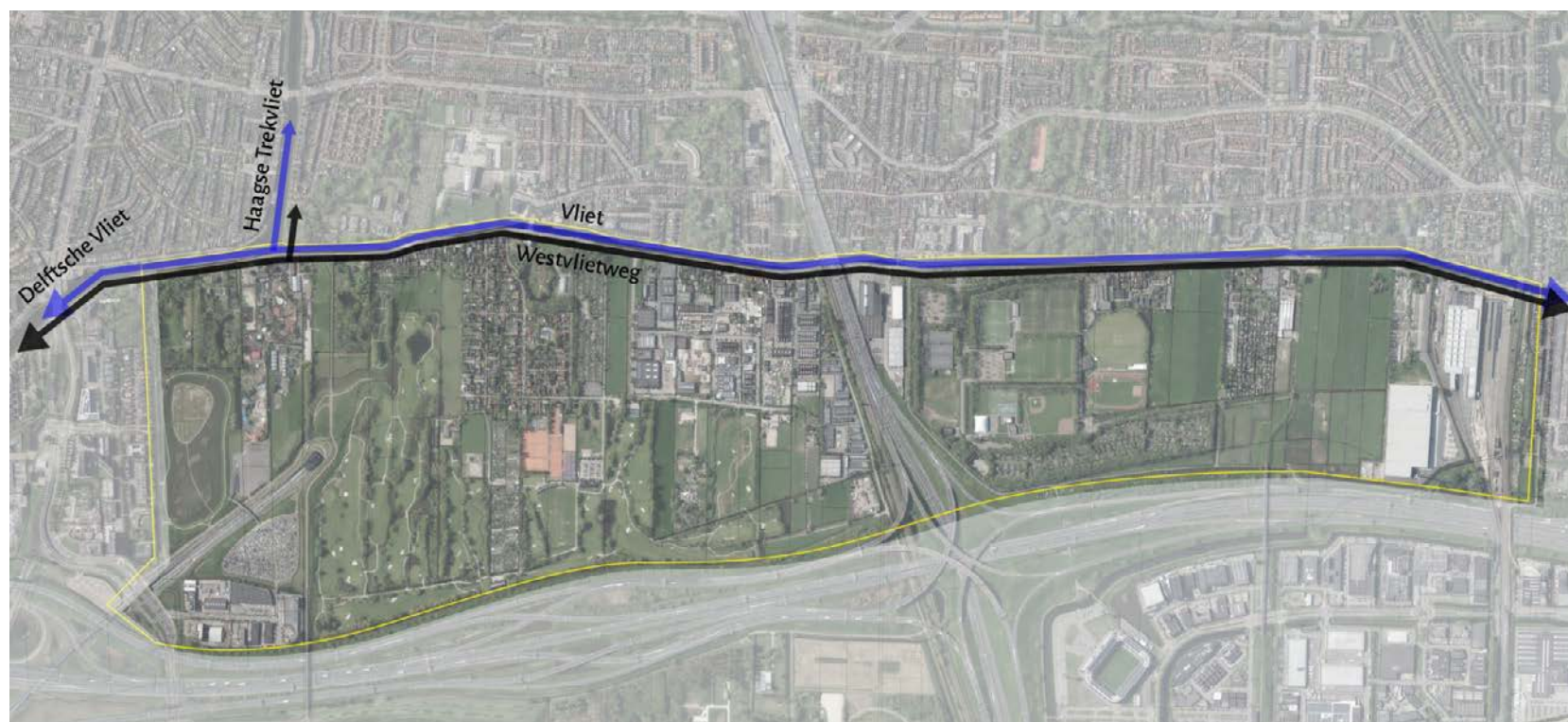


Foto van de Vliet en de Westvlietweg richting Leidschendam met op de achtergrond de Oude Tolbrug, ca. 1895. Langs de weg ligt een apart wandel- en jaagpad tussen grasbermen.  
Coll. Haags Gemeentearchief, beeldbewerking SIA

De Vliet is in de actuele situatie door de nadrukkelijke aanwezigheid van doorgaand autoverkeer en grote vrachtwagens overwegend geen plezierige verblijfsplek voor recreatief langzaam verkeer als wandelaars en fietsers. Ook op het water is weinig langzaam verkeer, door afwezigheid van voorzieningen voor recreatief waterverkeer. Hierdoor hebben bewoners en bezoekers van het gebied weinig gelegenheid de bijzondere bouwwerken en groene plekken aan weerszijden van de Vliet, zoals bruggen, woonhuizen, buitenplaatsen te bekijken en te beleven. Dit geldt ook voor het groen van de grasbermen en oeverlandjes, tuinen, parken en het open polderlandschap dat nog resteert. Ter hoogte van Voorburg is in de actuele situatie nog de meeste ruimte beschikbaar.

Langs de Vliet lag een in de 19<sup>e</sup> eeuw een doorgaande weg en een jaagpad en langs deze structuren was er ruimte voor brede grasbermen; langs de weg stonden op veel plekken laanbomen. Van beide doorgaande structuren konden destijds ook wandelaars gebruik maken en dat werd ook veel gedaan.

Doel van dit idee is langs de gehele Vliet een pad aan te leggen voor wandelaars en fietsers en ander langzaam verkeer. Doelgroep: recreatief langzaam (water)verkeer; dat van natuur landschap en stedenschoon wil genieten. Het pad langs de Vliet is niet bedoeld als doorgaande snelfietsroute voor forenzen.

Daarbij kan worden gedacht aan:

- Een pad ter plaatse van het voormalige jaagpad;
- Een pad dat geschikt is voor verschillende vormen van langzaam verkeer;
- Meer voorzieningen voor recreatief waterverkeer langs de oevers van de Vliet.

Dit idee heeft raakvlakken met het idee Polderpromenade en het Landschapsthema 'Buitenplaatsen'.



Referentiebeelden van de Drentse Hoofdvaart voor 'slow' recreatie. Provincie Drenthe stimuleert recreatief vaarverkeer met bezienswaardigheden langs de Drentse vaarwegen.



## Idee 4: Aanleg van een 'Polderpromenade'



Van oudsher vormt de Jan Thijssenweg/Westvlietweg langs de Vliet ook dé plek van waar het open weidelandschap en de vergezichten over het polderland met de torensilhouetten van naburige steden en dorpen werd beleefd. Hierover werd in de 19<sup>e</sup> eeuw en begin 20<sup>e</sup> eeuw in reisverslagen en wandelboekjes geschreven. Op een aantal plekken langs de Vliet is dit polderlandschap nog zichtbaar. Enig probleem is dat je op deze plekken langs deze weg niet kunt stilstaan om van het uitzicht te genieten en het polderland te beleven. Op deze plekken is vaak wel ruimte om plekken te creëren waar je letterlijk even weg loopt uit het profiel van de weg om je onder te dompelen in de rust, ruimte en openheid van het weidelandschap en om bijvoorbeeld te genieten van de fraaie Hollandse wolkenluchten. Als hiervoor plek is zou dat een bijzondere kwaliteit en belevingswaarde toevoegen aan het landschap van de Vlietzoom.

Doel van dit idee is om op verschillende plekken aan de oostzijde van de Jan Thijssenweg/Westvlietweg een promenade of boulevard aan te leggen, gericht op de beleving van de landschappelijke openheid van het polderlandschap van de Vlietzoom.

Daarbij kan worden gedacht aan:

- Een wandelpad op kort afstand van de Jan Thijssenweg/Westvlietweg, bij voorkeur een beetje afgescheiden van het drukke autoverkeer op de weg;
- Het pad aankleden met meubilair dat aanmoedigt van de openheid van het polderland te genieten; bijvoorbeeld met ligbedden om van de wolkenluchten te genieten en uitzichtplatforms om de weidsheid van landschap met gras en sloten goed te kunnen gadeslaan;
- In de aangeboden informatievoorziening kan naast het verhaal van de polder ook een link worden gelegd met het bijzondere verhaal van het Vlietzoom in de Tweede Wereldoorlog, omdat hier verschillende airdroppings plaatsvonden.

Dit idee heeft veel raakvlakken met Landschapsthema 2: Polderlandschap.



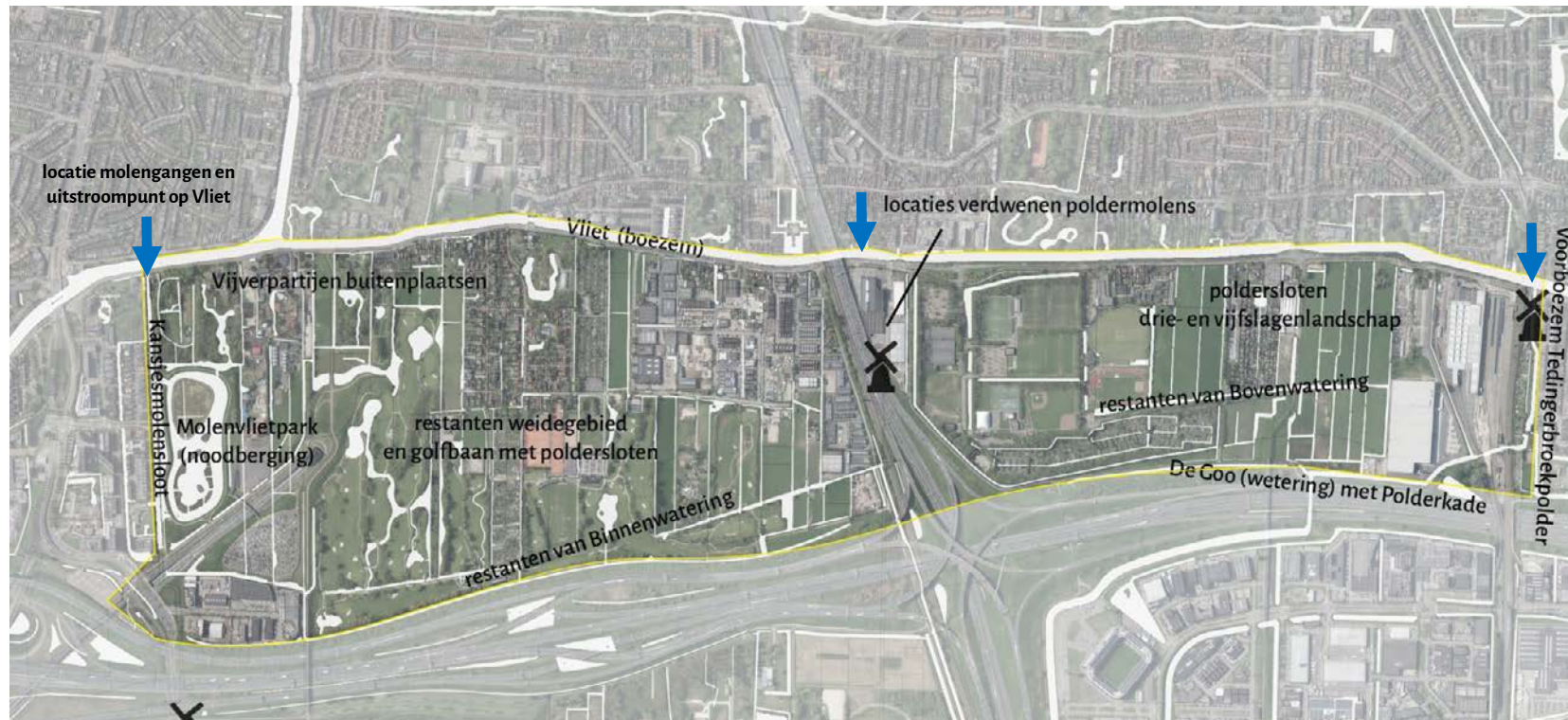
Referentiebeeld van een uitkijktoren in Polder de Dijken-Bakkerom (Groningen). In deze polder worden nieuwe wandelroutes en belevingsplekken aangelegd als onderdeel van gebiedsontwikkeling Zuidelijk Westerkwartier.



Referentiebeeld van een promenade in een duin- en strandsetting. In een polderomgeving kunnen dezelfde ingrediënten toegepast worden, zoals ligbedden.



## Idee 5: versterken beleefbaarheid boezem, watergangen, molengangen, poldersloten



De waterhuishouding van de Vlietzoom heeft een hoge cultuurhistorische waarde, en is op hoofdlijnen nog intact, maar speelt in de beleving van het gebied door het publiek en de informatievoorziening geen noemenswaardige rol.

In dit kader is het denkbaar de locatie van de voormalige windmolens, de molengangen (als waterstructuur haaks op Vliet) en de drie uitlaatpunten op de Vliet (als boezemwater) te accentueren. De drie lozingspunten op de Vliet waren in het verleden goed herkenbaar door een bruggetje en gemetselde beschoeiing/waterkanten.

Het doel van is het publiek inzicht geven in het waterbeheer van het landschap van de Vlietzoom. Dit kan onder meer plaatsvinden door:

- Een artistieke verbeelding van een molen op de betreffende locatie op de het punt waar de molengang uitlaat op de Vliet;
- Het inrichten van een infopunt;
- Een algemeen punt is het vergroten van de zichtbaarheid van de verschillende onderdelen van het waterbeheersysteem.

Dit idee heeft veel raakvlakken met het ideeën van het landschapsthema 2: Polderlandschap



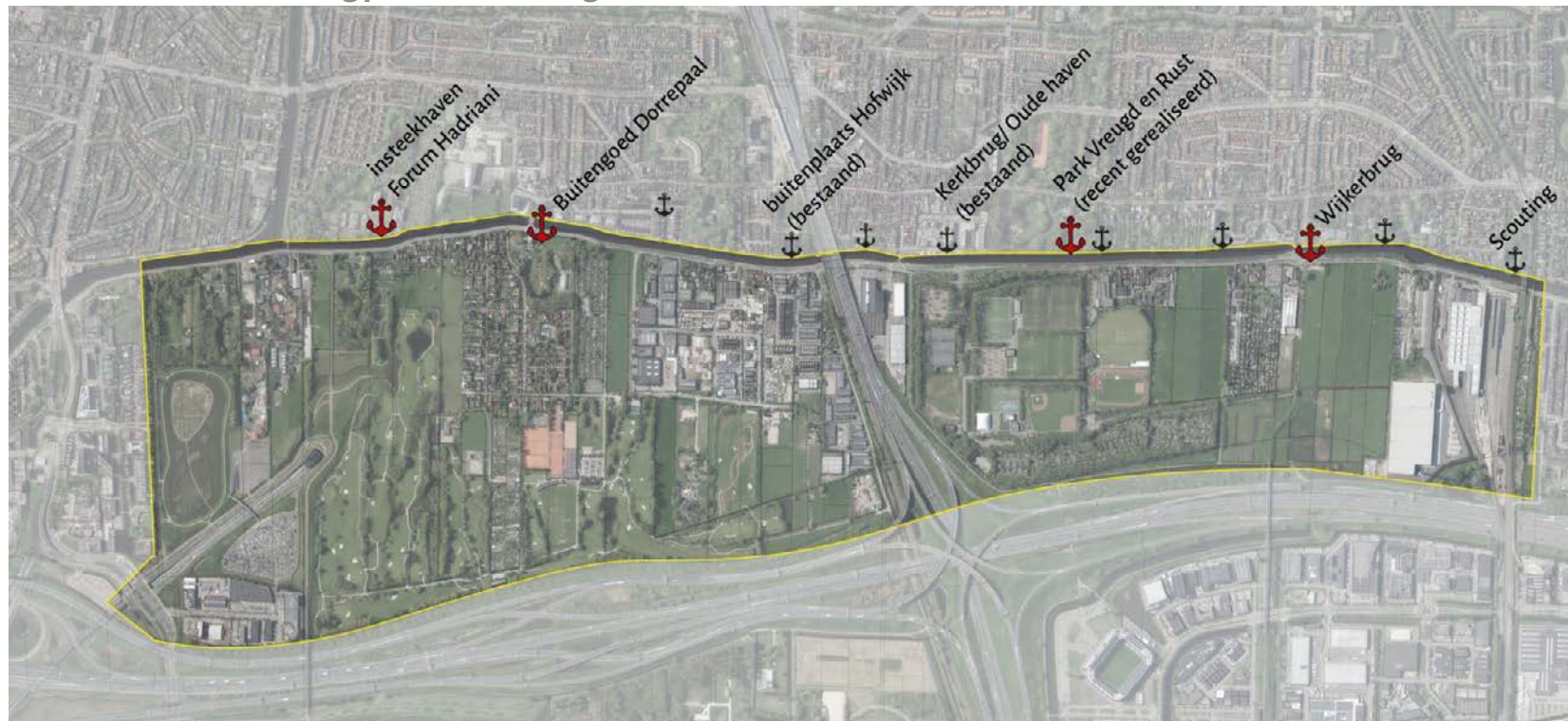
Referentiebeeld van een molengang zoals deze in het Vlietzoomgebied ook aanwezig waren.



Referentiebeeld van een infopunt voormalige molengang.



## Idee 6: Meer aanlegplaatsen langs de Vliet



De Vliet heeft in de actuele situatie een nadrukkelijke inrichting en gebruik als kanaal voor beroepsvaart er is relatief weinig geregeld voor recreatief waterverkeer. Alleen aan de westzijde zijn er hoogte van Voorburg in de actuele situatie een aantal aanlegplaatsen aanwezig voor recreatief waterverkeer. Hierdoor hebben bewoners en bezoekers van het gebied in de actuele situatie weinig mogelijkheden de bijzondere bouwwerken en groene plekken aan weerszijden van de Vliet, zoals bruggen, woonhuizen, buitenplaatsen vanaf het water te beleven. Dit geldt ook voor de beleving van het (relatief spaarzame) groen langs de Vliet van de grasbermen en oeverlandjes, tuinen, parken en het open polderlandschap dat nog resteert.

De inrichting van de Vliet als kanaal voor de beroepsvaart is ontstaan in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw. De Vliet werd daarmee onderdeel van het uitgebreide 19<sup>e</sup>-eeuwse netwerk van Nederlandse kanalen. Dit heeft tot ver in de 20<sup>e</sup> eeuw veel betekend voor de lokale economie.

Doel van dit idee is langs de Vliet meer voorzieningen aan te leggen voor recreatief waterverkeer om op het water te verblijven en van de omgeving te genieten.

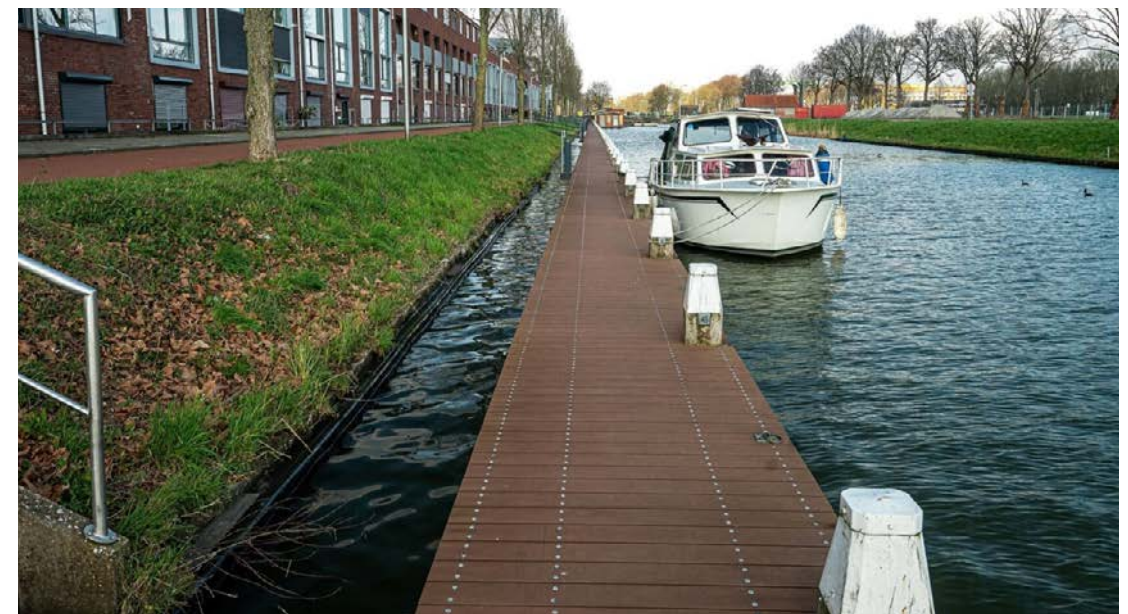
Daarbij kan worden gedacht aan:

- Het aanleggen van meer aanlegplaatsen voor pleziervaart en rondvaart, zoals bijvoorbeeld de recente gerealiseerde aanlegplaats bij Park Vreugd en Rust;
- Het aanleggen van een reeks aanlegplaatsen met specifieke cultuurhistorische interessante thema's, zoals bij het Forum Hadriani, bij de buitenplaatsen Hofwijk en Dorrepaal;
- Het herstellen en openstellen van de historische invarroute naar de polder ter hoogte bij de voormalige Westmolen (nu verdwenen). Hiervoor is ook de aanleg van een sluisje nodig om het peilverschil tussen de polder en de Vliet te overbruggen.

Dit idee heeft raakvlakken met de ideeën: langzaam verkeerroute en polderpromenade en thema buitenplaatsen en bruggen.



Bestaande aanlegsteiger aan de Vliet bij buitenplaats Hofwijk.



Referentiebeeld van een aanlegplaats, passentenhaven Vianen.









## Landschapsthema 2: Polderlandschap

Het grootste deel van het Vlietzoomgebied heeft een historische achtergrond als (veen)weidegebied met een overwegend agrarische functie. Het had veel lange smalle percelen weiland afgewisseld met sloten en weteringen. Daarnaast waren er drie molens voor het waterbeheer. De boerderijen lagen vrijwel allemaal langs de Jan Thijssenweg/Westvlietweg. Bijzonder was dat uitgestrekte poldergebied niet of nauwelijks toegankelijk was voor publiek. Er waren, met uitzondering van de Postenkade, geen wegen en paden; de boeren verplaatsten zich per praam of te voet door het gebied. Een aantal boerderijen heeft zich in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw ontwikkeld tot buitenplaats. Vanaf het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw komt de Vlietzoom onder invloed van de expansie en stedelijke ontwikkeling van Den Haag en komen er andere vormen van ruimtegebruik, zoals industrie en grote infrastructuur. Vanaf ca. 1960 tot op heden vermindert het agrarisch gebruik in sneltreinvaart en worden grote delen van het open polderland/weiland ingericht als sport- en recreatieterrein, waterberging en woonwijk.

In de actuele situatie resteren nog enkele grote en kleine fragmenten van het oorspronkelijke open weidelandschap. Tegelijkertijd zijn er verschillende nieuwe ruimteclaims op het resterende open gebied en zijn er (concept)plannen voor het aanleggen van voorzieningen die een functie krijgen voor de agglomeratie Den Haag. Tot op heden heeft het ontbroken aan een integrale visie op de inrichting en het gebruik van het Vlietzoomgebied en dat is te zien aan het gebrek aan ruimtelijke samenhang tussen de verschillende vormen van ruimtegebruik en de tot op heden slechte toegankelijkheid van het gebied.

Een belangrijk aspect van het Vlietzoomgebied is dat het agrarische gebruik, dat het gebied eeuwenlang heeft gekenmerkt, eigenlijk heel recent is verdwenen. De nu nog resterende stukjes open polderlandschap worden nu vooral beleefd als welkome open ruimte en worden gewaardeerd om hun historische waarde. Het poldergebied heeft daarmee als geheel een soort parkfunctie gekregen. Een belangrijk rol ligt er ook voor het watersysteem. Ondank alle functiewijzigingen zijn de poldersloten in een groot deel van het gebied nog wel aanwezig.

### Algemene aandachtspunten

Cultuurhistorie kan een belangrijke invalshoek en inspiratiebron zijn bij het opstellen van een integrale visie op inrichting en gebruik van het poldergebied. Daarbij kan worden gedacht aan het herstellen van de beschadigde ruimtelijke samenhang in het poldergebied en het beter programmeren van het landschap door:

- Beschermen, inrichten en ontwikkelen van de restanten van het open polderlandschap als een 'Landschaps-reservaat' dat gaat functioneren als een groot natuurrijk parkgebied (aansluiten op ambitie: 'groenblauwe ader');
- Versterken van het polderaspect in de inrichting van de overige terreinen door het gehele poldergebied, zoals de het sportcomplex en de golfbaan, de verschillende gebieden met recreatietuinen, bedrijfsterreinen, etc. en door het herstellen en weer aaneenkoppelen van de oude waterstructuren (sloten, weteringen);
- Het beter toegankelijk en beleefbaar maken van het gebied voor recreatief verkeer door het aaneenkoppelen van de wegen en paden in de verschillende deelgebieden en de aanleg van dwarsverbindingen;
- Ruimte creëren voor typische polder-belevingsaspecten: zoals varen, struinen, schaatsen en het accentueren/verbijzonderen/ontsluiten van de molenlocaties en molensloten;
- Het aanbieden van informatie en verhalen over de bijzondere kenmerken en de geschiedenis van het Vlietzoomgebied, zoals 'het verdwenen veenkussen, akkerbouw in de ijzertijd, de sporen van de Romeinen, de inrichting als polder vanaf ca. 1350 (de late-middeleeuwen), de boerderijen langs de Vliet, de komst van de buitenplaatsen, etc.



## Idee 7: Ontwikkel een 'Polder-idiom' en een 'Landschapsreservaat Vlietzoompolder'



Referentiebeeld beleving weidelandschap en poldernatuur.  
Locatie: Polderreservaat Kockengen (provincie Utrecht)

De landschappelijke openheid van het (veen)weide landschap en de opzet van het gebied met smalle percelen en lange sloten is een belangrijk beeldbepalend gegeven dat de cultuurhistorische waarde van de Vlietzoom kenmerkt. Deze kenmerkende gebiedsindrichting bepaalt tot op heden de landschappelijke identiteit van het gebied, maar dit staat in de huidige dynamiek van het gebied onder druk. Het is daarom nodig een nieuwe 'beeldtaal' te ontwikkelen voor de inrichting van het polderlandschap, een 'polder-idiom', waarmee de resterende fragmenten van het polderlandschap zoveel mogelijk intact blijven en dat zij kunnen worden geïntegreerd met de inrichting van de naastgelegen recreatie- en bedrijfsterreinen.

De nog resterende open weilanden en weilandcomplexen kunnen worden ingericht als een landschapsreservaat en als een groot parkgebied fungeren. Het is daarbij belangrijk dat de nog bestaande weidegebieden een sterke inrichting krijgen en een gebruikspatroon gericht op instandhouding van de visuele kwaliteiten en de beleving door het publiek.

### Aanzet voor een 'Polder-idiom' of Beeldkwaliteitsplan

In het oorspronkelijke open (veen)weidelandschap van de Vlietzoom waren de enige opgaande elementen: de drie windmolens voor het waterbeheer en de parkbossen van de buitenplaatsen aan de Jan Thijssenweg/Westvlietweg. Op de dammen tussen de weilanden stonden enkele weidehekken; iedere boer bouwde naar eigen inzicht een hek, er was geen regie op inrichting met weidehekken in verleden. Een systematische beplanting lang weteringen en sloten ontbrak in het Vlietzoomgebied.

In de actuele situatie is dat anders; de resten het weidelandschap worden op veel plekken omringd door bedrijfshallen en andere bouwwerken en beplantingen van recreatieterreinen.





Hoofdbeeld is gras: beheerd als hooiland of begraasd.

- Streven naar lucht en ruimte, lange zichtlijnen en typische poldernatuur (begrazing door vee, vogels, slootkanten met dotterbloem, riet etc.);
- Smalle lijnvormige waterpartijen haaks op de Vliet; houten weidehekken op dammen in een variatie van vormen;
- Geriefhoutbosjes, solitaire bomen en struiken op dammen langs de buitenranden van de open gebieden om gebouwen te maskeren/aan te kleden en om voor contrastwerking in de korrelgrootte en maten in landschap te zorgen;
- Variatie in vormgeving weidehekken (niet uniform, geen regie in verleden);
- Toegankelijkheid vergroten bijvoorbeeld met: struin-mogelijkheden, kano's op de sloten en schaatsen in de polder.

Het beheer van het landschapsreservaat is een combinatie van traditioneel natuurbeheer dat past bij een veenweidegebied en parkbeheer dat past bij het extensieve gebruik van het gebied door de omwonenden. Vermijdt valkuilen zoals polder clichés (te veel knotwilgen langs de sloten) en typische stadsrand-verschijnselen zoals hobby-paardenland en nog meer volkstuintjes.



### Concepten voor de grote gebiedsopgaven

- Alle (nieuwe) waterelementen in beeldtaal polderlandschap, bijvoorbeeld bij waterbergingsopgave. Denk hierbij aan sloten, molensloten, boezem, maar ook greppels;
- Verbeelden verdwenen molens; de molenslootlocaties langs Vliet gebruiken om het publiek te informeren.

Dit ideeën heeft raakvlakken met: de polderpromenade; het snelwegpanorama A4 en het vergroten van de toegankelijkheid van het poldergebied.



## Idee 8: Versterk het landschapsvenster vanaf de A4 op het Vlietzoomgebied



In het door BoschSlabbers landschapsarchitecten opgestelde 'Toekomstbeeld Ambitiedocument Vlietzone' (november 2022) in opdracht van Provincie Zuid-Holland is het transformatiekader voor het Vlietzoomgebied op hoofdlijnen uitgewerkt. Onderdeel van de planvoorstellen is een aaneengesloten strook opgaande bosbeplanting aan de westzijde van de A4 om het zicht op de autosnelweg vanuit het Vlietzoomgebied af te schermen. Vergezichten over weilanden op toren en silhouetten van dorpen zijn echter van oudsher aantrekkelijke punten in het landschap van de Vliet. Dominee Craandijk roemde aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw naast de laanbeplanting langs de Vliet ook het dorpsilhouet en het open landschap. Het zicht vanaf de A4 kan in dit licht ook als een kwaliteit worden opgevat.

Dit idee heeft tot doel het aanwezige en fraaie landschapsvenster vanaf de A4 op het torensilhouet van Voorburg en het nog resterende open polderland van de Vlietzoom in het integrale inrichtingsplan te behouden en te versterken.

Het idee omvat:

- Het open houden van het bestaande landschapsvenster;
- Het beter en groen omkleden van dit venster zodat het aan dieptewerking en kracht wint.



Referentiebeeld toeristische en gebiedsinformatie langs snelweg. Locatie: De Biesbosch, A27





Bestaand landschapsvenster vanaf de A4 op het weidelandschap en het dorpssilhouet van Voorburg.





Buitenplaats Vredenoord langs de Vliet: het gerestaureerde achterpark in landschapsstijl (ontwerp Stichting in Arcadië, gerealiseerd 2016)





## Landschapsthema 3: Buitenplaatsen langs de Vliet

In het Vlietzoomgebied zijn zes locaties aanwezig, die een achtergrond als historische buitenplaats hebben. Deze buitenplaatsen (of wat ervan resteert) leveren vanwege hun geschiedenis en grote parken een belangrijk bijdrage aan de identiteit van het landschap van de Vlietzoom. Ze maken daarnaast deel uit van het waardevolle historische buitenplaatsenlandschap ter weerszijden van de Vliet tussen Rijswijk en Leidschendam. Dit buitenplaatsenlandschap is een van de onderscheidende kenmerken van de Vlietzoom. Verschillende buitenplaatsen hebben een bijzondere parkaanleg, die soms uit de 18<sup>e</sup> eeuw stamt of is door ontworpen door beroemde parkarchitecten, zoals bijvoorbeeld de Zochers.

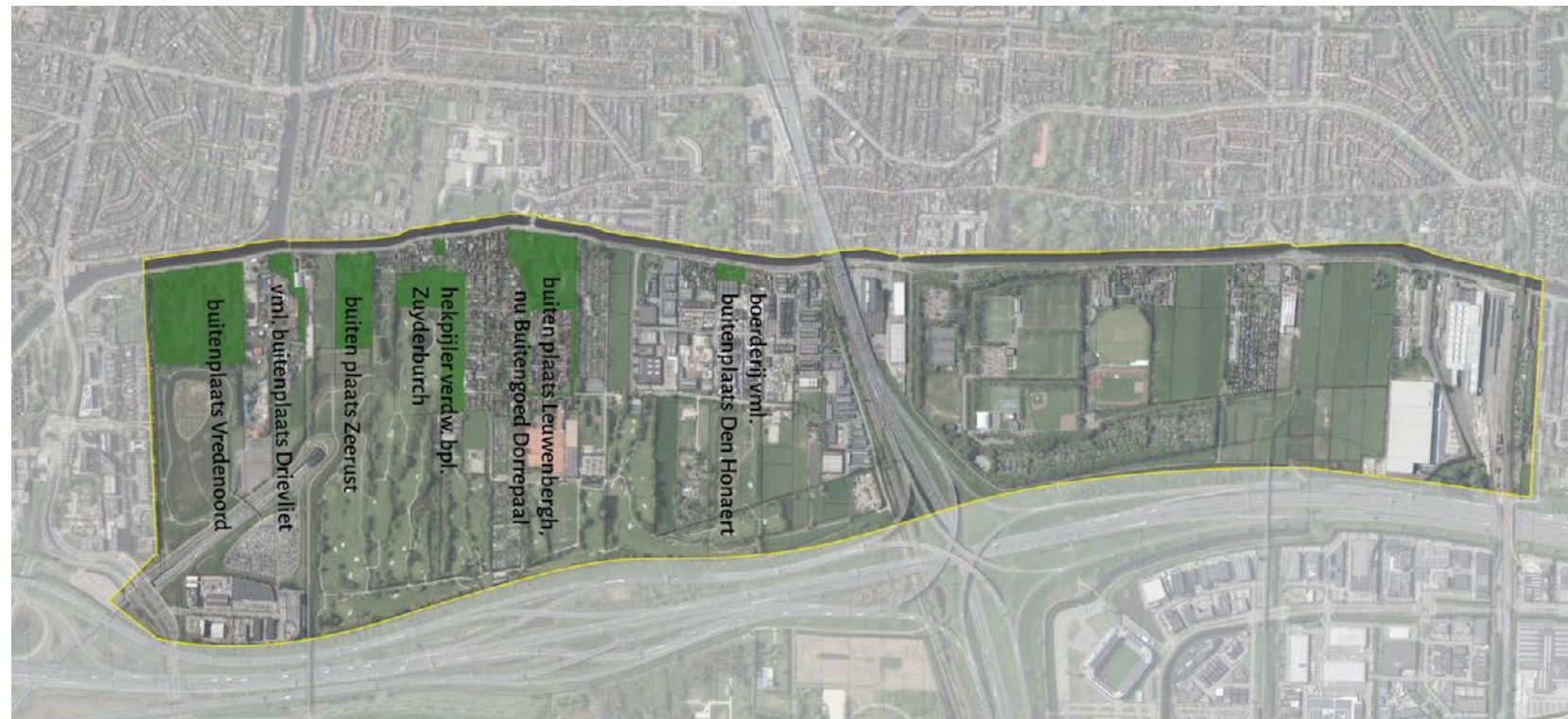
De historische buitenplaatsen langs de Vliet zijn tot op heden een beeldbepalende factor in het landschap van de Vlietzoom, maar er zijn onderling verschillen in eigendom, beheer, gebruik en toegankelijkheid. Een aantal is particulier bewoond en is niet of nauwelijks toegankelijk voor het publiek; een aantal is in gebruik als kantoor, restaurant of opvanglocatie. Soms zijn de parken opgesteld als wandelpark, als speelpark of juist geheel niet toegankelijk. Ook zijn er verschillen in mate van gaafheid en staat van onderhoud van dit waardevolle erfgoed. De grote verschillen tonen aan dat de buitenplaatsen ter weerszijden van de Vliet kwetsbaar zijn en bij het opstellen van de integrale gebiedsvisie aandacht nodig hebben.

### Algemene aandachtspunten

- Versterking van het buitenplaatsenlandschap begint bij een versterking van de buitenplaatsen zelf. Individuele aandacht en maatwerk zijn noodzakelijk, net als opstellen van een plan per buitenplaats. Authenticiteit is hierbij een belangrijk beginsel. Historisch onderzoek is ook noodzakelijk. Ze zijn een randvoorwaarde voor planvorming en moeten daarom worden gesubsidieerd;
- Een project opstarten gericht op kwaliteitsverbetering van parkgebieden en markant inrichtingselementen zichtbaar vanaf de straat (met uitvoeringsbudget!);
- Project gericht op creëren samenwerkingsverband 'Buitenplaatsen langs de Vliet' met als doel: herstel van de parken en buitenplaatsencultuur en het vergroten van de bekendheid van buitenplaatsen als 'Oorden van geschiedenis, cultuur & natuur'. NB een samenwerkingsverband buitenplaatsen aan de Vliet sluit aan bij ambitie clustervorming binnen het nieuwe koersdocument van de erfgoedlijn Landgoederenzone van de Provincie Zuid-Holland;
- Vermijd 'nieuwe landgoederen' als ontwikkelthema voor het introduceren van grootschalige nieuwe woningbouwprojecten, deze vallen in dat geval onder 'landgoedkitsch' en zullen de erfgoedwaarde van de historische landgoederen aantasten.



## Idee 9: Restauratie en versterking van de tuinen en parken op de buitenplaatsen



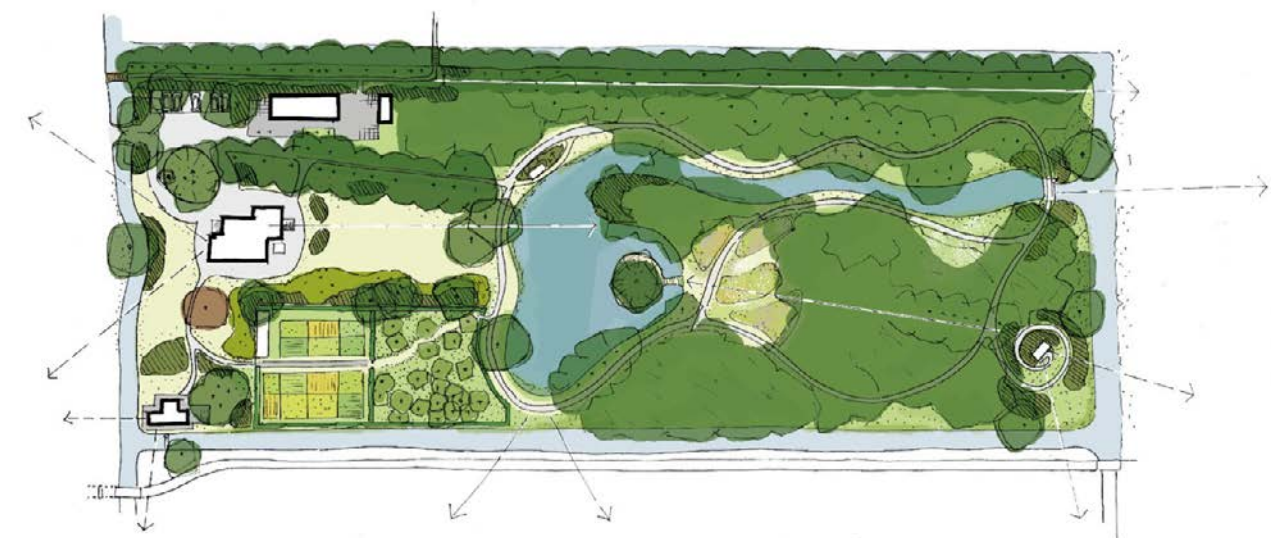
Versterking van het buitenplaatsenlandschap van de Vliet en het Vlietzoomgebied begint bij een versterking van de buitenplaatsen zelf. Het beleid van de provincie Zuid-Holland, met de bescherming van 'Landgoedbiotopen' en de Erfgoedtafel voor subsidiëring van projecten, is hierbij een belangrijke start. Toch is er extra aandacht nodig voor de buitenplaatsen langs de Vliet en hun omgeving. Ze zijn kwetsbaar en hebben aandacht nodig om niet ten onder te gaan in de stedelijke ontwikkelingen die momenteel in het gebied hun beslag krijgen. Individuele aandacht, maatwerk en planvorming zijn noodzakelijk. Authenticiteit is een belangrijk beginsel. Historisch onderzoek is een randvoorwaarde voor planvorming en moet daarom worden gesubsidieerd.

Doel van dit idee is alle historische buitenplaatsen (en restanten daarvan) langs de Vliet te versterken door het bevorderen van de restauratie en de versterking van de tuinen en parken.

Daarbij kan worden gedacht aan:

- Het uitvoeren van historisch onderzoek naar de ontwikkelingsgeschiedenis van de tuin- en parkaanleg en een omschrijving van hun bijzondere kenmerken;
- Het opstellen van een toekomstvisie, zowel gemeenschappelijk als per individuele buitenplaats;
- Het ondersteunen van daadwerkelijke restauratie, herstel en instandhoudingsprojecten;
- Het benoemen van kleinschalige projecten en stimuleren dat deze op korte termijn succesvol kunnen worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld herstel van de moestuinen of herstel van kleine inrichtingsobjecten of het verjongen van boombeplantingen.

NB: Omdat de buitenplaatsen van de Vlietzoom onderdeel van het buitenplaatsenlandschap ter weerszijden van de Vliet is samenwerking tussen de gemeenten Den Haag en Leidschendam- Voorburg is nodig voor een eenduidig beleid en afstemming in het uitvoeringprogramma.



Buitenplaats Zeerust. Schetsontwerp herstel en beheer parkaanleg.  
Bron: EDM tuin en landschap





De 17<sup>e</sup>-eeuwse tuin van Hofwijk.



Restauratie in uitvoering: Park Vreugd en Rust te Voorburg (voormalige buitenplaats).  
*Instandhoudingsplan Stichting in Arcadië, 2023; definitief ontwerp hertenkamp door Korneel Aschman Erfgoedadvies 2024.*





## Idee 10: Ontwikkel een samenwerkingsverband en een cultureel programma op de buitenplaatsen langs de Vliet



Versterking het buitenplaatsenlandschap in het Vlietzoomgebied begint bij een versterking van de buitenplaatsen zelf. Daarbij kan het opzetten van een samenwerkingsverband specifiek voor de buitenplaatsen langs de Vliet zeer behulpzaam zijn. De bekendheid van de buitenplaatsen kan worden vergroot door het opzetten van een op maat afgestemd programma voor culturele activiteiten en het betrekken van het publiek en omwonenden bij de instandhouding van de buitenplaatsen. Historische buitenplaatsen hebben vaak een duidelijke cultuurcomponent. De verschillende bouwwerken en de tuinen en parken zijn vaak zorgvuldig ontworpen en ingericht. Het meemaken van een 'ontvangst' of cultureel evenement op een buitenplaats is voor een bezoeker vaak een bijzondere ervaring. Op buitenplaatsen is er ook een duidelijke praktische kant; de historische bouwwerken en de aanleg vragen voortdurend aandacht om ze in goede conditie te houden en er voor te zorgen dat ze blijven voortbestaan. Een historische buitenplaatsen beheer je als eigenaar niet in je eentje; daar heb je veel assistentie bij nodig, zoals goede medewerkers en een goede relatie met de omgeving en gemeente. Het publiek en de omwonenden kunnen hieraan wellicht een bijdrage leveren.

Doel van het idee is het opzetten van een samenwerkingsverband 'Buitenplaatsen langs de Vliet', zodat de verschillende eigenaren en beheerders van de individuele buitenplaatsen elkaar kennen. Zij kunnen er samenwerking vinden bij het beheer van hun historische buitenplaatsen en het zoeken naar een programma van culturele evenementen, waarbij er voor het publiek mogelijkheden ontstaan om de buitenplaatsen op een gepaste manier te bezoeken.

Daarbij wordt gedacht aan:

- Het opzetten van een samenwerkingsverband en overlegorgaan specifiek voor de buitenplaatsen langs de Vliet;
- Het gezamenlijk opstellen van een agenda voor restauratie, beheer en onderhoud en het onderzoeken van de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering in bijvoorbeeld het beheer van de tuin- en parkaanleg;
- Het opstellen van een programma voor culturele evenementen op de buitenplaatsen, dat is afgestemd op de wensen en mogelijkheden van de verschillende eigenaren en individuele buitenplaatsen.

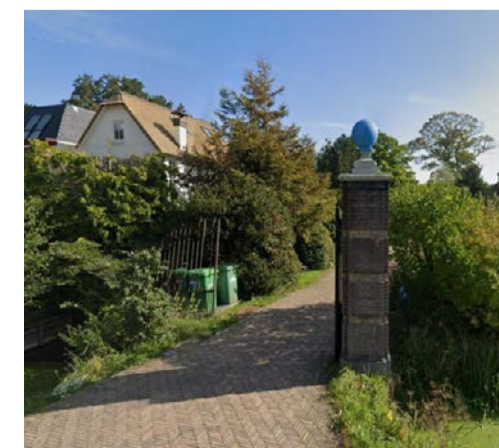
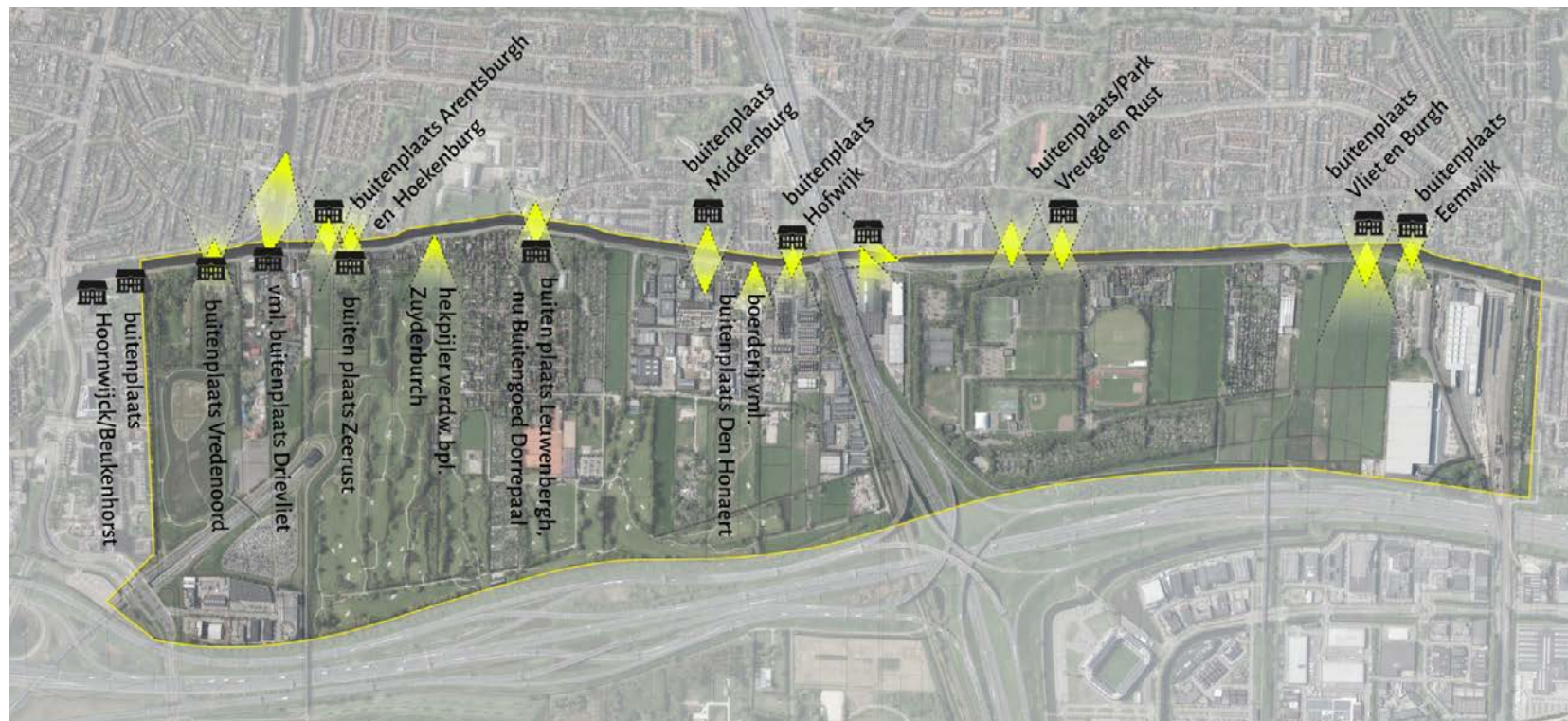
NB een samenwerkingsverband buitenplaatsen aan de Vliet sluit aan bij ambitie clustervorming binnen het nieuwe koersdocument van de Erfgoedlijn Landgoederenzone van de Provincie Zuid-Holland.



Referentiebeelden van een cultureel programma in de parken op buitenplaatsen.



## Idee 11: Vergroten de zichtbaarheid van de buitenplaatsen vanaf de Vliet en de Westvlietweg



↑ De buitenplaats Zuiderburg met hek aan de Westvlietweg in 1855.  
Coll. Haags Gemeentearchief

← Kandidaat voor restauratie: de restanten van de poort van Zuiderburg in de huidige toestand (Westvlietweg nr. 130).

↓ Het gerestaureerde hek en de voorgevel van buitenplaats Vredenoord zijn goed zichtbaar vanaf de weg en de Vliet.



Hoewel de buitenplaatsen belangrijke rol spelen in het landschap van de Vlietzoom en het buitenplaatsenlandschap langs de Vliet, zijn ze in de actuele situatie vaak niet heel erg zichtbaar. Dat is begrijpelijk vanwege de huidige verkeersdruk op de Jan Thijssenweg/Westvlietweg en een wens tot privacy voor bewoners. Van oudsher hebben de buitenplaatsen een duidelijke voorzijde of pronkzijde; ze zijn gericht naar de weg en naar de Vliet, maar worden ook omgeven door tuinen en parken. De zichtlijnen zijn vaak zorgvuldig in het ontwerp voor de parkaanleg verwerkt. Op verschillende plekken zijn deze zichtlijnen zelfs beschermd met servituten (erfdienstbaarheid) voor het openhouden van historische waardevolle zichtlijnen. Daarnaast zijn er soms bruggen, hekken en poorten en dienstwoningen die vanuit de omgeving goed zichtbaar waren.

Doel van het idee is realiseren of herstellen van een passende mate van zichtbaarheid van de buitenplaatsen vanuit de openbare ruimte.

Daarbij kan worden gedacht aan:

- Herstellen/restaureren van authentieke poorten en hekken;
- Het creëren van een duidelijk zichtlijnen vanuit de Jan Thijssenweg/Westvlietweg en het landschap. Zoals op het landhuis of een ander gebouw, ingepast in de parkaanleg met ter weerszijden van de zichtlijnen een meer afschermd beplanting. Een aantal zichtlijnen kruist de Vliet;
- Het herstellen of creëren van aanlegsteigers aan de Vliet bij de buitenplaatsen.









## II. Toegankelijkheid van het landschap

Dit hoofdstuk bevat concepten en ideeën om de toegankelijkheid van het landschap van de Vlietzoom vergroten. Doel is het creëren van een succesvol functionerende ontsluiting en een padenstelsel, dat de cultuurhistorisch waardevolle onderdelen van het Vlietzoomgebied voor bewoners en bezoekers van het gebied, bereikbaar, zichtbaar en beleefbaar maakt.

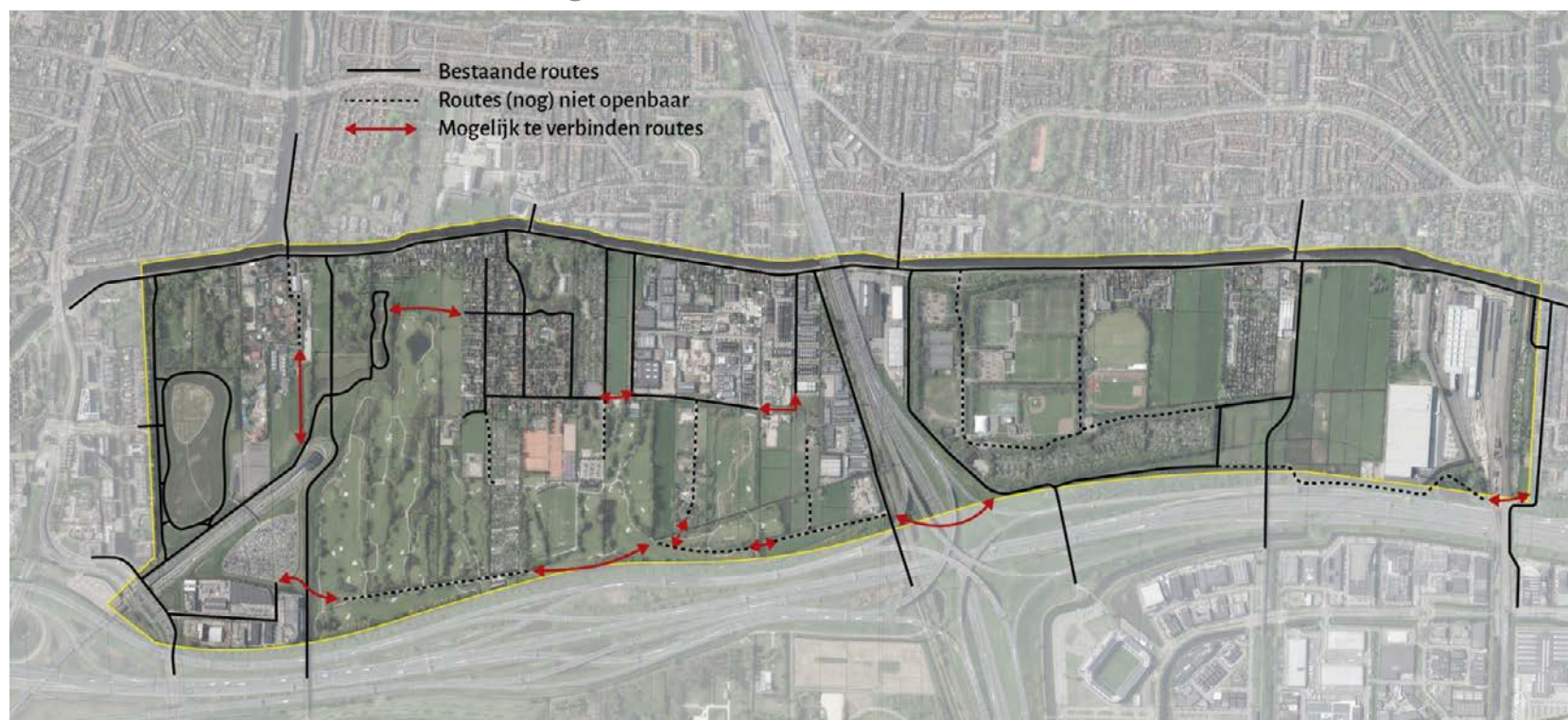
Er zijn daarvoor kansen bij het aansluiten en aanpassen van bestaande en het creëren van nieuwe routestructuren aan al bestaande historische en educatieve themaroutes.

De Vliet en haar directe omgeving lijken goed ontsloten, maar is dat vooral voor doorgaan autoverkeer. Voor wandelaars en recreatieve fietsers die het landschap en de historie van het gebied willen beleven is er in de actuele situatie weinig ruimte. De polder was vroeger geheel ontoegankelijk voor het publiek met uitzondering van de Postenkade. Recent zijn er enkele doorgaande fietsroutes door de polder aangelegd, maar die zijn gericht op het scheppen van een praktische en snelle fietsverbinding tussen Den Haag en de omliggende woonkernen en niet gericht op recreatieve beleving van het gebied.

In deze tijd, waarin het gebied sterk is verstedelijkt, ligt er een duidelijke nieuwe opgave om het polderlandschap meer toegankelijk te maken, zodat deze door omwonenden en bezoekers intensiever kan worden bezocht en beleefd.



## Idee 12: Kansen voor uitbreiding bestaande en nieuwe routestructuren



Van oudsher gingen alle verkeerbewegingen door de het Vlietzoomgebied over de Vliet en de weg en het jaagpad aan de oostzijde. Het polderlandschap was in het geheel niet toegankelijk voor het publiek. Uitzondering was de Postenkade aan de zuidzijde van de Vlietzoom, een belangrijke oude verbindingsweg op een middeleeuwse dijk.

In de actuele situatie is het gebied nog steeds slecht toegankelijk. Veel van de terreinen zijn alleen toegankelijk voor eigenaars of rechthebbenden en hebben een eigen ontsluitingsweg die direct uitkomt op de Jan Thijssenweg/Westvlietweg. Recent zijn er enkele fietspaden haaks op de Vliet aangelegd die samen met een overgang over de A4 tot doel hebben fietsende forensen snel door het gebied te voeren. Het ontbreekt op veel plekken aan dwarsverbindingen, waardoor het mogelijk is vrij, op een recreatieve manier door het gebied te bewegen.

Doel van het idee is de Vlietzoom en de vele besloten deelgebieden beter toegankelijk te maken voor langzaam recreatief verkeer door het aanleggen van nieuwe paden en routes zodat er, in samenhangen met de bestaande wegen en paden, een nieuw netwerk van routes ontstaat.

Daarbij kan worden gedacht aan:

- Het openbaar maken van de vele opritten haaks op de Vliet;
- Het 'dooraderen' van recreatietuinen, sportterreinen en de golfbaan met een grote hoeveelheid openbaar toegankelijke paden en routes;
- Het creëren van een nieuwe route aan de voet van de A4 onder het Prins Clausplein door, en een onderdoorgang onder de Verlengde Landscheidingsweg.

Raakvlakken: idee Polderidoom, landschapsthema Vliet.



Referentiebeeld fietsroute door weidelandschap.



### Idee 13: Historische en educatieve themaroutes



Rond Leidschendam, Voorburg en de Vliet zijn al verschillende historische en educatieve themaroutes. In het kader van de opstelling van de integrale gebiedsvisie ligt een duidelijke opgave deze themaroutes uit te breiden en te vernieuwen. Dit hangt vanzelfsprekend samen met het inrichten van nieuwe plekken langs de Vliet en in het polderland, waar ruimte moet worden gemaakt om deze verhaallijnen ook daadwerkelijk te kunnen zien en beleven. Het ligt daarbij voor de hand dat veel van deze routes aansluiten op bestaande routes en andere gebieden en in de omgeving van het plangebied.

Doel van het idee is het aanbieden van nieuwe en aangevulde historische en educatieve themaroutes waarin de geschiedenis van het landschap van de Vlietzoom in al haar facetten een rol speelt.

Aandachtspunten en verhaallijn die daarbij kunnen worden opgepakt:

- Archeo-thema: de Hazendonkcultuur (nieuwe steentijd) en het verdwenen veenkussen van Holland;
- Archeo-thema: de Romeinse vondstlocaties, het verhaal van de Limes, het kanaal van Corbulo en het nieuw te ontwikkelen archeo-park en te herstellen insteekhaven van 'Forum Hadriani';
- Landschapsreservaat 'de Vlietzoompolder' en hoe werkt de polder van de Vlietzoom (waterbeheer);
- De buitenplaatsen langs de Vliet: hun huizen, parken en bewoners;
- De Vliet als trekvaart en als kanaal (hoe werkte dat?) met een rondvaart boot;
- Voorburg en de Vlietzoom in de Tweede Wereldoorlog (o.a. langs monument op Leeuwenburgh). Er is gevochten bij (spoor) bruggen en op Dorrepaal, de relatie met Slag bij Ypenburgh etc.

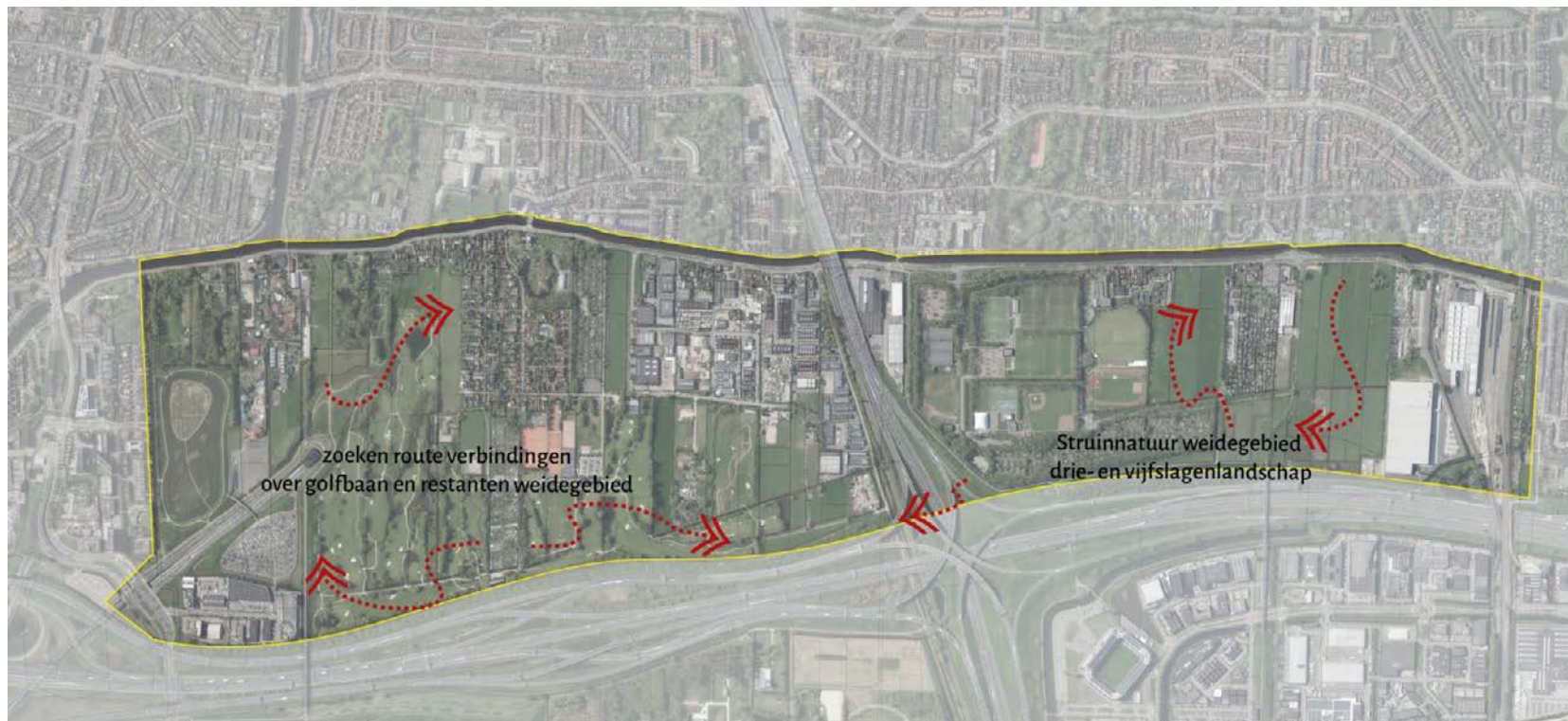
Er zijn vanzelfsprekend veel raakvlakken met andere ideeën, zoals het verbeteren ontsluiting van de Vlietzoom, ideeën over een Polder-idiom, bruglocaties, etc.



Referentiebeeld educatieve route en informatieplek archeologische site.  
Locatie: Archeologische wandelweg Heuneburg, Keltenmuseum Herbertingen (DE).



## Idee 14: Struinen door het poldergebied



De polders van de Vlietzoom waren vroeger geheel ontoegankelijk voor publiek, maar niet voor de boer. Die bewoog zich lopend door weiden en langs de sloten of per praam over de sloten. Een vorm van 'struinnatuur' zou passend in het landschapsreservaat en het polderlandschap.

Doel van het idee is het aanbieden van plekken waar het publiek kan struinen en vrij haar route door het poldergebied kan bepalen.

Daarbij kan worden gedacht aan:

- Toegankelijkheid: struindoelgebieden / laarzen-gebied, kanoën op de sloten;
- Voorzieningen voor 'winter-struinen' (schaatsen): zoals opbind- en opstaplocaties, etc.;
- Passeerlocaties en onderdoorgangen maken bij kruising met grote infrastructuur;
- Beeldtaal voor hekken en bruggen uitbreiden met 'overstap-hekken', etc.



Referentiebeeld struinen door poldernatuur





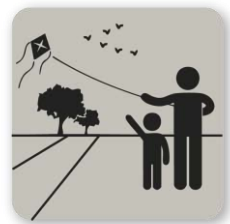
Referentiebeeld kinderen struinen door poldernatuur. Locatie klompenpad bij Benschop, Utrecht. Bron: *de Stentor*, *William Hoogteyling*.





Voorburg (Z.H), „Huijgens-museum, gelegen i./h. Buiten Hofwijck”





## III. Belevingsplekken landschap en historie

Dit hoofdstuk bevat ideeën voor het inrichten van ‘Belevingsplekken voor landschap en historie’ in het Vlietzoomgebied. Doel is het realiseren van een reeks (verpozings-)plekken die informatie verschaffen over de cultuurhistorisch waardevolle aspecten van de Vlietzoom, en de beleving daarvan voor bewoners en bezoekers versterken.

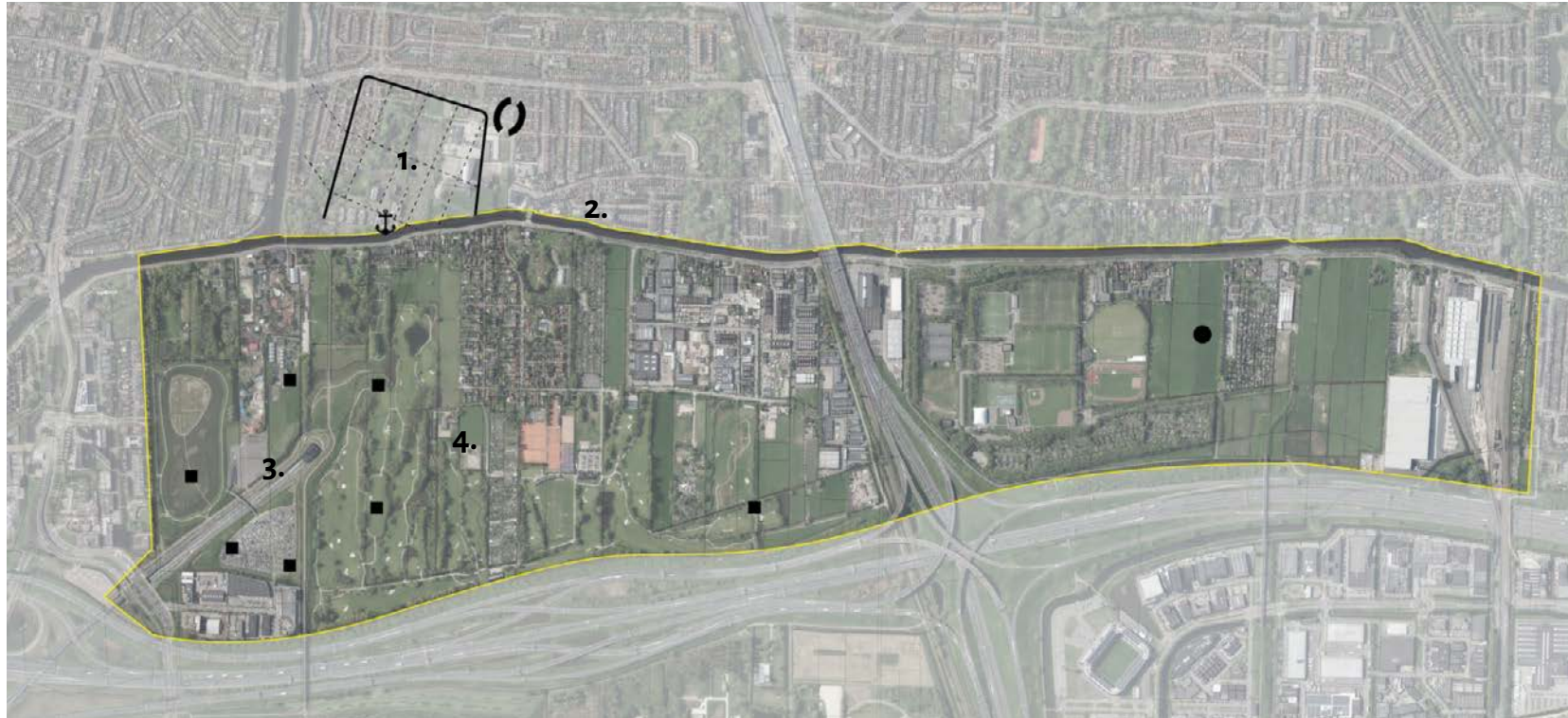
De kansen hiervoor zijn gegroepeerd en uitgewerkt in drie ideeën:

- Verbeelden archeologische vondsten;
- Inrichten van belevingsplekken, bijvoorbeeld op markante plekken of gekoppelde aan route structuren of aan de nieuw te realiseren polderboulevard’;
- Inrichten belevingsruimte voor landschap en cultuurhistorie in de Vlietzoom.

Een optie is dit thema uit te breiden voor de gehele Vlietzone van Leiden tot Delft.



## Idee 15: Verbeelden van iconische archeologische vondsten in het landschap



Uit het historisch onderzoek is gebleken dat de bijzondere, vroege ontwikkelingsgeschiedenis in het terrein niet zichtbaar is voor het publiek. De spectaculaire vondsten uit de Romeinse tijd van bijvoorbeeld de Romeinse nederzetting 'Forum Hadriani' zijn alleen beleefbaar in het museum waar ze zijn ondergebracht, maar niet op de plek waar deze ooit lagen. Ook al legden de Romeinen de basis voor de huidige opzet van het landschap van de Vlietzoom; er zijn weinig artefacten en directe sporen in het landschap aanwezig die hierop duiden.

Dit gegeven is ook toepasbaar op de resten van de Hazendonkcultuur (nieuwe steentijd). Het geldt ook ander verhaallijnen zoals de Tweede Wereldoorlog, waarin de gebeurtenissen in het gebied van de Vlietzoom een belangrijke rol speelden, maar waar in het landschap nog maar zeer weinig aan herinnert.

Doel van het idee is het plaatsen van verbeeldingen of uitvergrotingen van spectaculaire, iconische en evocatieve archeologische vondsten in het landschap van de Vlietzoom en omgeving, waar het publiek verder kan kennismaken met deze verhaallijnen.

Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:

- De plaatsing van een uitvergroete versie van de 'bronzen hand van een keizersbeeld'; die in al 1771 bij graafwerkzaamheden op het landgoed Arentsburg werd gevonden als onderdeel van de voormalige nederzetting 'Forum Hadriani' en hét toonbeeld van de Romeinse cultuur en machtsvertoon;
- Vergroten van de Romeinse dakpan in het Molenvlietpark etc.;
- Uitbreiden van de archeologie-themaplekken die in het Molenvlietpark worden geplaatst over het hele gebied van de Vlietzoom of zelfs van de gehele Vlietzone.



1. Plattegrond Forum Hadriani met insteekhaven en amfitheater;
2. Globale ligging kanaal van Corbulo ter plaatse van de Vliet;
3. Archeologische vindlocaties;
4. Bestaande verkaveling volgt Romeinse ontginningsrichting.

↑ Diverse authentieke archeologische vondsten uit het Vlietzoomgebied.

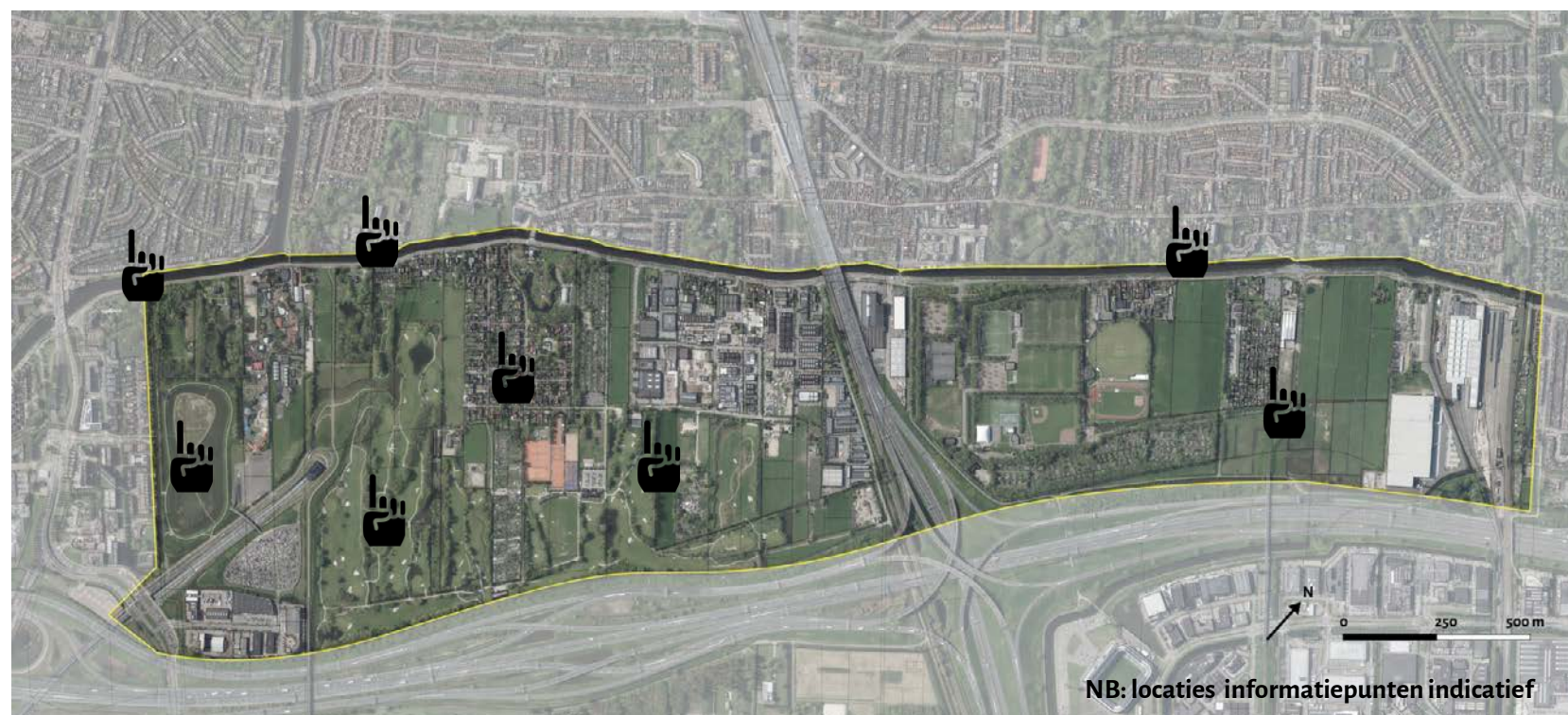




Referentiebeeld uitvergroting archeologische vondst. Vizier van een Romeinse ruitershelm, locatie Waaldijk, Nijmegen.



## Idee 16: Belevingsplekken gekoppeld aan historische en educatieve themaroutes



Een logische uitbreiding van idee 15 is het inrichten van specifieke belevingsplekken, waar bezoekers meer informatie kunnen ophalen en bijzondere aspecten uit de geschiedenis van het gebied krijgen gepresenteerd. In het Molenvlietpark is het inrichten een aantal van deze plekken in voorbereiding. Het is een logische gedachte dit concept vervolgens ook uit te breiden naar andere plekken in Vlietzone en het geheel op te vatten als een soort openluchtpark, dat is geïntegreerd in de 'gewone' openbare ruimte.

Doel van het idee is het inrichten van een reeks belevingsplekken in het landschap van de Vlietzoom, gekoppeld aan een themaroute, waar het publiek verder kan kennismaken met deze verhaallijnen.

Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:

- Het integreren van de belevingsplekken met andere concepten in dit ideeënboek zoals: het landschapsreservaat voor de resterende stukken authentiek polderlandschap, de polder-boulevard; de plekken bij de vier grote bruggen, etc.;
- Het aanbieden van specifieke informatie over de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied zien als een soort buitenmuseum, en deze taak opvatten als een museale opgave die wordt uitgevoerd en beheerd door een professionele organisatie;
- Voor uitvoering van dit idee is het logische de opgave uit te werken in samenhang met het gebied direct ten westen van de Vliet, met onder andere Voorburg—Leidschendam en de daartussen liggende buitenplaatsen en woongebieden.

Dit idee sluit aan op het creëren van meer ruimte voor langzaam recreatief verkeer in het gebied en de algehele verbetering van de toegankelijkheid.



Referentiebeeld informatiepunt educatieve route.  
Locatie: Romeins legerkamp Anreppen (DE)



## Idee 17: Inrichten van een centraal gebouw als 'Belevingsruimte' en voor publieksonthaal



Een logische uitbreiding van idee 16 is het inrichten van specifiek gebouw als centrale belevingsplek en voor het ontvangst van het publiek (een soort museum & bezoekerscentrum). Het bijzondere landschap van de Vlietzoom, de grote hoeveelheid verhaallijnen en de spectaculaire archeologische vondsten rechtvaardigen de inrichting van een dergelijke plek.

Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan:

- Het integreren van een centraal gebouw voor ontvangst van het publiek met het landschapsreservaat voor het polderlandschap en de polderpromenade, even ten noorden van het sportpark 'De Groene Zoom';
- Het inrichten van een gebouw voor publieksonvangst op een van de buitenplaatsen, bijvoorbeeld op landgoed Dorrepaal;
- Het inrichten van een gebouw voor ontvangst van het publiek op de plek van 'Forum Hadriani' (buiten het plangebied);
- Het uitbreiden en vergroten van het Museum Swaensteyn in Voorburg (buiten het plangebied).



Referentiebeelden van een belevingsruimte met publieksonthaal.  
Locatie: Waddenzeecentrum (Vadehavscentret) in Ribe (Jutland, DK)