VAN STEEN NAAR GROEN

Een historische analyse van het Leidse straatbeeld in de Zuidelijke Schil

Monumenten & Archeologie





Leiden

december 2010

VAN STEEN NAAR GROEN

Een historische analyse van het Leidse straatbeeld in de Zuidelijke Schil

Monumenten & Archeologie
Gemeente Leiden
December 2010

INHOUDSOPGAVE

5 INLEIDING

11 VREEWIJK

12 Stratenplan

13 Bebouwing

15 Straatprofiel

18 Verlichting

19 Groen

21 STAALWIJK EN TUINSTADWIJK

22 Stratenplan

24 Bebouwing

26 Straatprofiel

27 Negentiende eeuw

33 Staalwijk

36 Tuinstadwijk

41 Verlichting

45 Groen

45 Hekjes, muurtjes en heggen

49 Stambescherming

51 BURGEMEESTERSWIJK EN PROFESSORENWIJK

52 Stratenplan

54 Bebouwing

56 Straatprofiel

60 Verlichting

64 Groen

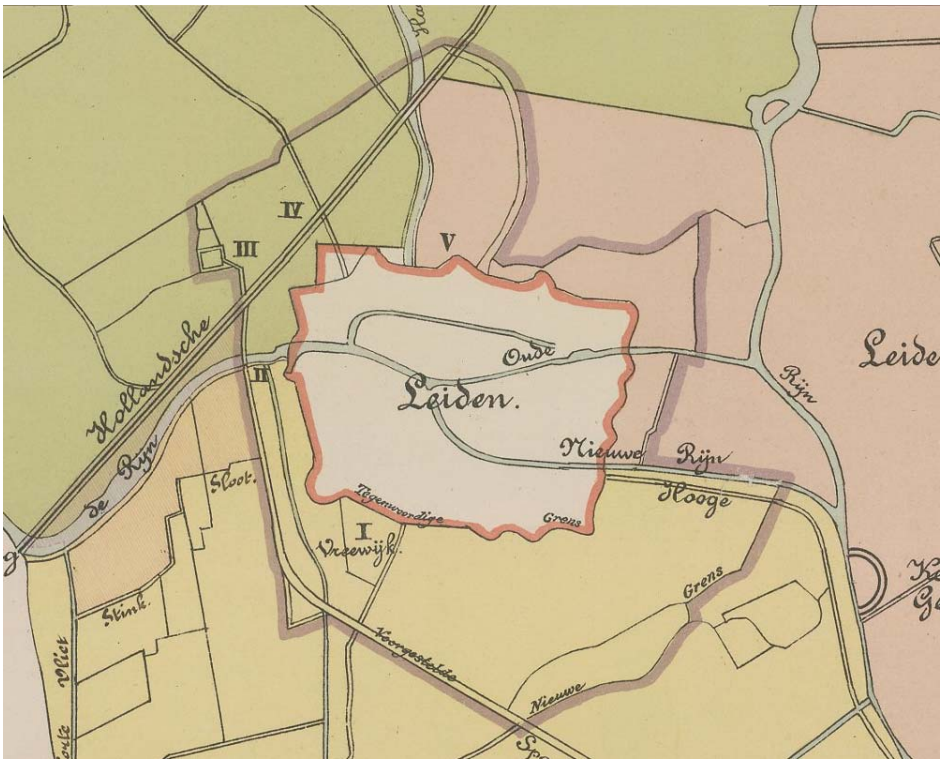
73 RIJNDIJKBUURT

83 WITTE SINGEL EN ZOETERWOUDSESINGEL

97 LITERATUUR EN BRONNEN

INLEIDING

Aan de zuidzijde van Leiden ligt tussen de singels, de spoorlijn naar Utrecht en het Rijn- Schiekanaal het bijzondere woongebied de Zuidelijke Schil. Na het verleggen van de gemeentegrenzen in 1896 groeide de stad in dit onbebouwde polderlandschap voorbij haar knellende zeventiende eeuwse singels. De zes wijken die tussen 1880 en 1960 in dit gebied gebouwd werden vormen een staalkaart van de evolutie die de stedenbouw in Leiden èn de rest van Nederland doorliep. Hierbij maakten ad hoc deelplannen van particulieren zonder sturing van bovenaf uiteindelijk plaats voor een gemeentelijk uitbreidingsplan op basis van een zorgvuldige afweging van de verschillende stedelijke functies. Sturing ontstond in Leiden met het eerst gemeentelijke uitbreidingsplan van 1905, vastgesteld in 1907, dat de rooilijnen en het stratenplan van het gebied bepaalde. Met het tweede uitbreidingsplan uit 1933 werd een eindplan gepresenteerd dat het soort bebouwing bepaalde en de aanwezigheid van openbaar groen garandeerde.



Tot de annexatie van 1896 maakte het gebied van de Zuidelijke Schil deel uit deel uit van de gemeente Zoeterwoude, *Kaart van de gemeenten Leiden, Leiderdorp* [roze]*, Oegstgeest* [groen] *en Zoeterwoude* [geel] *met de voorgestelde grensverandering*, H.L.A. van Campen, 1896 [RAL PV472].

Geheel in het westen van de Zuidelijke Schil ligt Vreewijk, de eerste wijk waarvan de aanleg vanaf 1881 startte. Dit betrof een parasitaire ontwikkeling aan de oude stadsgrenzen, want bedoeld voor Leidse bewoners lag de wijk nog op grondgebied van Zoeterwoude. Eerder was overigens ook al lintbebouwing ontstaan langs de toegangswegen tot Leiden, de Herenstraat en de Hoge Rijndijk. Ten oosten van Vreewijk volgde rond de eeuwwisseling de bouw van Staalwijk en vanaf de jaren twintig Tuinstadwijk. De Burgemeesters- en Professorenwijk, en de Rijndijkbuurt kwamen goeddeels in de jaren dertig van de twintigste eeuw tot stand.

De zes wijken, die elk een redelijk uniform straatbeeld hebben, verschillen onderling van karakter. Dit onderscheid heeft allereerst te maken met de vorm en volumes van de bebouwing. Want hoewel het bouwmateriaal overeenkomt, namelijk baksteen, loop de architectuur van de wijken uiteen van stijlen die teruggrijpen op het verleden, zoals de neorenaissance, tot de sobere woningen met hoge pannendaken uit de jaren dertig. Daarbij wisselt de hoogte van de gevelwanden, doordat eengezinswoningen dan wel beneden- en bovenwoningen zijn toegepast, of etagewoningen in de jaren vijftig. Ten slotte varieert de inrichting van de openbare ruimte per wijk. Bij de oplevering van Vreewijk en Staalwijk kwam bijvoorbeeld geen openbaar groen voor langs de straten, terwijl met de bouw van Tuinstadwijk het voortuintje opgang maakte waardoor niet alleen een groen maar ook ruimer straatbeeld ontstond. In de Burgemeesters- en Professorenwijk volgde de introductie van wijkplantsoenen en groenstroken.

Aanpak

Dit onderzoek richt zich niet op de architectuur of ontwikkelingsgeschiedenis van de Zuidelijke Schil, maar op het historische straatbeeld. Het gaat hierbij om de vraag hoe de openbare ruimte was ingericht en wat de onderlinge verschillen en overeenkomsten waren tussen de zes wijken. Er is zoveel mogelijk uitgegaan van de toestand op het moment vlak na de bouw, waarvoor het historische beeldmateriaal van het Regionaal Archief Leiden als hoofdbron diende. Omdat de inrichting van de openbare ruimte echter niet los gezien kan worden van de stedenbouwkundige ontwikkeling zal per wijk eerst kort het stratenplan en de bebouwing aan bod komen. Vervolgens wordt ingegaan op het straatprofiel, de verlichting en de het stadsgroen. De wijken worden niet alle afzonderlijk behandeld, in het geval van Staalwijk en Tuinstadwijk vanwege een gebrek aan beeldmateriaal van de eerste. De Burgemeesters- en Professorenwijk vormen één hoofdstuk vanwege de overeenkomst tussenbeide. Gebrek aan beeldmateriaal heeft verder tot gevolg gehad dat bij de Rijndijkbuurt de indeling van stratenplan naar stadsgroen is losgelaten. Ten slotte worden de Witte Singel en Zoeterwoudsesingel apart behandeld en niet bij de verschillende wijken waartoe ze behoren, samen vormen ze één duidelijk geheel.

Conclusie: tweedeling

De analyse van de historische openbare ruimte van de Zuidelijke Schil maakt duidelijk dat ten aanzien van de inrichting een tweedeling te maken valt op basis van de periode waarin de wijken tot stand gekomen zijn. De jaren twintig van de vorige eeuw vormen het scharnierpunt, wat de Herenstraat tot een ruimtelijke grens maakt. Voor de jaren twintig moet de openbare ruimte worden opgevat als een negatieve ruimte die simpelweg overbleef na bebouwing van de percelen, wat een versteend straatbeeld tot gevolg had. Dit was het geval bij Vreewijk en Staalwijk en ook een deel van de Rijndijkbuurt. Bij de overige wijken die hierna tot stand kwamen blijkt de vormgeving van de openbare ruimte integraal onderdeel te zijn geweest van het bebouwingsplan, waarmee het straatbeeld vergroende. De Herenstraat zelf onttrekt zich aan deze tweedeling, evenals de Rijn- en Schiekade langs de Trekvliet, de Schelpenkade langs de Vliet en de Hoge Rijndijk. De bebouwing langs deze prestedelijke, oude landschappelijke structuren kent een lange ontwikkelingsgeschiedenis, met elk een eigen specifiek straatbeeld. Dat laatste geldt ook voor de Witte Singel en Zoeterwoudsesingel.



Kaart van Leiden, 1924 [RAL PV70416]. Bovenstaande kaart geeft de tweedeling aan binnen de Zuidelijk Schil. Ten westen van de Herenstraat zijn Vreewijk en Staalwijk al tot ontwikkeling gekomen, de oostzijde is zo goed als onbebouwd. Wel is de eerste bebouwing al aan de Zoeterwoudsesingel verschenen, de latere Burgemeesterswijk, en langs de Rijndijkstraat in de Rijndijkbuurt.

Het was een nieuw type opdrachtgever die de wijziging van een rode naar groene openbare ruimte initieerde. Na de particuliere ontwikkelaars die Vreewijk en Staalwijk bouwden, waren het de woningbouwverenigingen die in Tuinstad een hoogwaardige woonomgeving wilden creëren voor arbeiders. Dit streven had niet slechts betrekking op de woningen maar ook op de openbare ruimte. Deze koppeling werd vervolgens onderdeel van het tweede gemeentelijke uitbreidingsplan van 1933, op basis waarvan de Burgemeesters- en Professorenwijk en het resterende deel van de Rijndijkbuurt tot stand kwamen.

Een stenen openbare ruimte

Vreewijk en Staalwijk hebben beide een gevarieerde bebouwing, dit als gevolg van de verschillende opdrachtgevers die hier werkzaam waren. In Vreewijk komen vooral eengezinswoningen voor en in Staalwijk beneden- en bovenwoningen. In tegenstelling tot de gevelwanden was de inrichting van de openbare ruimte in beide wijken niet gevarieerd. Het straatbeeld werd bepaald door rechte straten, met trottoirs tot aan de gevels aan weerszijden. Van openbaar groen was geen sprake, in Vreewijk hadden enkele hoekpercelen langszij wèl een tuintje. De straten van Vreewijk waren geheel van klinkers voorzien, in visgraatverband voor de rijweg en recht gelegd op de trottoirs. In Staalwijk waren op de trottoirs vierkante tegels toegepast en klinkers voor de rijweg, aanvankelijk vermoedelijk recht gelegd en later in visgraatverband. De straatverlichting van beide wijken bestond uit verschillende typen vrijstaande gietijzeren gaslantaarns, zowel op als naast het trottoir geplaatst, en armlantaarns bevestigd aan gevels.

Een groene openbare ruimte

De bebouwing van Tuinstadwijk, de Burgemeesters- en Professorenwijk, die een mix vormt van eengezinswoningen en beneden- en bovenwoningen is zorgvuldig vormgegeven waarbij variatie bewust is nagestreefd. De openbare ruimte vormde hiervan een integraal onderdeel. Dit resulteerde in ruime straten en veelvuldig groen in de vorm van voortuintjes, wegbeplanting en plantsoenen.
Het straatprofiel van de drie wijken was uniform, de rijweg was bestraat met klinkers in visgraatverband en de trottoirs met vierkante tegels. Op de straathoeken waren de trottoirs afgerond. De straatverlichting bestond uit een aantal typen elektrische lantaarns, geplaatst op trottoirs, waarvan de moderne vormgeving volledig afweek van de oude, gietijzeren gaslantaarns.
De voortuintjes in de wijken hadden een afscheiding bestaande uit gemetselde muurtjes, eventueel in combinatie met ijzeren hekjes. De vormgeving ervan was uniform per blok of per straat.
Hekjes, muurtje en heggen voorkwamen verder betreding van openbaar groen, dat bedoeld was als kijkgroen. De bomen kregen in geval van jonge aanplant een stambescherming, een gebruik dat ook op andere plekken van de stad navolging kreeg. In de Burgemeesters- en Professorenwijk stonden bomen op het trottoir, in Tuinstadwijk konden ze er ook naast staan.

Hedendaagse straatbeeld

Bij de huidige inrichting van de openbare ruimte kan het historisch straatbeeld van de Zuidelijk Schil als richtsnoer dienen. Los van de specifieke onderdelen is hierbij de tweedeling van belang die gevormd wordt door de Herenstraat. Aan de oostzijde zijn bebouwing en openbare ruimte complementair aan elkaar. Het deel van Staalwijk, tussen de Leuvenstraat en Andries Schotkade moet hiertoe ook gerekend worden. Er bestaat een grote eenheid binnen de wijken vanwege de toegepaste, sobere architectuur, variatie is ontstaat door de afwisseling van woningtypen. Voor de openbare ruimte is eenheid en uniformiteit een belangrijk uitgangspunt. Bij Vreewijk, Staalwijk, de negentiende eeuwse bebouwing tussen de Pieter de la Courstraat en de Prinses Wilhelminastraat, en het oudste deel van de Rijndijkbuurt, is de openbare ruimte op een pragmatische of ad hoc wijze tot stand gekomen. In samenhang met de zeer diverse architectuur staat dit variatie in de openbare ruimte toe. Afgezien van deze tweedeling moeten de Herenstraat, de Rijn- en Schiekade, de Schelpenkade, Hoge Rijndijk, de Witte Singel en Zoeterwoudsesingel als op zichzelfstaande structuren worden beschouwd.

Tot slot: de plantsoenendienst als groenregisseur

In de vooroorlogse wijken die buiten de singelgrachten ontstonden, waaronder die van de Zuidelijke Schil, kwamen zo'n zestig kleine plantsoenen tot stand die een gezamenlijk oppervlak hadden van 2,6 ha. De aanleg en het onderhoud hiervan viel onder verantwoordelijkheid van een gemeentelijke plantsoenendienst. Met de groei van het oppervlak aan stadsgroen nam ook de omvang van de dienst toe. Na de aanstelling van een eerste vaste tuinman in 1879 ontwikkelde zich aanvankelijk een kleine organisatie, die rond 1900 13 werknemers telde. In 1930 was dit aantal al 35 en in 1954 48. Het totale groenoppervlak dat de dienst onderhield groeide vooral na de Tweede Wereldoorlog verder, van 22 ha in 1945 naar 34,5 ha in 1954. Hierbij ontstonden nieuwe, grootschaliger opdrachten zoals sportterreinen, volkstuincomplexen en speeltuinen.

Voor de bomen, heesters en bloemplanten kon de plantsoenendienst putten uit een eigen kwekerij die al in 1816 was gesticht. Deze bevond zich aanvankelijk binnen de stad, vanaf 1912 werd de stadskwekerij in Oegstgeest aan de Nachtegaallaan ondergebracht. De levering hieruit van plantmateriaal was zeer omvangrijk, begin jaren vijftig kwam dit jaarlijks neer op zo'n 700 tot 800 laanbomen, 50.000 heesters en 80.000 bloemplanten! Deze aantallen zullen redelijk overeengekomen zijn met die van voor 1940. Vanaf de jaren vijftig veranderde wèl de aanleg van het groen. Dit had onder meer te maken met wijzigingen op het gebied van onderhoud, zoals de mechanisering ervan, het duurder worden van arbeidskracht en de beperkingen die de toename van het groenoppervlak met zich mee bracht. Ook wijzigde het stadsgroen van karakter. Was er zoals in de Zuidelijke Schil voorheen slechts sprake van kijk- of wandelgroen, na de oorlog vond de ontwikkeling van actieve recreatie plaats. Al deze veranderingen hadden gevolgen voor de aanleg, zo ontstonden grotere grasvlakten, werden kronkelende lijnen onwerkbaar, en de ronde en ovale perken beplant met kleurige blad- en bloemplanten te bewerkelijk.

VREEWIJK

STRATENPLAN

Kort na 1881 werden de straten van Vreewijk aangelegd door een projectontwikkelaar volgens onderstaand uitbreidingsplan van de architect W. Kok. Het behelst een simpel en doelmatig stratenplan, waarin esthetische overwegingen nauwelijks rol spelen, bestaande uit een aantal noord-zuid verbindingen tussen de Witte Singel en de Jan van Goyenkade. De ligging van de buitenplaats Vreewijk dicteert de loop van de dwarsverbinding, de Vreewijkstraat. Het enige speelse element in het stratenplan wordt gevormd door de knik in zowel de Vreewijk- als Hugo de Grootstraat, op het punt waar beiden elkaar kruisen. Een rendabeler verkaveling zal hiervoor de reden zijn geweest. De gewenste aansluiting met Leiden, middels een brug over de Witte Singel in het verlengde van de Kaiserstraat, kwam pas na de annexatie in 1901 op kosten van Leiden tot stand. Door de rechte uitvoering sloot deze niet aan op de Bilderdijkstraat.

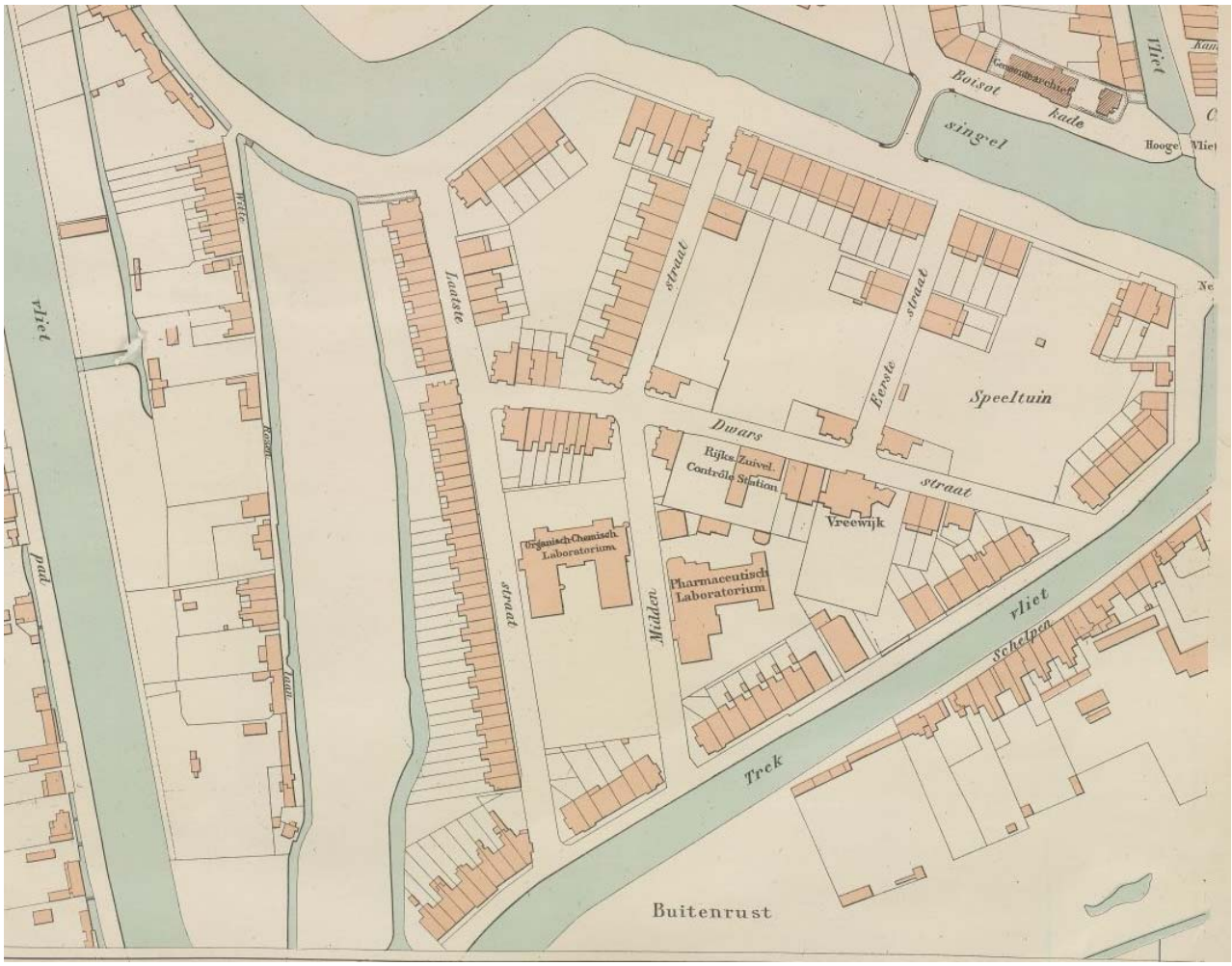


Uitbreiding aan de Zuidzijde van Leiden gemeente Zoeterwoude, tussen de Witte Singel en de Vliet met het zuiden naar boven, Willem Kok (1833-1910), 1881 [RAL PV1642.2].

BEBOUWING

Na de aanleg van de straten volgde tussen 1881 en 1907 de bouw van Vreewijk. Op de hoeken ontstonden eerst beneden- en bovenwoningen die met een torenbekroning en topgevel geaccentueerd zijn. Daarna volgde de invulling hiertussen, dit betrof grondgebonden ofwel eengezinswoningen van één of twee bouwlagen onder een kap. De bouw vond door meerdere partijen plaats, waaronder initiatiefnemer, de *Bouwmaatschappij Vreewijk N.V*. De gefaseerde groei in combinatie met verschillende opdrachtgevers resulteerde in een redelijke variatie van de gevelwanden.

Behalve woningen kwam in 1887 een speeltuin tot stand binnen het meest oostelijk blok tussen de Vreewijkstraat en de Witte Singel. Verder verrezen drie grote laboratoria ten zuiden en zuidwesten van de buitenplaats Vreewijk, alle van de hand van de architect voor rijksonderwijsgebouwen, Jacobus van Lokhorst (1844-1906): het Rijkszuivelstation (1902), het Pharmaceutisch laboratorium (1895-1897) en het Laboratorium voor Organisch Chemie (1896-1898).



De bebouwing van Vreewijk eind 19e eeuw met de Gerrit Doustraat [*Laatste straat*], Hugo de Grootstraat [*Midden Straat*], Bilderdijkstraat [*Eerste Straat*] en de Vreewijkstraat [*Dwarsstraat*], detail kaart van H. Van Campen, 1899 [RAL PV477.4].



Vreewijk, gezien vanaf de Sterrenwacht, met op de voorgrond de Witte Singel en rechts de Gerrit Doustraat [RAL GN005782].

De hoogte van Vreewijk beperkt zich tot maximaal twee bouwlagen en een kapverdieping. Deze foto verduidelijkt hoezeer de twee laboratoria van de Universiteit Leiden hierboven uittorenen. Op de achtergrond is aan de linkerzijde het Pharmaceutisch Laboratorium (1895-1897) te zien en rechts daarvan het Laboratorium voor Organische Chemie (1896-1898). Behalve dat deze twee instellingen door hun hoogte opvallen, brengen ze vanwege de afwijkende architectuur en bouwmassa samen met het Rijkszuivelstation variatie aan binnen de gevelwanden.

STRAATPROFIEL

Bepalend voor het straatprofiel van Vreewijk is de bouw van de gevels op de rooilijn en de eerste systematische toepassing van trottoirs in en rond Leiden. De openbare straat strekt zich uit van gevel tot gevel, zonder dat er sprake is van een tussenruimte zoals die binnen de singelgracht wel bestond in de vorm van particuliere stoepen.

Een jaar na de gebiedsuitbreiding van 1896 nam de gemeente Leiden de straten van Vreewijk over waarna rijweg en trottoirs opnieuw bestraat werden. Het nieuwe standaardprofiel bestond uit een volledige klinkerbestrating, in visgraatmotief voor de rijweg en recht gelegde klinkers op de trottoirs. Tussen stoeprand, die van een ander materiaal was, en rijweg bevond zich een door strekken gevormde goot waarin de regenwaterputten waren aangebracht. Gaslantaarns werden soms op het trottoir en soms op de rijweg geplaatst.



Hugo de Grootstraat, gezien vanaf de Witte Singel naar de Vreewijkstraat, met in het verschiet het Laboratorium voor Organische Chemie (1896-1898), eind 19e eeuw [RAL GN002876].



Vreewijkstraat, gezien naar het oosten, naar het Rijkszuivelstation (1902), begin 20e eeuw [RAL GN003360].

STANDAARDPROFIEL

Onbekend is hoe de bestrating eruit zag die de *Bouwmaatschappij Vreewijk N.V.* vanaf 1881 aanlegde en onderhield. Toen de gemeente Leiden vanaf 1897 de bestrating vernieuwde en het onderhoud ervan op zich nam, aanvankelijk op kosten van de bewoners, ontstond het standaardprofiel zoals hier getoond in de Vreewijkstraat.



Hugo de Grootstraat, gezien van de Jan van Goyenkade, naar de Vreewijkstraat, met links het Laboratorium voor Organische Chemie en rechts het Pharmaceutisch Laboratorium, begin 20e eeuw [RAL GN002877].

TROTTOIRS

Opmerkelijk is dat in het verkavelingplan van 1881 al trottoirs waren opgenomen, toen deze binnen Leiden nog maar net waren verschenen op gevaarlijke plekken als bruggen of langs het tracé van de paardentram. In Vreewijk hadden ze echter niet dezelfde functie van toevluchtsoord voor de voetganger, de rijwegen van deze woonwijk ontbeerden immers het goederenvervoer zoals dit binnen de stad wel voorkwam. Trottoirs werden in Vreewijk kennelijk niet als een halszaak beschouwd, alleen voor de bebouwde percelen volgde de aanleg door de bouwmaatschappij. Dit veranderde niet nadat de gemeente Leiden in 1897 de straten had overgenomen. Op de foto hierboven is aan de linkerzijde nog een deel zonder trottoir te zien.

VERLICHTING

Voor het merendeel was de openbare verlichting in Vreewijk aan gevels bevestigd met gietijzeren armen. Op een aantal plekken, waaronder bij de toegangen van de drie laboratoria, kwam echter ook de vrijstaande, gietijzeren lantaarn voor. Zoals op voorgaande foto's te zien is, waren deze soms op het trottoir geplaatst en soms op de rijweg. De gemeente Zoeterwoude gaf in 1888 goedkeuring aan de plaatsing van lantaarns in de Vreewijkse straten, op kosten van de bewoners. Dit zijn vermoedelijk de lantaarns zoals die voorkomen op de foto's van rond 1900. Het vrijstaande model, op een zes- of achthoekige piëdestal met gecanneleerde schacht en acanthusbladeren rond de voet, wijkt namelijk af van de twee types die vanaf 1848 in de Leidse straten verschenen. Dit Vreewijkse model lijkt sterk op een voorbeeld zoals afgedrukt in het modellenboek van de Haagse ijzergieterij *De Prins van Oranje*.

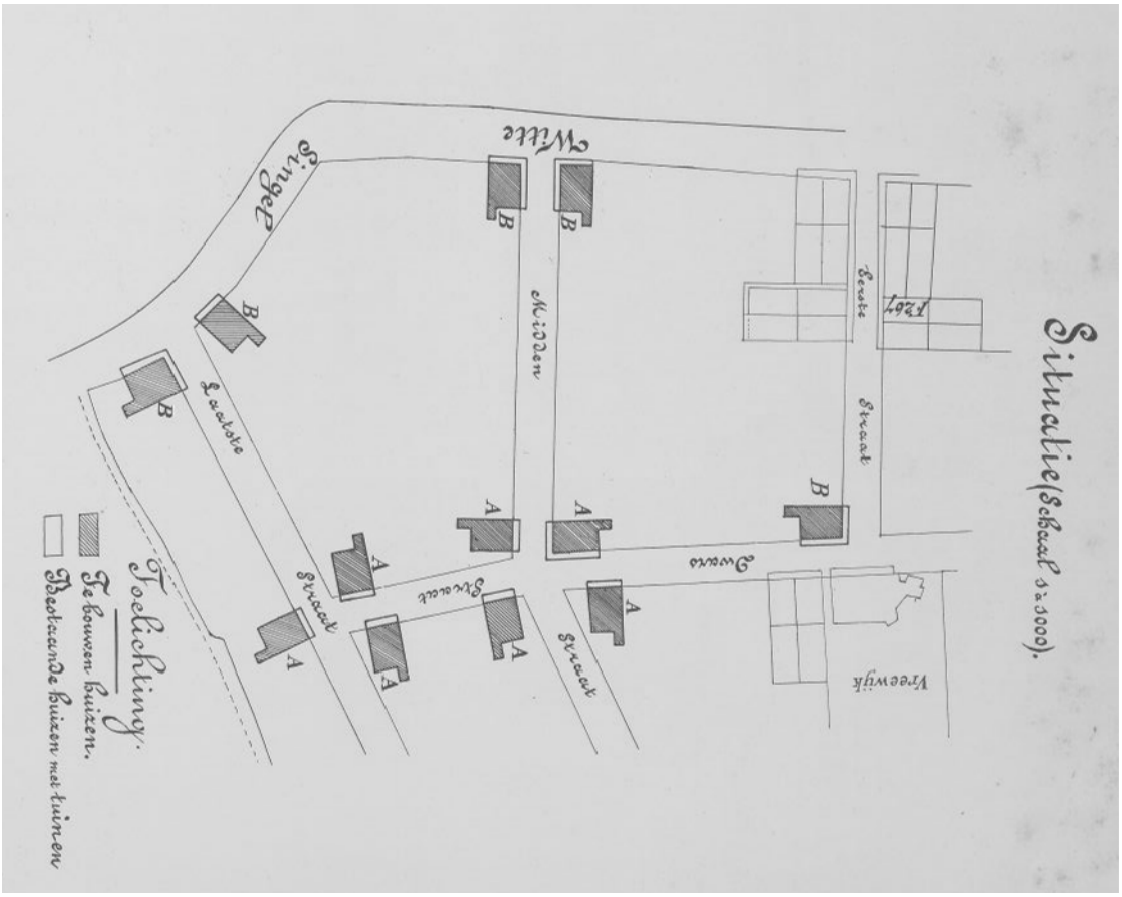


Gerrit Doustraat, gezien richting de Jan van Goyenkade, met links het Laboratorium voor Organische Chemie, begin 20e eeuw [RAL GN002949].

Armlantaarns aan slechts één zijde van de straat, met een zichtbare gasleiding.

GROEN

Het gebrek aan openbaar groen bij de aanleg van Vreewijk is opvallend. In het verkavelingplan zijn wel weliswaar binnentuinen opgenomen, waarop vanuit de straat zicht moest ontstaan middels grote openingen in de gevelwand. Maar dit bleef onuitgevoerd. Het ontbreken van bomen langs de straten gaf de stedelijke ruimte een versteend uiterlijk, niet in de laatste plaats omdat voor gevels en straten een gelijksoortige materiaal was toegepast. Wel kwamen op een aantal punten onvoorziene tuintjes aan de rooilijn tot stand, zoals bij hoekpercelen en bij de laboratoria.



Situering van twaalf hoekwoningen met daarvoor trottoirs aan de Witte Singel, Gerrit Doustraat [*Laatste Straat*], Hugo de Grootstraat [*Midden Straat*] en Bilderdijkstraat [*Eerste Straat*], gekantelde bestektekening met hier het noorden naar boven, W. Kok, voor 1890 [RAL PV31972.c].

De *Bouwmaatschappij Vreewijk N.V.* verzekerde de aanleg van Vreewijk volgens het verkavelingplan door met de bouw van de hoekwoningen te beginnen. Omdat een aantal straten niet haaks op elkaar aansluit bleef bij sommige zijgevels ruimte over. Deze restruimtes werden ingericht als tuintjes, afgescheiden van de straat door een lage gemetselde muur met daarop een gietijzeren hek.



Jan van Goyenkade, gezien naar het noorden, ter hoogte van de Witte Rozenstraat, met rechts de Schelpenkade, voor 1897 [RAL GN002871].

De straathoeken zijn geaccentueerd, door een hoektuintje en een armlantaarn. De restruimtes op de hoeken van Vreewijk werden ingericht als tuintjes, met een afscheiding bestaande uit een gemetselde lage muur met daarop een gietijzeren hek.

De Jan van Goyenkade had tot 1897 kennelijk een onverharde rijweg, het trottoir is op bovenstaande foto wel al bestraat. De walkant langs het zuidelijk deel van de kade was onbeschoeid, naar het noorden toe was een houten beschoeiing toegepast.

STAALWIJK EN TUINSTADWIJK

STRATENPLAN

Langs de Herenstraat, die de oude hoofdverbinding van Leiden vormde met Zoeterwoude, en de Schelpenkade ontstond al vanaf het eerste kwart van de negentiende eeuw lintbebouwing. Zo'n eeuw later ontwikkelde zich ten westen van de Herenstraat Staalwijk, aan de oostzijde kwam vervolgens Tuinstadwijk tot stand.

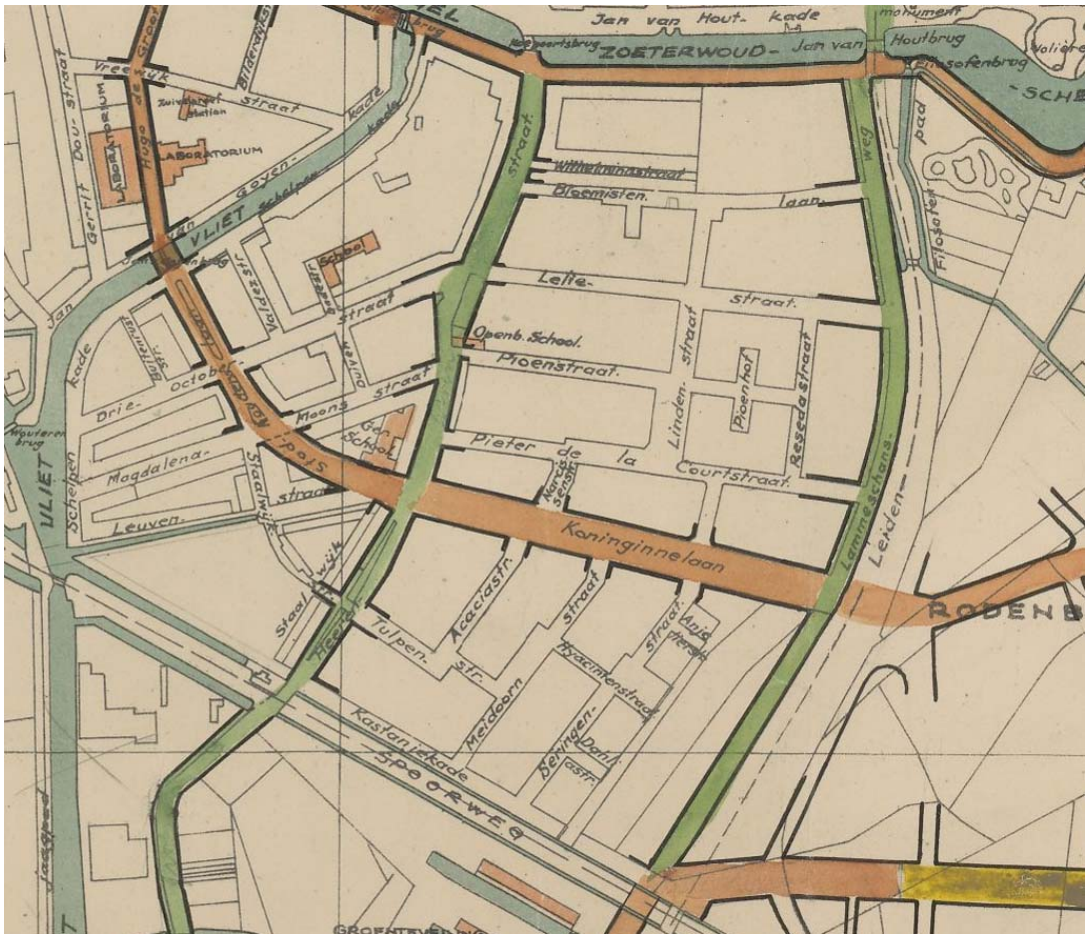


Het gebied van Staalwijk en Tuinstadwijk, uitgelicht op de kaart van Leiden, 1924 [RAL PV70416].

De Witte Singel en Zoeterwoudsesingel vormen de noordelijke grens van beide wijken, de Schelpenkade de westelijke. De zuidelijke en oostelijke begrenzing dateren uit respectievelijk 1878, het jaar waarin de spoorlijn tussen Leiden en Utrecht werd geopend, en 1919, toen een nieuw tracé werd aangelegd voor de tram naar Voorschoten en Den Haag door de nog onbebouwde Rodenburgerpolder. De twee parallelle wegen langs deze trambaan ontstonden pas zo'n tien jaar later, waaronder de Lammenschansweg aan de westzijde, toen de bouw van woningen hier startte.

Overeenkomst tussen beide wijken is het gebrek aan een vooropgezet plan, zoals bij Vreewijk wel het geval was. De groei vond in gedeeltes plaats, uitgevoerd door particuliere ontwikkelaars en woningbouwverenigingen. Het inzicht van de opdrachtgever bepaalde de aanleg van de straten, waarvoor bestaande polderstructuren en een rationele indeling van het deelgebied richtinggevend waren. Dit resulteerde in rechte straten. Het stratenplan van Tuinstadwijk, ten zuiden van de Pieter de La Courtstraat en ten oosten van de Lindenstraat, valt op door variatie en een zorgvuldige vormgeving. Ondanks de gefaseerde totstandkoming toont de wijk als een geheel. Door verschillen in straatbreedtes en het schuiven met rooilijnen zijn pleintjes ontstaan of verbredingen die een middenberm mogelijk maken. Daarnaast zijn eentonige, rechte straten zoveel mogelijk vermeden.

De invloed van het eerste gemeentelijke uitbreidingsplan van Leiden voor de Zuidelijke Schil is zichtbaar in de brede opzet van de Koninginne- en Stadhouderslaan. In dit plan uit 1907 verbindt een brede boulevard de bestaande en toekomstige wijken van de Zuidelijke Schil. Op basis van het nieuwe uitbreidingsplan van 1933 is de as Koninginnelaan - Thorbeckestraat uiteindelijk volgens een andere tracé uitgevoerd.

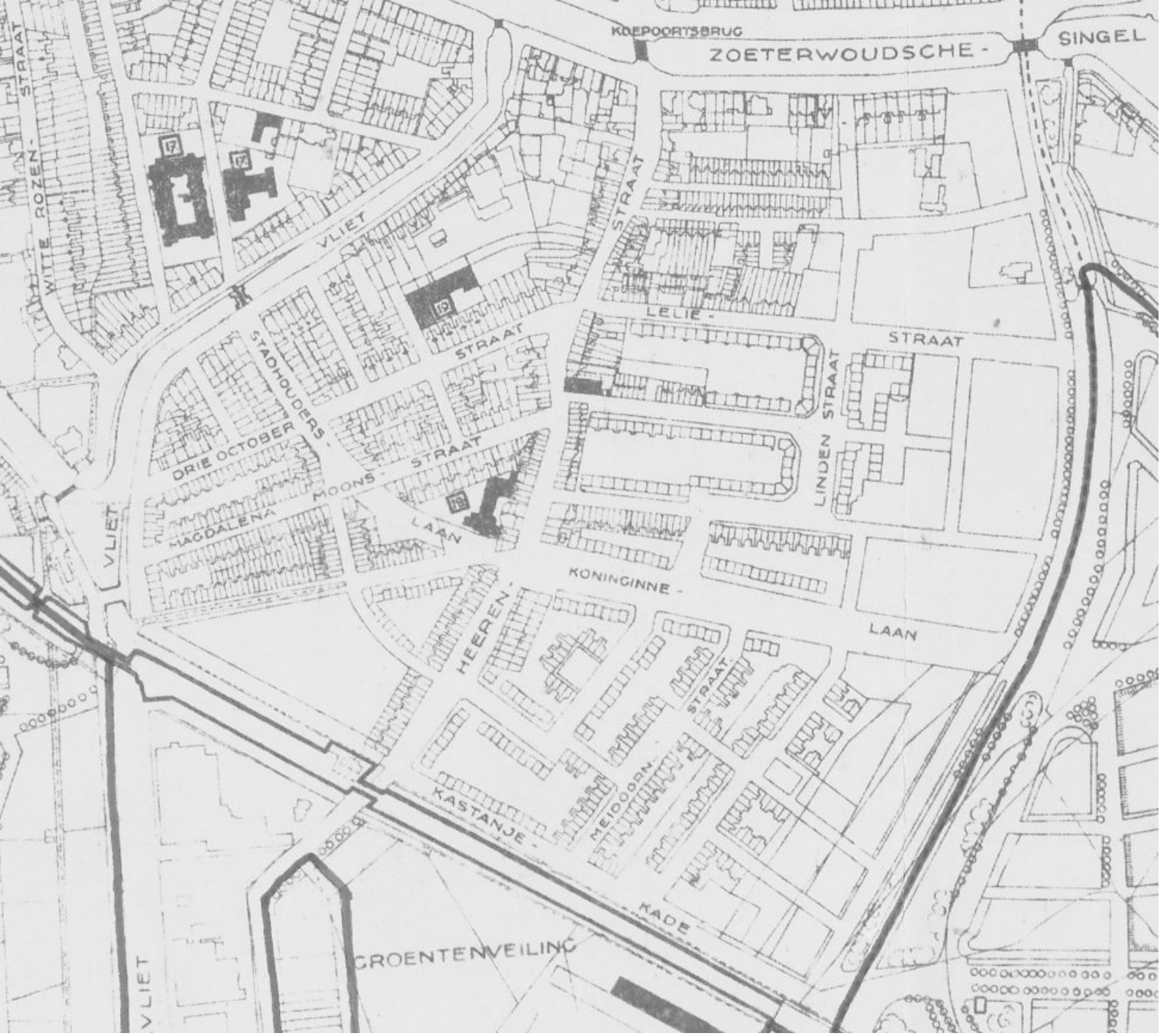


Detail *Schema hoofdverkeerswegen* voor het tweede uitbreidingsplan van Granpré Molière, Verhagen en Kok, 1929 [RAL PV503].

BEBOUWING

Staalwijk is voor het grootste deel gerealiseerd tussen 1906 en 1915 door particuliere ontwikkelaars die er beneden- en bovenwoningen bouwden. Tuinstadwijk vormt een mix van eengezinswoningen en beneden- en bovenwoningen, die voornamelijk door woningbouwverenigingen tot stand zijn gekomen in de jaren twintig en dertig. Het deel ten westen van de Herenstraat, tussen de Leuvenstraat en Andries Schotkade moet hiertoe ook gerekend worden. De woningbouwverenigingen streefden naar een hoogwaardige woonomgeving voor arbeiders, veelal gebaseerd op het tuinstadidee. Hun woningen moesten een alternatief bieden voor de schrale huurwoningen die projectontwikkelaars bloksgewijs opleverden, waarbij geen enkele aandacht was besteed aan de openbare ruimte. Voorbeelden hiervan waren in de jaren tachtig van de negentiende eeuw gebouwd in de zijstraatjes ten oosten van de Herenstraat zoals de Prinses Wilhelminastraat, de Bloemistenlaan, en de westzijde van de Lelie- en Pioenstraat. Zo bouwde de *Leidsche Bouwvereeniging* als eerste in 1895 mooie arbeiderswoningen in het zuidelijk deel van de Herenstraat tussen de Leuvenstraat en de Andries Schotkade. *De Eendracht* volgde in 1915 met blokken tussen de Drie Octoberstraat, Magdalena Moonsstraat en de Vliet, en aan de oostzijde van de Herenstraat bebouwden *De Tuinstadwijk* en *Ons Doel* in de jaren twintig het gebied tussen de Kastanjekade en de Leliestraat.

De beide wijken waren echter niet alleen bestemd voor arbeiders, allereerst huisde de lintbebouwing die in de negentiende eeuw langs de Herenstraat en Schelpenkade tot stand was gekomen bewoners afkomstig uit de middenklasse, aangevuld met middenstanders in de Herenstraat en fabrikanten en renteniers op de Schelpenkade. Die laatste groep bewoners trof men ook aan op de Witte Singel en Zoeterwoudsesingel. En aan de westzijde van de Herenstraat verrezen na 1900 eveneens ‘burgermanswoningen’, tussen de Magdalena Moonsstraat en de Leuvenstraat. In de jaren dertig van de twintigste eeuw ten slotte werden aan de Lammenschansweg koopwoningen gebouwd voor de middenklasse.



Bebouwing van Staalwijk en de Tuinstadwijk eind jaren twintig, detail *Ontwerp uitbreidingsplan der gemeenten Leiden* van architectenbureau M.J. Granpré Molière, P. Verhagen en A.J.T. Kok, 1930 [RAL PV505].

Tussen 1923 en 1934 vond invulling plaats van de onbebouwde delen. Tussen de Leuvenstraat en Andries Schotkade kwamen de arbeiderswoningen van de *Leidsche Bouwvereeniging* tot stand. Qua straatbeeld komt dit deel overeen met dat van de Tuinstadwijk. De blokken langs de Lammenschansweg werden eind jaren twintig bebouwd, onder meer met ruime eengezinswoningen voor de middenklasse, zowel door projectontwikkelaars als woningbouwverenigingen.

Behalve woningen was in Staalwijk tot 1963 ook een fabriek gevestigd, de NV Johan Parmentier textielfabriek. Deze ontwikkelde zich vanaf 1911 tussen de Schelpenkade en Drie Octoberstraat.

STRAATPROFIEL

Staalwijk en Tuinstad hadden een gelijksoortig profiel, dat afweek van de negentiende eeuwse straten zoals de Herenstraat, de straatjes ten oosten hiervan en de Schelpenkade.

NEGENTIENDE EEUW

Typerend voor de inrichting van de negentiende eeuwse straten was het gebrek aan eenheid. Zo was aan het begin van de Herenstraat nog het standaardprofiel van binnen de singels toegepast, een vlakke weg met een rijweg in keien en aan weerszijden voetpaden van klinkers. In het onbebouwde, zuidelijke deel van deze straat ontbrak bestrating, met slechts een centrale klinkerstrook voor de voetgangers. Hiertussen konden allerlei verschillende straatprofielen worden aangetroffen.

STAALWIJK EN TUINSTADWIJK

Het profiel van Staalwijk en Tuinstadwijk bestond uit een klinkerbestrating voor de rijweg en vierkante, betonnen stoeptegels met stoepranden voor de trottoirs. Aanvankelijk waren de klinkers in Staalwijk recht gelegd en die van Tuinstadwijk in een visgraatverband.

Groot verschil tussen de straatprofielen van beiden wijken is dat de straten van Staalwijk van gevel tot gevel lopen. In de Tuinstadwijk zorgen de voortuintjes voor een ruimtelijker straatbeeld.

STRAATPROFIEL NEGENTIENDE EEUW



Herenstraat, gezien vanaf de Witte Singel bij de Koepoortsbrug, begin 20e eeuw [RAL GN002898].

Bovenstaande foto toont een grote overeenkomst met het historische straatbeeld van Leiden binnen de singelgrachten. Aan het begin van de Herenstraat is het Leidse standaardprofiel toegepast: een vlakke weg bestaande uit een rijweg van natuurstenen keien en aan weerszijden klinkerpaden voor de voetgangers. De bomenrijen en de gaslantaarns zijn op deze klinkerpaden geplaatst. Het model gaslantaarn is identiek aan een binnenstedelijk rankere type op een vierhoekig piëdestal.



Herenstraat, gezien vanuit het noorden, tussen de Bloemistenlaan en Leliestraat, begin 20e eeuw [RAL GN002900].

De gehele straat is bekleed met klinkers die recht naast elkaar gelegd zijn, haaks hierop vormen rijen strekken aan weerszijden van het rijgedeelte goten. In deze goten zijn de ijzeren rioolkolken ten behoeve van het regenwater geplaatst. De rand van het verhoogde voetpad aan de rechterzijde bestaat uit een rij koppen. Het voetpad aan de linkerzijde van de rijweg is onverhoogd.

Het stadsgroen bestaat in dit gedeelte van de Herenstraat uit bomen, geplaatst op het trottoir, zonder stambescherming of sierbestrating. De voortuintjes aan de linkerzijde, de Herenstraat 30 tot en met 38, zijn van de openbare weg afgescheiden door tuinhekken, geplaatst op een gemetselde plint. Aan de westzijde is ten slotte een gaslantaarn op een arm aan een gevel bevestigd, en nabij de Drie Octoberstraat is een vrijstaande lantaarn zichtbaar op een zeshoekige piëdestal.





Westzijde Herenstraat, 121 tot en met 151, ter hoogte van de huidige Tulpenstraat, gezien vanuit het noorden en zuiden, 1895 en begin 20e eeuw [RAL GN005333 en GN005334].

In 1895 bouwde woningbouwvereniging *De Eendracht* arbeiderswoningen aan de Herenstraat. Op de bovenste foto is deze nog onbestraat, uitgezonderd een centrale klinkerstrook. Na de bouw van de woningen volgde een bestrating met keien. Tussen rijweg en huizenblok is een klinkerpad aangebracht en een smal trottoir langs de gevels. Het klinkerpad was niet bestemd voor doorgaand verkeer, de toegang hiertoe was versperd door ijzeren palen en een hekwerk. De bomen binnen deze omheining zijn voorzien van een bescherming en op een rechte lijn geplaatst.



Prinses Wilhelminastraat, gezien vanuit de Herenstraat, begin 20e eeuw [RAL GN003105].

Zowel het rijgedeelte als de trottoirs zijn met klinkers bestraat in een recht verband, de goten worden gevormd door rijen strekken haaks hierop. Het begin van de straat is zonder trottoirs uitgevoerd, hier lopen de zijkanten iets op.

De verlichting bestaat uit een staande gaslantaarn, van het ranke type zoals dat ook binnen de singelgrachten voorkwam, en twee armlantaarns verderop in de straat.



Witte Laan die vanaf 1925 de Leliestraat heette, begin 20e eeuw [RAL GNoo3221].

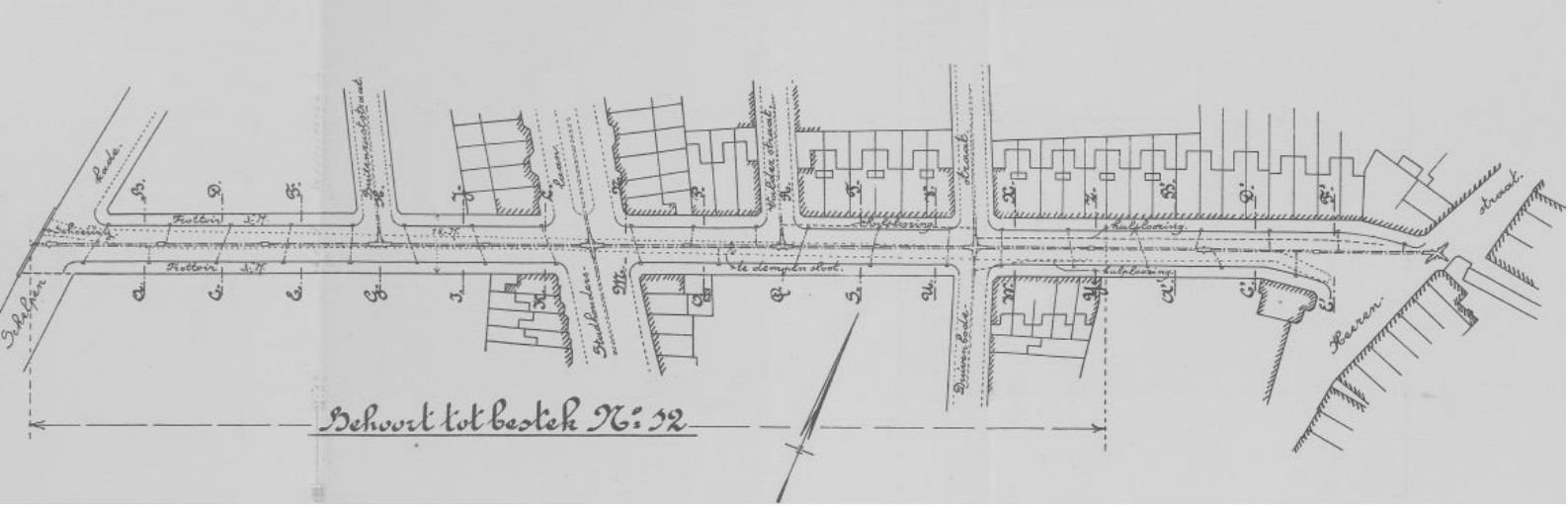
De straatjes die in de jaren tachtig van de negentiende eeuw waren ontstaan ten oosten van de Herenstraat, tussen de Witte Singel en de huidige Leliestraat waren onverhard en onverlicht. De hier getoonde (petroleum)lantaarns op armen waren vermoedelijk in particulier beheer, ze wijken af van het type dat van stadswege geplaatst was. Op voorgaande foto van de Prinses Wilhelminastraat is inmiddels een klinkerbestrating aangebracht en een gaslantaarn geplaatst.

STRAATPROFIEL STAALWIJK

Na de afbraak in 1906 van Buitenrust, dat ten noorden van de Drie Octoberstraat aan De Vliet lag, volgde de aanleg van straten op het terrein van de buitenplaats. De bebouwing ervan liet echter nog een paar jaar op zich wachten. De uiteindelijke inrichting van de openbare ruimte van deze straten was beperkt, bestaande uit een enkele gaslantaarn en bestrating, vierkante stoeptegels op het trottoir en klinkers in recht verband op de rijweg. De inrichting van de Drie Octoberstraat hieronder is illustratief voor de rest van Staalwijk.



Drie Octoberstraat, gezien naar de Herenstraat, met militairen die gelegerd waren in barakken aan de Herenstraat, circa 1915 [Smit 2009, 32].



Aanleg der Drie Octoberstraat, detail situatie en profielen, gemeente Leiden, 1913 [RAL PV1605.1].

De Drie Octoberstraat had volgens de bestektekening uit 1913 een bolle rijweg van negen meter breed met aan weerszijden trottoirs van elk drie meter breed die afliepen naar de rijweg. De straatklinkers waren in recht verband gelegd

In de jaren vijftig verschenen er bomen in de Drie Octoberstraat, voorzien van een stambescherming. Onderstaande foto laat verder zien dat de gaslantaarns zijn vervangen door een geëlektrificeerd, hoog model met gladde mast. De rijweg is bestraat in visgraatverband.



Drie Octoberstraat, ter hoogte van de Duivenbodestraat, gezien naar de Herenstraat, foto Herman Kleibrink, 1958 [RAL PV4119.3].

Ten zuiden van de Drie Octoberstraat was het straatbeeld vergelijkbaar met dat aan de noordzijde. Tot aan de Magdalena Moonsstraat bouwde in 1915 woningbouwvereniging *De Eendracht* in dit gebied arbeiderswoningen. Behalve een rudimentaire inrichting, bestaande uit bestrating en een enkele gaslantaarn, was hier echter ook sprake van bomen, die op de rijweg waren geplant. De jonge aanplant was van een ijzeren stambescherming voorzien.

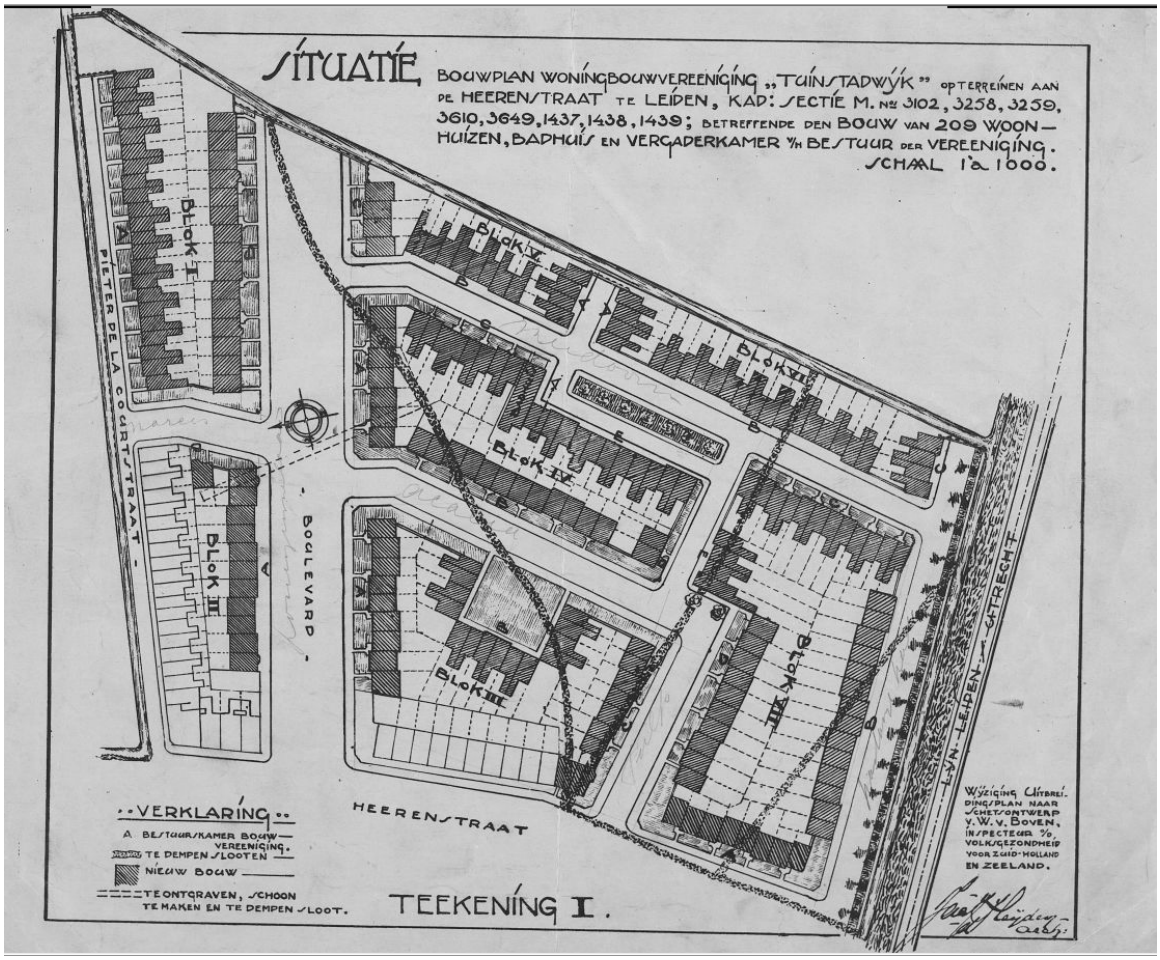


Hoek Schelpenkade en Magdalena Moonsstraat met woningen van *De Eendracht* [Smit 2009, 33].



Magdalena Moonsstraat, rond 1920 [Smit 2009, 52].

STRAATPROFIEL TUINSTADWIJK



Bouwplan voor de eerste 208 eengezinswoningen van de Tuinstadwijk tussen de Herenstraat, Kastanjekade, Meidoornstraat en Koninginnedag, met links het noorden, Jaq. van der Heijden, 1921 [RAL PV1605.2].

Het zuidelijke deel van Tuinstadwijk kwam tussen 1921 en 1930 in vier bouwfases ten oosten van de Herenstraat tot stand en was een initiatief van de in 1915 opgerichte Woningbouwvereniging *Tuinstadwijk*. Het doel van deze vereniging was het bouwen van arbeiderswoningen in een aantrekkelijke woonomgeving. De wijk kenmerkt zich door een gevarieerde architectuur, ruime straten en veelvuldig groen. Dat laatste in de vorm van voortuinen of openbaar groen, zoals plantsoenen en bomenrijen.

Opvallend aan dit ontwerp voor de eerste fase zijn de brede straten met verspringende rooilijnen, de voortuintjes, een plantsoen in de Acaciastraat en een middenberm in de Meidoornstraat. De resterende delen van de Tuinstadwijk tot bij de Bloemistenlaan volgde het stramien van dit eerste bouwplan. Verschil is wel dat de bebouwing die aan het eind van de jaren twintig tot stand kwam meer als blokken zijn ontworpen dan als individuele woonhuizen. Aan de Seringenstraat werd bij de Anjelierstraat de grote speeltuin het ‘Zuiderkwartier’ opgericht.

STANDAARDPROFIEL

Onderstaande foto toont het standaardprofiel van Tuinstadwijk: klinkers in visgraatverband vormen de rijweg, de afgeronde trottoirs zijn voorzien van vierkante, betonnen stoeptegels. Lantaarn en boom zijn op de trottoirs geplaatst, in de overige straten konden bomen ook op de rijweg geplant zijn.



Zuiderkerk aan de Lammenschansweg met rechts de Bloemistenlaan, foto J. Sleding, 1938 [RAL PBK1992].

TUINMUURTJES



Acaciastraat, gezien naar de Koninginnelaan, 1931 [RAL PV3327.4].

De brede trottoirs zijn van vierkante tegels voorzien. Een hoog model elektrische lantaarn is op het trottoir geplaatst en een boom met stambescherming op de rijweg.

De introductie van voortuintjes met afscheidingsmuurtjes is een opvallend element in de Tuinstadwijk. De uitvoering van deze muurtjes was uiteenlopend, van een simpele, lage vorm tot combinaties met ijzeren hekwerken. De vormgeving was echter uniform voor meerdere blokken of zelfs een hele straat.



Herenstraat, gezien vanuit het zuiden, ter hoogte van de Tulpenstraat [Smit 2009, 52].

Op bovenstaande foto is aan de oostzijde van de Herenstraat een laag, gemetseld muurtje toegepast ter afscheiding van de voortuintjes. Aan de Koninginnelaan hieronder, is bovenop dit muurtje nog een ijzeren hekje geplaatst.



Koninginnelaan, noordzijde, op de hoek met de Seringenstraat, circa 1940 [Meurs, Klaver en Van Doorn 2009, 34].



Lammenschansweg, gezien naar het noorden, rond 1935 en 1943 [RAL PBK0572 en PV5388.6].

De voortuintjes aan de Lammenschansweg hebben een forse erfafscheiding, bestaande uit gemetselde plint en kolommen met daartussen een ijzeren hek.

Het plantsoen aan de rechterzijde, waardoor de tram naar Voorschoten reed, is middels een laag hekje afgescheiden van de rijweg.

VERLICHTING

GASVERLICHTING

Binnen Staalwijk en langs de Herenstraat kwamen voor de elektrificatie van de stadsverlichting zowel twee typen vrijstaande gaslantaarns voor, als armlantaarns die aan gevels bevestigd waren. Hieronder is het vrijstaande, ranke model afgebeeld op vierkante piëdestal, zoals dat in de negentiende eeuw ook door de gemeente in de binnenstad van Leiden was geplaatst.



Prinses Wilhelminastraat, begin 20e eeuw [RAL GN003105].



Haverzaklaan, binnenstad Leiden eind 19e eeuw [RAL GN002909].



Herenstraat, gezien naar de hoek van de Pieter de la Courtstraat, 1919 [RAL PV3190a.96-2].

Als tweede model kan op historische foto's ook de lantaarn worden aangetroffen met een zes- of achthoekige piëdestal, gecanneleerde schacht en acanthusbladeren rond de voet. Dit model lijkt sterk op de lantaarn in Vreewijk, behoudens een aantal extra profielen rond de schacht en de gekrulde dwarsbalk die in Vreewijk recht is.

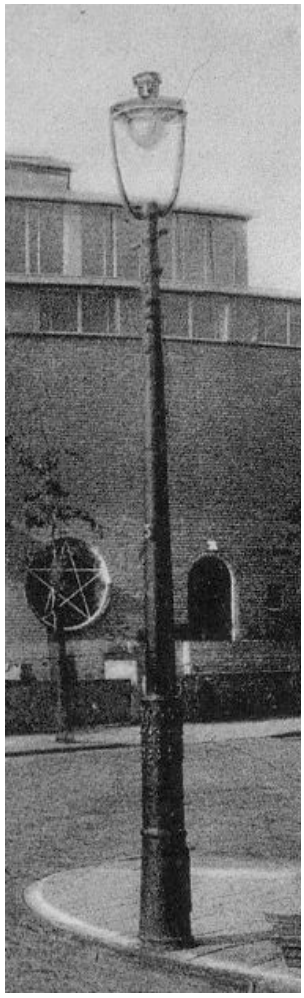
Op bovenstaande foto zijn inmiddels op het trottoir van de Herenstraat, met afgeronde hoek, vierkante stoeptegels verschenen. En het tweede model gaslantaarn dat in Staalwijk en langs de Herenstraat voorkwam, staat hier op de rijweg.

ELEKTRICITEIT

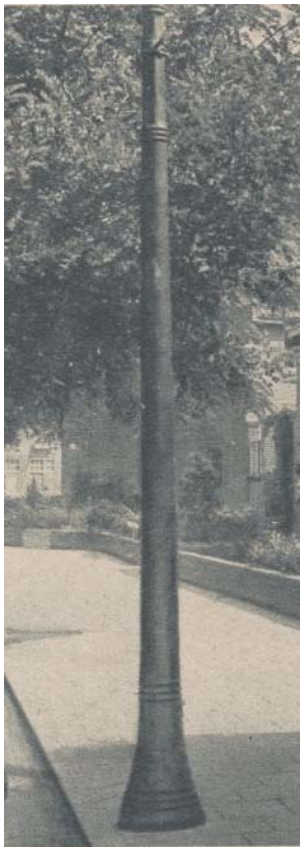
Na de elektrificatie van de stadsverlichting verscheen in Staalwijk en langs de Herenstraat een uniforme, hoogopgaande lantaarn met gladde mast in het straatbeeld. Deze is hieronder geheel links afgebeeld. De twee modellen rechts daarvan verlichtten de straten van Tuinstadwijk. De middelste lijkt op het voorhanden beeldmateriaal vooral aan de voornamer straten voor te komen. De mast hiervan wordt trapsgewijs slanker, met op het één na onderste segment een motief in art-decostijl. Het rechtermodel toont alleen een verjonging aan de voet in een vloeiende beweging, en op drie plekken is de mast omschreven door drie ringen. Dit type kwam in de arbeidersbuurten voor en is op de volgende pagina nogmaals afgebeeld.



Drie Octoberstraat, 1958 [RAL PV4119.3].



Lammenschansweg, 1938 [RAL PBK1992].



Acaciastraat, 1931 [RAL PV3327.4].



Kastanjekade gezien naar de Herenstraat, 1935 [Meurs, Klaver en Van Doorn 2009, 23].

De afstand tussen de lantaarns is behoorlijk groot. Vergeleken met gas was de reikwijdte van elektrisch licht wel groter waardoor minder lantaarns nodig waren.

Opvallend is dat bestrating van de rijweg hier afwijkt van het standaardprofiel, in plaats van een visgraatverband zijn de klinkers hier recht gelegd.

GROEN

Parken en straatgroen vormden geen onderdeel van de openbare ruimte van Staalwijk. Het openbaar groen dat in Tuinstadwijk voorkwam was kijkgroen en niet bedoeld om te gebruiken voor recreatieve doeleinden. Om onwenselijk gedrag te voorkomen werden plantsoenen en groenstroken beschermd door hekjes, muren en hagen. Deze groenbescherming vond ook al plaats in de negentiende eeuwse parken die op de stadswallen verschenen. Daarnaast moesten jonge bomen langs wegen beschermd worden tegen verkeer en vandalisme. Hiertoe deed rond 1900 de stambescherming intrede in het straatbeeld.

Behalve bescherming vond ook de bevordering van groen plaats, het individuele onderhoud van de voortuintjes liet namelijk nogal te wensen over. Om toch een mooi en verzorgd straatbeeld te garanderen werden daarom tuinwedstrijden georganiseerd.

HEKJES, MUURTJES EN HEGGEN



Herenstraat, gezien vanuit het noorden, ter hoogte van de Staalwijkstraat, 1920 [Smit 2009, 36].

Het plantsoen is hier afgescheiden van de rijweg door een hekje, bestaande uit paaltjes verbonden met draden. Op veel plekken in Leiden werd deze simpele, maar effectieve afscheiding toegepast. Gezien de positie van de rechtervoerman was het op deze plek niet dwingend genoeg.
Het plantsoen is gelegen voor de arbeiderswoningen, gebouwd in 1895 door de *Leidsche Bouwvereeniging*. Het treintje links is ten behoeve van het vervoer van materiaal bij de bouw van Tuinstadwijk, ten oosten van de Herenstraat.



Plantsoen aan de Acaciastraat, gezien naar het oosten, foto G. van der Mark, 1943 [RAL PV3327.6].

Vlak na de aanleg werd het plantsoen aan de Acaciastraat beschermd door een hekje, bestaande uit paaltjes waartussen een draad was gespannen. Op bovenstaande foto beschermt een heg inmiddels het groen tegen recreatief gebruik. In de onderstaande Meidoornstraat, dient een muurtje ter afscheiding.



Meidoornstaat met middenberm of plantsoentje, gezien naar het oosten, circa 1940 [Meurs, Klaver en Van Doorn 2009, 23].



Hyacinthenstraat , gezien richting de Seringenstraat, circa 1940 [Meurs, Klaver en Van Doorn 2009, 29].

Soortgelijke hekwerken waren ook rondom het Kooipark in de wijk De Kooi geplaatst. Het spelen in de perken en plantsoenen werd als een ongewilde activiteit of zelfs vandalisme beschouwd. Hekken hield de jeugd buiten.



Kooipark, foto J. Sleding, rond 1935 [RAL PBK2148].



Plantsoen in de Driftstraat, 1938, [RAL PBK0334].

In de wijk De Kooi kwam ook de haag voor ter bescherming van groen.

STAMBESCHERMING



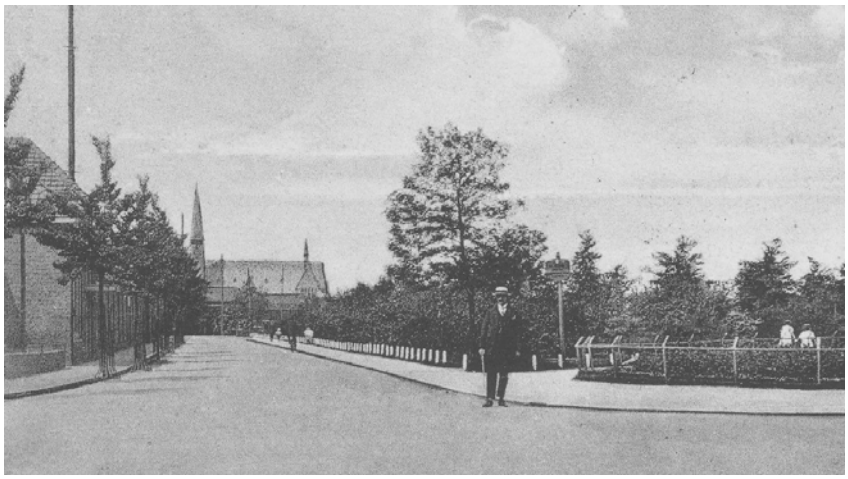
Herenstraat, ter hoogte nummer 44, foto W.J. Kret, 1924 [RAL GN001622].

Ook in dit deel van de Herenstraat hebben de jonge bomen een stambescherming. Opvallend is hier verder het nog vlakke straatprofiel met keien voor de rijweg en klinkers voor het voetpad waarin een regenwaterput is opgenomen.

Tulpenstraat, circa 1925 [RAL PBK1033].

In een groot deel van de Tuinstadwijk wordt het straatbeeld bepaald door eengezinswoningen waarvan zoals in de Tulpenstraat de gevels verspringen. De muurtjes van de voortuinen zijn wel op de dezelfde rij aan de rooilijn geplaatst. Het straatprofiel is royaal waardoor ruimte is voor brede trottoirs. Aan beide zijde zijn op de rijweg bomen geplaatst, met een ijzeren stambescherming.

Al eerder zagen we dat de plaatsing van bomen op de rijweg al voorkwam in de Magdalena Moonsstraat. Elders in de stad gebeurde dit ook, zoals in De Kooi.

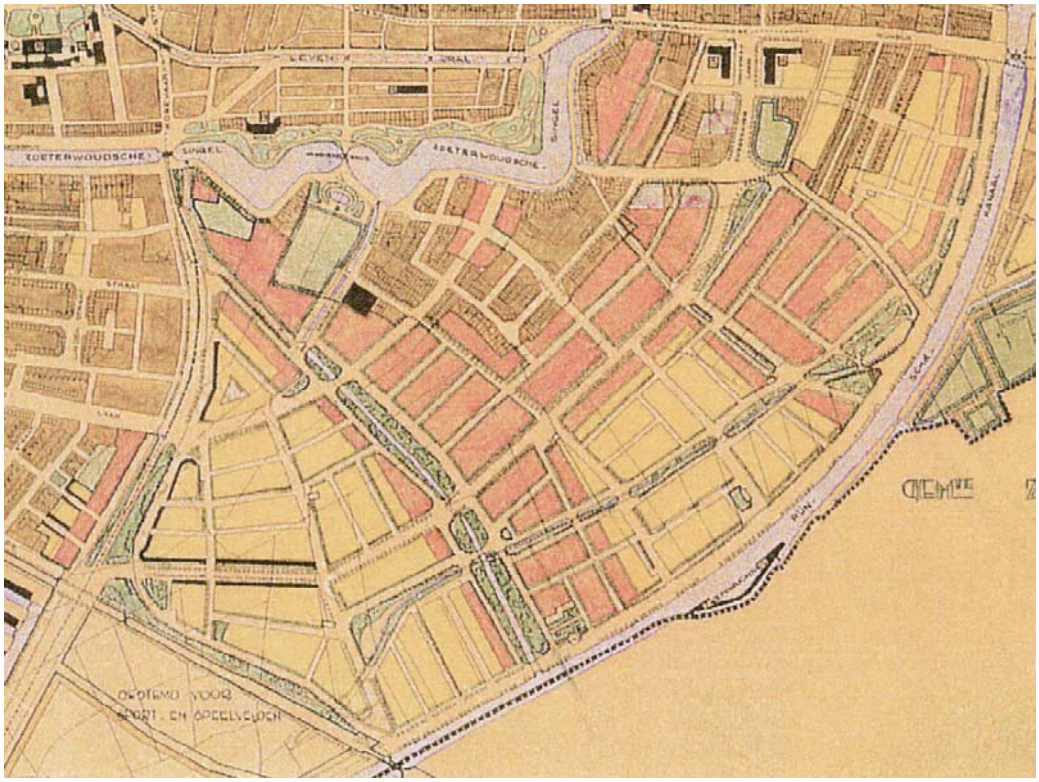


Kooipark, met links Kooizicht, gezien vanuit het oosten, foto J. Sleding, rond 1925 [RAL PBK0507]

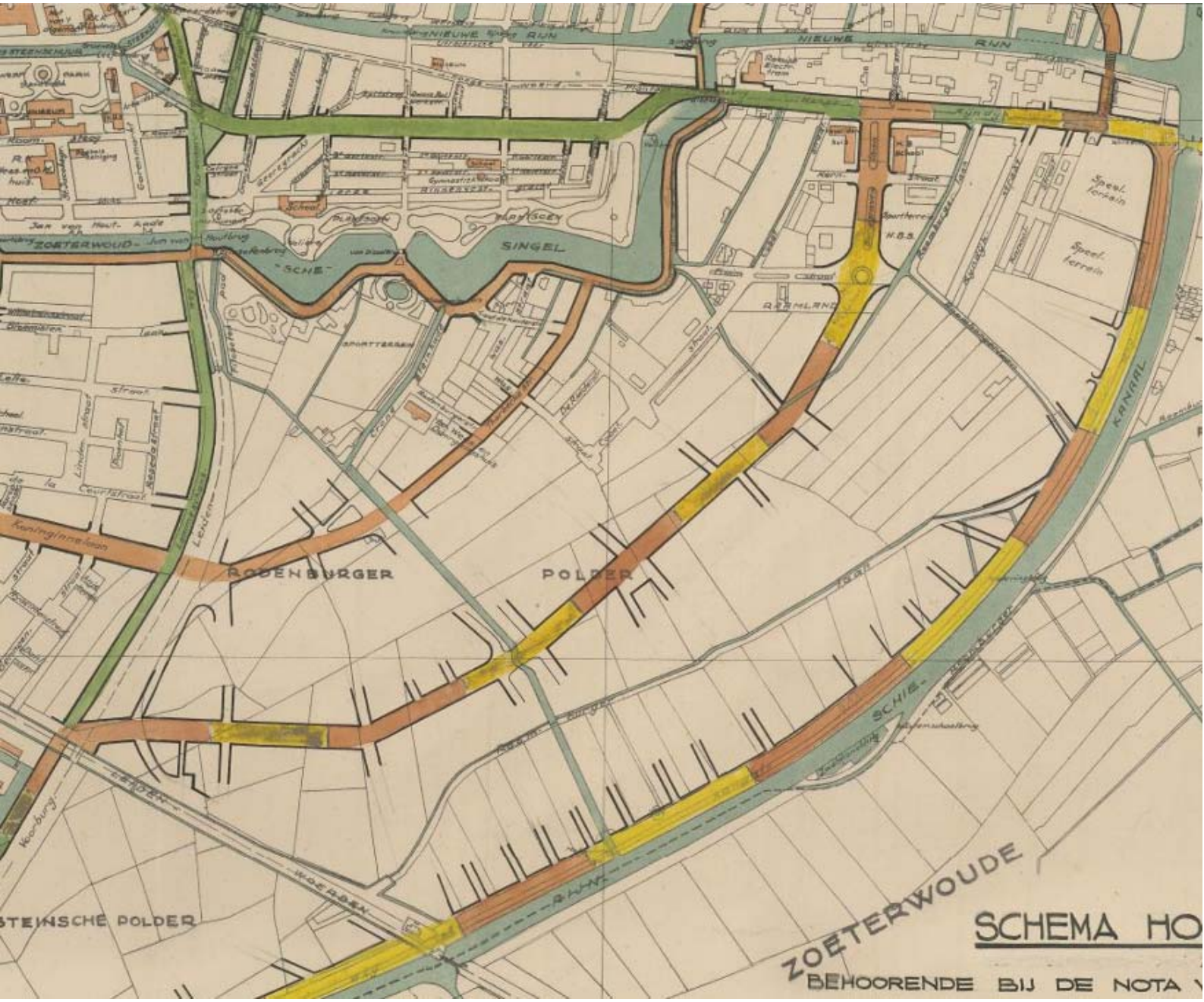
BURGEMEESTERS- EN PROFESSORENWIJK

STRATENPLAN

Afgezien van de vroegste bebouwing aan de Zoeterwoudsesingel rond de Wasstraat uit 1906 is het stratenplan van de Burgemeesters- en Professorenwijk volledig planmatig tot stand gekomen. Het eerste gemeentelijke uitbreidingsplan, vastgesteld in 1907, vormde het begin. In de jaren twintig was hiervan slechts het deel uitgevoerd tussen de Hoge Rijndijk, Burggravenlaan, Fruinlaan en Zoeterwoudsesingel. En rond de Wasstraat hadden zich een aantal uitbreidingen voorgedaan, waaronder de Cronesteinkade en het oostelijk deel van de Thorbeckestraat. Het resterende stratenplan van de twee wijken kwam op basis van het tweede uitbreidingsplan uit 1933 tot stad, dat een herziening betekende van het eerdere plan uit 1907. Het element van een boulevard bleef weliswaar behouden, in een minder grootschalige vorm en een aangepast tracé, deze was nodig voor de onderlinge ontsluiting van de wijken. In het eerste uitbreidingsplan was nauwelijks aandacht voor de stedelijke ruimte, terwijl in het plan van 1933 het stratenplan juist de basis vormt voor een hoogwaardige openbare ruimte. Dit door toepassing van de principes die eerder op kleinere schaal waren toegepast in de Tuinstadwijk, zoals het variëren van straatbreedtes en het laten inspringen van rooilijnen waardoor pleintjes of bredere straatdelen konden ontstaan.



Detail *Ontwerp uitbreidingsplan der gemeente Leiden* van architectenbureau M.J. Granpré Molière, P. Verhagen en A.J.T. Kok, dat tussen 1926 en 1929 tot stand kwam en vastgesteld werd in 1933 [Meurs, Klaver en Van Doorn, 2009 16]. De bestaande bebouwing is aangegeven in bruin.



Detail *Schema hoofdverkeerswegen* voor het tweede uitbreidingsplan van Granpré Molière, Verhagen en Kok, 1929 [RAL PV503].

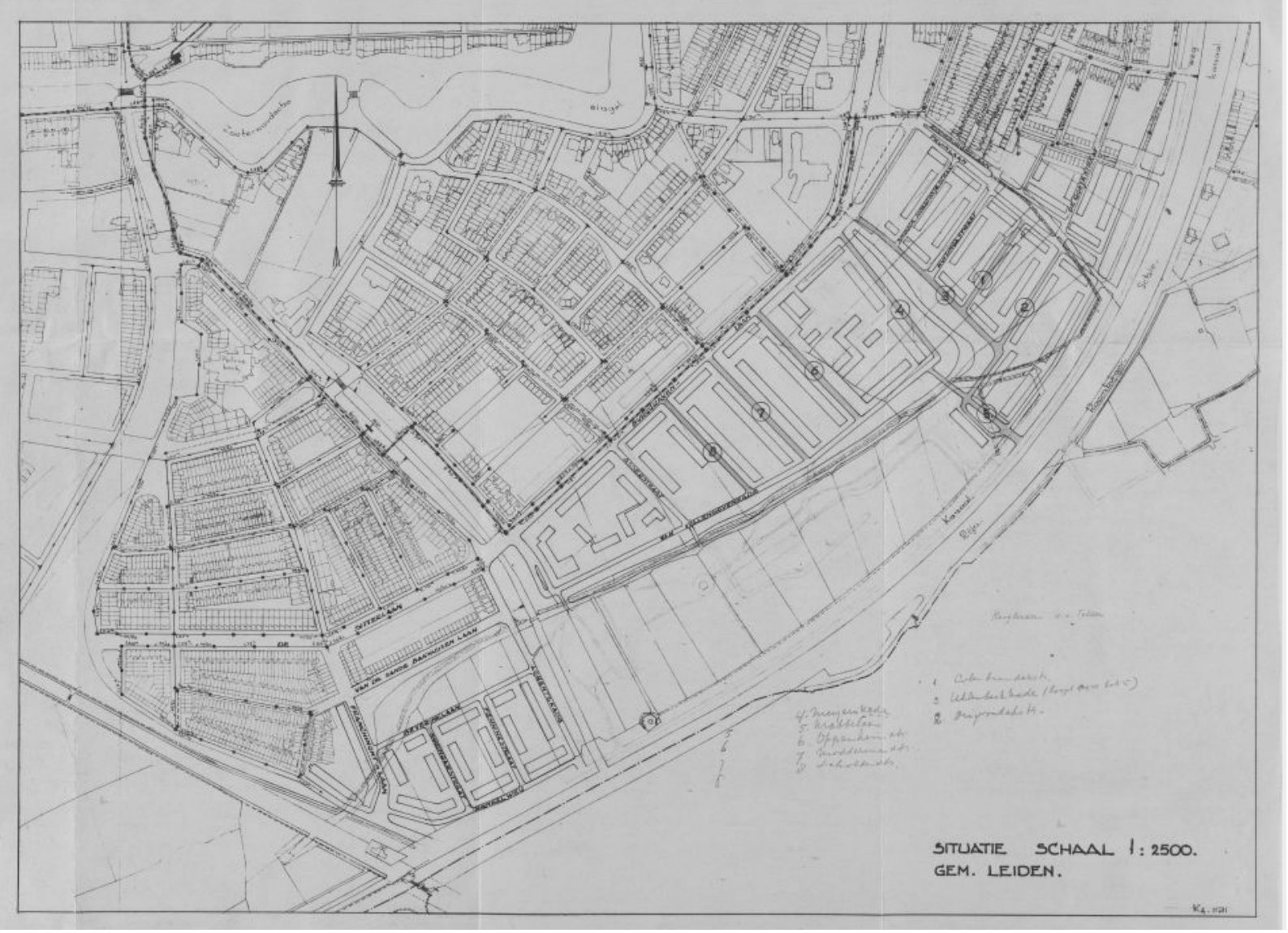
De gordelwegen, inclusief de singels, zijn bedoeld ter verbinding van de onderlinge wijken. De verbinding met de binnenstad komt tot stand via de Lammenschansweg. De meest zuidelijk is niet uitgevoerd. Buiten deze gordelwegen zijn ingetekende straten ten oosten van de Lammenschansweg ontstaan op basis van het uitbreidingsplan van 1907.

BEBOUWING



Detail *Ontwerp uitbreidingsplan der gemeente Leiden* van architectenbureau M.J. Granpré Molière, P. Verhagen en A.J.T. Kok, 1930 [RAL PV505].

Het gebied ten oosten van de Lammenschansweg was eind jaren twintig nog grotendeels onbebouwd, uitgezonderd de bebouwing die rond 1906 bij de Wasstraat en de De Laat de Kanterstraat door particuliere ontwikkelaars ontstond en de arbeiderswoningen in de Rijndijkstraat. Begin jaren twintig startte de bouw rond Kern-, Cobetstraat en Fruinlaan.



Plattegrond van de Professorenwijk, Burgemeesterswijk en een deel van de Rijndijkbuurt, 1955 [RAL PV1525.2].

Het uitbreidingsplan van 1933 stelde niet alleen het stratenplan vast maar ook het soort bebouwing. De nieuw te bouwen Burgemeesters- en Professorenwijk waren respectievelijk bedoeld voor de middenklasse dan wel arbeiders of kleine middenstand. De bebouwing bestaat uit een mengeling van geschakelde twee- en soms eenlaagse eengezinswoningen, en beneden- en bovenwoningen. De jaren dertig architectuur van beide wijken kenmerkt zich door sobere, bakstenen volumes en schuine pannendaken. Bouwvoorschriften zorgden voor eenheid binnen de wijken die door particuliere bouw tot stand kwamen. Zo bestonden er regels voor de richting van de goten en nokken, de maximale goothoogte en het hellingpercentage van de daken, de afmetingen van de tuinen, en het uiterlijk van de tuinafscheidingen. Behalve woningen ging het plan van ook uit van voorzieningen zoals kerken, scholen en winkels.
De Burgemeesterswijk kwam het eerst tot stand, deze werd tot aan de Burggravenlaan voltooid in de eerste helft van de jaren dertig. Daarna kwam de Professorenwijk gereed. Na de Tweede Wereldoorlog volgde de invulling in beide wijken tot aan het Rijn- Schiekanaal met voornamelijk hoogbouw van drie woonlagen en geschakelde eengezinswoningen.

STRAATPROFIEL

Net als de Tuinstadwijk bestond het standaardprofiel van de Burgemeesters- en Professorenwijk uit een rijweg van klinkers in visgraatverband en vierkante stoeptegels voor de trottoirs. De hoeken van de trottoirs, middenbermen en plantsoenen waren afgerond. Bomen stonden in tegenstelling tot de wijken ten westen van de Lammenschansweg op en niet naast het trottoir.



Jan van Houtbrug, gezien vanuit het zuidwesten, met rechts het begin van de Lammenschansweg, J. Sleding, circa 1930 [RAL PBK1229].

Vanaf 1924 reed de elektrische tram naar Voorschoten langs een nieuw tracé vanaf de Breestraat, via een doorbraak langs de Jodenkerksteeg naar de Korevaarstraat en de nieuwe brug bij de Zoeterwoudsesingel, de Jan van Houtbrug. Vanaf deze brug verliep de route door een polderlandschap, de Tuinstadwijk in het westen en de Professorenwijk in het oosten waren nog niet gebouwd. Hierboven is te zien dat de tramrails in de Korevaarstraat, op de Jan van Houtbrug en aan het begin van de Lammenschansweg vlak in de rijweg geplaatst. Geheel rechts is het begin van het centrale plantsoen in de Lammenschansweg te zien.



Lorentzbrug, gezien vanuit het westen richting de Thorbeckestraat, rond 1955 [RAL PBK1028].

Hier is wederom het standaardprofiel toegepast bestaande uit een klinkerweg met verhoogde voetpaden die van vierkante stoeptegels zijn voorzien. Bomen en lantaarns staan op één lijn, nabij de rand van het trottoir. De jonge bomen hebben een stambescherming.

De woningen aan het begin van de Thorbeckestraat en de Van den Brandelerkade hebben alle voortuintjes, met afscheidingen bestaande uit gemetselde kolommen met daartussen ijzeren hekken. De hoogte en de uitvoering van de brugleuning sluit aan bij de vormgeving van de tuinmuurtjes.

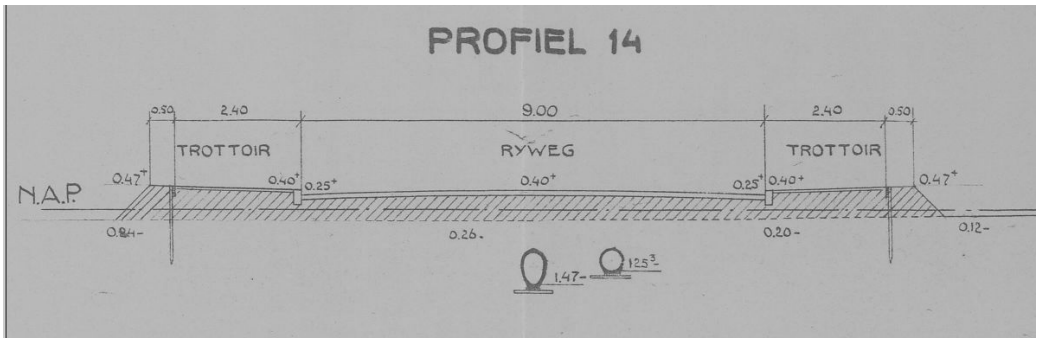
Op de linkerhoek is een hoge lichtmast te zien, die de straathoek accentueert. En rechts op de voorgrond is een schakelkast in de lage struiken verstopt.



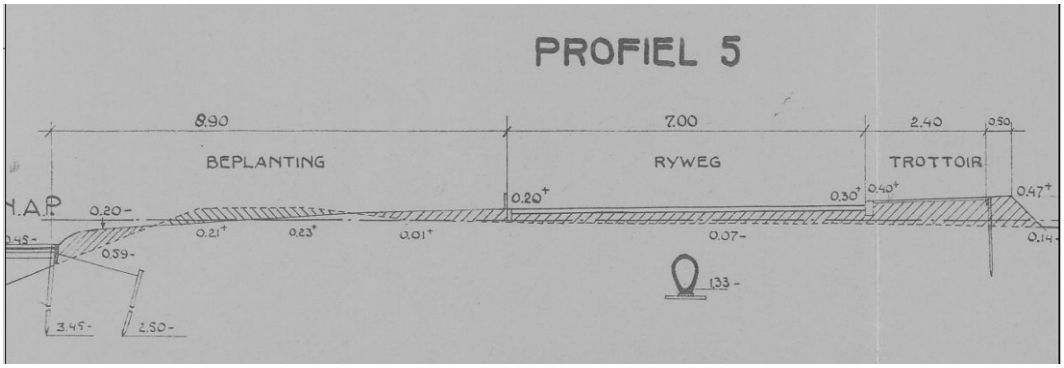
De Hogere Burgerschool op de hoek van de Hoge Rijndijk en de Burggravenlaan, foto A.M. Zwicht, rond 1920 [RAL PBK1825].

Ook op deze vroege foto is het standaardprofiel zichtbaar en de afgeronde straathoek.

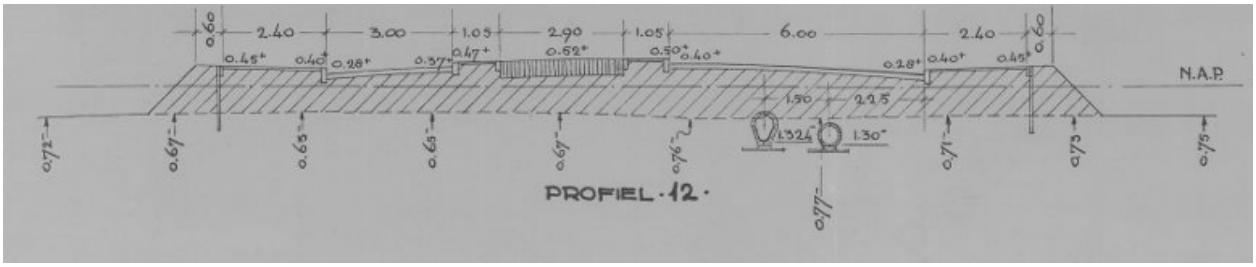
De wegen van de Burgemeesters- en Professorenwijk hebben ook alle een vergelijkbaar dwarsprofiel. De trottoirs lopen schuin af richting de rijweg. In het geval van naastgelegen waterlopen zijn ook rijwegen licht hellend aangelegd, richting water. In de overige gevallen hebben de rijwegen een bol oppervlak.



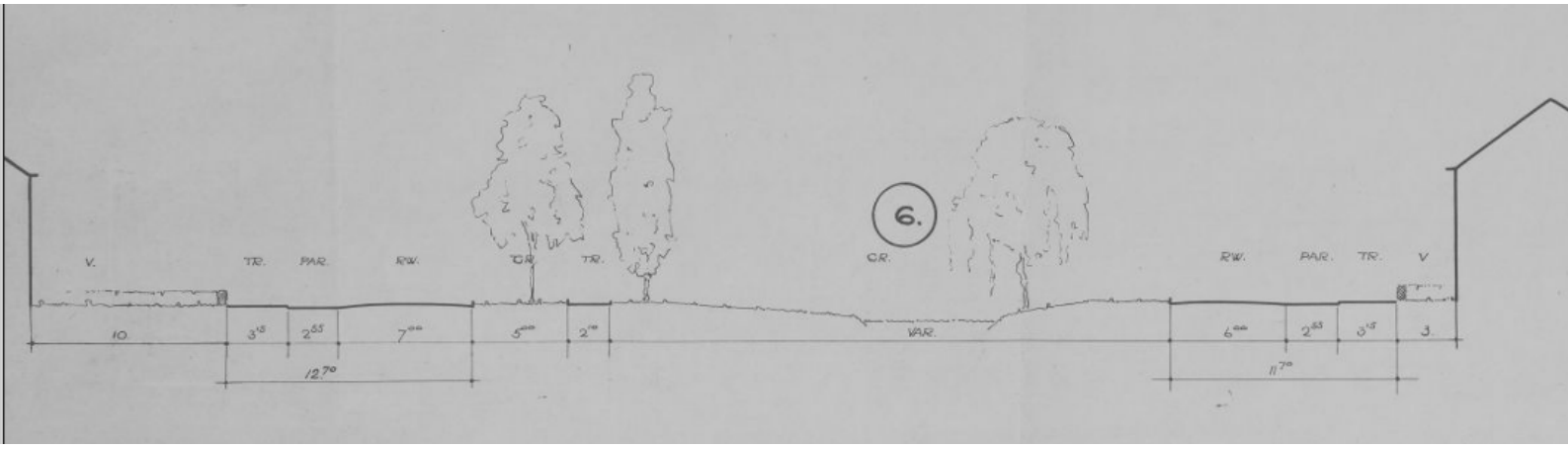
Dwarsprofiel Thorbeckestraat, met aflopende trottoirs aan beide zijden van elk 2.40 meter breed, en een bolle rijweg van 9 meter. Detail *Straataanleg ten zuid-oosten van de van Cronesteinkade*, situatie en 21 dwarsprofielen Cronesteinkade, de Van den Brandelerkade, Thorbeckestraat en De Laat de Kanterstraat, bestektekeningen gemeente Leiden, 1932 [RAL PV1225.3].



Dwarsprofiel Van den Brandelerkade, met aflopende rijweg en trottoir richting het water. Tussen rijweg en de wetering is een plantsoen gesitueerd, ‘beplanting’, zonder kademuur. Deze groenstrook, waarvan de breedte van 8.90 toeneemt tot 20 meter in het zuiden, is voorzien van een gazonhekje. Detail straataanleg, 1932 [RAL PV1225.3]



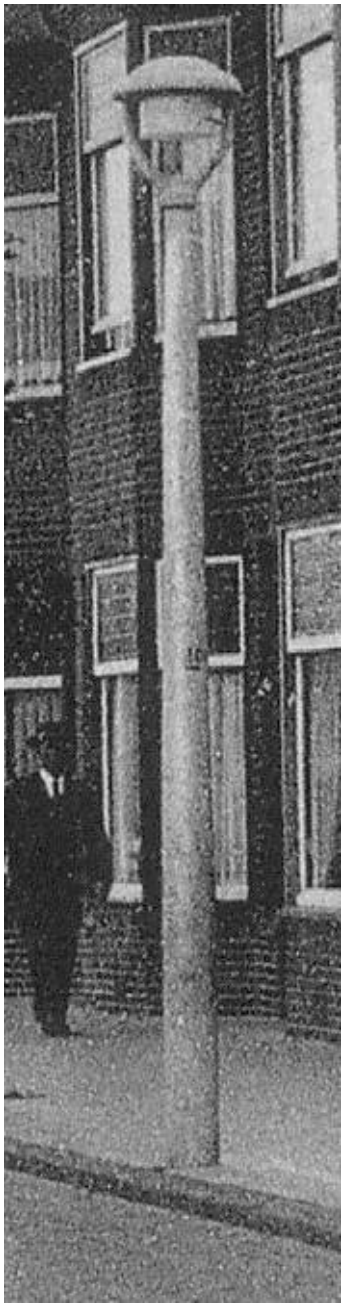
Dwarsprofiel van de Meij van Streefkerkstraat, die tussen de Wasstraat en de Roodenburgerstraat is verbreed. Hierdoor ontstaat er ruimte voor een plantsoen met aan weerszijden smalle trottoirs van 1.05. De rijweg links is slechts 3 meter breed, de rijweg rechts 6 meter. Detail *Straataanleg ten z.o. van de Cobetstraat*, situatie en 30 dwarsprofielen van de De Laat de Kanterstraat, De Meij van Streefkerkstraat, Roodenburgerstraat, Tiboel Siegenbeekstraat en de Van den Brandelerkade, bestektekening gemeente Leiden, 1933 [RAL PV1225.7].

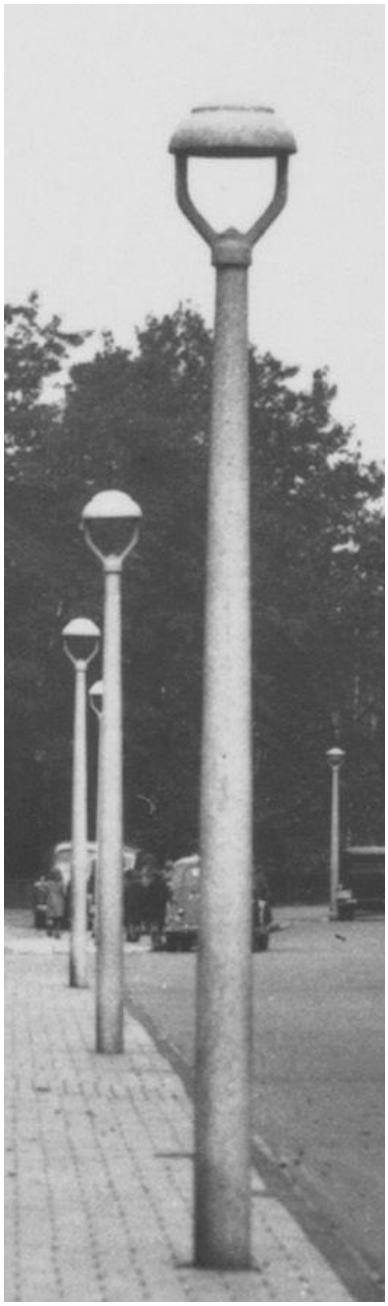


Dwarsprofiel Meijers- en Uhlenbeckkade met centrale brede groenstrook en parkeerstroken van 2.55 breed tussen trottoir en rijweg, 1956, detail [RAL PV1525.3b].
De automobilist krijgt voor hier voor het eerst eigen parkeerruimte in de straat! Langs de Meijers- en de Uhlenbeckkade, waar middenstandswoningen gepland waren, komen in bovenstaand profiel parkeerstroken voor.

VERLICHTING

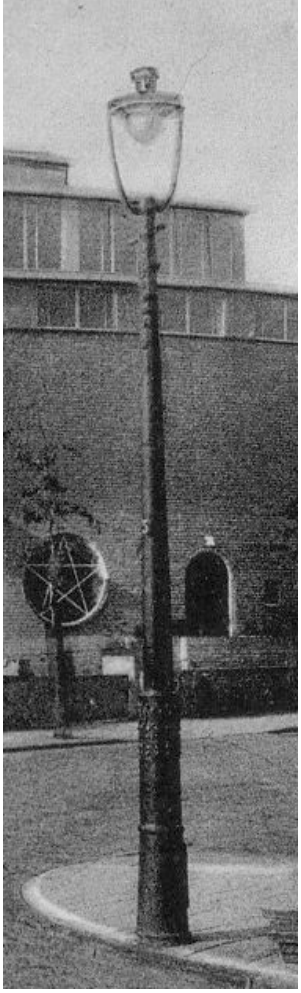
In de Burgemeesters- en Professorenwijk is vooral de hieronder getoonde elektrische lantaarn geplaatst, uitgevoerd in een licht kleur. Deze werd ook in andere stadsdelen toegepast. Daarnaast komt ook het model uit Tuinstadwijk met art-decomotief voor. Ten slotte laat het historisch beeldmateriaal zien dat op een aantal punten, zoals straathoeken, ook hoge lichtmasten stonden.







Van links naar rechts, Kamerlingh Onneslaan met kap [1936, RAL PBK0573], en zonder kap Witte Singel, [1938 RAL PV72.7] en Tomatenstraat [1953 RAL PV104444].





Cobetstraat, gezien vanaf de De Laat de Kanterstraat naar de Fruinlaan in het oosten, foto J.W.C. Postel, 1977 [RAL PV3910.4a].

In de Cobetstraat is het model met art-decomotief toegepast zoals dat ook in de Tuinstadwijk op de voornamere straten voorkwam. De foto links laat dit model bijvoorbeeld op de Lammenschansweg zien.



Lammenschansweg aan de rechterzijde en de Kamerlingh Onneslaan met de Sint Petruskerk, gezien naar het zuidoosten, 1938 [RAL PV72.10].

Behalve de twee voorgaande lantaarns kwam ook nog een hoge lichtmast voor in de Burgemeesters- en Professorenwijk. Deze waren op bijzondere punten geplaatst, zoals bij kruisingen. Hierboven zijn ze geheel rechts te zien. De masten links zijn voor de bovenleiding van de tram.



Roodenburgerstraat met het Joodse weeshuis, rond 1937 [RAL PBK2029].

Op deze straathoek is in afwijking van de rest van de wijk nog een verdwaalde gaslantaarn toegepast. Hiernaast is een straatnamenbordje geplaatst. Opvallend is verder het hekwerk, dat overeenkomt met dat bij plantsoenen.

GROEN

Net als in de Tuinstadwijk is het openbaar groen van de Burgemeesters- en Professorenwijk bedoeld om naar te kijken. Ook hier zijn daarom hekken geplaatst om een oneigenlijk gebruik van de plantsoenen, bermen en walkanten tegen te gaan. Opvallend is dat bij de laatste twee wijken hiervoor vaak een laag hekwerk is gebruikt.



Oostzijde van de Lammenschansweg, gezien vanuit het noorden naar de Sint Petruskerk, 1936 [RAL PV4271.14].

De tramlijn naar Voorschoten was aan weerszijden voorzien van een royaal plantsoen dat in de jaren dertig werd aangelegd. Aan de westzijde hiervan heette de rijweg Lammenschans, aan de oostzijde de Kamerlingh Onneslaan. Beide straten zijn pas eind jaren twintig, na de komst van de trambaan aangelegd. Het waren rustige woonstraten omdat ze nog niet doorgaand waren. Pas in de jaren zestig, met de aansluiting op de A4, kon de route zich tot een uitvalsweg ontwikkelen.



Oostelijke zijde van de Lammenschansweg, toen nog de Kamerlingh Onneslaan geheten, gezien vanaf het zuiden richting de Zeemanlaan en de Sint Petruskerk die tussen 1934 en 1936 tot stand kwam, foto J. Sleding, rond 1936 [RAL PBK0573].

De bebouwing heeft tussen de Hugo de Vriesstraat en de Zeemanlaan geen voortuintjes. Verder naar het noorden, rond de Sint Petruskerk, zijn deze wel toegepast. Hoewel de Lammenschansweg in de jaren dertig nog uit twee afzonderlijke straten bestond, was het straatprofiel aan beide zijden van het centrale plantsoen wel identiek, met een klinkerbestrating voor de rijweg en stoeptegels voor het trottoir. Lantaarns en bomen zijn op het trottoir geplaatst, en het plantsoen is van de rijweg afgescheiden door een laak hekje.



Zeemanlaan gezien vanuit oosten, met op de voorgrond de Lorentzkade, foto J. Sleding, rond 1938 [RAL PBK1133].

Het plantsoen in de Zeemanlaan is van een hoger hekwerk voorzien dan dat langs de walkant, en bedoeld om betreding tegen te gaan.



De Sitterlaan, vanaf de Lorentzkade naar het westen, foto gebroeders Spanjersberg, rond 1960 [RAL PBK0930].

De groene middenberm is beplant met lage struiken en gras. Ook in andere plantsoenen en middenbermen is de beplanting laag gehouden.

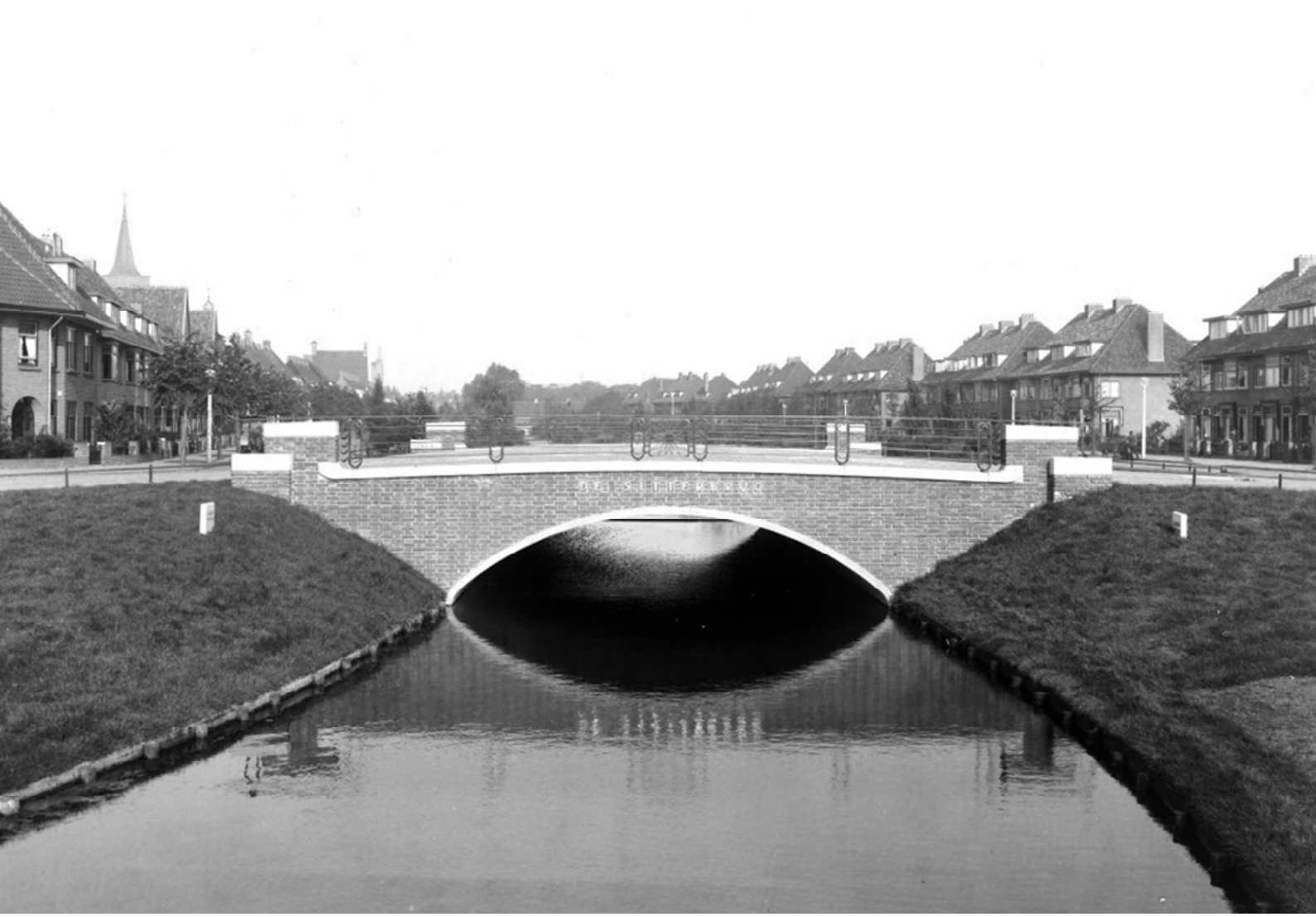
De weg is verder bestraat volgens het standaardprofiel. Elektrische lantaarns en bomen zijn op dezelfde rij geplaatst, op het trottoir vlakbij de stoeprand. De leegte van het straatbeeld is opmerkelijk, ook in de jaren zestig was het autobezit nog gering.



Lorentzkade met Lorentzbrug, gezien vanuit het oosten naar de Zeemanlaan, met op de achtergrond de Sint Petruskerk, rond 1940 [RAL PBK0610].

De kruising van de Lorentzkade en de Zeemanlaan is ruim en voorzien van overvloedig groen. Op de trottoirs zijn bomen geplant, op de walkanten en de middenberm in de Zeemanlaan komen vooral struiken voor.

Net als aan de overzijde, bij de Van den Brandelerkade, wordt de kruising met de Zeemanlaan benadrukt door een lichtmast.



De Sitterbrug, gezien vanuit het zuidoosten, met links de Lorentzkade en rechts de Van den Brandelerkade, foto G. van der Mark, 1940 [RAL GN004227].

Ook de bruggen vormen een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte in de Burgemeesters- en Professorenwijk. De zorgvuldige vormgeving sluit aan op de architectuur van de wijk en in het bijzonder de tuinmuren, die zoals aan beide kades een combinatie zijn van metselwerk en hekwerk. Verder komt net als bij veel andere plantsoenen en groenstroken ook hier het lage hekje terug, ter afscheiding van de walkant.



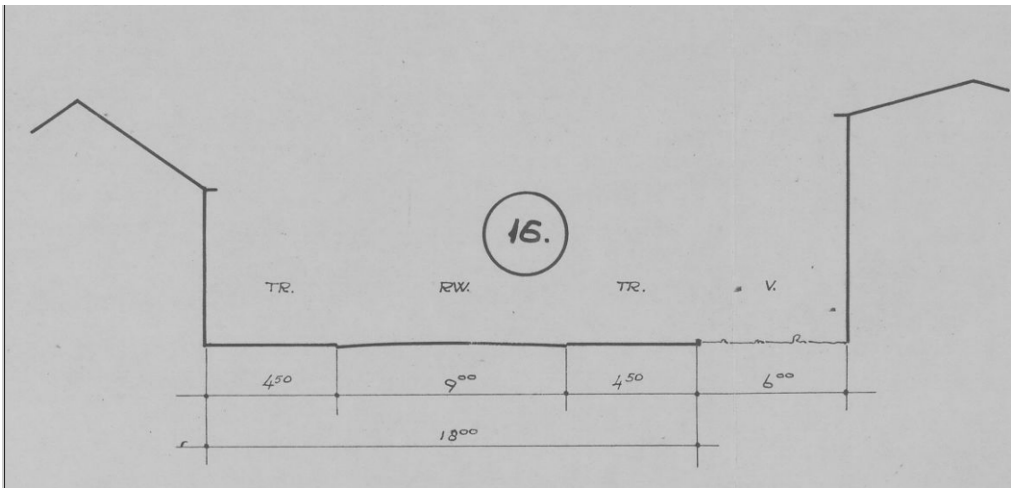
Fruinlaan, rond 1920, foto gemeentewerken Leiden [RAL MFO20070002].

Bij de aanleg is de middenberm zonder hekwerk opgeleverd.

Het gebied ten zuiden van de Sitter- en Burggravenlaan kwam na de Tweede Wereldoorlog tot stand en maakt geen deel uit van het beschermd stadsgezicht Zuidelijke Schil. Toch komt het hier aan de orde, omdat het de evolutie verduidelijkt die het straatbeeld doormaakte. Vanaf de bouw van Vreewijk via de Tuinstadwijk naar de Burgemeesters- en Professorenwijk werden de wijken steeds groener. Het voortuintje is hierbij alomtegenwoordig geworden, zelfs bij het nieuwe woningtype in dit naoorlogse deel, de etagewoning. Daarnaast is er in dit gebied sprake van een grote hoeveelheid openbaar groen, in de vorm van speel- en sportvelden ten zuiden van de Vollenhovenkade, en groenstroken en bomen, de laatste zijn in de groenstroken of op de trottoirs geplaatst.



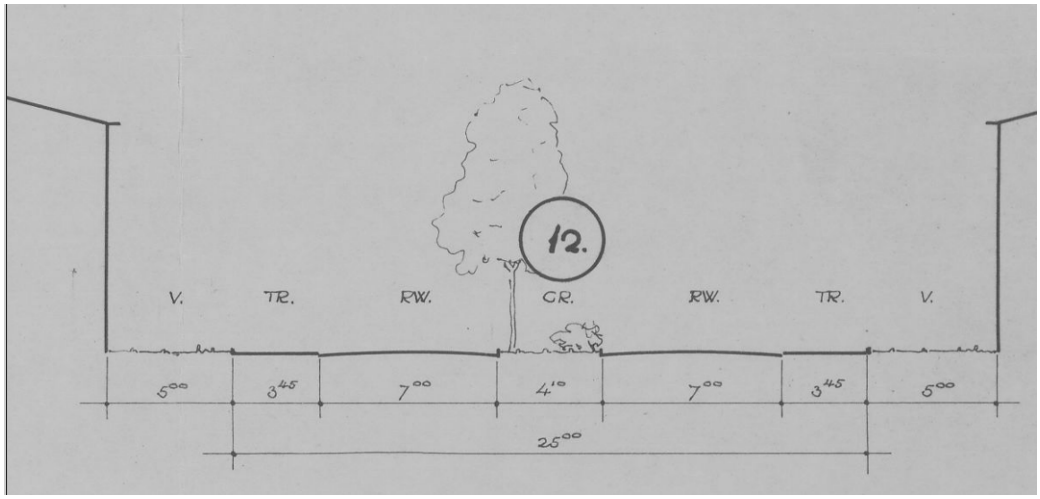
Franchimontlaan, gezien vanaf de Melchior Treublaan met op de achtergrond de Sint Petruskerk, foto B. Bonnet, rond 1956. Hieronder is het profiel van dit deel te zien, detail profielenblad, gemeente Leiden 1956 [RAL PBK0343 en RAL PV1525.3b]. De oostzijde heeft voortuintjes.





Burggravenlaan, gezien vanuit het westen vanaf de Sitterbrug, foto Herman Kleibrink, 1957 [RAL PV3813.4].

Net als de eengezinswoningen in de Burgemeesters- en Professorenwijk zijn ook de blokken met etagewoningen voorzien van voortuintjes. Een nieuwe type hoge, elektrische lantaarn is hier geïntroduceerd.



Dwarsprofiel Burggravenlaan, tussen de Scholten- en Moddermanstraat, met een symmetrische aanleg door een centrale groenstrook en aan weerszijden rijwegen, 1956, detail *Partieel uitbreidingsplan Leiden Rodenburgerpolder. Profielenblad*, gemeente Leiden, [RAL PV1525.3b].

RIJNDIJKBUURT



Stratenplan en bestaande bebouwing van de Rijndijkbuurt eind jaren twintig, detail *Ontwerp uitbreidingsplan der gemeenten Leiden*, van Granpré Molière, Verhagen en Kok, 1930 [RAL PV505].

De oudste bebouwing van de Rijndijkbuurt is die langs de Hoge Rijndijk, deze ontstond in de negentiende eeuw. Hier verschenen herenhuizen, bedrijfspanden en arbeiderswoningen. Rond 1900 werden vervolgens eenlaagse arbeiderswoningen gebouwd aan de Rijndijkstraat. Woningbouwverenging *Ons Doel* zette in 1922 vervolgens de eengezinswoningen voor arbeiders neer aan de Kanaalstraat. Op basis van het tweede uitbreidingsplan, waarvan hierboven het stratenplan wordt getoond, volgde in de jaren dertig de verdere invulling van de Rijndijkbuurt als arbeiderswijk.

Hoge Rijndijk, gezien naar het westen, eind 19e eeuw [RAL GN005336].

In 1825 liet het Rijk de Hoge Rijndijk bestraten. Hierlangs ontwikkelde zich in de negentiende eeuw lintbebouwing bestaande uit individuele panden. Rond 1900 is de rijweg bestraat met klinkers met aan weerszijden een bomenrij, geplant op hoge bermen. Langs de gevels, aan de noordzijde, liep een voetpad.



Detail plattegrond van Leiden en omstreken, toegeschreven aan stadsarchitect Salomon van der Paauw, 1843 [RAL PV422].



Hoge Rijndijk gezien naar het westen bij de Cobetstraat, ter hoogte nummers 23-19, begin 20e eeuw [RAL GN005335].

De negentiende eeuwse bebouwing langs de Hoge Rijndijk bestond onder meer uit herenhuizen, zoals hierboven. De poldersloot voor deze huizen liep vanaf de Zoeterwoudsesingel langs de Hoge Rijndijk, en boog af naar het zuiden rondom het raamveld, om ter hoogte van de huidige Fruinlaan weer aan te sluiten op de singel. In 1923 is het gedeelte van deze sloot langs de Hoge Rijndijk gedempt ten behoeve van een wegverbreding.



Utrechts Jaagpad aan de Nieuwe Rijn, tegenover de Rijnkade, gezien naar het westen, H.G.A. Obreen, rond 1900 [RAL PBK1039].

De deels beschoeide kade is beplant met een enkele rij bomen, de ruimte hiertussen wordt deels gebruikt als opslag. Langs het Utrechts Jaagpad kwamen net als in de Rijndijk- en Kanaalstraat arbeiderswoningen tot stand.



Hoge Rijndijk, gezien naar het oosten, foto J. Sleding, rond 1930 [RAL PBK0453].

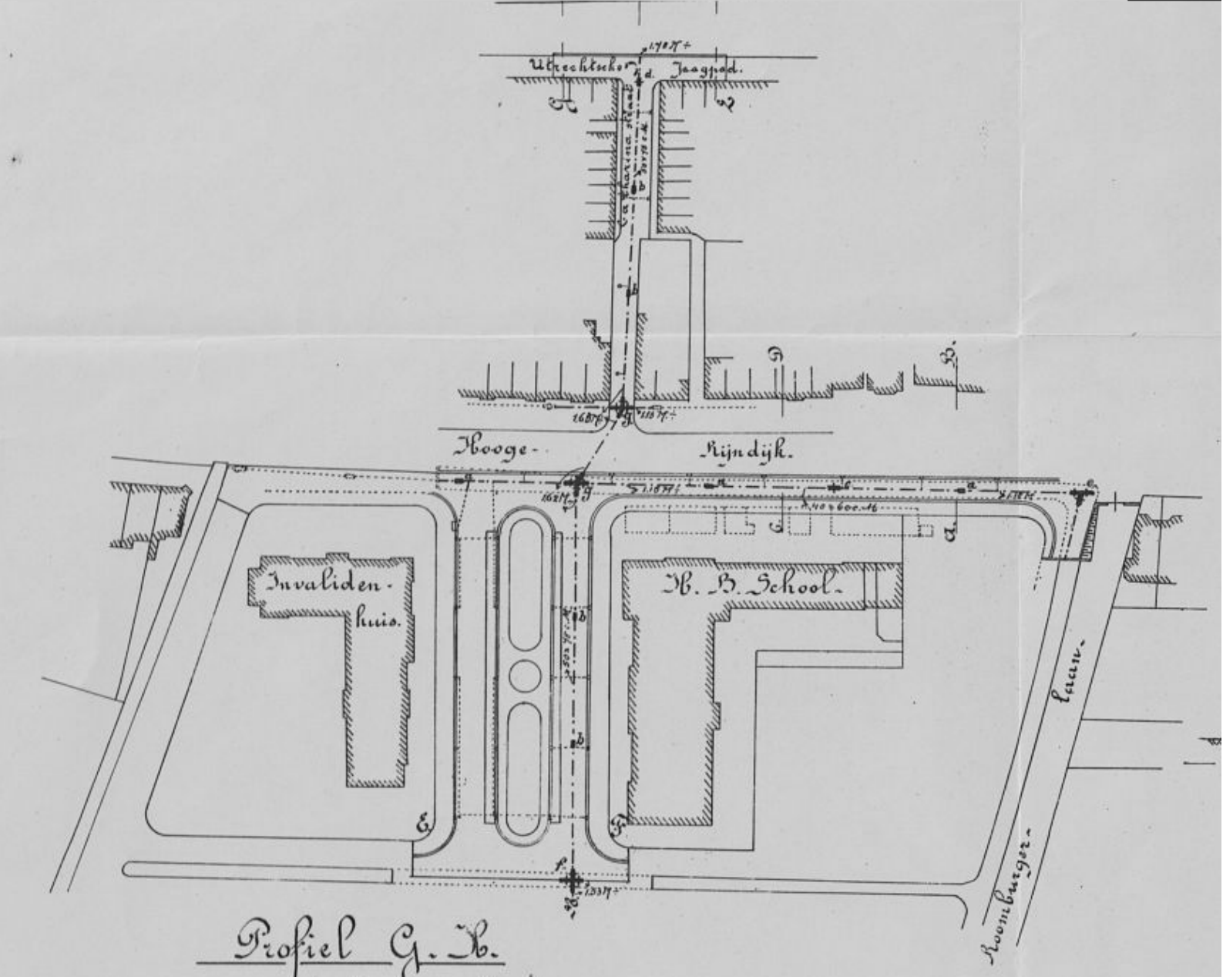
De poldersloot met bruggetjes zoals die op voorgaande foto voorkomt is in 1923 gedempt waardoor een verbetering van de rijweg mogelijk werd.

De rijweg heeft een vlakke klinkerbestrating waarin de tramrails zijn opgenomen. Op de trottoirs komen bomenrijen voor, uitgezonderd aan het eerste deel aan de rechterzijde. Hier is te weinig ruimte omdat de bebouwing zo dicht op de rooilijn staat, en er ook nog sprake is van voortuintjes. Hier staat weer een geheel nieuw type elektrische lantaarn.



Hoge Rijndijk, gezien naar het zuidwesten, met rechts de Hogere Burgerschool, foto J.H. Schaefer, 1924 [RAL PBK1824].

Ook de gaslantaarns die tot de elektrificatie van de stadsverlichting langs de Hoge Rijndijk stonden, weken af van de modellen die in Vreewijk, Staalwijk of de binnenstad voorkwamen. De twee overige masten waren voor de bovenleiding van de tram.



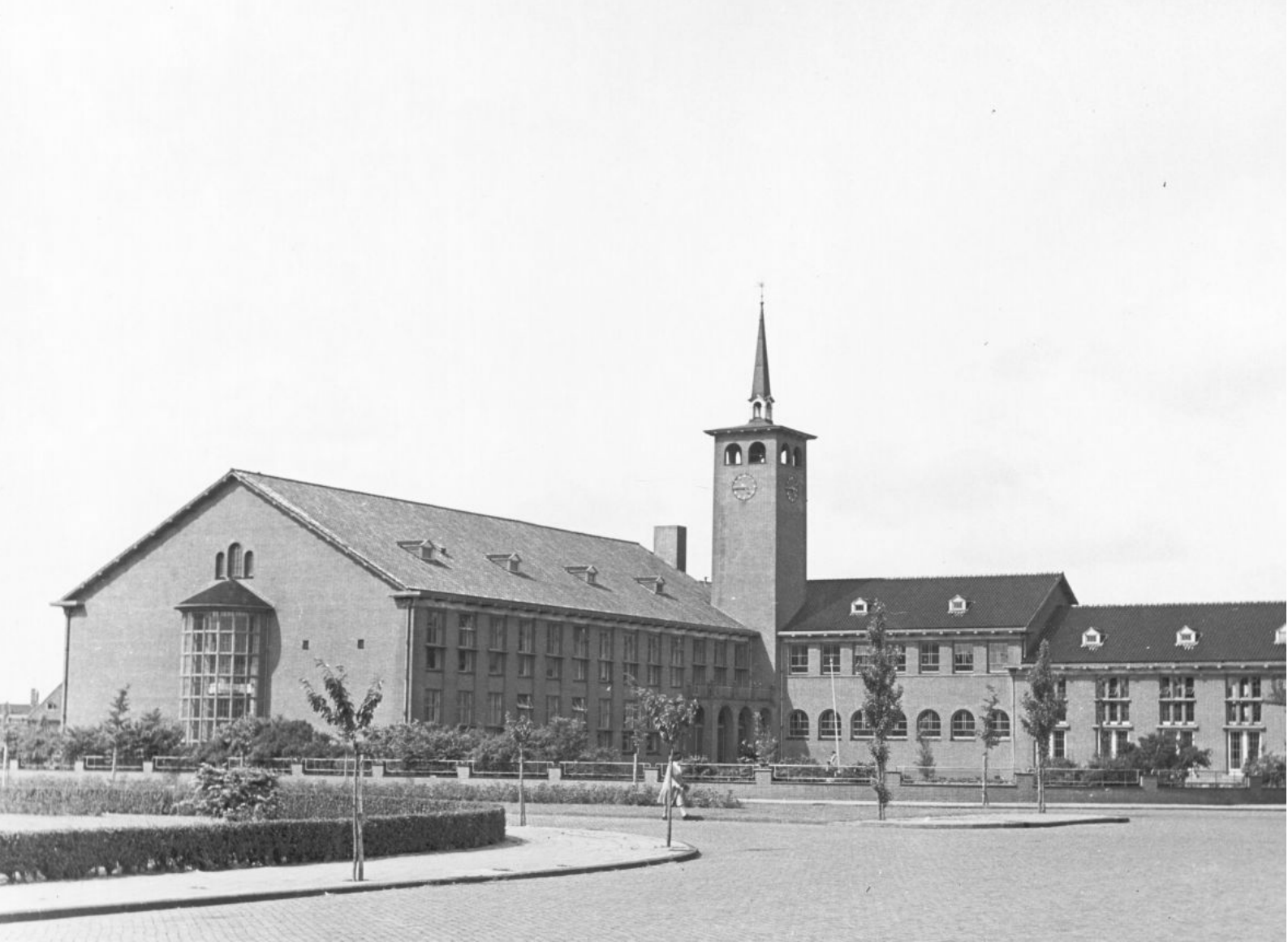
Straataanleg bij de Burggravenlaan en Catharinastraat aan de Hoge Rijndijk, met het Militair Invalidenhuis (1913) en de Hogere Burgerschool (1915), detail *Straataanleg op het Raamland*, gemeente Leiden, 1914 [RAL PV1555.2].

In het uitbreidingsplan van de Zuidelijke Schil van 1907 kwam een brede boulevard voor. Deze is op basis van het tweede uitbreidingsplan in een aangepaste vorm aangelegd via de Burggravenlaan naar de Sitterlaan. Wel is voor 1933 al een begin gemaakt met de aanleg van het eerst ontwerp, waarvan twee grote, openbare gebouwen de toegang vanaf de Hoge Rijndijk markeren. Op bovenstaande bestektekening is het ruime straatprofiel aan het begin van de boulevard, de Burggravenlaan, zichtbaar met de in 1907 gewenste breedte. Hierbij is ruimte voor een zeer royale middenberm met gazons op de middenas, voorzien van afgeronde hoeken.



Burggravenlaan, gezien naar het zuiden vanaf de Hoge Rijndijk met rechts het Militair Invalidenhuis en vervolgens de huizen tussen de Kernstraat en Fruinlaan, foto N. van der Horst, 1966 [RAL PV3813.6].

Het plantsoen aan het begin van de Burggravenlaan bij de Hoge Rijndijk, met bomen.

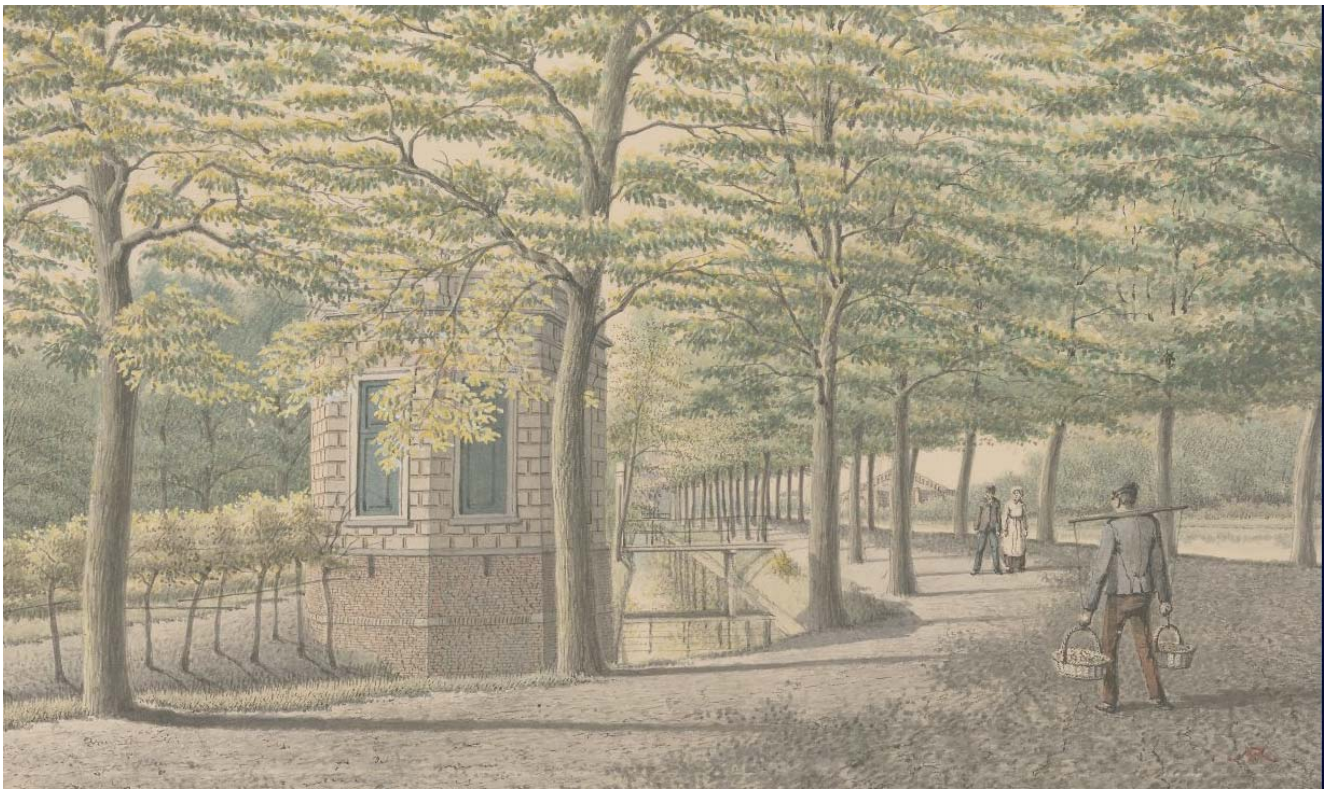


Burggravenlaan, gezien vanuit het oosten, met het Stedelijk Gymnasium aan de Fruinlaan, 1936 [RAL PV19027.4].

WITTE SINGEL

EN ZOETERWOUDSESINGEL

De Witte Singel en Zoeterwoudsesingel onttrekken zich aan de karakterisering van de afzonderlijke wijken binnen de Zuidelijke Schil, hoewel de bebouwing hier vaak wel gelijktijdig met de wijkaanleg startte. De singels vormen één geheel, reden waarom ze hier afzonderlijk behandeld worden. Hierbij is niet de indeling gehanteerd die bij de beschrijving van de wijken is gevolgd, maar de route van west naar oost waarmee de veranderingen van het straatbeeld door de tijd wordt getoond.



Witte Singel, met de koepel van Groenhoven, 1897, tekening J.M.A. Rieke [RAL PV32025].

De singels vormden van oudsher een geliefde wandelplaats rondom de stad. Ze waren beplant met een dubbele rij hoogopgaande bomen. Na sloop van stadsmuur- en wallen, die vanaf 1816 plaatshad, ontstond vrij zicht op de stad. Rond diezelfde tijd werden langs de singels bankjes geplaatst.



Witte Singel, met links de theetuin Oud Hortuszicht, tegenover de Sterrenwacht, foto J. Sleding, rond 1930 [RAL PBK1124].

De bomen aan de gevelzijde zijn hier inmiddels gerooid in verband met de verbreding van de rijweg en vervangen door een trottoir. De oude gietijzeren lantaarns staan nog op de rijweg. De walkant van de singel laat twee soorten hekjes zien. In de eerste helft van de twintigste eeuw werden de ruwe bermen langs de singels vervangen door strakke grastaluds met hier en daar heesters werden.





Witte Singel, ter hoogte van de Sterrenwacht, foto W.J. Kret, 1928 en 1940 [RAL GN000066 en GN001900].

Bovenstaande foto's laten op dezelfde plek twee soorten hekjes of bermafscheiding zien. Op de bovenste is een draad langs paaltjes getrokken. Dit is de oudste variant die op veel andere plekken in de stad voorkwam. Bij de latere vorm daaronder is de draad vervangen door een houten of ijzeren strip. In de Burgemeesters- en Professorenwijk komt onderstaand type, uitgevoerd in ijzer, ook veelvuldig voor.



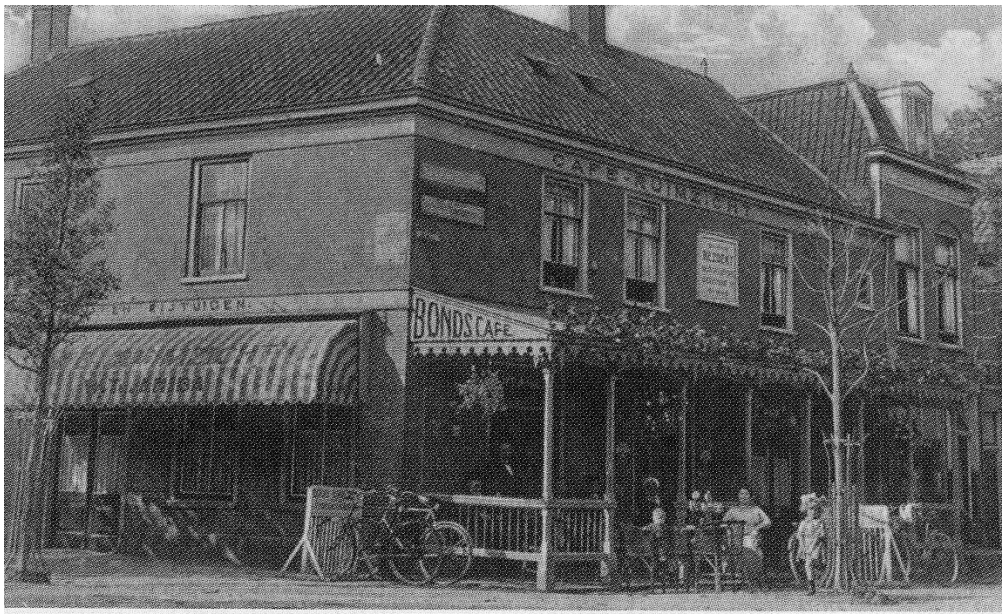
Witte Singel tegenover de Sterrenwacht, gezien naar het westen, 1938 [RAL PV72.7].

De rijweg van de Witte Singel is geasfalteerd en de trottoirs zijn voorzien van vierkante stoeptegels. De groene walkant is door een laag hekje afgescheiden van de rijweg. Een nieuwe type elektrische lantaarn is hier in het straatbeeld verschenen met een opvallende lichte kleur. De lantaarn is hier nog niet compleet, de kap onder het hoedje ontbreekt nog. Ditzelfde type kwam voor in de Burgemeesters- en Professorenwijk.



Witte Singel, gezien vanuit het oosten met links de Herenstraat, circa 1920 [Smit 2009, 17].

Aan beide zijden is de Witte Singel nog beplant met bomen. Aan de linkerzijde is wel al een verhoogde voetpad aangebracht. Een gietijzeren gaslantaarn staat op de grens tussen de geasfalteerde rijweg en het trottoir. De walkant is voorzien van een laag hekje, bestaande uit paaltjes.
Op onderstaande foto heeft de jonge aanplant ijzeren stambeschermers.

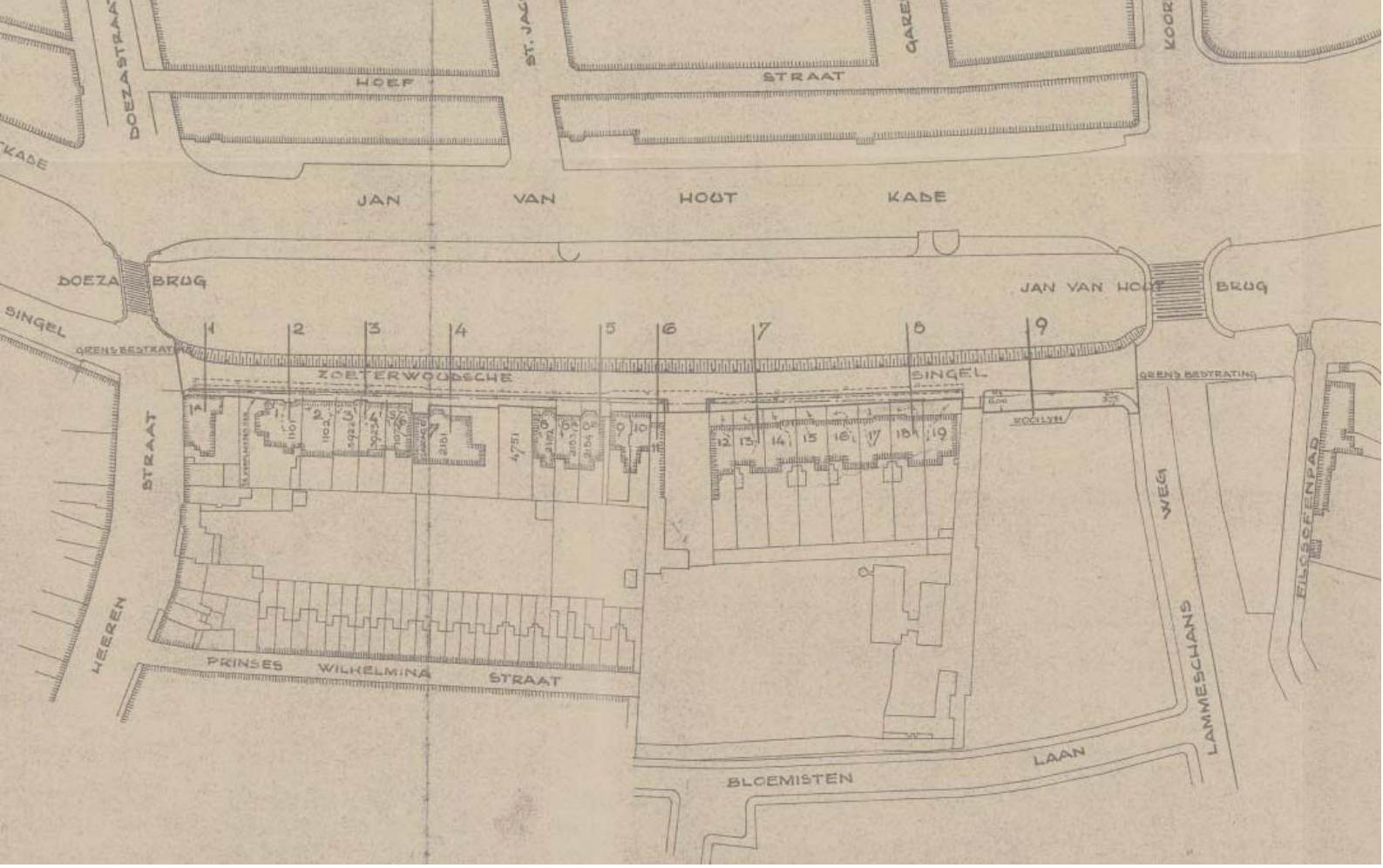


Hoek Witte Singel en Herenstraat, gezien vanuit het oosten [Smit 2009, 23].



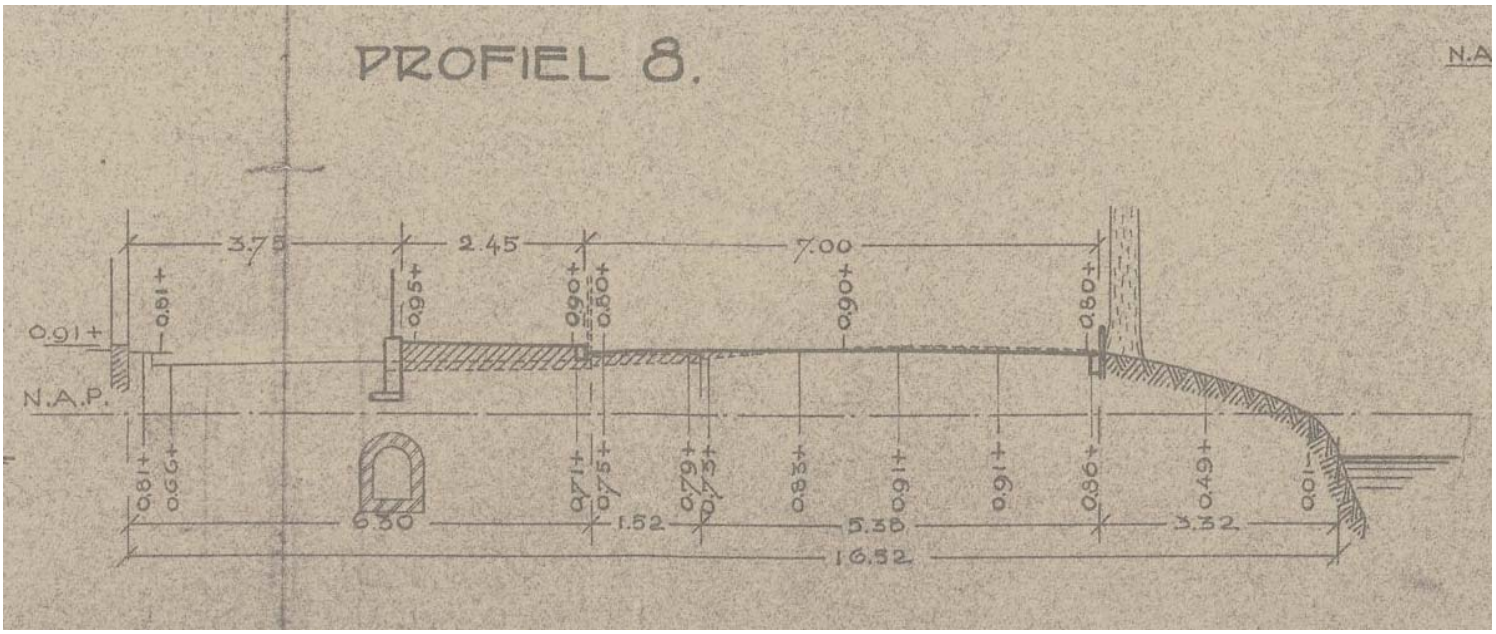
Zoeterwoudsesingel ter hoogte van de Jan van Houtkade, tussen de huidige Lammenschansweg en de Herenstraat, rond 1900 [RAL PBK1141].

De straatbreedte wordt hier nog bepaald door de afstand tussen de bomenrijen.



Verbetering Zoeterwoudsche Singel van Heerenstraat tot Lammeschansweg, detail bestektekening van situatie en negen profielen, gemeente Leiden, 1931 [RAL PV1605.5].

Omdat niet alle huizen op de rooilijn gebouwd zijn wisselt de breedte van het trottoir tussen de 1,65 en de 3,51 meter met een uitschieter naar boven van 5 meter, in het laatste profiel bij de Lammenschansweg. De breedte van de weg is overal 7 meter, afgezien van het begin aan de Herenstraat en de Lammenschansweg waar deze iets breder is.
Opvallend is dat voor de rijweg een bol profiel is gekozen en niet een naar de walkant aflopend wegdek. Het regenwater aan de zijde van de gevels moet worden afgevoerd via het riool. Het trottoir loopt af richting de rijweg. In onderstaand profiel is er tussen de voorgevel en het trottoir nog sprake van een voortuintje.





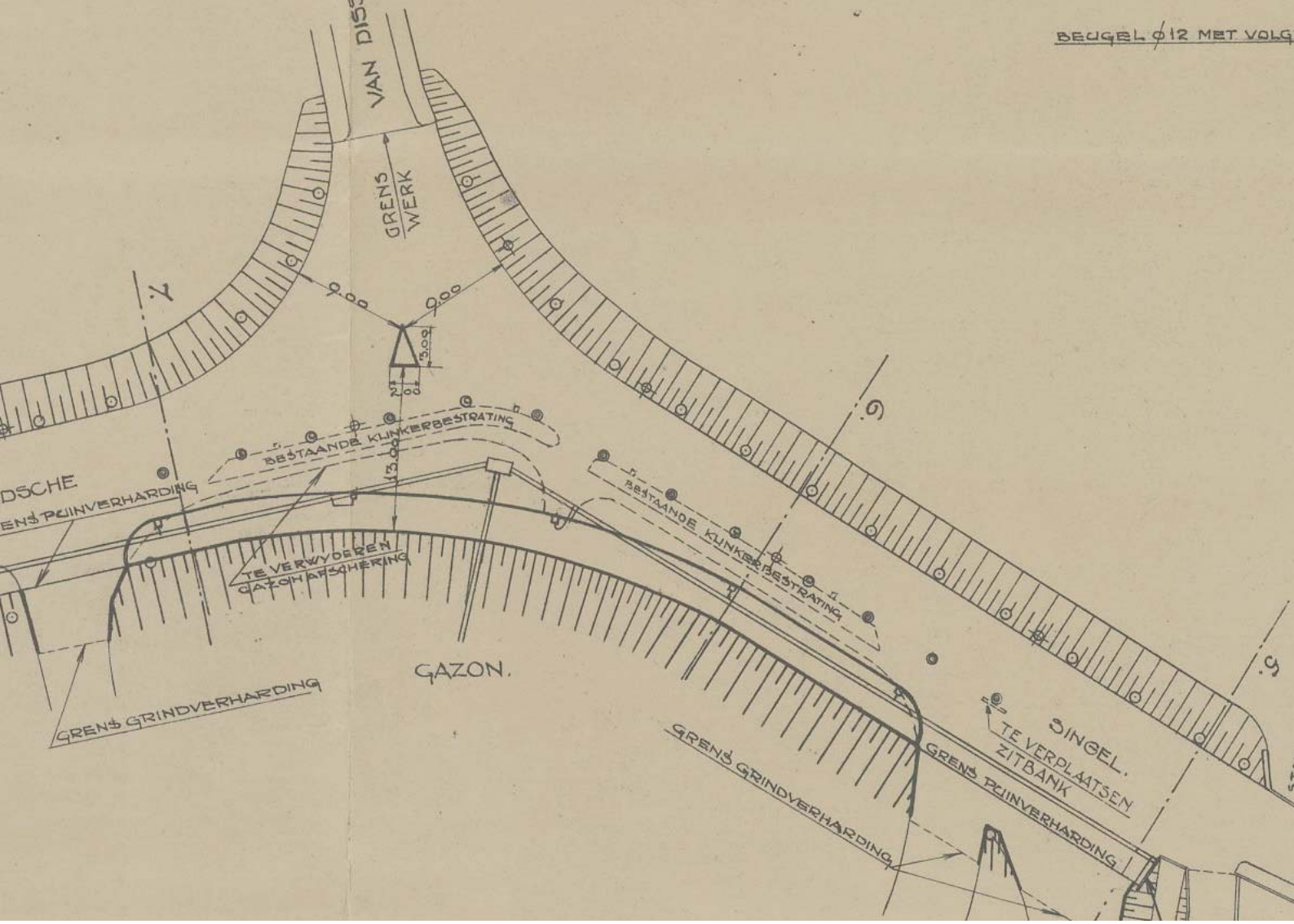
Zoeterwoudsesingel, gezien naar het westen, tussen de Lammenschansweg en de Herenstraat, na 1931 [RAL GN004150].

Op bovenstaande foto is het straatprofiel te zien dat in 1931 tot stand kwam met een rijweg van klinkers en stoeptegels op het trottoir. Een laag hekje scheidt de walkant af van de rijweg, de lantaarns zijn op het trottoir geplaatst. Putten voor de afvoer van regenwater zijn in de stoeprand opgenomen.



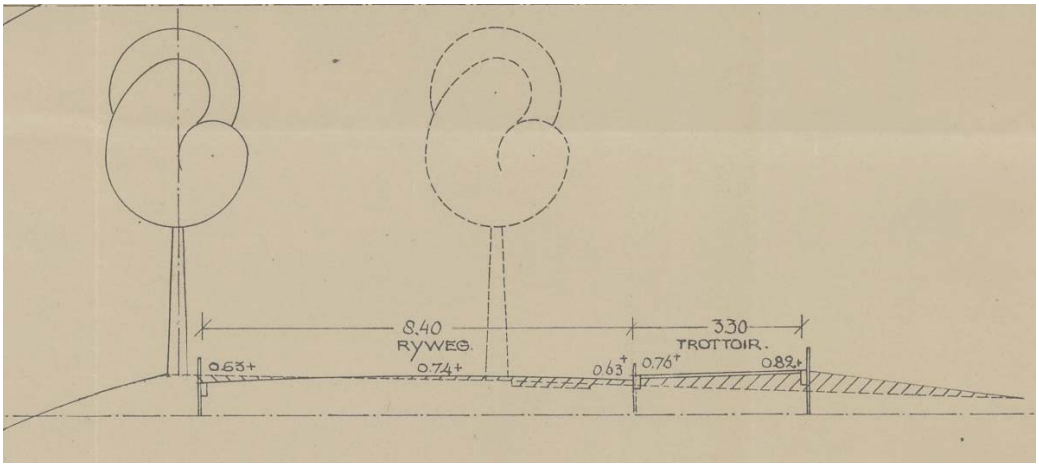
Zoeterwoudsesingel, gezien naar het oosten vanaf de Stadsmolensluisbrug bij de Cronesteinkade, met in het verschiet het eerste deel van de De Laat de Kanterstraat, begin 20e eeuw [RAL GN003306].

Hier is de singel nog met een dubbele rij bomen getooid en gaslantaarns. In 1934 werden de bomen aan de gevels gerooid. De walkanten zijn met een gazonbescherming afgezet, een laag hekje bestaande uit paaltjes waartussen draden gespannen zijn.



Verbetering van den Zoeterwoudschen Singel van den oprit van de Van Disselbrug tot en met de Wasstraat, situatie en 7 profielen, detail bestektekening gemeente Leiden, 1934 [RAL PV1225.9].

De donkere cirkeltjes op de rijweg stellen de bestaande bomen aan de zijde van de gevels voor, deze moesten gerooid worden. Hiertussen zijn de gaslantaarns geplaatst, die verplaatst en vervangen gingen worden, net als de zitbank, vlak bij de Cronesteinkade. Onderstaand profiel nr. 6 laat de nieuwe en de oorspronkelijke breedte van de rijweg zien tussen de dubbele bomenrij, met rechts de te rooien boom. Op dit deel van de Zoeterwoudsesingel lag de breedte van het trottoir vast op 3,30 meter, die van de rijweg was zo'n 8,40 met een uitschieter naar beneden van 8,40 en naar boven van 9,15 meter.





Zoeterwoudsesingel, met links de Wasstraat, gezien naar het westen, begin 20e eeuw [RAL GN003305].

De singel is onbestraat en nog voorzien van de dubbele rij bomen.



Zoeterwoudsesingel, gezien vanaf de Wasstraat naar het westen met in het verschiet de Sint Petruskerk aan de Lammenschansweg, 1935 [RAL PV7915.40d].

Ook hier sneuvelde de vanwege de verbreding van de rijweg de rij bomen aan de gevelzijde. De rijweg is hier geasfalteerd, op het trottoir liggen vierkante stoeptegels. De elektrische lantaarns zijn op het trottoir geplaatst. De groene berm aan de walkant is door een laag hekje van de rijweg gescheiden.



Zoeterwoudsesingel, met rechts de Fruinlaan, gezien naar het noorden, 1935 [RAL PV7915.40f].

De rijweg is geasfalteerd en de gerooide bomen aan de gevelzijde zijn vervangen door jonge aanplant, geplaatst op het trottoir op dezelfde lijn als de elektrische lantaarns. De huizen hebben voortuintjes met tuinhekken. Ten slotte scheidt een laag hekje aan de linkerzijde de walkant van de rijweg.

LITERATUUR EN BRONNEN

Voor het historisch beeldmateriaal is gebruik gemaakt van het Regionaal Archief Leiden [RAL].

Bekkers, Gaston, *Het omheinde land. De geschiedenis van het Leidse stadspark*, Leiden 1998

Duin, Thomas van, Kasper van Ommen, *Van stadspolder tot beschermd stadsgezicht. Het ontstaan en de groei van de Professoren- en Burgemeesterswijk en Rijndijkbuurt,* Leiden 2000

Duin, Thomas van, Frans Hoek, *Een wijk met aanzien. Honderd jaar Burgemeesterswijk in Leiden*, Leiden 2006

Galjaard, A., *Van bolwerk tot speelweide. De groenvoorziening van Leiden,* Leiden 1954

Maanen, R.C.J. van (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad,* Deel I-IV, Leiden 2002-2004

Meurs, Paul, Paula Klaver en Johanna van Doorn, *Tuinstadwijk – Leiden. Cultuurhistorische verkenning en analyse*, Schiedam 2009

Smit, Cor, *Strijd om kwaliteit. De geschiedenis van de volkshuisvesting in de regio Leiden*, Leiden 2006

Smit, Cor, *Van tuinen tot stadswijk. De geschiedenis van Tuinstad-Staalwijk*, Leiden 2009

Vellekoop, Jan, Bianca van den Berg en Joyce Brink, *Van 'Spawijk' tot 'Vreewijk'. De geschiedenis van een stadsuitbreiding*, Leiden 1988

Waal, C.J.D., 'Het uitbreidingsplan 1933 van Leiden', *Leids jaarboekje* 1983, 201-245





Leiden