

# DE WAARD - LEIDEN

CULTUURHISTORISCHE VERKENNING

STEEN  
HUIS  
MEURS

# INHOUD

## INLEIDING

### PLANGESCHIEDENIS

1. Ontstaansgeschiedenis - Vorming van het eiland 6
2. Niet-planmatige uitbreiding (1880-1915) 10
3. Woningbouwvereniging 'Eensgezindheid' 15
4. Uitbreidingsplan 1933 20
5. Naoorlogse ontwikkeling 28
6. Stadsvernieuwing 32

### DE WAARD NU

- De Waard en Leiden 37
- Bouwfases 38
- Structuur 40
- Zones 42
- Kenmerken 44
- 46

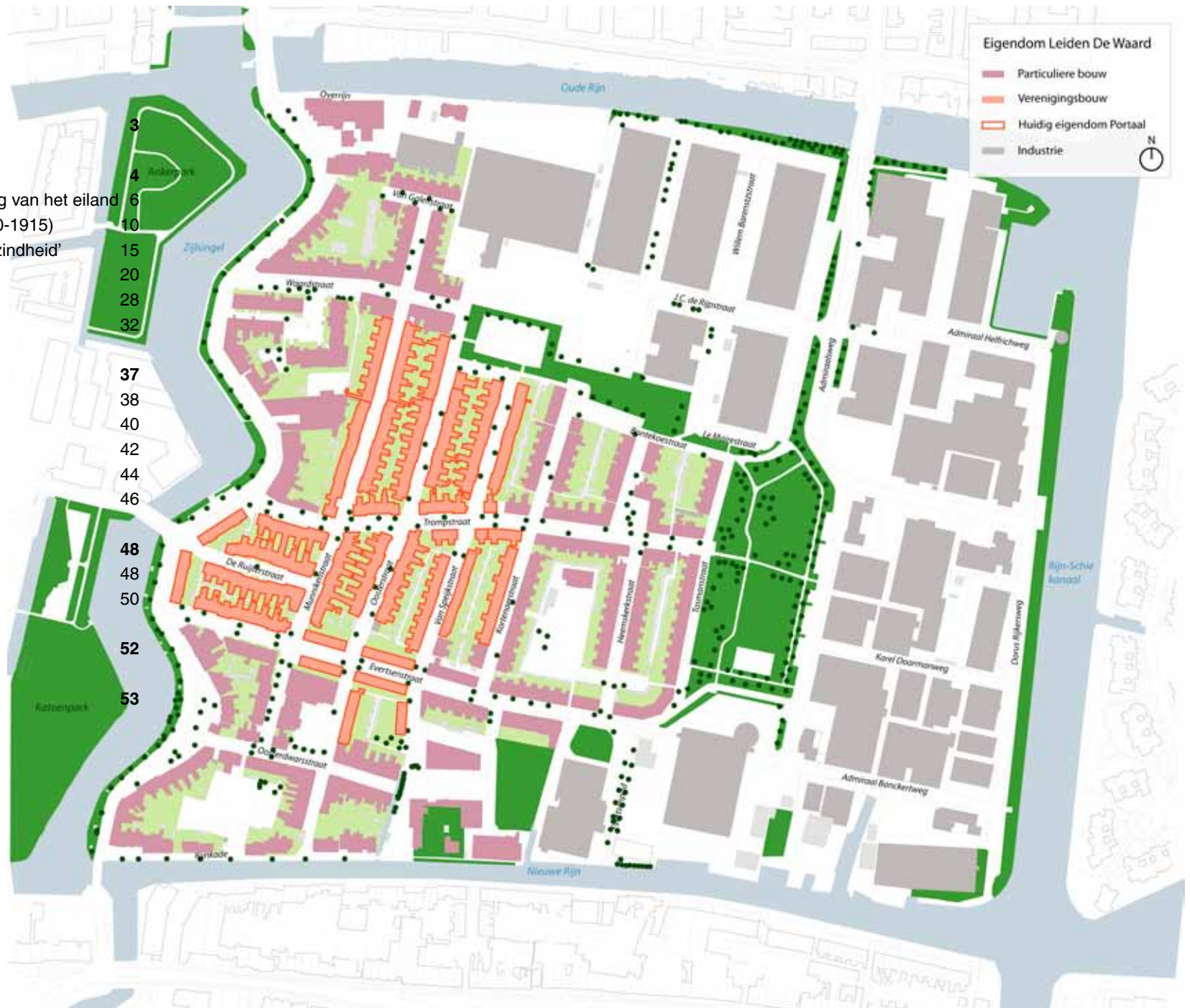
### WAARDERING

- Kwaliteiten en knelpunten 48
- Conclusies en aanbevelingen 50

### BRONNEN

### COLOFON

53



# INLEIDING

De cultuurhistorische verkenning van de Waard richt zich op het eiland dat wordt omgeven door de Oude Rijn, de Nieuwe Rijn, de Zijlsingel en het Rijn-Schiekanaal. Dit gebied heeft een verrassende diversiteit en historische gelaagdheid: de randen zijn negentiende-eeuws, de Zeeheldenbuurt is vooroorlogs (jaren twintig en dertig) en het bedrijventerrein stamt grotendeels uit de jaren zeventig. De verstedelijking vond geleidelijk plaats, meestal straat voor straat. De locaties werden ontwikkeld door 'eigenbouwers', aannemers, een woningbouwvereniging en ondernemers. Inmiddels is er ook het nodige versleuteld aan de Waard, waarbij het aanbrengen van nieuwe kozijnen en dakkapellen in de woningen en het herinrichten van de openbare ruimte het meest opvalt.

De Waard heeft knelpunten, die kenmerkend zijn voor veel wijken uit de interbellumperiode (parkeren, verouderde woningen, overlast), maar valt tegelijk op door de diversiteit met negentiende-eeuwse lintbebouwing, vooroorlogse woningbouw en naoorlogse bedrijfsterreinen. Er bestaat een contrast tussen de niet-planmatig bebouwde randen (linten, bedrijven) en het planmatige binnengebied (Zeeheldenbuurt). De binnenstad is nabij, net als bedrijvigheid, andere volksbuurten (de Kooi) en rijkere suburbane woonmilieus (Waard-eiland). Een heroriëntatie van de Waard op zichzelf en zijn omgeving is aan de orde, door alle voorgenomen en in gang zijnde ontwikkelingen: ingrepen in de woningvoorraad, de aanleg van de ringweg met de bijbehorende herstructurering op het bedrijventerrein en ontwikkelingen in de omgeving. Cultuurhistorie is een van de (vele) bouwstenen om de bestaande kwaliteit van de wijk in beeld te brengen en vanuit de eigen kracht en identiteit naar de toekomst te kijken. Voor ons is cultuurhistorisch onderzoek niet de opmaat voor een dogmatische stellingname over 'monumentwaardigheid'. Het gaat erom de cultuurhistorische kwaliteiten van de wijk

in beeld te brengen en samen te vatten in de 'ruimtelijke essenties' en deze te betrekken in de afweging hoe een vitale wijk met toekomstwaarde kan worden gemaakt.

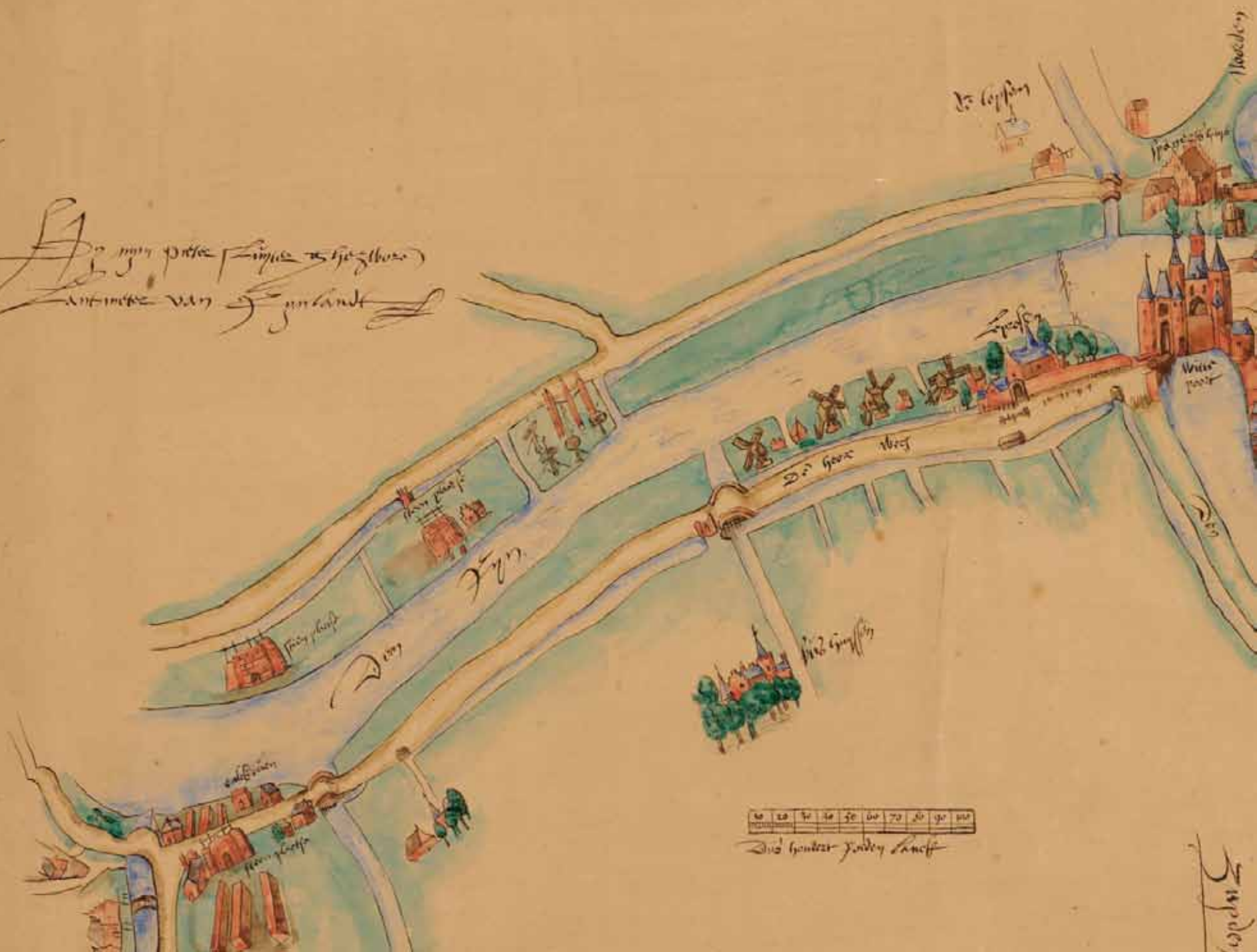
Om in de planvorming een heldere keuzes te kunnen maken over hoe om te gaan met de cultuurhistorische kwaliteiten is deze verkenning gemaakt. De uitdaging hierbij is om ontwikkelingsvragen niet op slot te zetten, maar te zoeken naar de mogelijkheid voor transformatie op de verschillende schalen: stadsdeel, wijk, straat en plein, gebouw en woning. Wat kan elke schaal aan, waar zit ruimte voor vernieuwing en wat kan de meerwaarde zijn van behoud of herontwikkeling van bestaande kwaliteit? Het onderzoek bestaat uit een thematische plangeschiedenis en een ruimtelijke analyse van de Waard. Op basis hiervan is een gebiedstypering gemaakt en zijn aanbevelingen gedaan vanuit cultuurhistorie voor de toekomst. De sociale geschiedenis is daarbij buiten beschouwing gelaten, omdat deze geen gevolgen heeft voor de ruimtelijke essenties van de wijk. Het doel is daarbij om de cultuurhistorische waarde te onderbouwen, te preciseren en te vertalen naar ruimtelijke termen, op uiteenlopende schaalniveaus (m.u.v. de woninginterieurs).

Op 23 november 2010 is het rapport gepresenteerd aan de Bewonerscommissie van de Zeeheldenbuurt. De naar aanleiding daarvan gemaakte opmerkingen zijn in dit rapport verwerkt.

SteenhuisMeurs  
Januari 2011

De vierde Rijn- en IJssel-  
 Landweer van Holland

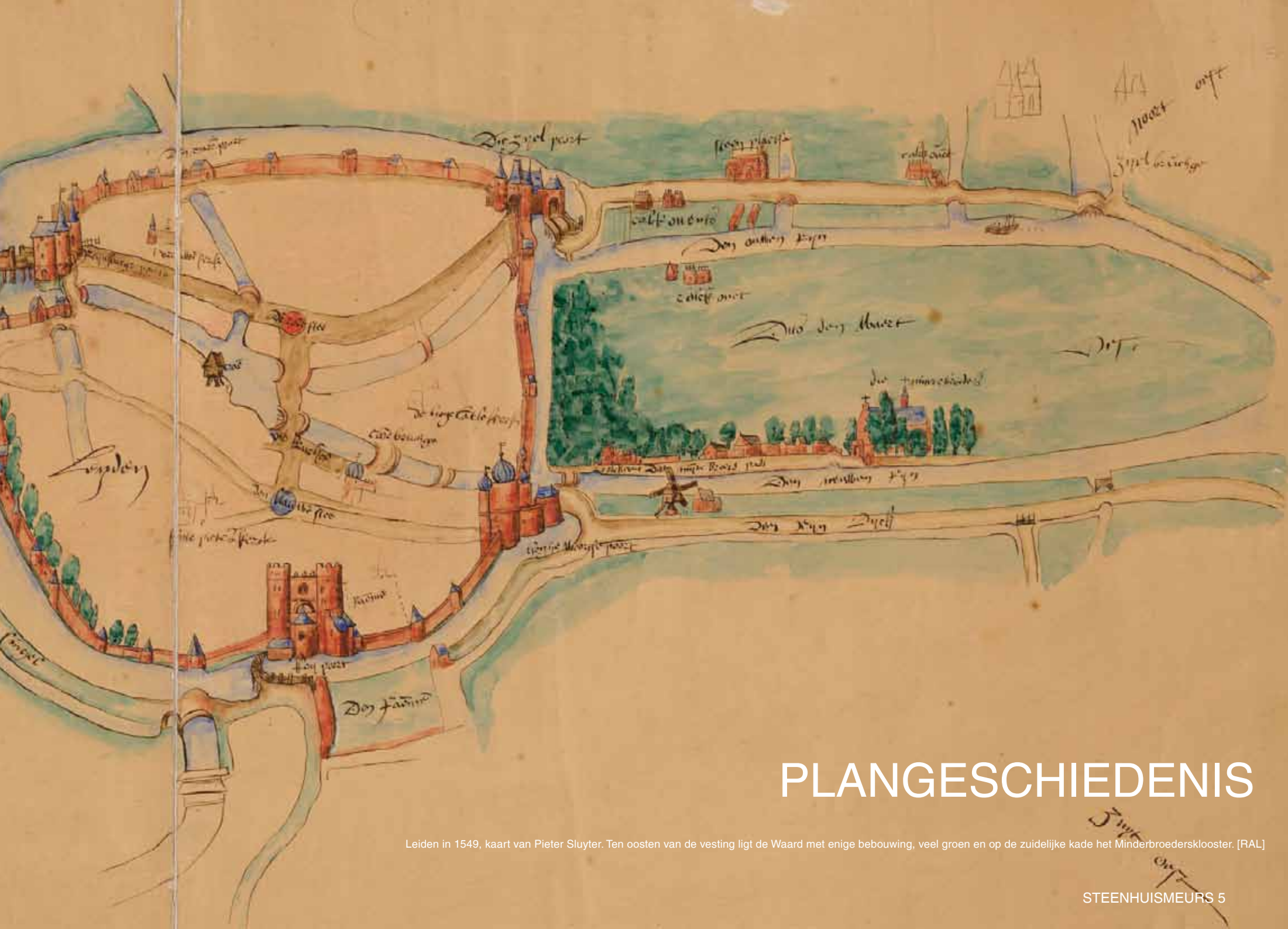
West



0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

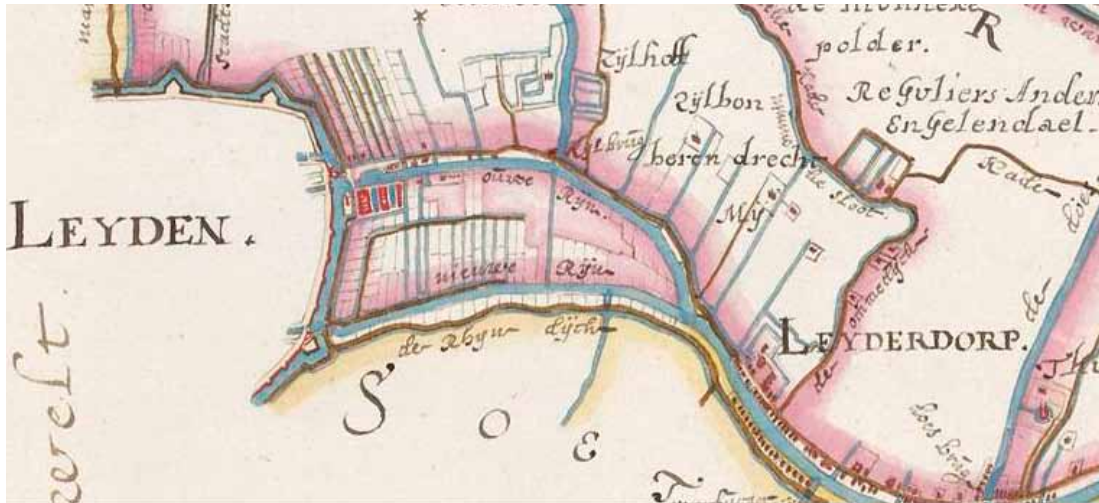
Dus honteer vanden Landt

Leiden



# PLANGESCHIEDENIS

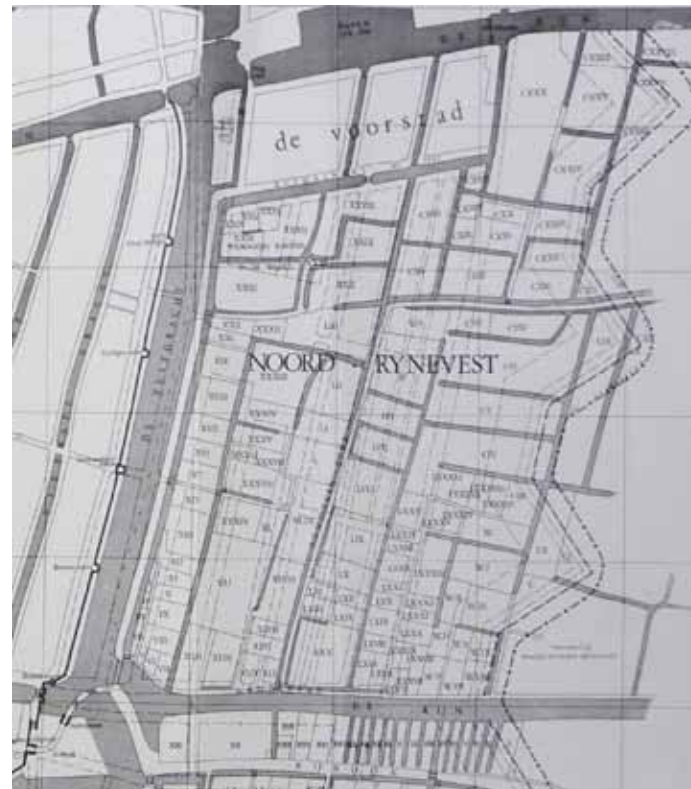
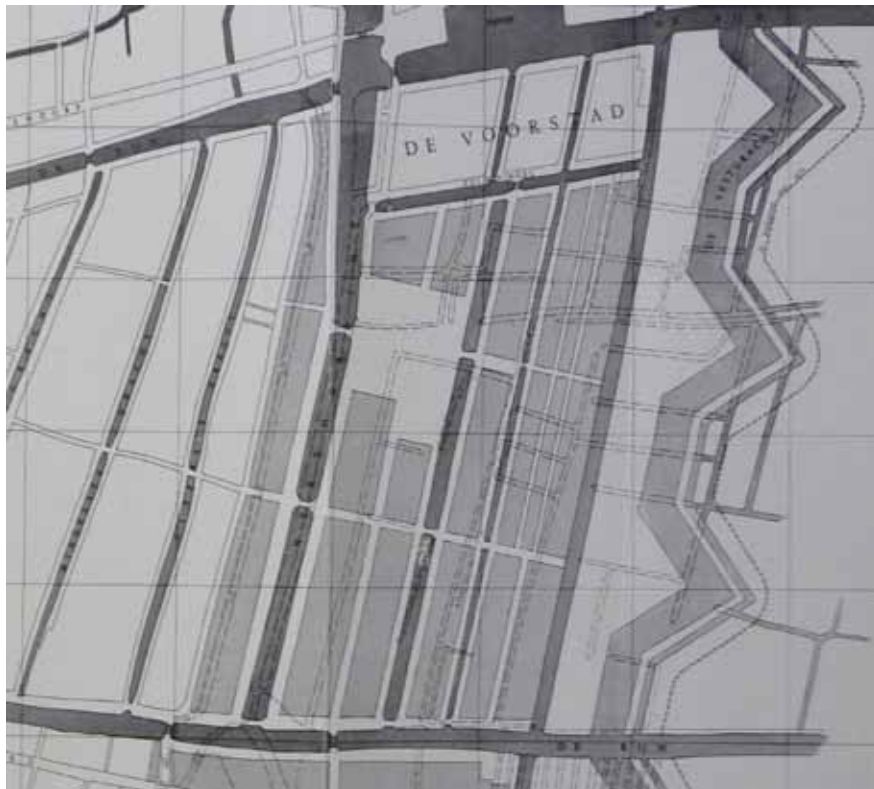
Leiden in 1549, kaart van Pieter Sluyter. Ten oosten van de vesting ligt de Waard met enige bebouwing, veel groen en op de zuidelijke kade het Minderbroedersklooster. [RAL]



Kaart van Leiderdorp uit 1614 van Balthasar Florisz van Berckenrode. Op de noordwestpunt van de Waard is een voorstad voor Leiden gebouwd. Het eiland is grotendeels verkaveld en heeft een wegenstructuur. [Watwaswaar]



Kaart van 'Dat belegge van der stede van Leyden' uit 1574, waarop het klooster van de Minderbroeders is afgebeeld in ruïneuze toestand. [Historische plattegronden der Nederlandse steden: Leiden (deel 7)]



< Schematische weergave van de aanleg van een nieuwe vesting in 1659, waarbij het westelijke deel van de Waard binnen de stadsgrenzen van Leiden kwam te liggen. [Van Oerle 1975]

# 1. ONTSTAANSGESCHIEDENIS – VORMING VAN HET EILAND

## LANDSCHAPPELIJKE ONTWIKKELING

De Waard werd vermoedelijk al tussen 500 en 250 voor Christus gevormd, toen een meander in de Rijn als het ware afgesneden werd door het eigen water van de huidige Nieuwe Rijn. De Rijn was een getijdenrivier, waardoor het waterpeil en dus het stroomgebied van de rivier doorlopend veranderde. In de twaalfde eeuw echter verzandde de monding bij Katwijk zodat de afwatering van het gebied stagneerde. Door de oprichting van het hoogheemraadschap van Rijnland, een structureel initiatief om wateroverlast te voorkomen, werd het stroomgebied van de Rijn goed bewoonbaar.

De naam Waard komt voort uit deze landschappelijke ontwikkeling. Een waard of weerd is een stuk vlakke grond, begrensd door rivieren, die door de kleiafzetting van veelvuldige overstromingen bijzonder vruchtbaar was (vergelijk bijvoorbeeld met de Krimpenerwaard, Alblasserwaard). Even ten westen van deze waard, waar de Oude en Nieuwe Rijn weer bij elkaar kwamen, ontstond de nederzetting *Leithen*. De meest westelijke punt van de Waard werd gebruikt voor een mottekasteel, een verdedigingswerk op een kunstmatige verhoging. Rond het jaar 1000 stond er al een houten versie, in de twaalfde eeuw werd deze opnieuw opgebouwd in steen: de Burcht van Leiden in zijn vroegste vorm. In 1294 werd nog een deel van de Waard door Leiden ingelijfd. Ten oosten van dit gedeelte werd de huidige Hooigracht gegraven als vestinggracht en als grens met Leiderdorp, waartoe de Waard van oudsher behoorde.

## BEBOUWING (1445-1880)

In de zestiende eeuw was de Waard slechts op één plek verbonden met de binnenstad Leiden, namelijk naast de Hogewoerdsepoort op de zuidwesthoek van het eiland. Hier bevond zich dan ook de voornaamste bebouwing: een kloostercomplex van de minderbroeders (orde der Franciscanen). Het klooster, dat inmiddels niet meer

in gebruik was, werd in augustus 1572 door geuzen geplunderd. Deze vaak protestantse vrijheidsstrijders van Willem van Oranje hadden het op de katholieken voorzien, aangezien zij het geloof van de Spaanse bezetter beleden. Van de door Willem van Oranje beloofde godsdienstvrijheid bleef onder de weinig gezagsgetrouwe geuzen niet veel heel: katholieken werden vermoord en heiligdommen werden verwoest.<sup>1</sup>

Door de verwoesting van het klooster was het echter niet afgelopen met de ontwikkeling van de Waard. Langs het Minnebroerspad, het pad dat van het klooster leidde naar de Hogewoerdse poort langs de Nieuwe Rijn, stond al bebouwing. Bij de aanleg van de oorspronkelijke Zijlpoort aan de noordwestkant werd de Waard beter verbonden met Leiden, wat resulteerde in de bouw van een Voorstad. Dit gedeelte van Leiderdorp werd al aan het einde van de zestiende eeuw Leids grondgebied. Op kaarten uit het begin van de zeventiende eeuw is te zien hoe het eiland verkaveld en in gebruik is. Het meeste westelijke deel was ingericht met siertuinen, wat er vermoedelijk op duidt dat de Waard gebruikt werd als luthof voor gegoede stedelingen. Een andere belangrijke ingreep uit deze tijd (1614) is de vaart van noord naar zuid, die al een scheiding aanbracht tussen de Waard en het huidige Waardeiland. Deze diende vermoedelijk als afwatering en wellicht ook als verbinding tussen de Nieuwe Rijn en de Zijl, een waterloop in de richting van Warmond. In 1659 werd de westelijke grens van de Waard wederom naar het oosten verschoven ten gunste van Leiden, wat een flinke zuidoostelijke uitleg voor de stad betekende. Daarbij werd de vesting versterkt door het aanleggen van een modern systeem van bolwerken. In het begin van de negentiende eeuw had de Waard zich ontwikkeld tot een belangrijk gebied voor warmoezerijen (groentekwekerijen), blekerijen, houtwinning, boomgaarden en tuinhuisen. Een merkwaardig landschappelijk element uit die tijd waren de zogenaamde 'halen' op de noordoostelijke en zuidoostelijke hoek van het eiland (zie kaart p. 9). Het

waren langwerpige stukken land met daartussen water. Het woord 'halen' komt vermoedelijk van het middelnederlandse halig, dat afgeleid is van halfdelig: de sloten behoorden voor de helft tot de eigenaar van de ene oever; de andere helft behoorde tot de eigenaar van de andere oever.<sup>2</sup> Op latere kaarten werden deze halen ook wel 'stalen' genoemd, wat doet vermoeden dat ze gebruikt werden als baggerstalen waar gebaggerd slib uit de Oude en Nieuwe Rijn werd geloosd. In sommige gevallen werd gedroogd slib gebruikt voor het ophogen van straten.<sup>3</sup>



Kaart uit 1825, waarop goed te zien is hoe het westelijke deel van de Waard ingericht is met beboste percelen en siertuinen. [Historische plattegronden der Nederlandse steden: Leiden (deel 7)]



				Land	0 11 10	0 11 10
				Wassersloot	0 00 20	0 00 20
Beth	Hendrik v. d.		Wassersloot 18	Land	0 11 30	
				Wassersloot	0 11 15	0 12 55
M. medewer	J. van		Landen 17	Land	0 10 30	0 10 30
				Land	0 00 60	0 00 60
				Land	0 15 10	0 15 10

Kadastrale kaart van de Waard, omstreeks 1880. De percelen werden gebruikt als warmoezerijen, boomgaarden, bossen voor hakhout, tuinhuisen en zelfs als 'bosch van vermaak'. [NA]



Met de aanleg van het Rijn-Schiekanaal verdwenen de baggerstalen ('halen') van de Waard. Deze foto uit 1921 toont de baggerstalen die toen nog op het Waardeiland waren. [RAL]



## ERFENIS VAN DE VOORSTEDELIJKE PERIODE:

- Typerende vorm van het eiland, ontstaan door een doorbraak van een meander in de Oude Rijn;
- De naam 'Waard';
- Vruchtbare grond bij het water als basis voor tuinbouw en bedrijvigheid;
- Huidige stratenpatroon grotendeels gebaseerd op de polderverkaveling van de prestedelijke inrichting (vanaf de middeleeuwen);
- De aanwezigheid van het klooster weerklonk en –klinkt in straatnamen: tot aan het einde van de negentiende eeuw werd de Rijnkade het Minnebroerspad of Broerspad genoemd, de Munnikenstraat en Franciscanenstraat bestaan nog steeds;
- De kenmerkende westkant als een contramal van de bolwerken die in 1659 zijn aangelegd;
- Brede sloot van noord naar zuid, als scheiding tussen de Waard en het Waardeiland.



## 2. NIET-PLANMATIGE UITBREIDING (1880-1915)

### WONINGBOUW

Aan het einde van de negentiende eeuw waren de woonomstandigheden in Leiden voor de lagere klassen erbarmelijk. Op het tamelijk kleine grondgebied van de stad werd de door ontmanteling van de vestingen vrijgekomen ruimte aan de noord- en oostkant bebouwd met industrie, zoals de Grofsmederij in 1836, de Katoenfabriek in 1862 en de Meelfabriek in 1884. De zuidwestkant van de stad werd ingericht met plantsoenen en voornamere woningbouw, zoals het Noordeinde (1866), de Plantage (1876) en het Plantsoen (1881). De restructies werden opgevuld met sloppen, waar het gros van de woningen uit één kamer bestond. Een citaat uit het *Verslag van het woningonderzoek 1899-1900* illustreert de nu onvoorstelbare omstandigheden van alle Leidse sloppen: 'Het kwam zelfs voor dat een privaat (in de volksmond "plé" genoemd) bij gebrek aan slaapruijnte voor de kinderen,

des avonds werd ingericht tot slaappleaats voor een kleuter. Een zak met stro op de "bril" en wat vodden als dekking vormden het bed van het kind. Ongelofelijk misschien, maar wáár!'<sup>4</sup> De Woningwet 1901 bracht structureel verandering in de slechte woonomstandigheden. De 'Maatschappij tot nut van het Algemeen' had twee Leidse hoogleraren, H.L. Drucker en H.B. Greven, opdracht gegeven tot onderzoek naar 'de tegenwoordige stand van het woningvraagstuk en in het bijzonder over de middelen tot verbetering daarvan.' Het resultaat, bekend als het 'Nutsrapport', verscheen in 1896 en diende als basis voor de Woningwet. De kern van het rapport en de daaruit voortvloeiende wet was het stoppen van uitbuiting door huisjesmelkers en een algehele verbetering van het woningbestand. Het ultieme doel was echter het verheffen van de arbeidersstand, waartoe de betere volkshuisvesting slechts een middel was.<sup>5</sup>

De Waard was al sinds 1888 onderwerp van getouwtrek tussen de gemeenten Leiden en Leiderdorp. Leiden raakte binnen de voormalige vesten zo vol, dat er geen

andere mogelijkheid bestond dan uit te breiden op het grondgebied van omliggende gemeenten. Dit gebeurde ook zonder annexatie: aan de singels werden particuliere, representatieve woningen gebouwd, erachter kwamen arbeiderswoningen. In de Waard gebeurde dit aan de Zijsingel en de Rijndijk. Achter de Zijsingel werden in de Waardstraat en de Hermanstraat kleinere woningen gebouwd voor de arbeiders van de aan de andere kant van de Zijsingel gelegen Meelfabriek en Grofsmederij. Achter de Rijndijk werd gebouwd aan het meest zuidelijke deel van de Oosterstraat en de Oosterdwaarsstraat. In 1896 werd dit gedeelte van de Waard officieel geannexeerd door Leiden, de Broersloot werd de nieuwe grens.

### LAATSTE BEGRENZING: HET RIJN-SCHIEKANAAL

In 1893 kon het Rijn-Schiekanaal in gebruik worden genomen voor wat betreft het gedeelte tussen Overschie en de Vliet bij Leiden. De aanleg paste in de bij uitstek negentiende-eeuwse tendens van het normaliseren van infrastructuur, waarbij spoorwegen werden aangelegd en



Deel van een panoramafoto uit omstreeks 1890 (J. Goedeljee), waarop de Zijsingel en de Rijnkade staan afgebeeld. Links van de Zijsingel ligt begraafplaats Groenesteeg, erachter zijn de Katoenfabriek, de Meelfabriek en de Grofsmederij te zien. [RAL]



Kleiwarenfabriek 'Splinter' aan de Rijnkade 7, 1914. [RAL]



Boerderij aan de Rijnkade, voorheen Minnebroederspad, eind 19<sup>de</sup> eeuw. [RAL]



Scheepswerf *De Rijn* aan de Rijnkade gezien vanaf het Utrechtse Jaagpad, begin 20<sup>ste</sup> eeuw. De locatie is nu de Admiraal Banckertweg 19. [RAL]

## Typologie van bebouwing (1880-1915)



Zijlsingel



Rijnkade



Oosterstraat



Oosterwarsstraat



Waardstraat en Munnikenstraat



Oude industriegebouwen bij de Rijnkade

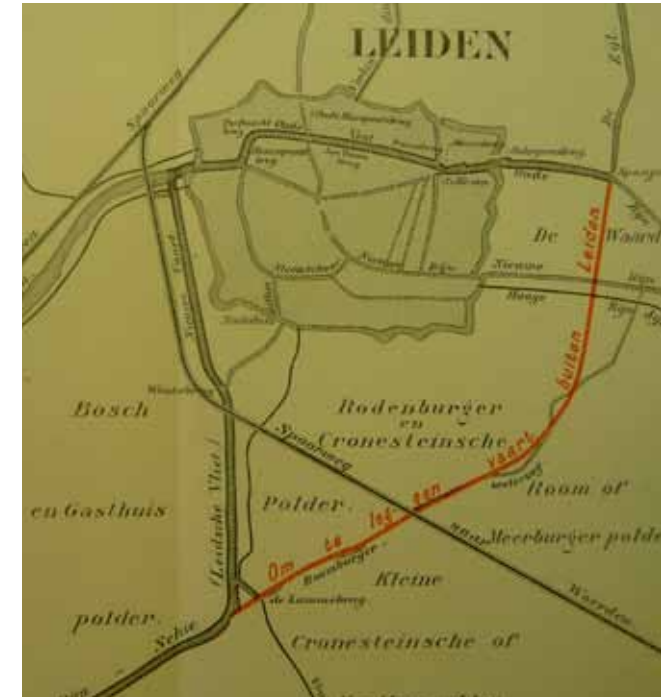
een uitgebreid netwerk van kanalen werd gegraven. De aanleg van de Nieuwe Waterweg (1872) zorgde ervoor dat Rotterdam binnen enkele decennia de grootste haven van Europa werd. De provincie Zuid-Holland wilde daarom het vaarverkeer tussen Rotterdam en het Noorden des lands verbeteren. Het Rijn-Schiekanaal was een onmisbare schakel, maar de verlenging van het kanaal van de Vliet tot aan de Rijn in Leiden zou nog jaren op zich laten wachten. In Leiden heerste namelijk twijfel of de stad wel kon

profiteren van de grootschalige investeringen die nodig waren voor verlenging van het kanaal. Daarnaast had de handel over water in Leiden altijd een informeel karakter. Er hoefde geen belasting betaald te worden over de ladingen die de stad aandeden. Dit betekende dat er geen geld was (en ook niet vrijgemaakt werd) om de vaarroute daadwerkelijk te moderniseren. Daarom werd aanvankelijk voor het Leidse gedeelte van het Rijn-Schiekanaal gebruik gemaakt van de Trekvliet, een bestaande vaarroute, die

in 1883 was verbreed en verdiept. Toen Leiden onder druk van de provincie alsnog havengeld ging vragen ontstond nog meer chaos. De schepen ontweken de belastingpost door over de Oude Singel te varen, waardoor de bruggen in de binnenstad bijna constant openstonden.<sup>6</sup> De situatie bij Leiden werd een zodanige bottleneck, dat binnenvaartschippers die van Rotterdam, Delft of Den Haag naar het noorden gingen liever van een langere, maar beter bevaarbare weg gebruik maakten dan van



Leiden in 1900. Het westelijke deel van de Waard is geannexeerd door Leiden. De Zijlsingel, Waardstraat, Rijnkade, Oosterstraat en Oosterdwarsstraat zijn inmiddels dichtbebouwd. [Blok 1918]

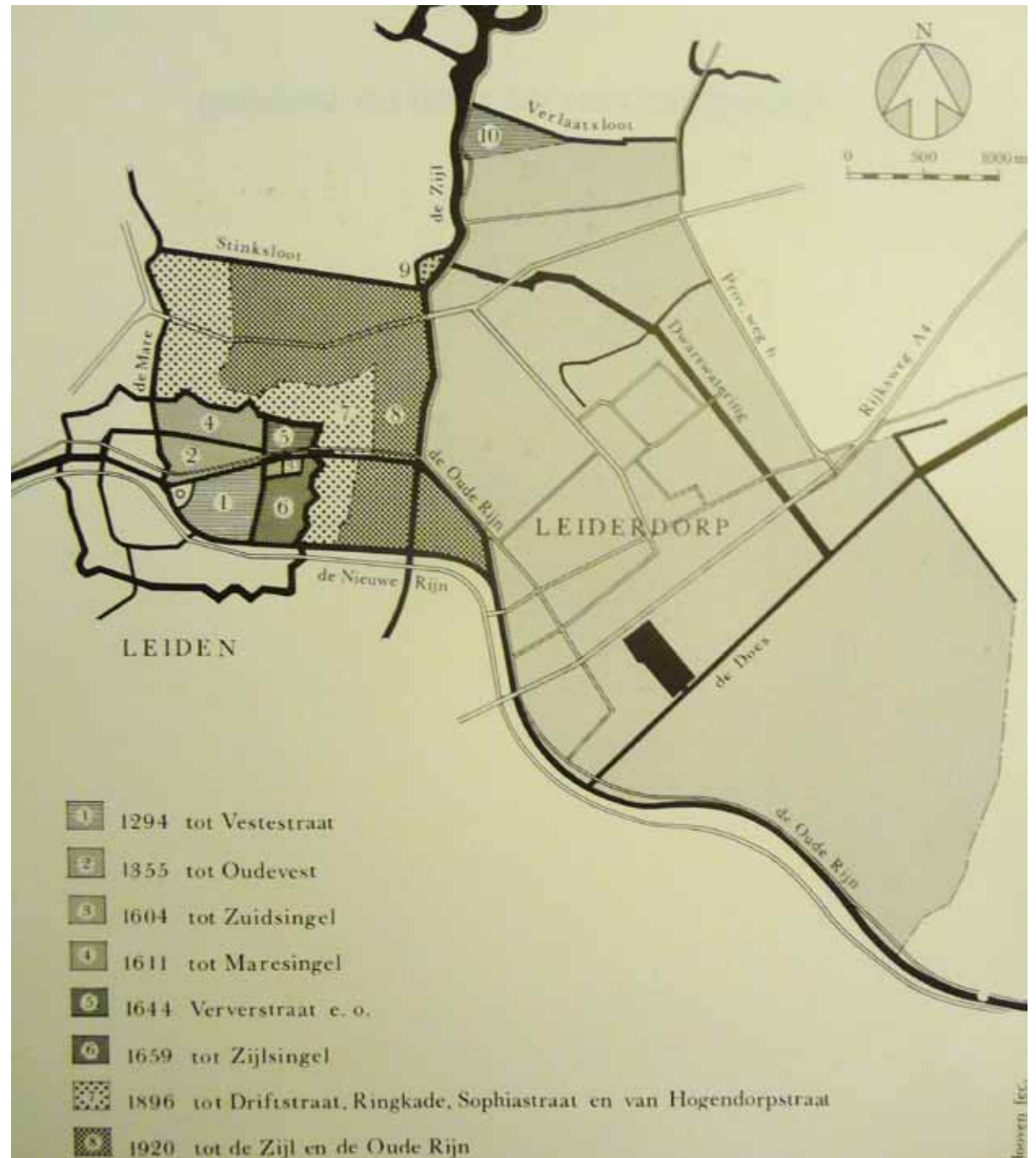


Overzichtskaart waarop zowel het tracé van het Rijn-Schiekanaal via de Vliet als het nieuw aan te leggen kanaal door de Waard aangegeven staan. Tot de laatste optie werd in 1906 besloten; deze was echter pas in 1919 gereed. [NA]

het Rijn-Schiekanaal en de Vliet. In 1906 werd door de Provincie Zuid-Holland besloten het Rijn-Schiekanaal te verlengen 'buiten Leiden' om. Door daarvoor de oostelijke kant van de stad te gebruiken kon het kanaal aansluiten op de Zijl en even verder op de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Op zijn beurt stond de ringvaart in verbinding met Amsterdam en het IJsselmeer. De aanleg van het Rijn-Schiekanaal buiten Leiden liep ernstige vertraging op door de moeizame onteigening van grond in het toekomstige stroomgebied, waaronder de Waard. Pas in 1915 werd met het graven begonnen, in 1919 was de omleiding gereed.

#### VOORoorlogse Industrie

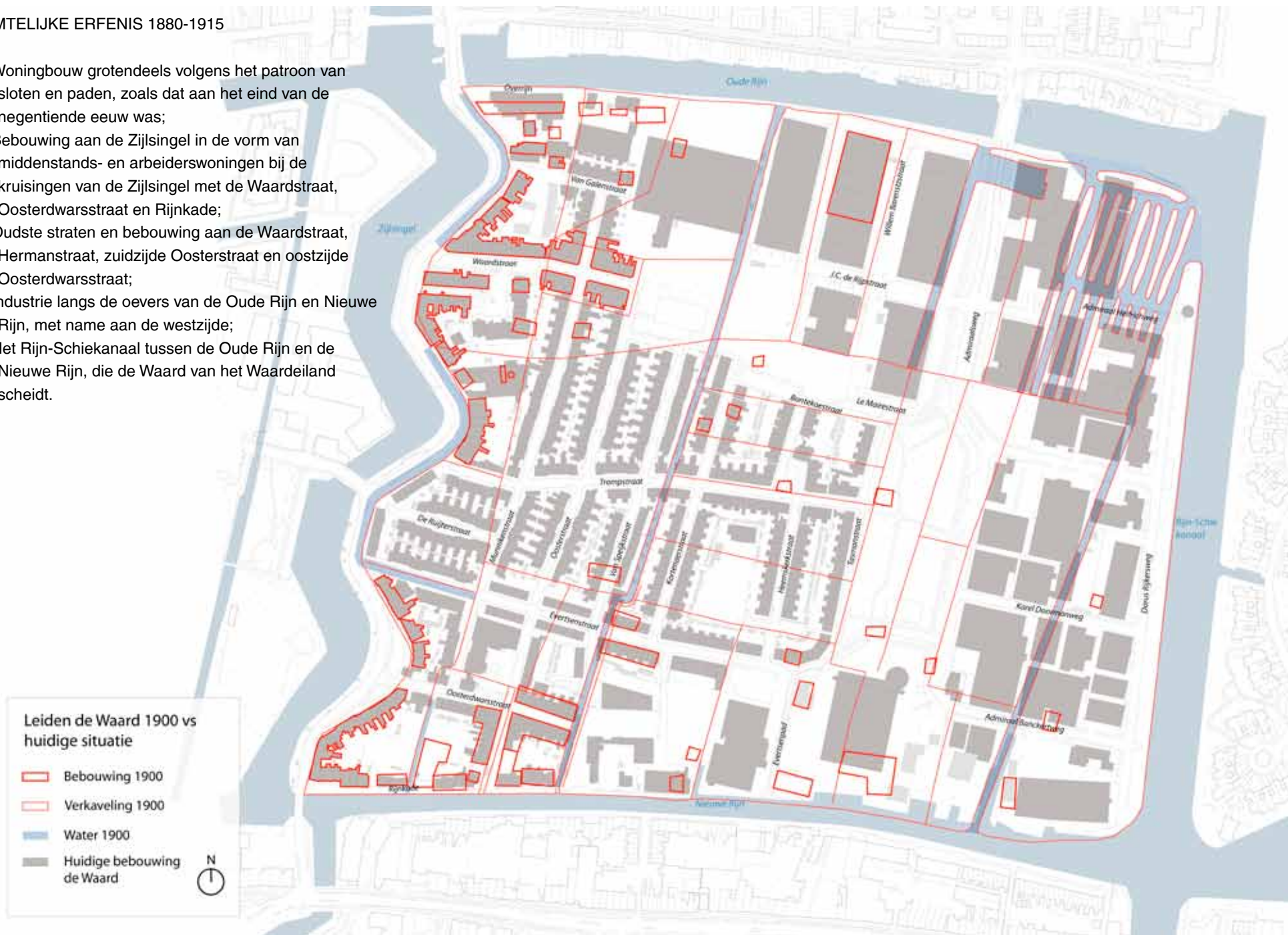
Bij de aanleg van het Rijn-Schiekanaal 'buiten Leiden' werden de baggerstalen ('halen') aan de zuidkant van de Waard bijna geheel opgenomen in de nieuwe vaarroute. De overgebleven stalen werden een paar jaar later gedempt. In 1904 kwam Scheepswerf De Rijn van W.F. Maas naar de zuidkant van de Waard, op de hoek met het Rijn-Schiekanaal. Ernaast bevond zich de vellenploterij van Teske, een werkplaats waar schapenvellen van hun wol werden ontdaan. Tegenwoordig is dit terrein in gebruik door Jachtbouw J.P. Teske. Verder waren er een kettingfabriek (Grofsmederij, 1897-1899), een machinefabriek (Overrijn, ca. 1890) en een kalkzandsteenfabriek (vermoedelijk eind negentiende eeuw, ter hoogte van huidige bedrijvenverzamelgebouw Olga) gevestigd. Omstreeks 1902 vestigde de houthandel van de gebroeders Van Hoeken zich aan de noordkant van de Waard. In 1922 werd, ten westen van het huidige Evertsenpad, Scheepswerf 'de Hoop' opgericht. Vanaf 1940 heette het bedrijf Scheepswerf Gebroeders Tijssen. De scheepshelling, evenals een loods uit 1924, zijn nog steeds goed herkenbaar. De verbinding met de overkant van de Nieuwe Rijn vond plaats met een pontje, alle materialen werden per schip aangevoerd. Pas in 1975 werden de werven ook over land bereikbaar via de Admiraal Banckertweg. Toen pas werd dit gedeelte ook op het elektriciteitsnet aangesloten.<sup>7</sup>



Globaal overzicht van de grenswijzigingen in Leiderdorp van 1294 tot 1920. [Aan jaagpad en snelweg]

## RUIMTELIJKE ERFENIS 1880-1915

- Woningbouw grotendeels volgens het patroon van sloten en paden, zoals dat aan het eind van de negentiende eeuw was;
- Bebouwing aan de Zijlsingel in de vorm van middenstands- en arbeiderswoningen bij de kruisingen van de Zijlsingel met de Waardstraat, Oosterdwarstraat en Rijnkade;
- Oudste straten en bebouwing aan de Waardstraat, Hermanstraat, zuidzijde Oosterstraat en oostzijde Oosterdwarstraat;
- Industrie langs de oevers van de Oude Rijn en Nieuwe Rijn, met name aan de westzijde;
- Het Rijn-Schiekanaal tussen de Oude Rijn en de Nieuwe Rijn, die de Waard van het Waardeiland scheidt.



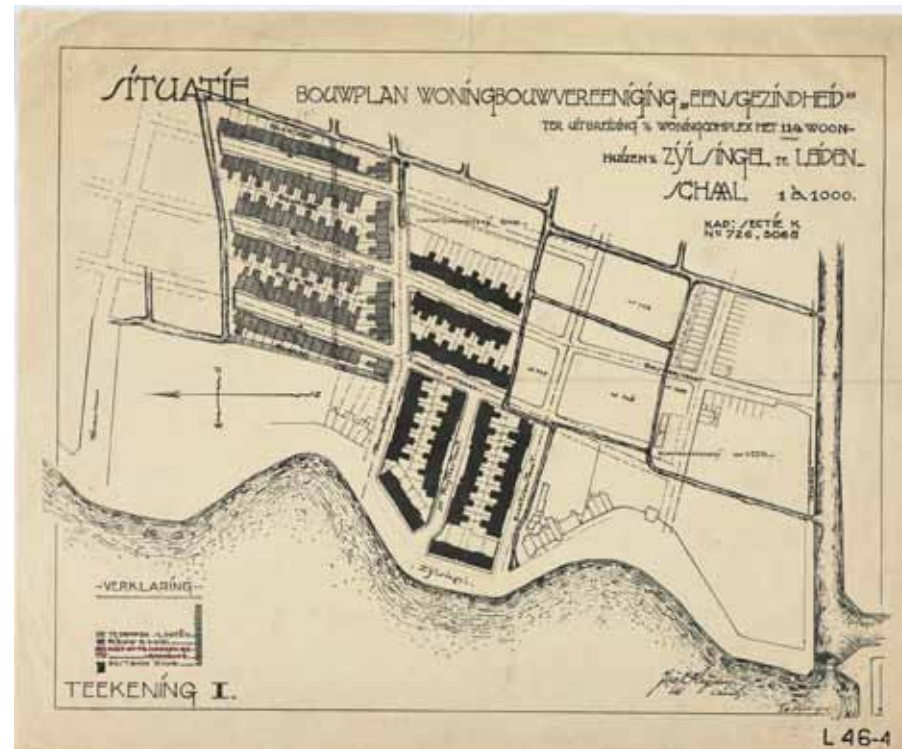
### 3. WONINGBOUWVERENIGING 'EENSGEZINDHEID'

#### EENSGEZINDHEID

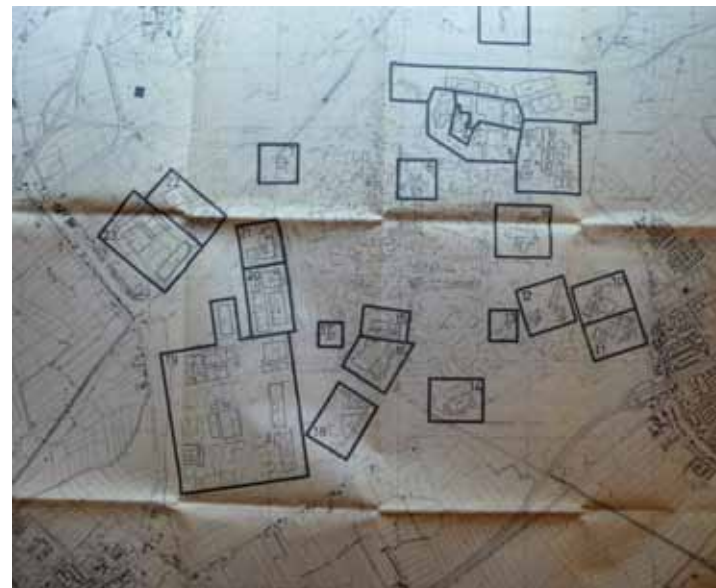
De uitvoering van de woningwet lag vooral bij de lokale woningbouwverenigingen. Deze initiatieven werden veelal opgezet en geleid door plaatselijke elites. Zo was hoogleraar Greven in Leiden medeoprichter van de eerste woningbouwvereniging: de Vereniging tot bevordering van de bouw van werkmanswoningen. Deze financierde de in 1891 opgerichte vereniging Eigen Haard, die in 1892 en 1894 een twintigtal woningen had gebouwd aan de huidige Gerard Doustraat.<sup>8</sup> Het initiatief van Eigen Haard vond al snel navolging. In 1912 werden de socialistische Eendracht en de Rooms-Katholieke vereniging De Goede Woning opgericht, in 1913 het neutrale Ons Belang en in 1916 kreeg ook de Christelijke Nationale Werkmansbond een eigen vereniging: Ons Doel. In 1915 werden zowel een seculiere vereniging opgericht (Tuinstadwijk) als een protestantse vereniging: Eensgezindheid.

Eensgezindheid kwam voort uit de Christelijke Besturenbond en had zich ten doel gesteld 'hygiënisch ingerichte woningen' te verhuren aan haar leden. Na de oprichting zou de vereniging aanvankelijk een terrein binnen de voormalige vesting toegewezen krijgen. De beschikbare terreinen daar waren echter te klein voor de ambities van Eensgezindheid, zodat uitgeweken werd naar het deel van de Waard dat sinds 1896 bij Leiden hoorde. Binnen de bebouwing van de Zijlsingel was nog ruimte voor twee woningblokken. Pal hierachter, tussen de Oosterdwarstraat, de Waardstraat en de Broersloot, was ook nog een groot stuk grond vrij.

Voor de eerste fase kreeg architect W. Fontein de opdracht. Hij was een prominent lid van de protestantse kerk in Leiden. In het totaal bouwde hij 115 woningen en 3 winkelpanden in de Waard. Vanaf de voltooiing in december 1918 werd dit Plan I genoemd. Al vroeg in 1919 bleek echter dat de panden niet bijzonder deugdelijk waren: het stucwerk kwam naar beneden, de deuren waren van



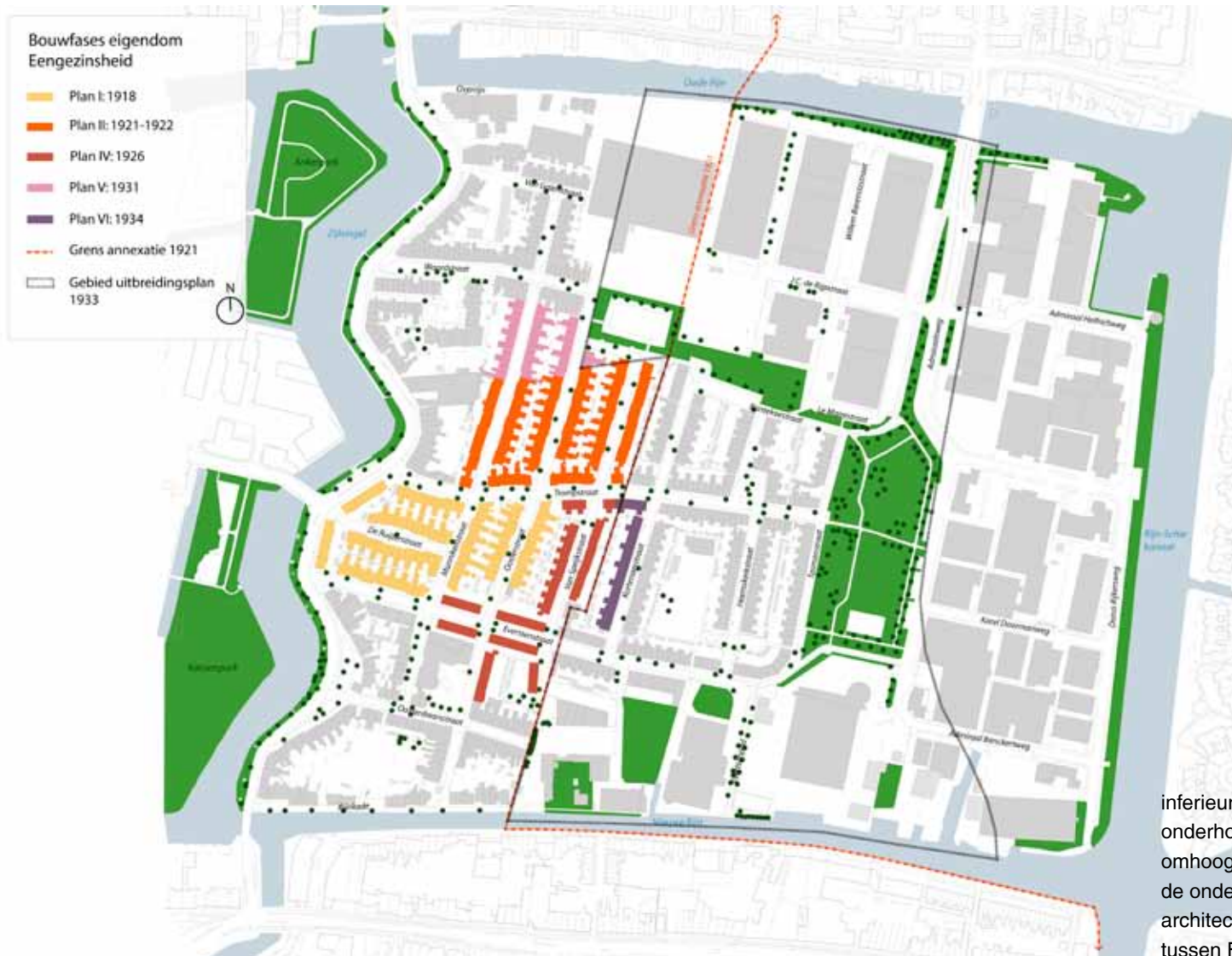
Situatie van de eerste en de tweede bouwphase van de woningbouw in de Waard door woningbouwvereniging Eensgezindheid. De eerste bouwphase werd ontworpen door W.F. Fontein, de tweede door Jac. van der Heijden. [RAL]



Bezit van woningbouwvereniging Eensgezindheid in Leiden rond 1960, waarbij de Waard met nummer 9 is aangegeven. [RAL]



Herdenkboek 50 jaar Eensgezindheid. [RAL]



**Plan 1 – 115 woningen, 3 winkels**  
 Zijlsingel 47-60a, De Ruijterstraat 1-31,  
 Evertsenstraat 2-30, Trompstraat 1-23

Architect: W.I Fontein  
 Bouwjaar: 1918  
 Typologie: kleine eengezinswoningen

In 1946 werden dakkapellen aangebracht  
 op Zijlsingel 48-59 door A. van der Heijden.

inferieure kwaliteit en gevreesd werd dat door de hoge onderhoudskosten de huren binnen afzienbare tijd flink omhoog moesten. Later dat jaar kwam het zelfs zover dat de onderhoudskosten in rekening werden gebracht bij de architect en de verantwoordelijke aannemer. Het contract tussen Fontein en Eensgezindheid werd ontbonden.<sup>9</sup>

Bij de tweede fase werd gekozen voor een ontwerper die ook vooraanstaand protestant was, maar meer ervaring in de woningbouw had: Jac. van der Heijden. Hij ontwierp plan II (1921) en IV (1926) in de Waard en was ook verantwoordelijk voor fase III in de meer noordelijk gelegen wijk de Kooi. Overigens wordt ook J.A. van der Heijden,





**Plan 2 – 115 woningen, 3 winkels**

Trompstraat 2 - 36, Munnikenstraat 24-50 en 27-57, Oosterstraat 50 -82 en 49-79, Van Speijkstraat 25-51 en 44-78

Architect: Jac. of J.A. van der Heijden  
Bouwjaar: 1921 - 1922

Typologie: kleine eengezinswoningen

Bij Trompstraat 18 (hoek Trompstraat/Oosterstraat) werd in 1934 een berghok gebouwd, vanwege een verbouwing tot winkelwoonhuis.



**Plan 4 - 92 woningen**

Trompstraat 25-35, Van Speijkstraat 1-23, 6-10 en 12-42, Evertsenstraat 32-48 en 31-47, Oosterstraat 7-13

Architect: Jac. of J.A. van der Heijden  
Bouwjaar: 1926

Typologie: kleine eengezinswoningen in de Trompstraat en Van Speijkstraat. Blokken in de Evertsenstraat en het begin van de Oosterstraat en de Van Speijkstraat (nu: beneden-bovenwoningen).



**Plan 5 - 27 woningen**

Munnikenstraat 59-71 en 30-48a, Oosterstraat 81-83 en 84-96

Architect: Jac. of J.A. van der Heijden, A. van der Heijden opzichter  
Bouwjaar: 1931

Typologie: kleine eengezinswoningen



**Plan 6 - 20 woningen**

Trompstraat 37-45, Kortenaerstraat 54-80

Architect: Abraham van der Heijden  
Bouwjaar: 1934  
Typologie: kleine eengezinswoningen

*Plan 6 maakt deel uit van het uitbreidingsplan 1933.*

zoon van Jac., gezien als architect: in ieder geval was J.A. werkzaam in het architectenbureau van zijn vader. Ook A. van der Heijden was een zoon van Jac., hij werd ingeschakeld als aannemer en opziener bij plan IV. Jac. van der Heijden overleed in 1931, waarna A. van der Heijden plan V (1931) en VI (1936) in de Waard ontwierp.

Aangezien de Waard ten oosten van de Broersloot bij Leiderdorp hoorde, vormde dit water de oostelijke begrenzing van plan I en II. Met de volgende annexatie door Leiden in 1920 werd het gebied waar Eensgezindheid zou kunnen bouwen ook groter. Plan IV en V lagen nog ten westen van de inmiddels gedempte Broersloot. Plan VI was

ten oosten ervan gesitueerd en maakte daarmee deel uit van het Uitbreidingsplan uit 1933.

De woningen van Eensgezindheid waren echte arbeiderswoningen: zo klein als de Woningwet toeliet. Vaak waren de afmetingen in het ontwerp nog kleiner en moest het gemeentelijke Woningtoezicht ingrijpen om de woningen aan de gestelde eisen te laten voldoen. Dit had deels te maken met toenemende bezuinigingen die de Leidse volkshuisvesting sinds 1921 in de greep hielden.

De architectonische vormgeving van de woningen is zeer herkenbaar met rode baksteen en zadeldaken. Binnen plan

I van Fontein bevinden zich de meeste frivoliteiten, zoals torentjes op de hoeken, baksteendecoraties en veelvormige vensters. De ontwerpen van J. van der Heijden worden gekenmerkt door verspringende rooilijnen. Het werk van A. van der Heijden laat een gelijkende, maar meer gestileerde vormtaal dan zijn voorgangers zien.

## ARCHITECTEN

**W. Fontein** (1864-1949) was een Leids architect en daarnaast prominent lid van de Nederlands Hervormde Kerk in Leiden. Hij was bekend om zijn monumentale architectuur. Over het pand op de hoek van de Haarlemmerstraat en de Herengracht schreef het Leidsch Dagblad van 22 april 1903 dat de architect deze 'koude hoek' toch warm wist te krijgen met zijn ontwerp. Van 1903 tot 1910 vormde hij een maatschap met architect H.J. Jesse, met wie hij het opvallende winkelpand op de hoek van de Breestraat en de Maarsmansteeg ontwierp. Ondanks de slechte samenwerking met Eensgezindheid, kreeg hij in 1922 de opdracht van de Vereniging voor Christelijk Onderwijs tot het bouwen van twee scholen aan de Munnikenstraat en de Oosterstraat. Hij was daarnaast betrokken bij de verbouwing van verschillende hervormde kerken.

Ook **Jac. van der Heijden** (1854-1931) kwam uit Leiden. Hij begon zijn carrière als architect op het bureau van zijn broer W.F. van der Heijden en richtte in 1885 zijn eigen bureau op aan de Garenmarkt in Leiden. Hij was misschien wel de belangrijkste architect van zowel particuliere als publieke woningbouw van Leiden en omgeving (Oegstgeest, Rijnsburg) in het Interbellum. Zijn grootste en belangrijkste project was het ontwerpen van in totaal 350 woningen in Tuinstadwijk.

**J.A. en A. van der Heijden** werkten bij hun vader in de praktijk. A. van der Heijden (1898-1961) begon een bureau in Rotterdam, waar hij tot zijn dood architect Moerman samenwerkte.



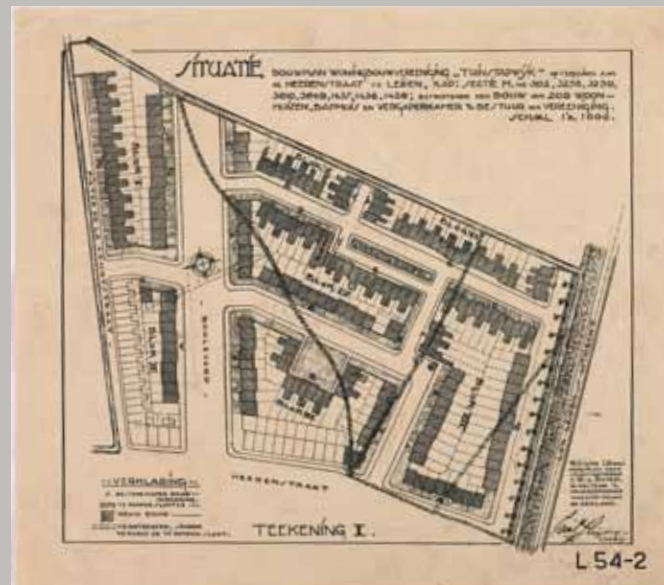
Woningbouwcomplex Rijnsburgerweg-Mariënpoolstraat te Leiden door H.J. Jesse en W. Fontein, 1907. [Bonas]



Winkelwoning Maarsmansteeg 8 in Leiden, door H.J. Jesse en W. Fontein, 1905. [Bonas]



Meubelzaak Hasselman & Pander aan de Breestraat 146 in Leiden, door door H.J. Jesse en W. Fontein, 1907. [Bonas]



Plan I Tuinstadwijk Leiden door Jac. van der Heijden, 1921. [RAL]

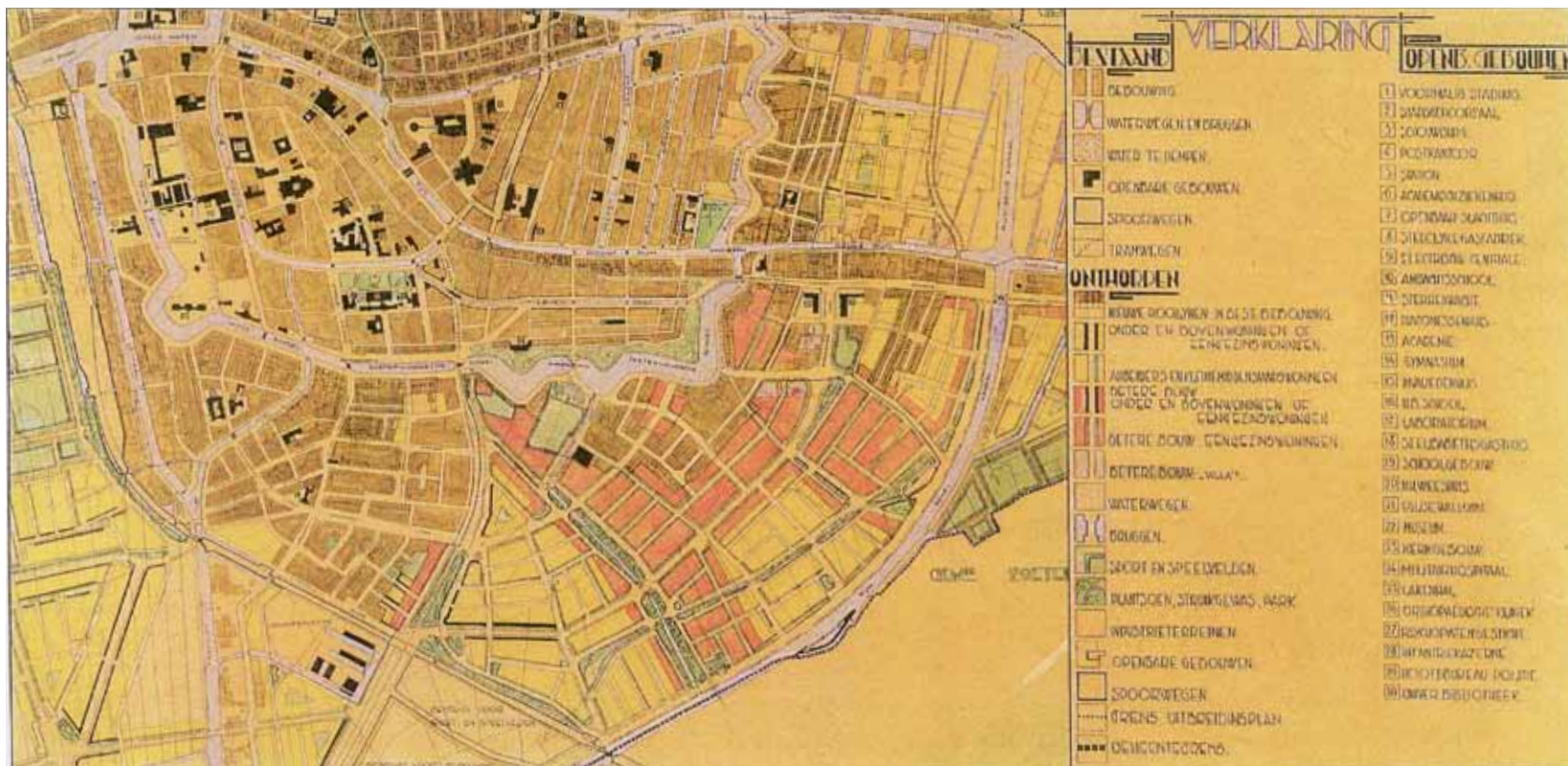


Gebouwen horend bij plan I Tuinstadwijk aan de Kastanjekade met op de achtergrond de Herengracht, 1935. [Archief De Sleutels]

## RUIMTELIJKE ERFENIS 1915-1933

- Stratenaanleg grotendeels volgens het patroon van sloten en paden;
- Verdere ontwikkeling van kleine industrie langs de oevers van de Oude Rijn en de Nieuwe Rijn;
- Straten en bebouwing De Ruijterstraat, westzijde Trompstraat, westzijde Evertsenstraat, noordzijde Munnikenstraat en verlenging Oosterstraat;
- Eerste en tweede fase van het eigendom van woningbouwvereniging Eensgezindheid : ensemble door architect W.Fontein rondom de De Ruijterstraat (plan I) en ensemble door architect J. van der Heijden rondom de Trompstraat, Munnikenstraat, Oosterstraat en Van Speijkstraat (plan II).
- Scholencomplex aan de Oosterdwarsstraat, door architect W. Fontein.





< Uitbreidingsplan Leiden, door het bureau Granpré Molière, Verhagen en Kok uit Rotterdam. Met dit plan kwamen de Professorenwijk en de Burgermeesterwijk tot stand en werden de Tuinstadwijk, Rijndijkbuurt en de Waard voltooid. Het plan is tussen 1926-1933 uitgewerkt en daarna uitgevoerd. [RCE]

#### 4. UITBREIDINGSPLAN 1933

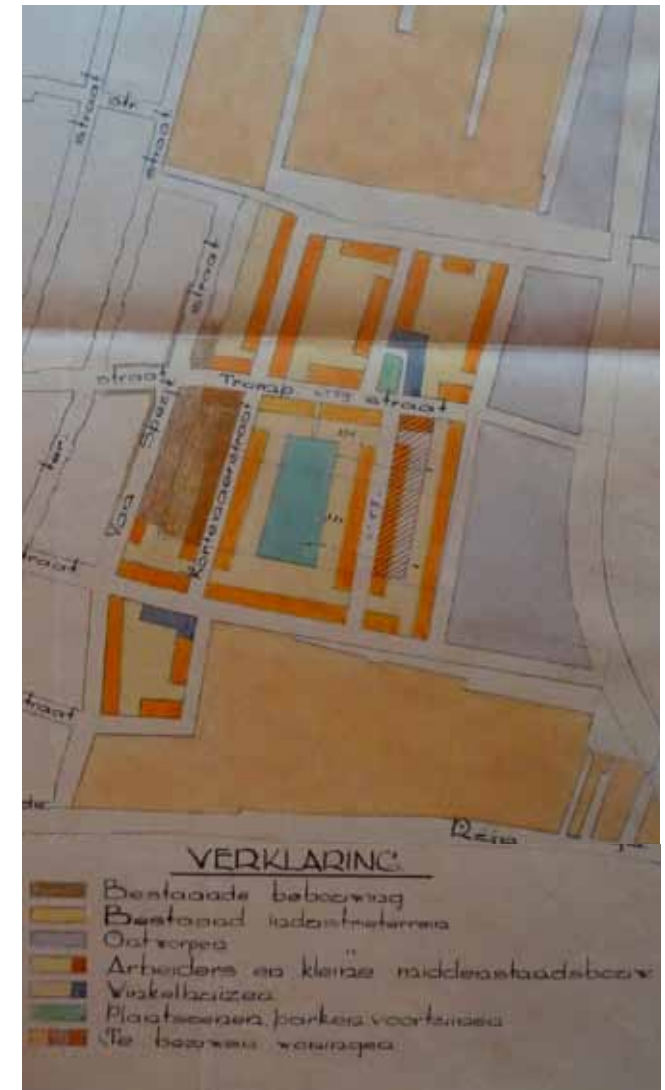
In 1907 werd een uitbreidingsplan opgesteld, dat vele malen herzien en steeds maar niet uitgevoerd werd. Reden hiervoor was dat de geplande annexatie niet liep zoals verwacht: er was veel verzet vanuit de gemeenten Leiderdorp, Oegstgeest en Zoeterwoude, waarvan gedeeltes geannexeerd zouden worden.<sup>10</sup> Toen de grenswijziging in 1920 eindelijk een feit was, werd een nieuw uitbreidingsplan noodzakelijk. Op initiatief van J.A.N. Knuttel, communistisch raadslid, werd in 1925 het bureau Granpré Molière, Verhagen en Kok opdracht gegeven tot het ontwerp daarvan. Het plan werd in 1929 effectief, wat betekende dat nieuwe bouwplannen eraan getoetst werden, maar pas in 1933 werd het plan door de raad vastgesteld.<sup>11</sup>

De toelichting op het uitbreidingsplan van Granpré Molière, Verhagen en Kok bevatte een tamelijk negatieve visie op de ontwikkeling van Leiden. Het bureau wijst op de stagnerende economie en de tanende reputatie als industriestad. Toch gaat het plan uit van groei en verdere ontwikkeling, waardoor het gezien kan worden als impuls voor de stad. Het plan verenigde daarbij economische vooruitgang (door het aanwijzen van nieuwe industriegebieden en een moderne wegenstructuur met een rondweg) met goede woonmogelijkheden (een uitgebreide woningvoorraad van arbeiders- en middenstandswoningen, gecombineerd met rijkelijk groen).<sup>12</sup>

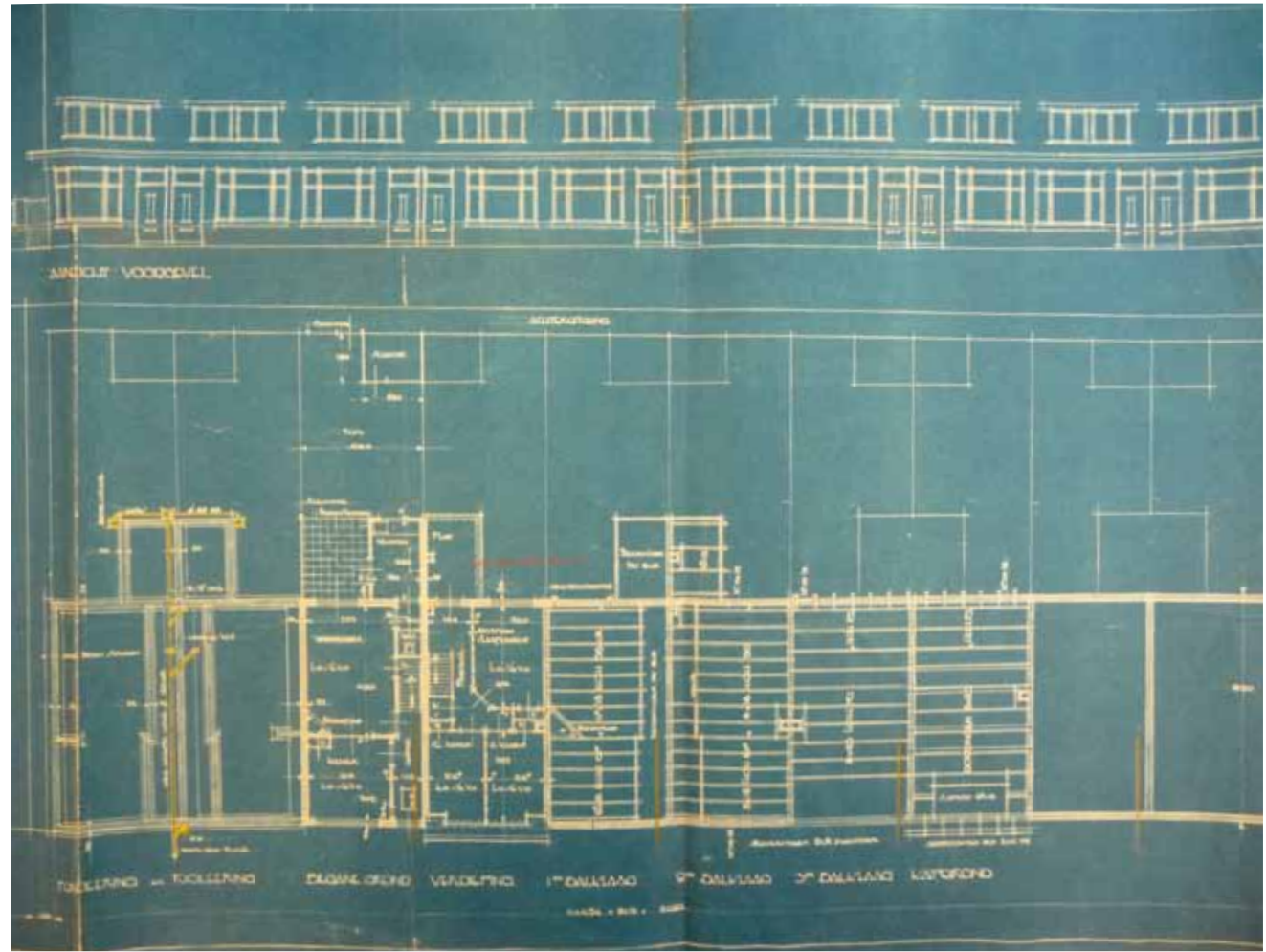
Voor de Waard betekende dit een uitbreiding van het woningbestand die voortborduurde op de bestaande bebouwing. Wel was het nieuw ontworpen stratenplan breder van opzet en werd er meer aandacht besteed aan openbaar groen en publieke ruimte. De woningen werden gebouwd door particulieren, variërend van Van Hoekens Houthandel tot de eigenaar van Maison Zurloh, een chique modehuis uit de Leidse binnenstad. De rondweg kreeg in het plan gestalte door een verbindingsweg tussen de Lage en de Hoge Rijndijk, ten oosten daarvan was industrie geprojecteerd. Van zowel de ringweg als de industrie kwam in ieder geval voor de oorlog niets terecht, waardoor het Uitbreidingsplan van 1933 in de Waard nagenoeg alleen invloed had op het woningbestand.



Uitbreidingsplan (1926-1933) voor de Waard, horend bij de uitbreidingsplan voor de zuidelijk schil van Leiden, door het bureau Granpré Molière, Verhagen en Kok uit Rotterdam. In het uitbreidingsplan werden naast woningen (midden) ook industrie ten noorden en ten zuiden van de woonwijk gepland. De Trompstraat en de Eversenstraat werden verlengd en verbonden met een nieuwe weg die een verbinding maakte tussen de Rijndijkbuurt (ten zuiden) en de Kooi (ten noorden). [Gemeente Leiden]



Woonblokken in de Waard horend bij het uitbreidingsplan. De woningen werden bestemd als arbeiders- en middenstandswoningen (in oranje). Bij de Evertsenstraat en de Heemskerckstraat werden de hoeken bestemd als winkelhuizen (in blauw). In lichtblauw is de plek van de speeltuin Ons Eiland. [RAL]



Situatietekening en plattegronden van de woningen aan de Kortenaerstraat 82 - 102 (nummer 8 op de kaart op p. 24), door architect De Jong, 1939. De woningblokken hebben dezelfde vormtaal als de andere woonblokken uit het uitbreidingsplan, maar verschillen op kleine details van elkaar: andere indeling van vensters en metselwerkdetails. [BoWo]



Speeltuin Ons Eiland in het blok tussen de Kortenaerstraat, Trompstraat en Heemskerkstraat, 1977. Foto: J.W.C. Postel. [RAL]



Speeltuin Ons Eiland, 2010.



Trompstraat gezien vanuit de Heemskerkstraat, 1977. Op de achtergrond zijn bouwphase II van Eensgezindheid en de meelfabriek te zien. Op de voorgrond de woningen horend bij het uitbreidingsplan van 1933. Rechts op de hoek een winkelwoning aan het plantsoenje bij de Heemskerkstraat Foto: J.W.C. Postel. [RAL]



Trompstraat gezien vanuit de Heemskerkstraat, 2010. De winkelwoning op de hoek is verdwenen: de oorspronkelijke winkeldeur is dichtgemetseld.





### **Particuliere bouw buiten het uitbreidingsplan**

A. Trompstraat 2a, 2b

Opdrachtgever: M.C. van Straten

Architect: Idem?

Bouwjaar: 1930

Typologie: Winkelhuis met bergplaats (in 1933 samengevoegd door J. Laman)

B. Munnikenstraat (80-94 en 85-97) en Van Galenstraat (1 en 3, 2-24) (arbeiderswoningen)

Opdrachtgever: Van Hoekens Houthandel

Architect: Jan Stigter, Leiden

Bouwjaar: 1932

Typologie: Arbeiderswoningen

C. Munnikenstraat 2-12 BV 001085

Opdrachtgever: J. de Lange, timmerman, aannemer, makelaar

Architect:

Bouwjaar: 1933

Typologie: 6 woningen, twee bouwlagen onder plat dak

D. Oosterdwarsstraat 8, 8a, 10, 10a (hoek Munnikenstraat)

Opdrachtgever: J. de Lange

Architect: M.C. van Straten, Leiden

Bouwjaar: 1933

Typologie: Beneden- en bovenwoningen

E. Oosterdwarsstraat 7-17

Opdrachtgever: B.J. Huurman en zn: bouwkundigen, aannemers, taxateurs.

Architect: Idem?

Bouwjaar: 1933

Typologie: Zes burgerwoningen

F. Oosterdwarsstraat 2-6

Opdrachtgever: Gebr. A. en N. Mol, aannemers te Leiderdorp

Architect: idem

Bouwjaar: 1933

Typologie: Drie burgerwoningen

G. Evertsenstraat 1-29 en Munnikenstraat 14-22 BV 001417

Opdrachtgever: H. Zurloh, (modehuis Zurloh)

Architect: wellicht B. Buurman, Leiden

Bouwjaar: 1934

Typologie: Twee bouwlagen onder kapverdieping, interbellum, vijf woningen per portiek,

H. Zijlsingel 71a, 72, 72a

Opdrachtgever: Gebr. A. en N. Mol, aannemers te Leiderdorp

Architect: W. Fontein, Leiden

Bouwjaar: 1937

Typologie:

### **Particuliere bouw binnen het uitbreidingsplan 1933**

1. Trompstraat 77-85, Heemskerkstraat 51-83

Opdrachtgever: H.C. de Jong, architect te Leiden

Architect: Idem

Bouwjaar: 1934

Typologie: 22 arbeiderswoningen

Lichte baksteen, 'glas-in-lood'

2. Trompstraat 47-75, Kortenaerstraat 51-79, Heemskerkstraat 52-84

Opdrachtgever: Bouw- en woningbureau H.P. Janssen

Architect: Idem

Bouwjaar: 1935

Typologie: 47 woonhuizen

3. Tasmanstraat 52-90

Opdrachtgever: W.C. van Oosterom, aannemer te Leiderdorp

Architect: idem

Bouwjaar: 1935

Typologie: 20 arbeiderswoningen

Eerste ontwerp niet volgens uitbreidingsplan, het moest gewijzigd worden. Huidige bouw is wel volgens uitbreidingsplan ontworpen, zie arcering kaart.

4. Tasmanstraat 92-108 en Trompstraat 64-74

Opdrachtgever: W.C. van Oosterom

Architect: idem

Bouwjaar: 1938-'39

Typologie: 14 arbeiderswoningen met schuurtje

Gedeelte tussen Bontekoestraat en Trompstraat behoorde aan Van Hoekens Houthandel, werd daarvan gekocht/gepacht?

5. Trompstraat 44-62

Opdrachtgever: D. Bergman, timmerman en aannemer

Architect: J. Stigter

Bouwjaar: 1939

Typologie: het UP schreef 10 arbeiders- en kleine middenstandswoningen voor, bestemming werd gewijzigd tot 8 woningen (middenstand?) met op hoeken 2 winkels. Thans: 10 woningen (met dichtgemetselde hoekramen).

6. Trompstraat en Heemskerkstraat 85-109

Opdrachtgever: aannemer W.C. van Oosterom uit Leiderdorp.

Architect: onbekend

Bouwjaar: 1939

Typologie: eengezinswoningen

7. Evertsenstraat 49-69 en 50-58, Kortenaerstraat 44-50 en 43-49, Van Speykstraat 1B, 1C, 1D

Opdrachtgever: aannemer W.C. van Oosterom uit Leiderdorp.

Architect: onbekend

Bouwjaar: 1940

Typologie: Een bouwlaag onder kapverdieping, klein, rode baksteen. Uitzondering is Evertsenstraat: twee bouwlagen onder kapverdieping, grotere, gele baksteen.

8. Kortenaerstraat/Trompstraat

Opdrachtgever: onbekend

Architect: onbekend

Bouwjaar: onbekend

Typologie: eengezinswoningen

9. Evertsenstraat 77-89. Naoorlogs blok (1946)



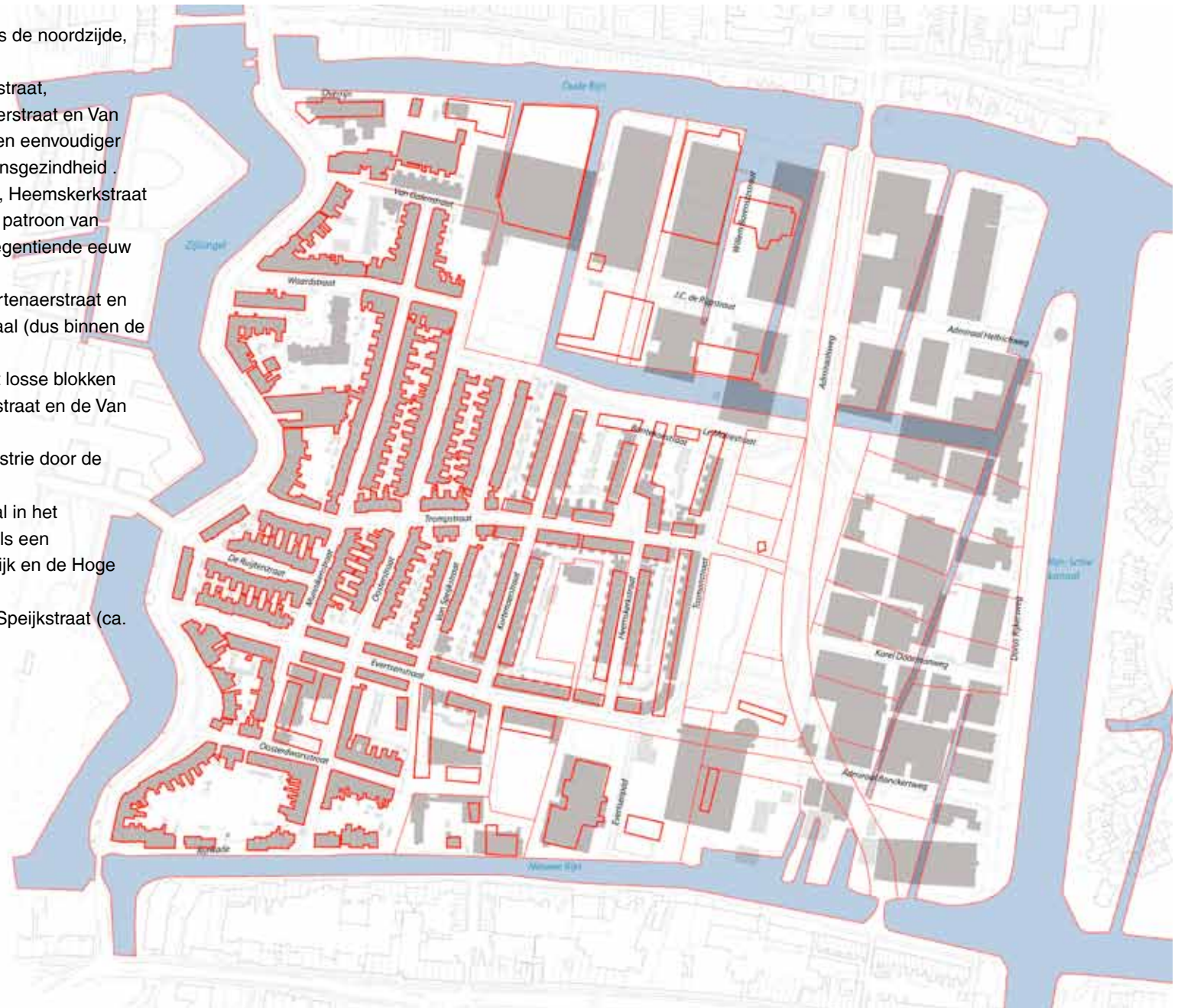
Kruising Oude Rijn met het Rijn-Schiekanaal, 1940. Op de foto is een deel van de Waard, het Waardeiland en de Kooi te zien. De woningbouw van het uitbreidingsplan is voltooid. Het terrein waar nu industrie staat, is nog onbebouwd. Het zuidelijk terrein van de houthandel van de Gebroeders Van Hoeken werd deels door water afgescheiden van de woonwijk. [RAL]



Houthandel Gebroeders Van Hoeken met op de achtergrond de woonwijk van de Waard, 1950. Links is te zien hoe de Waard vroeger was ingericht met warmoezerijen en tuinhuisjes. [RAL]

## RUIMTELIJKE ERFENIS 1933-1960

- Schaalvergroting van de industrie langs de noordzijde, aan de oevers van de Oude Rijn;
- Verlenging en voltooiing van de Trompstraat, Evertsenstraat, Munikkenstraat, Oosterstraat en Van Speijkstraat met woningblokken in een eenvoudiger vormtotaal dan plan I en II van de Eensgezindheid .
- Stratenpatroon van de Kortenaerstraat, Heemskerkstraat en Tasmanstraat grotendeels volgens patroon van sloten/paden zoals die eind van de negentiende eeuw waren;
- Particuliere woningbouw tussen de Kortenaerstraat en de Tasmanstraat in dezelfde vormtotaal (dus binnen de regels van het uitbreidingsplan 1933);
- Particuliere woningbouw bestaande uit losse blokken aan de Munnikenstraat, Oosterdwarsstraat en de Van Galenstraat.
- Ruimte tussen de woonwijk en de industrie door de aanwezigheid van water (nu: groen);
- Noordzijde van de Admiraalsweg, die al in het uitbreidingsplan werd geprojecteerd als een verbindingsweg tussen de Lage Rijndijk en de Hoge Rijndijk.
- Aanleg speeltuin Kortenaerstraat/Van Speijkstraat (ca. 1950)



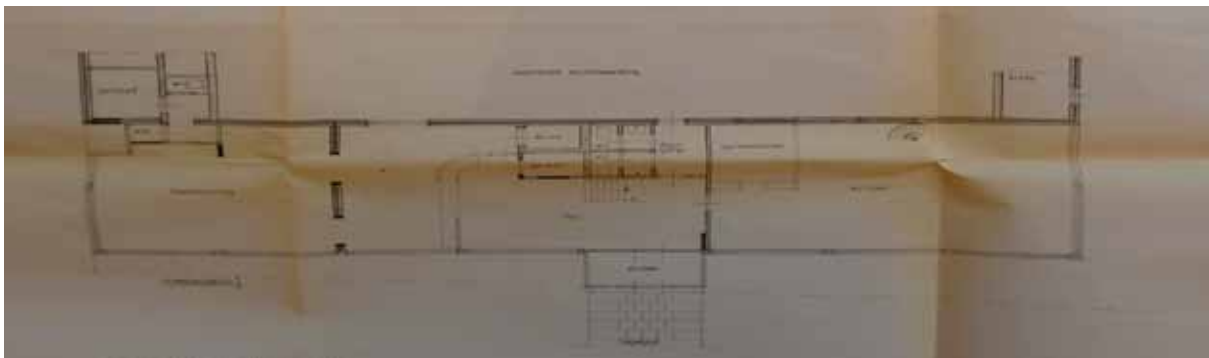
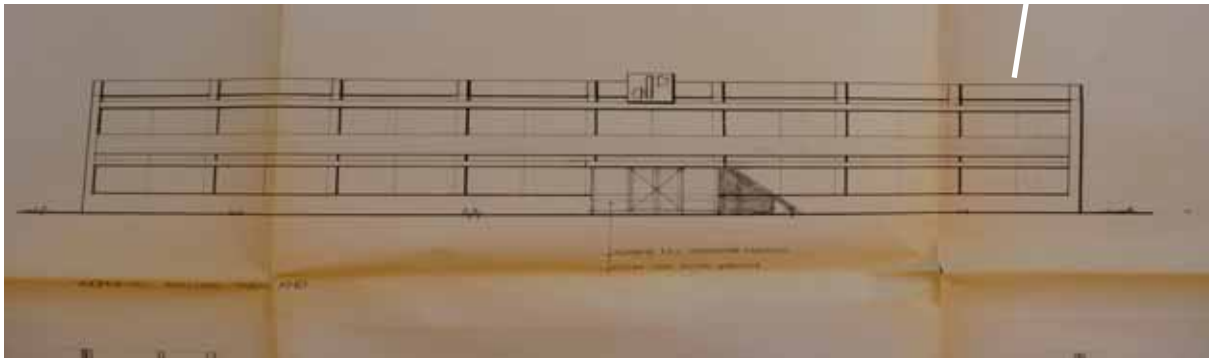


Partieel Uitbreidingsplan de Waard, geïnitieerd in 1959, vastgesteld in 1962. Belangrijkste eigenschappen zijn de verbindingsweg tussen noord en zuid, de aanwijzing van het industriegebied en de groene buffer tussen wonen en werken. [RAL]





Luchtfoto van de zuidoostpunt van de Waard, omstreeks 1980. [RAL]



Geveltekening en plattegrond uit 1975 van Admiraal Banckertweg 23, gebouwd voor aannemersbedrijf Du Prie. Architect M.P. Schutte. [RAL]



Werf aan de Nieuwe Rijn.



Industrie aan de oostzijde van de Admiraalsweg.



Industrie aan de westzijde van de Admiraalsweg.

## RUIMTELIJKE ERFENIS INDUSTRIE NA 1960

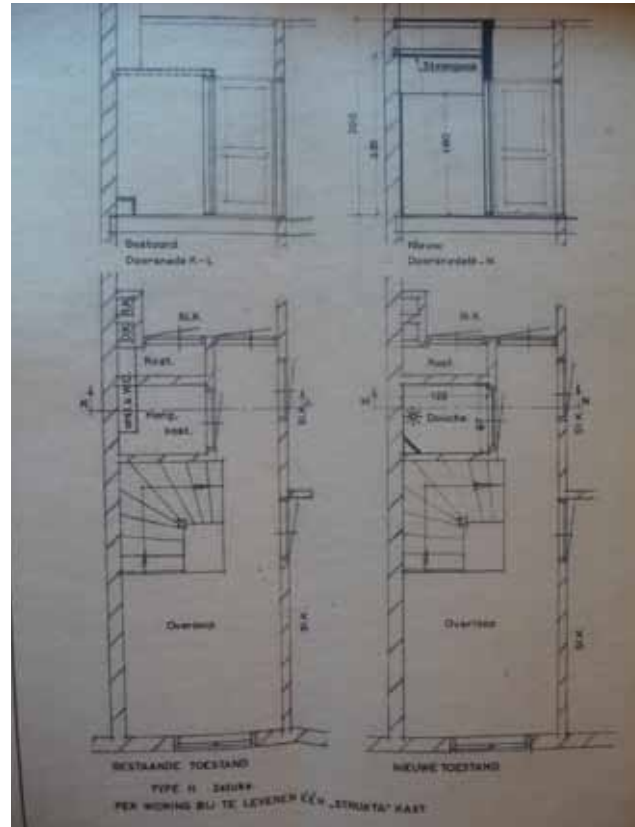
- Planmatig aangelegd industriegebied bij het Rijn-Schiekanaal.
- Ontwikkeling van het industriegebied ten noorden van de Zeeheldenbuurt, volgens de verkaveling zoals die eind van de negentiende eeuw was.
- De Admiraalsweg en de Admiraal Banckertweg;
- Groene buffer tussen wonen en industrie in de vorm van het Zeeheldenpark en de 'groene vinger' ten zuiden van het terrein van Van Hoekens Houthandel/Jongeneel;
- Afronding van de Kortenaerstraat en de Tasmanstraat;
- Bebouwing meest oostelijke deel van de Waard met bedrijfspanden.



## 6. STADSVERNIEUWING

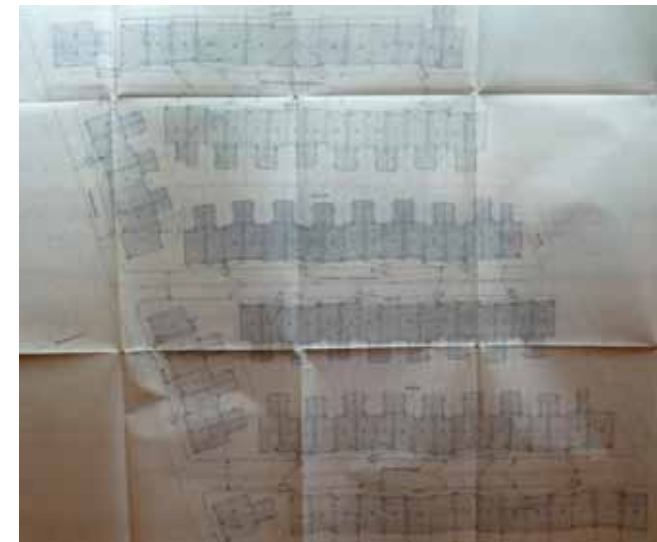
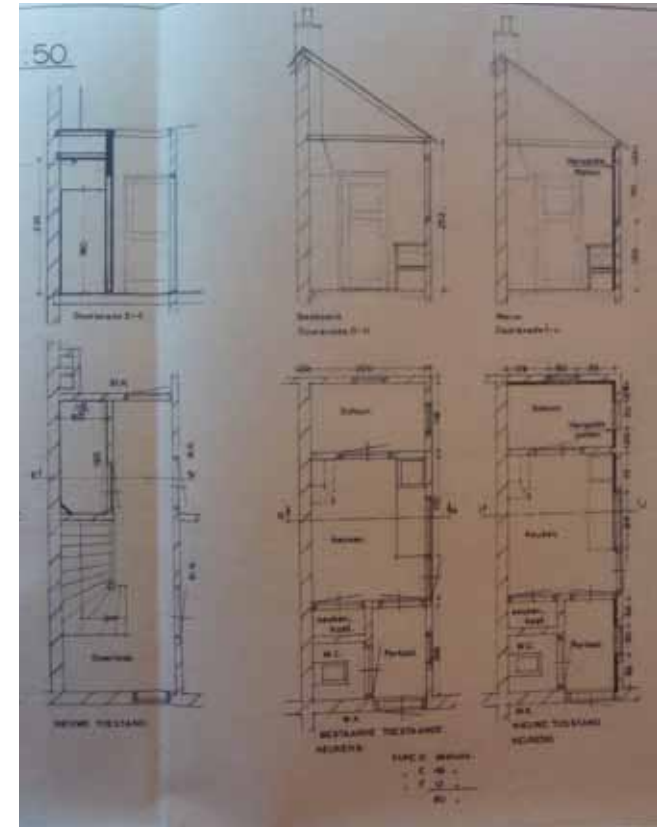
In de jaren zestig van de twintigste eeuw werd er landelijk gewerkt aan het verbeteren van het sociale woningbestand: de nog bestaande krotwoningen werden geruimd en nieuwe, eigentijdse woningen kwamen daarvoor in de plaats. In het begin van de jaren zeventig veranderde die tendens enigszins, toen bleek dat ook de woningen die volgens de Woningwet gebouwd waren niet meer voldeden aan de eisen van de tijd. Ook de ontevredenheid over de kwaliteit van het woningbestand van Eensgezindheid was flink toegenomen. In 1961-'65 werd een verbeterplan uitgevoerd. De omvang van het plan was echter beperkt, alleen plan I werd aangepakt en de ingrepen waren minimaal. In 1971 volgde het onderhoud van plan II. Dit was echter niet tot tevredenheid van de bewoners: 'slechte verf, schilderwerk zonder plamuurwerk, slecht geconstrueerde keukens, slechte voordeuren en slechte plafonds', zo luidden de klachten op een ledenvergadering. Een lid voelde zich 'regelrecht bedrogen' aangezien de renovaties gepaard gingen met een huurstijging van honderd procent.<sup>15</sup> Deze reactie was tekenend voor de onvrede: de bewoners van de Zeeheldenbuurt en de Kooi waren bijzonder actief en strijdvaardig in de medezeggenschap rond de renovaties.

Een volgende renovatieronde bleek nodig en werd begonnen in 1979. Eerst werd plan V aangepakt, gevolgd door plan VI (1982, met nieuwbouw Kortenaerstraat), plan IV (1983, in 1986 was nog een ronde nodig) en plan II (1985). Plan I werd als laatste aangepakt vanaf 1986. De wijzigingen in 1979-1986 hadden zowel betrekking op de plattegrond (verplaatsing van de douches naar de verdieping, het groter maken van de slaapkamers werden groter gemaakt en het verwijderen van de scheiding tussen voor- en achterkamer) als met het casco (isolatie, kunststof kozijnen). De blokken Oosterstraat 15-19 en 18-22 werden in 1984 gesloopt. De stadsvernieuwing werd in 1986 afgerond, toen het Stadsvernieuwingsplan Zeeheldenbuurt door de raad werd vastgesteld.



Plattegronden en situatietekening van de renovatie in 1962, hier plan I, type E, F, D en H. Type H was een van de weinige types waarbij de douche al in de eerste renovatiefases op de verdieping werd geplaatst. [BoWo]

De twee onafhankelijke christelijke scholen aan de Oosterstraat en de Munnikenstraat werden in 1970 samengevoegd. Het pand in de Oosterstraat kwam leeg te staan en werd door muziekvereniging Kunst & Genoegen in gebruik genomen. In 1989 werden de oude gebouwen voor een groot deel gesloopt, waarvoor in 1990 aan de Munnikenstraat een nieuw gebouw voor basisschool 'De Dolfijn' verrees. Eveneens werd daar buurtcentrum 't Schippertje gebouwd.





# Grote ontevredenheid over woningbouwver. 'De Eensgezindheid'

LEIDEN — „Het lijkt wel of onze woningbouwvereniging De Eensgezindheid leeft om ons eensgezind het geld uit de zak te kloppen". Tot deze conclusie kwamen de leden van de De Eensgezindheid in een vergadering van de Zeeheldenbuurt. Het buurtoezet van de Bond van Huurders en Woningzoekenden had deze vergadering belegd naar aanleiding van de grote ontevredenheid over de gang van zaken bij de renovatie van De Eensgezindheid.

Over de reeds gerenoveerde woningen regende het klachten: slechte verf, schilderwerk zonder plantuurwerk, slecht geconstrueerde keukens, slechte voordeuren en slechte plafonds. „We zijn regelrecht bedrogen", zo concludeerde één van de bewoners. „Toen we merkten dat de afvoer in douchebad verkeerd werd aangelegd hebben we onmiddellijk het bestuur gewaarschuwd. Ze kwamen kijken, zelfs de architect, en allemaal zeiden ze dat dat veranderd zou worden. Tot op heden is er nog niets gebeurd".

Het publiek in de volle maal van de speeltuin „Ons Eiland" toonde zich uiterst verontwaardigd. Vooral in verband met de financiële consequenties van de renovatie, omdat honderd procent meer huur betaald

moet worden. „We moeten nu in fette opdralen voor de opsteltelijke jarenlange verwaarloosing van onze huizen", zo stelde men.

Veel van de bewoners zeiden de renovatie zelf voor hun rekening te hebben genomen. Er werden bedragen genoemd van f 2000 tot f 5000.

Volgens de bewoners staat de vergoeding van de gemeente - f 1750,— - dan ook in geen verhouding tot de werkelijke kosten. De bewoners hebben een ledenvergadering geëist waarin al deze problemen ter tafel moeten komen. Besloten werd de huurharmonisatie en aansprakelijke huurverhoging te weigeren.

## LEIDSCH DAGBLAD DAGBLAD VOOR LEIDEN EN OMSTREKEN

Uitgever: Leidsch Dagblad B.V.  
Witte Singel 1 - Leiden  
Postbus 54 - Ciro 07055

Telefoon directie en administratie 01710-25041.

Telefoon redactie 01710-21507

Hoofdredacteur Han Mulder

Maandabonnement .... f 9,25

Kwartaalabonnement .. f 27,45

Per post ..... f 29,80

Losse nummers ..... f 0,25

Abonnementstijden en vooraf betaling te voldoen. Bij automatische overschrijving geen administratie- en inkoopkosten

Nabesorging tot 20.00 uur.

Zaterdag tot 18.00 uur.

Telefoon 01710-30900

Hoge Rijndijk en Utr. Jaagpad (beide van Wilhelmijnabrug tot Rijnvrougd), Rijnvrougd, Bruggestraat, Besjeslaan, Park „Die Leythe" Roomburgerweg, Aarstraat, Meerburgerkade en -straat, Gouwestraat, Amstelstraat, Loedestraat, Wierkestraat, IJswijkade, Kassehof, Vlietstraat, Zaanstraat, Massstraat, Merwedestraat, Drechtstraat, Lingestraat, Spaarnestraat, Lekstraat, Castellanweg.

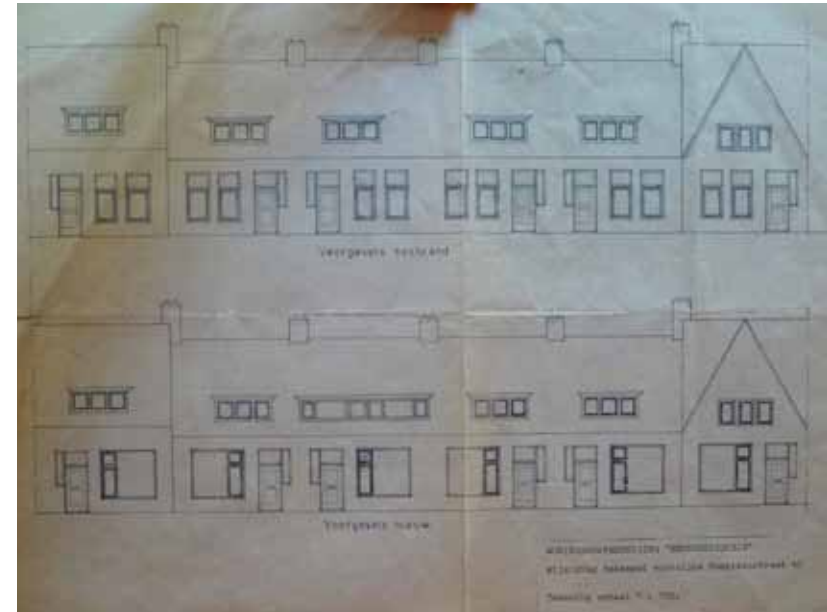


Artikel uit het Leidsch Dagblad van 17 februari 1973, waarin de grote ontevredenheid over Eensgezindheid en het woningbestand wordt beschreven. [RAL]

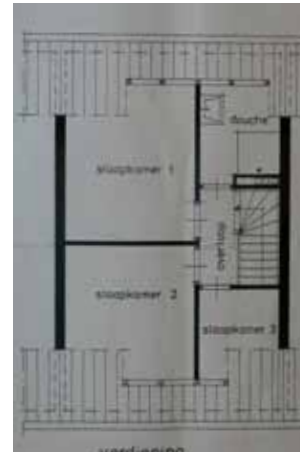
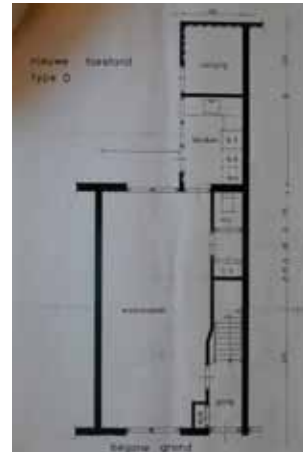
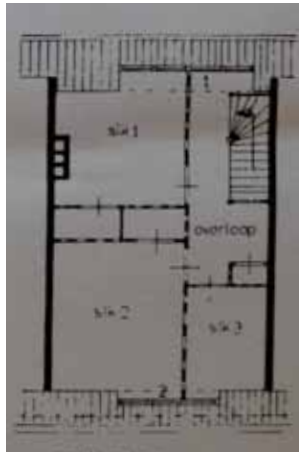
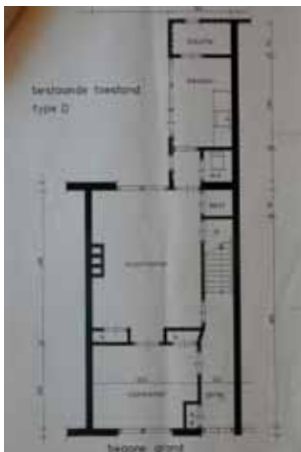
Luchtfoto van de Waard uit 1979. Ten oosten van de woonwijk zijn noodwoningen geplaatst ter huisvesting van de bewoners in de Zeeheldenbuurt tijdens de renovaties. Hun adres was in die tijd, heel toepasselijk, de Van Huisweg. [RAL]



Bestaande situatie en nieuwe situatie van de gevels van bouwphase I, 1974. Te zien is dat de roedeverdeling van de vensters is gewijzigd. [RAL]



Bestaande situatie en nieuwe situatie van de gevels van bouwphase II, 1976. Bij deze woningen werden de twee voorramen vervangen door een groot venster. Tevens werden sommige dakkapellen verlengd. [RAL]



Bestaande situatie (links) en nieuwe situatie (rechts) van woningtype D (horend bij bouwphase II), 1976. Bij de renovatie verdween de scheiding van voor- en woonkamer, de douche op de begane grond werd naar de verdieping verplaatst en de slaapkamers werden vergroot. [RAL]

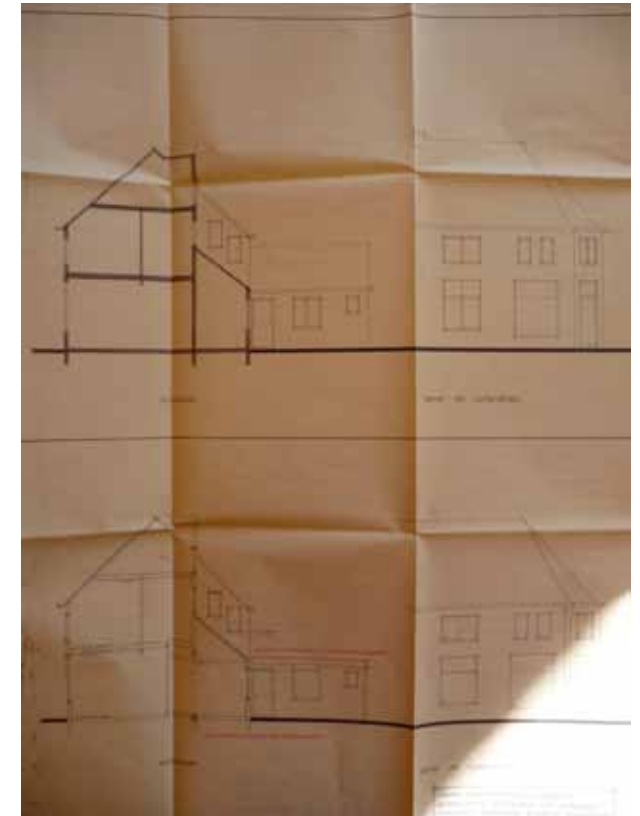
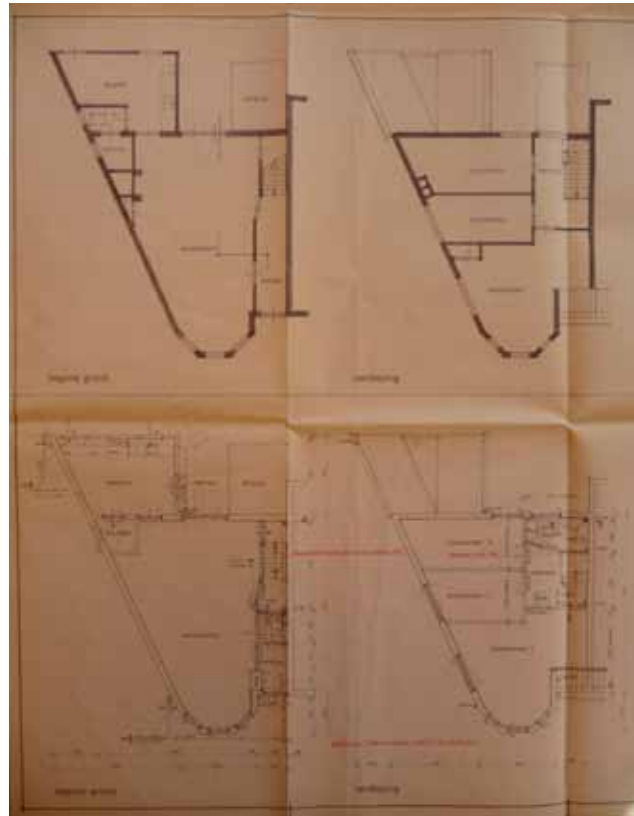
## CHRONOLOGIE VAN DE RENOVATIES

Bij de aanvang van de renovaties werd het woningbezit van Eensgezindheid herverdeeld in complexen. De woningen in de Waard werden samen met die in de Kooi ondergebracht in complex 1, 2 en 3. De eerste renovatieronde vond plaats in 1961-'62. Hierbij werden vermoedelijk alle panden aangepakt: er werd isolatie geplaatst en een douche gebouwd op de begane grond. De daaropvolgende renovaties waren ingewikkelder. Hieronder wordt per complex aangegeven wanneer

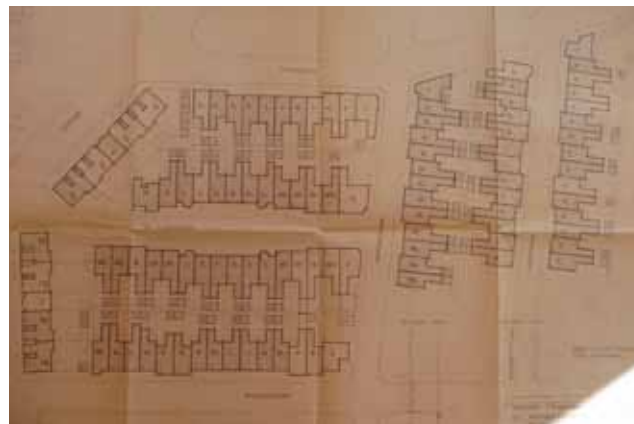
Complex 1: Plan I en II  
Uitgebreide renovatie ca. 1973-'76  
Verdere renovatie ca. 1983-1985.

Complex 2: Plan IV  
Renovatie ca. 1973-74.  
Verdere renovatie ca. 1982-1984.  
Oosterstraat 15-19 en 18-22 werden in 1984 afgebroken.

Complex 3: Plan V en VI  
Renovatie V ca. 1979-1980  
Renovatie VI ca. 1981



Situatietekening, gevelaanzicht en doorsnede van de hoekpanden aan de De Ruijterstraat voor de renovatie van 1984. De bestaande situatie staat boven, de nieuwe situatie onder weergegeven. [BoWo]



Schilders in de Zeeheldenbuurt op een foto van R. Gulick uit 1985. [RAL]



Bestemmingsplan Zeeheldenbuurt 1986, na de voltooiing van de renovaties. [RAL]

DE WAARD NU





Zicht op de Zijlpoort vanaf de Willem Barentszstraat.



Directe verbinding met de Oosterkerkstraat, de Zijlsingel en De Ruijterstraat.



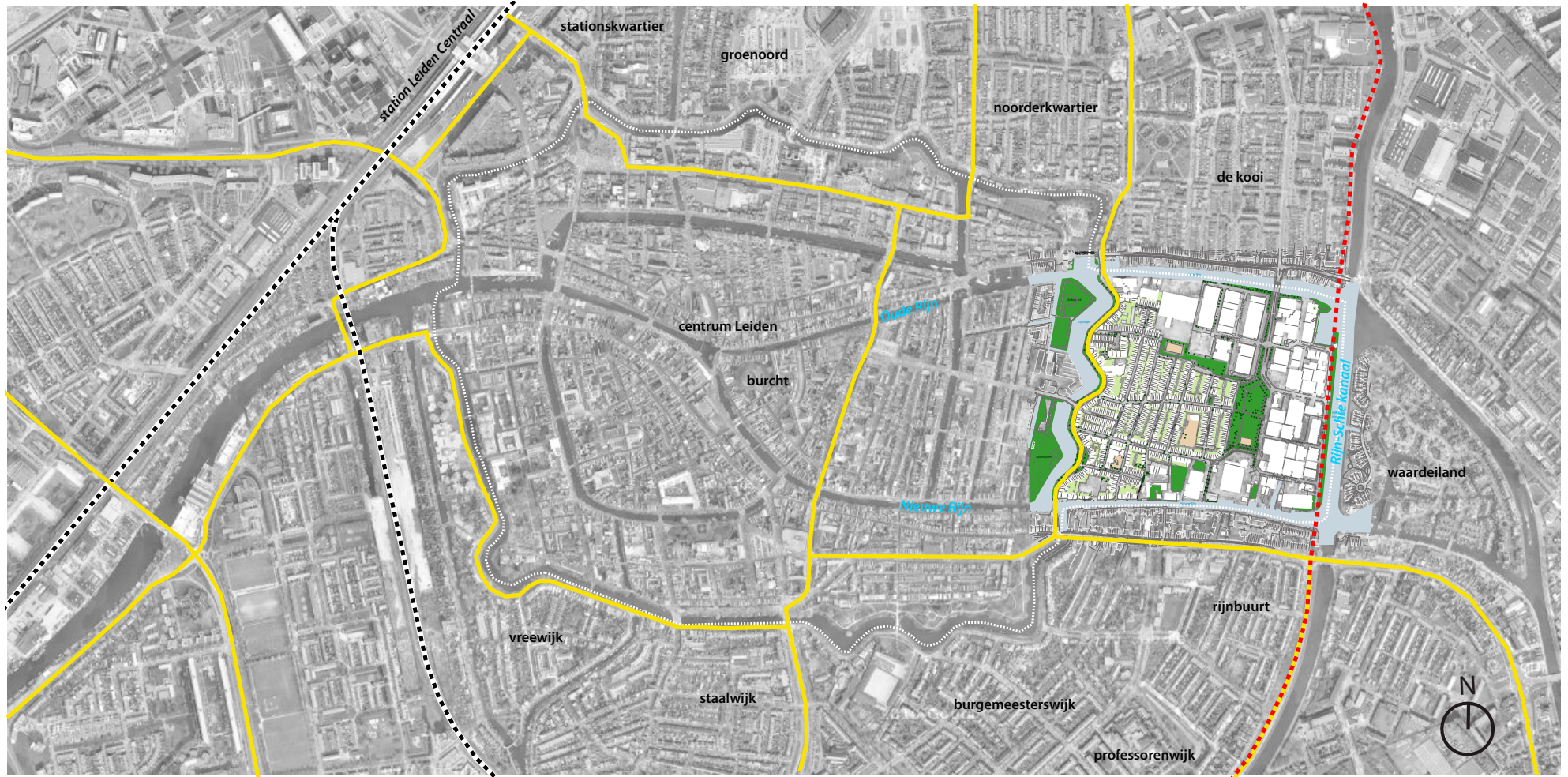
De Oude Rijn met op de achtergrond de verbinding met de Kooi via de Admiraalsweg.

## DE WAARD EN LEIDEN

Vanuit de Waard zijn verschillende kanten van Leiden zichtbaar en voelbaar zoals: de Zijlpoort en de Meelfabriek ten westen, de Lage Rijndijk en de Kooi ten noorden, het Waardeiland ten oosten en in het zuiden het Utrechtse Jaagpad, de Hoge Rijndijk en de watertoren.

De Waard is een wijk direct gekoppeld aan de Leidse binnenstad (vanaf 1938 is de Waard verbonden met de binnenstad door de brug bij de Oosterkerkstraat). Functioneel is de wijk gericht op de stad, er zijn weinig voorzieningen, op de bakker aan de Trompstraat, de kapper aan de Evertsenstraat, basisschool *De Dolfijn* en het buurtcentrum/winkel *Het Schippertje* bij de Oosterstraat en het speeltuin 'Ons Eiland' na. De huidige verbinding met de binnenstad is goed. Vanaf de Oosterkerkstraat is een directe verbinding met de De Ruijterstraat en vanaf de Zijlsingel (onderdeel van de hoofdstructuur van de stad) is de wijk via vijf straten (Waardstraat, Trompstraat, De Ruijterstraat, Eversenstraat Oosterdwardsstraat en Rijnkade) direct bereikbaar. Met de komst van de ringweg oost (in

rood op de kaart) en de herontwikkelingen aan de Zijlsingel (meelfabriek) zal de ligging van de Waard ten opzichte van de stad gunstiger worden.



LEGENDA

- Hoofdwegen stad
- Toekomstige ringweg oost
- Spoor
- Water
- Openbaar groen
- Privee groen
- Speelplekken

## BOUWFASES

De geschiedenis van meer dan een eeuw ontwikkeling in de Waard is aan de bestaande structuur en de gebouwenvoorraad af te lezen. De bestaande gebouwen in de Waard zijn opgedeeld in vier bouwfases:

- Bouwfase 1 (bruin) zijn de gebouwen uit de periode 1880-1915. Dit is de bebouwing van de niet-planmatige uitbreiding, die voornamelijk bestaat uit een pandsgewijze opbouw. Panden uit deze fase zijn de eerste gebouwen aan de Zijlsingel, woningen aan de Rijnkade en de arbeiderswoningen aan de Waardstraat, de Oosterstraat en de Oosterdwardsstraat. Bij deze fase hoort ook een oud industriegebouw aan het einde van de Evertsenstraat bij de Rijnkade, waar nu Polymetaal is gevestigd.
- Bouwfase 2 (zalmroze) bestaat uit de gebouwen uit de periode 1915-1933. Hierbij gaat het zowel om individuele panden als om wooncomplexen. Het straatbeeld wordt gekenmerkt door verspringende rooilijnen en dakaccenten met torentjes, puntgevels en dakkapellen. De woningen uit de eerste vijf fases van woningbouwvereniging Eensgezindheid stammen uit deze fase, evenals de particuliere bouw aan de Oosterdwardsstraat en de bedrijfsverzamelgebouw Van Galenstraat, en de industriegebouwen tussen de Evertsenstraat en de Rijnkade.
- Bouwfase 3 (oranje) omvat de gebouwen met een blokcompositie uit de periode 1933-1960. Dit zijn de blokken die horen bij het uitbreidingsplan van 1933. De blokken hebben een strakkere opzet (geen verspringende rooilijn) en een a-symmetrische dakopbouw. Tevens horen bij deze fase een aantal gebouwen in het industriegebied aan de Admiraal Banckertweg.
- Bouwfase 4 (roze) beslaat de meest recente bouwwerken uit de periode 1960-2010. De woongebouwen zijn vaak losse panden of gecomponeerde blokken verspreid in de Waard. Het gehele industriegebied en de groene buffer zijn in deze periode ontwikkeld.



1880 - 1915: pandsgewijze opbouw



1960 - 2010 (woningbouw): blokcompositie en losse panden



1915 - 1933: individuele panden en wooncomplexen



Industrie 1880 - 1960



1933 - 1960: straatwanden



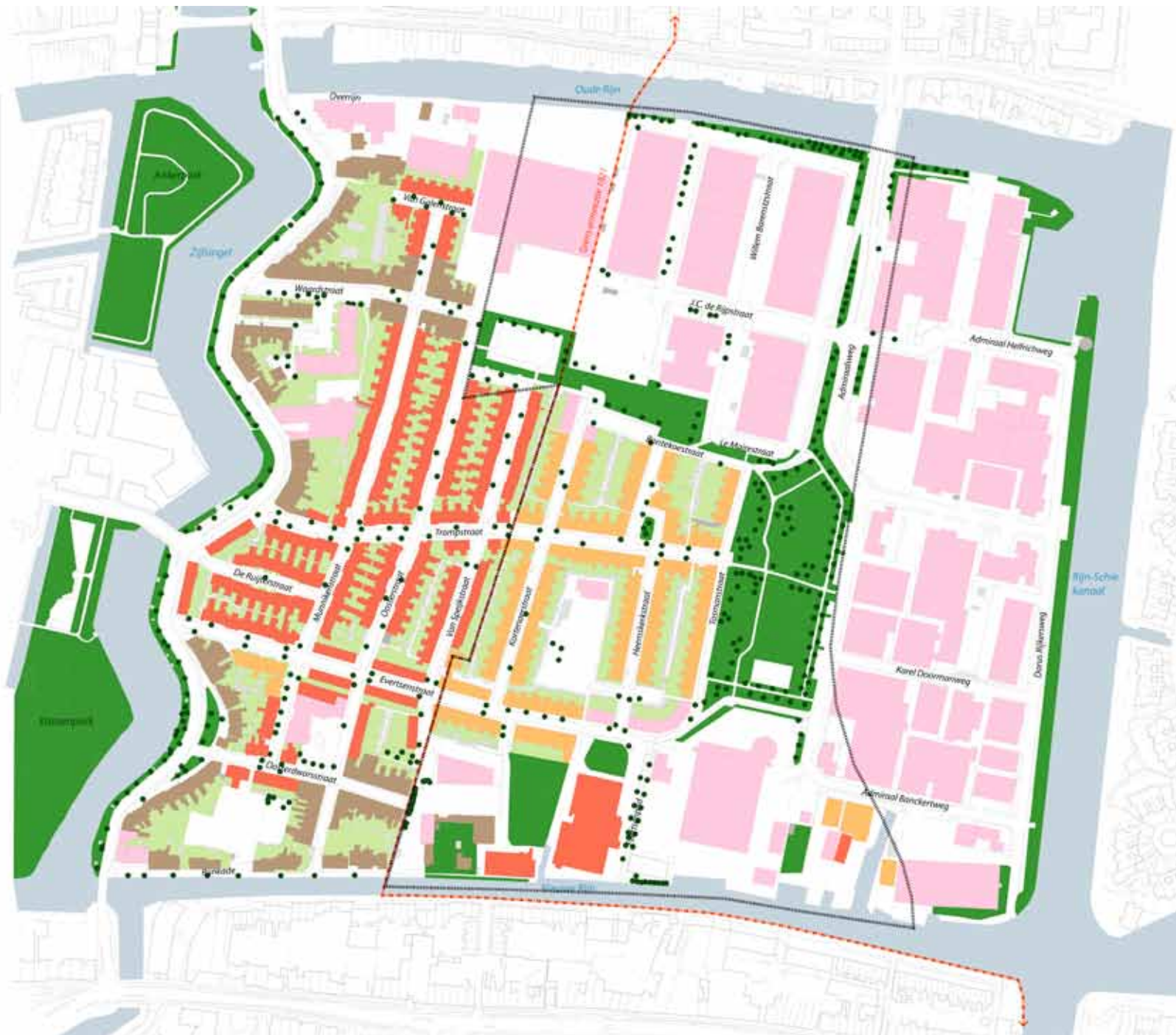
Industrie 1960 - 2010



**Bouwfases**

- 1890 - 1915
- 1915 - 1933
- 1933 - 1960
- 1960 - 2000
- Grens annexatie 1921
- Gebied uitbreidingsplan 1933
- Groen
- Bomen

N

## STRUCTUUR

De oudste wegen in de Waard zijn de wegen aan de westrand van het eiland en op de hoekpunten: Zijlsingel, Waardstraat, Hermanstraat, Oosterdwarsstraat en Rijnkade. Deze wegen behoren (met uitzondering van de Hermanstraat) tot de hoofdwegen van de wijk, samen met de De Ruijterstraat, Trompstraat en Evertsenstraat.

De hoofdstraten hebben elk een eigen karakter en sfeer. Aan de oudste straten (Zijlsingel, Waardstraat, Oosterdwarsstraat en Rijnkade) is de oudste bebouwing. Ook het karakter van de planmatige straten (De Ruijterstraat, Evertsenstraat en Trompstraat) verschilt, mede door de fasering. De Trompstraat heeft een afwisselend straatbeeld, de Evertsenstraat kent doorlopende wanden en de De Ruijterstraat is een architectonisch ensemble.

De Trompstraat is de ruggengraat van de wijk, die alle planfasen met elkaar verbindt. In het oosten komt de straat uit op het park Zeeheldenbuurt. Op een aantal plekken zijn de hoekpunten benadrukt met ruimte voor voorzieningen (hoeken Munnikenstraat, Oosterstraat en Heemskerkstraat).

De straten in noord-zuid richting zijn de secundaire straten van de Waard. Ze hebben een smaller profiel en minder diversiteit dan de Trompstraat en de Evertsenstraat.

Openbare plekken zoals pleinen en speelvelden bevinden zich in de semi-gesloten bouwblokken en bij de openbare voorzieningen (school en buurtcentrum) op de hoek Oosterstraat en Oosterdwarsstraat.

De woonwijk wordt begrensd door het park Zeeheldenbuurt op de overgang naar het industriegebied. De Admiraalsweg verbindt het industriegebied met de stad. Loodrecht op deze weg wordt de rest van dit gebied ontsloten.



1. Zijlsingel



2. Rijnkade (foto) en Overrijn



3. Oosterstraat (foto) en Waardstraat



4. De Ruijterstraat



5. Trompstraat (foto) en Evertsenstraat



Noord-zuid straten: Munnikenstraat, Oosterstraat, Van Speijkstraat, Kortenaerstraat, Heemskerkstraat (foto), Tasmanstraat



Admiraalsweg

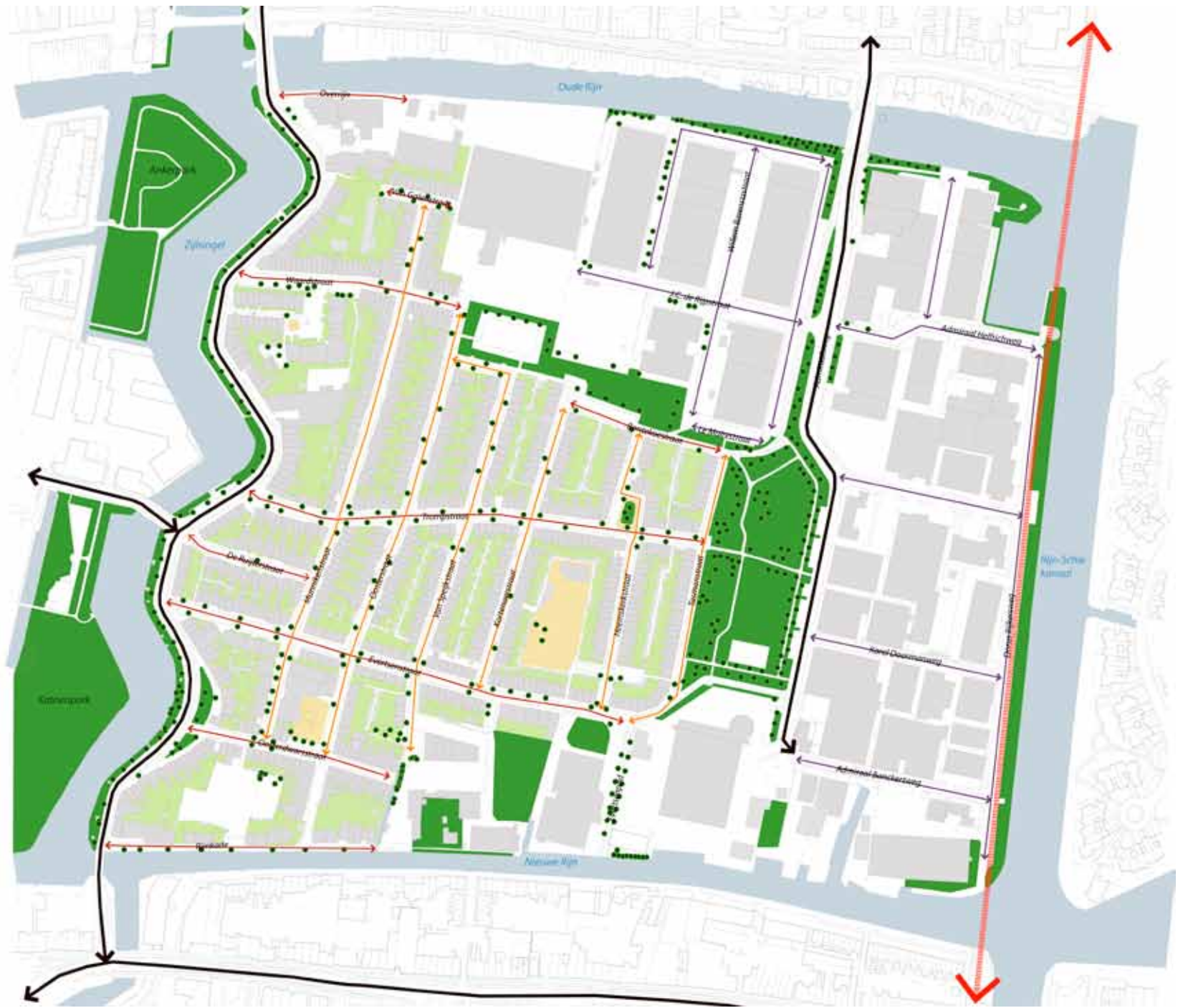


Oost-west straten industrie



Admiraal Banckertweg: toekomstige Ringweg-Oost

- Structuur**
- ← Hoofdstructuur: Zijlsingel en Admiraalsweg
  - Oost/west structuur
  - Noord/zuid structuur
  - Structuur industrie
  - ◀▶ Toekomstig tracé Ring Oost
  - Pleintjes en speeltuinen
  - Groen openbaar
  - Boom
- N



## ZONES

De Waard is in vier sferen te verdelen: water, woonwijk, groen en industrie. Het water vormt de rand van het gebied. De woonwijk ligt tussen de binnenstad en het openbaar groen van Park Zeeheldenbuurt en is aan de westzijde verbonden met de stad. Omdat de buurt grotendeels verscholen ligt achter bedrijfspanden en industrieterreinen is het karakter introvert. Het woongebied is kleinschalig met een maximum van drie bouwlagen.

Het openbaar groen van park Zeeheldenbuurt werkt als een buffer tussen de woonwijk en het industriegebied. Vanaf de woonwijk is het industriegebied weinig te ervaren.

Het industriegebied heeft een extravert karakter doordat het drie waterranden van de Waard beslaat: Oude Rijn, Rijn-Schiekanaal en Nieuwe Rijn. Ten noorden en ten zuiden volgt het industriegebied de landschappelijke verkaveling uit de pre-stedelijke periode. Hier is ook de oude niet-planmatige industrie te vinden. Ten oosten heeft het gebied een meer planmatig karakter, dankzij het uitbreidingsplan uit 1960. De bebouwing in het industriegebied heeft een grootschalig karakter met loodsen en kantoren van maximaal vier bouwlagen.



Woonwijk



Groen (openbaar): park Zeeheldenbuurt



Oude industrie



Nieuwe industrie en bedrijvigheid



## SFEREN

- Water als rand. Drie randen zijn hoofdzakelijk voor bedrijven en industrie. De Zijlsingel (met de hoeken) hoort bij de woonwijk en verbindt de binnenstad met de Waard. De bebouwing aan de Zijlsingel vormt een rand en een grens van de Waard.
- Woonwijk uit verschillende bouwfases. De bebouwing bestaat voornamelijk uit arbeiderswoningen met een kleine korrel en meestal een dak met de nokrichting evenwijdig aan de straat. In de woonwijk is de ontwikkeling te zien van pandsgewijze opbouw naar een compositie van bouwblokken en straatwanden. De tweede bouwfase van de woonwijk is vormgegeven als een tuinstad met op sommige plekken voortuinen en een lage begrenzing tussen binnenterreinen en openbare ruimte. Tevens heeft deze fase geënceneerde straten met verspringende rooilijnen en dakaccenten als torentjes en puntgevels. De bebouwing van de andere fases is strakker en minder rijk gedetailleerd.
- Groen als buffer. Het openbaar groen van Park Zeeheldenbuurt werkt als buffer en scheidt de woonwijk van het industriegebied op een positieve manier.
- Industriegebied dat drie randen van het eiland beslaat, waarbij aan de oevers van de Oude Rijn en de Nieuwe Rijn de oudste industrie te vinden is. Dit deel van het industriegebied is niet planmatig ontstaan en volgt de oude landschappelijke verkaveling. Het noordelijk gebied is in de jaren zeventig ontwikkeld en heeft een homogeen karakter. De oostzijde van het industriegebied heeft een planmatige opzet met een invulling door verschillende partijen, met een grotere diversiteit. Het industriegebied wordt ontsloten vanuit De Kooi via de Admiraalsweg.



Structuur in stad en wijk: Zijlsingel, Waardstraat, Trompstraat, Evertsenstraat en Rijnkade



Randbebouwing de Waard



Verspringende versus strakke bebouwingsrooilijn



Openbaar groen als buffer



Tuinstad karakter door voortuinen en binnenterreinen



Begrenzings binnenterreinen en openbare ruimte



Nokrichtingen



(Oude) industrie: niet-planmatige van opzet, volgens de oude verkaveling.



Industrie: planmatige strakke opzet met individuele invulling per kavel



## WAARDERING

### KWALITEITEN STEDENBOUW

- Informeel karakter van de woonwijk door gelaagdheid en incidentele planning.
- Historische gelaagdheid van de woonwijk. De verschillende bouwfases laten de ontwikkeling zien van de volkshuisvesting tussen 1880 en nu. Ondanks de vele bouwfases is de woonwijk door de kleine schaal en de vormtaal een duidelijk geheel.
- Plan I en II van Eensgezindheid door respectievelijk architecten W. Fontein en J. van der Heijden (zie pag. 16) zijn stedenbouwkundig en architectonisch kenmerkende ensembles in de woonwijk. De compositie van individuele panden met verspringende rooilijnen, dakaccenten, doorzichten naar de binnenterreinen en af en toe voortuinen en architectonische vormtaal, insceneren de lange straten en geven de woonwijk een tuinstedelijk karakter.
- Bedrijvigheid en wonen ontmoeten elkaar in de Waard maar hebben nauwelijks last van elkaar. Het groen van Park Zeeheldenbuurt werkt als buffer en scheiding tussen het industriegebied en de woonwijk.
- Park Zeeheldenbuurt heeft een ruimtelijke kwaliteit door het uitbundige groene karakter.
- Structuur bepalend in de wijk: oost-west structuur is de hoofdstructuur met de Trompstraat als ruggengraat. Elk van de straten in oost-west richting heeft een eigen sfeer afhankelijk van de bebouwing en de inscenering.
- Noord-zuid structuur is secundair.
- De belangrijke ankers zitten vast aan de Trompstraat: entree van de wijk, inscenering en gelaagdheid van gebouwen en straat, voorzieningen, plein bij Heemskerstraat en als eind Park Zeeheldenbuurt.
- Herkenbaarheid van de school aan de Oosterstraat/ Munnikenstraat (van architect W. Fontein) als oorspronkelijke voorziening in de Waard. Architectonisch is het schoolgebouw sterk aangetast door de samenvoeging in 1979 en verbouwing in 1990.

### KNELPUNTEN STEDENBOUW

- Begrenzings binnenterreinen en openbare ruimte aan de Bonte Koestraat zijn detonerend en onaf.

- Ongedefinieerde plekken rondom oude industrie tussen Evertsenstraat en Rijnkade. Deze gebieden vinden geen aansluiting op de wijk.
- Braakliggend terrein in het blok Zijlsingel-Rijnkade-Oosterdwaarsstraat en Oosterstraat zorgt voor een gat in het stedelijk weefsel.
- Gebied rondom tussen speelterrein in blok Heemskerstraat/Trompstraat/ Kortenaerstraat/ Evertsenstraat en de Heemskerstraat vraagt om betere inrichting: de hekken om het speeltuin en de achterkantensfeer hebben een negatieve impact op de openbare ruimte van dit gebied.

### KWALITEITEN ARCHITECTUUR

- Bijzondere middenstands- en arbeiderswoningen aan de oudste straten van de Waard: Zijlsingel, Rijnkade, zuidzijde Oosterstraat, oostzijde Oosterdwaarsstraat, Hermanstraat en Waardstraat.
- De architectonische uitwerking van plan I en II van Eensgezindheid zijn bijzonder in de wijk. De gebouwen zijn vormgegeven met kenmerkende dakaccenten, metselwerkdetails, dakgoten en verzorgde gevelopeningen en details.
- Bebouwing in metselwerk, met een lage dakgoot en een schuine kap zorgt voor een homogene architectuur met een tuinstedelijk karakter.
- Oude kleinschalige industrie aan de zuidzijde van het industriegebied bestaande uit scheepswerven en kleine fabriekjes. De gebouwen van deze industrie zijn kenmerkend voor de wijk en staan voor vroeg industrieel erfgoed.
- Homogeniteit van het industriegebied aan de noordzijde door ontwikkeling van het terrein door één partij.

### KNELPUNTEN ARCHITECTUUR

- De renovatie van het eigendom van Eensgezindheid heeft op sommige plekken de architectuur geen goed gedaan. De verfijning van de gevels van plan I is door de kunststof kozijnen verdwenen. De vergroting van sommige dakkapellen in plan II verstoren de compositie van individuele panden.

- Zicht op detonerende bergingen die het dichtst bij de straten staan. De bergingen hebben vaak een andere vormtaal dan de woningblokken en vormen geen eenheid met de bebouwing aan de straten.
- Architectuur en vormtaal van het gebouw aan de zuidzijde van de Evertsenstraat (kantoor MediaDesign) past niet in de vormtaal van de bebouwing eromheen.
- Gebouw aan de Zijlsingel 36 (De Wit, Italiaanse automobielen) past door schaal en architectuur niet op die locatie.

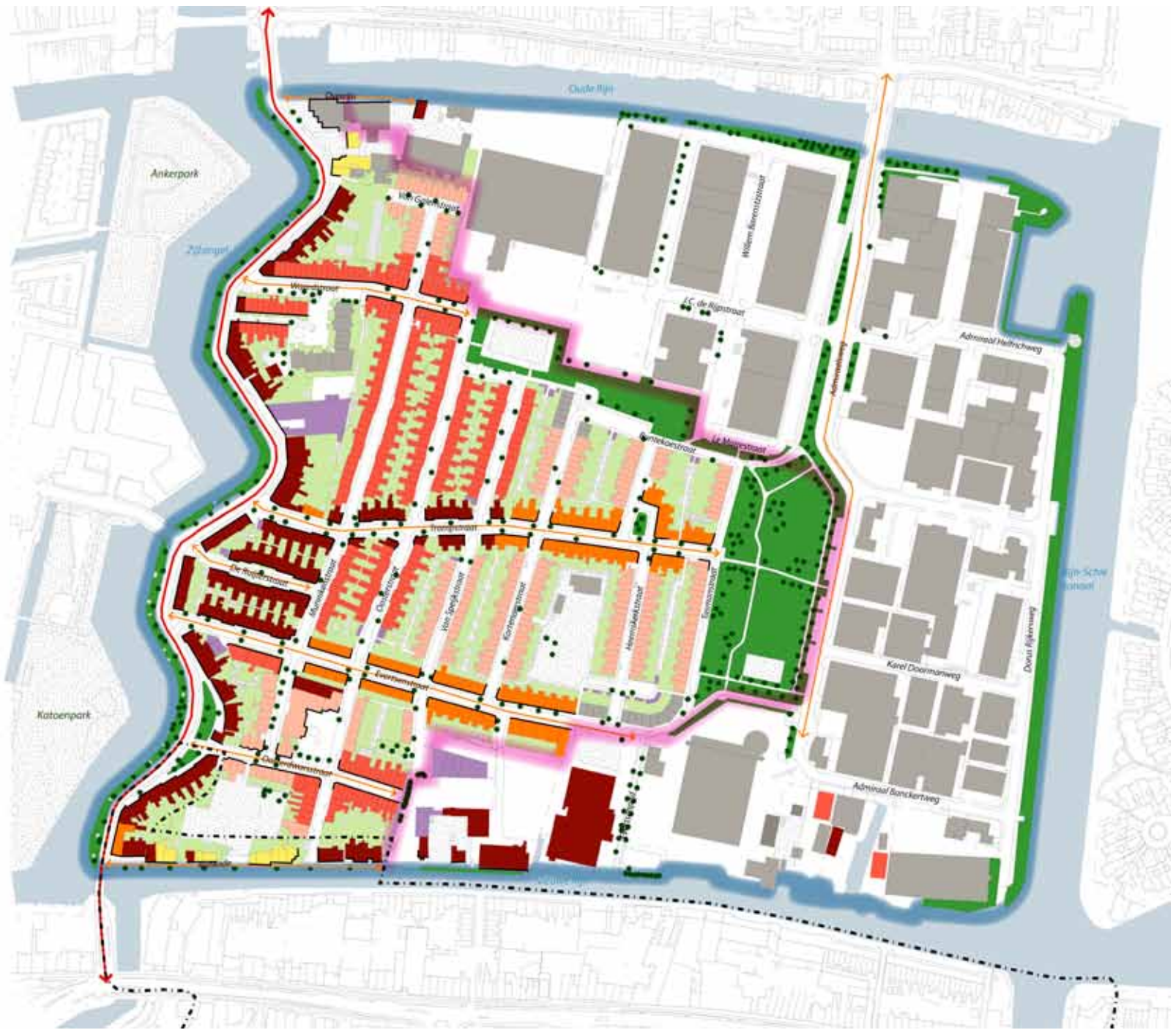
### BEGRIPPEN LEGENDA

- De Waardering is gemaakt op basis van verschillende criteria: de stedenbouwkundige, architectuurhistorische en de cultuurhistorische waarde:
- Beeldbepalend is de bebouwing die zowel stedenbouwkundige als architectonische kwaliteit heeft. Deze panden markeren belangrijke plekken in het ensemble en zijn karakteristiek voor de Waard. Ze geven de wijk herkenbaarheid.
- Beeldondersteunend is bebouwing met stedenbouwkundige kwaliteit, die de massa van het ensemble uitmaakt wat betreft schaal, bouwhoogte en vormtaal.
- Bebouwing met een architectonische waarde betekent dat de architectonische uitwerking hoogwaardig is (bijvoorbeeld door bijzondere details) en kenmerkend voor de wijk.
- Bebouwing met een basiskwaliteit is kenmerkend voor dit gebied wat betreft bouwperiode, typologie en materialisering. Vervanging ligt eerder voor de hand dan bij beeldbepalende of beeldondersteunende bebouwing. Dit hangt wel altijd af van de schaal en de architectonische uitwerking van het bouwinitiatief.
- Detonerend wil zeggen: qua architectuur en/of stedenbouwkundige situering niet passend in het weefsel.



## Waardering Leiden de Waard

-  Hoofdstructuur stad
  -  Hoofdstructuur wijk
  -  Wanden hoofdstructuur
  -  Waardevol groen (openbaar)
  -  Waardevolle waterranden
  -  Waardevolle overgang woonwijk en industriegebied
  -  Grens beschermd stadsgezicht Zuidelijke Schil
  -  Gemeentelijk monument
  -  Beelbepalend
  -  Beeldondersteunend
  -  Architectonische waarde
  -  Basiskwaliteit
  -  Indifferent
  -  Detonerend
- Overig
-  Tuinen
  -  Boom
  -  Water
  -  Bergingen en bijgebouwen



# CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

## CONCLUSIES

De Waard is een wijk op een eiland, pal ten oosten van de Zijlsingel. Het gebied bestaat grotendeels uit een vooroorlogse woonbuurt, de Zeeheldenbuurt, en een naoorlogs bedrijfsterrain met fabrieken en kantoren. Voor zijn voorzieningen is de Waard van oudsher op de binnenstad aangewezen, het is een satelliet bij het centrum, waar arbeiders, bedrijven en fabrieken een plek vonden. De waard is divers in opzet en inrichting. Er lag geen eenduidig stedenbouwkundig plan ten grondslag aan de verstedelijking, in een lange reeks van kleinschalige uitbreidingen breidde de stad zich over het eiland uit.

De vele planfasen zorgen voor variatie, maar ook soms moeizame aansluiting van het ene gebied op het andere, zoals bij de Bontekoestraat en in de zone tussen de Evertsenstraat en de Rijnkade. Een centraal plein of buurtcentrum ontbreekt. De Waard heeft door zijn stapsgewijze ontwikkeling een informeel karakter vergeleken met andere wijken in de schil rondom de oude stad. Verrassend is dat de woningbouw, ondanks de gefaseerde aanleg door vele architecten, wel een redelijk mate van samenhang heeft, met name in de architectuur: schaal, materiaalgebruik en detail.

De structuur van de Waard wordt bepaald door de randen (water) en de wegen in oost-west richting, met de Trompstraat als ruggengraat. De Trompstraat heeft een geënsceeneerde, schilderachtige opzet, waarbij de woonblokken niet strak in het gelid staan maar losjes aan de straat. De afwisseling van langs- en dwarskappen verstrekt het levendige beeld. De straat heeft een duidelijk begin- en eindpunt: de Zijlsingel in het westen en het Park Zeeheldenbuurt in het oosten. Het park is onderdeel van de groene voeg die de woonbuurt en het bedrijventerrein van elkaar scheidt. Deze overgangzone is de belangrijkste open en groene ruimte van de Waard



en geeft compensatie voor het stenige karakter van de Zeeheldenbuurt en de weinig toegankelijke oevers en kades in het bedrijfengebied. Curieus is dat het park ook niet was gepland, want hier zou ooit een rondweg hebben moeten komen. Pas nadat dit plan was gestrand, werd het groen aangelegd als een buffer tussen de woonbuurt en het te ontwikkelen bedrijfsterrain.

Door de ligging op een eiland, met een schil van bedrijvigheid langs Oude Rijn, Nieuwe Rijn en het Rijn-Schiekanaal heeft de Waard en in het bijzonder de Zeeheldenbuurt een introvert karakter in de stad. Het is een verborgen wereld met een bevoorrechte ligging: pal naast de binnenstad, onder de 'rook' van de herontwikkelde Meelfabriek, aan de belangrijkste vaarroutes in de stad en met op termijn volop ruimte voor herontwikkeling van oevers en bedrijfslocaties.

Samengevat zijn de sferen van de Waard:

1. Water als rand: drie van de randen zijn hoofdzakelijk bestemd voor industrie en kantoren. De Zijlsingel en de westelijke punt van de Rijnkades vormen het gezicht van de Zeeheldenbuurt naar de stad.
2. Woonbuurt, daterend uit verschillende bouwfases maar met dezelfde kleinschaligheid, bouwhoogte en een tuinstedelijk karakter. De Trompstraat vormt de ruggengraat van dit gebied.
3. Groen als buffer tussen wonen en bedrijvigheid, maar ook als ruimtelijke en verblijfskwaliteit voor de wijk.
4. Bedrijvigheid bestaande uit oude industrie met een niet-planmatige opzet en nieuwe industrie en kantoren met een planmatige opzet.

## AANBEVELINGEN:

### STEDENBOUW

De Waard hoort bij de eerste ring van uitbreidingen buiten de vest. De wijk vormt een verbinding tussen De Kooi en de zuidelijke schil (beschermd stadsgezicht). Behoud de samenhang en de herkenbaarheid van deze ring.

Kades koesteren, maar beter benutten en integreren in de wijk. De randen hebben een ruimtelijke kwaliteit die nu nauwelijks ten goede komt voor de stad. In de toekomst kunnen de kades, net als de groenzone, meerwaarde aan de Waard geven. De randen (Oude Rijn, oostzijde Rijnkade, Rijn-Schiekanaal met uitzondering van de Zijlsingel) bieden ruimte voor stedelijke herontwikkeling op een relatief grote schaal, alsmede voor vernieuwing van woonprogramma's (bijvoorbeeld door het aanpassen van het woningaanbod aan de eisen van nu en de wensen van, evt. nieuwe, doelgroepen), stedelijke typologieën (bijvoorbeeld verschillende gebouwtypes) en andere functies die passen bij de sfeer van een binnenstedelijke omgeving.

Groenzone als functie behouden, al dan niet in gewijzigde vorm. De groenzone is de belangrijkste open ruimte van de Waard. De zone verbindt het woongebied met het bedrijventerrein en draagt positief bij aan de kwaliteit van het wonen. De groenzone kan, al dan niet in gewijzigde vorm, samen met de waterkanten een positieve verblijfskwaliteit voor de Waard opleveren.

Herkenbare ensembles koesteren: de planmatige en ruimtelijke opzet van plan I en II van Eensgezindheid heeft belangrijke stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten en is de moeite waard om te behouden. Beide ensembles houden het beeld en de identiteit van de Waard vast, samen met de niet-planmatige en beeldbepalende bebouwing aan de oudste straten (Zijlsingel, Waardstraat, Hermanstraat, Rijnkades, Oosterstraat en Oosterdwarsstraat).

De stedenbouwkundige en ruimtelijke samenhang van de Trompstraat bewaken (ruggengraat Zeeheldenbuurt). Belangrijk is de kleinschaligheid, de variatie in het stedelijk beeld en de samenhang in bouwvormen, architectuur, materiaalgebruik en details. Strenge stedenbouwkundige randvoorwaarden en richtlijnen voor beeldkwaliteit vaststellen, gebaseerd op de bestaande karakteristiek.

Het speelterrein in het blok Heemskerkstraat-Trompstraat-Kortenaerstraat-Evertsenstraat vraagt om verbetering of herontwikkeling als collectieve voorziening voor de Zeeheldenbuurt: betere inrichting van de openbare ruimte om het speelterrein en heroverwegen van de hekken aan de Heemskerkstraat. Verbeter de begrenzingen van de binnenterreinen en de openbare ruimte in de Bonte Koestraat. De woonblokken zijn niet af en sluiten niet goed aan op de Bontekoestraat.

Ongedefinieerde plekken bij de fabrieksterreinen tussen Evertsenstraat en Rijnkade kunnen beter aansluiten op de wijk. De oude industriële gebouwen liggen verscholen, maar

kunnen met hun soms kenmerkende architectuur de wijk verrijken en de herkenbaarheid versterken.

Zorg voor invulling van het braakliggend terrein in het blok Zijlsingel-Rijnkade-Oosterdwarsstraat en Oosterstraat. Het is een gat in het stedelijk weefsel met een negatieve uitstraling. Laat de verkaveling, bouwhoogte en vormtaal aansluiten op de omringende beeldbepalende bebouwing. Wellicht kan ook een verwijzing worden gemaakt naar het Minderbroeders klooster, dat op deze plek stond.

De openbare ruimte heeft een erg stenig karakter, mogelijk kan herinrichting de kwaliteit verhogen.

#### **Toekomstige ontwikkelingen:**

Industriezone kan in de toekomst gunstig zijn als buffer tussen woonwijk en de ring. Benut de potentie van deze plek: dicht bij de binnenstad, goed bereikbaar en grootschalig.

Bij herontwikkeling in de Waard de industriezone langs Oude en Nieuwe Rijn opnemen in de wijk en openbaar toegankelijk maken. Kansen om complementaire stedelijke milieus te creëren waarbij overgang en samenhang tussen oude en nieuwe gebieden belangrijk is.

Groene buffer behouden en eventueel als schakel gebruiken tussen oevers Oude en Nieuwe Rijn (bijvoorbeeld met een 'ommetje' de Waard).

#### **ARCHITECTUUR**

Versterk de architectuur van Plan I aan de De Ruijterstraat, en breng de verfijning en details terug. De representatieve architectuur van W. Fontein is hier toegepast op de typologie van de arbeiderswoning.

Versterk en herstel de architectonische kwaliteit van de Trompstraat. Het is de ruggengraat en (samen met de Zijlsingel) het beeldmerk van de Waard.

Alternatieven bedenken voor detonerende bergingen (zoals in de Trompstraat) en erfafscheidingen (zoals tussen binnenterreinen en openbare ruimte). Gemetselde muurtjes zijn op sommige plekken verhoogd met houten of stenen schuttingen, die een rommelige uitstraling hebben en geen zicht bieden op de groene binnenterreinen. Meer zicht op het groen van de binnenterreinen kan het stenige karakter van de openbare ruimte in de woonwijk compenseren.

Bij toekomstige ontwikkelingen in de woonwijk de bestaande architectuur als uitgangspunt nemen in vormtaal, materiaal, massa en bouwhoogte. Eventuele veranderingen van de bestaande woningen zorgvuldig bewerkstelligen (met een streng en precies beeldkwaliteitsplan).

#### **AGENDA CULTUURHISTORIE:**

- In de Waard ligt een ontwerpopgave met de komst van Ringweg Oost. Belangrijk is potentie te zien van het groen (park) en het water (Oude/ Nieuwe Rijn en Rijnschiekanaal), die nieuw en oud in de wijk met elkaar kan verbinden.
- De Waard is zeer divers. Een nieuwe laag ontwikkelingen is hierin zeer goed denkbaar, zolang die past bij de bestaande stedenbouwkundige en architectonische karakteristieken. Randvoorwaarden voor transformatie kunnen de balans tussen het bestaande en het toekomstige bewaken.
- Ruimte voor behoud: Zijlsingel, Rijnkade, Plan I en Plan II Eensgezindheid. Beeldbepalend en architectonische waarde in de waarderingskaart.
- Ruimte voor zorgvuldige transformatie: Zeeheldenbuurt (de rest van de woonbuurt van De Waard). Op de waarderingskaart heeft dit gebied uiteenlopende waarden.
- Ruimte voor terughoudende vernieuwing: industriegebied langs de oevers van de Oude Rijn en Nieuwe Rijn, met behoud van de bijzondere plekken en gebouwen. Op de waarderingskaart is dit gebied hoofdzakelijk indifferrent gewaardeerd.

# BRONNEN

## NOTEN

- 1 De Kok 2007, 142-146.
- 2 Middelnederlandsch Woordenboek via www.inl.nl.
- 3 '25 jaar Gemeentelijk Reiniging- en Ontsmettingsdienst', Jubileum film 25 jaar Leidse Gemeentereniging uit 1939, www.dirkvaneck.nl.
- 4 Citaat uit het *Verslag van het woningonderzoek 1899-1900* in: Van der Laan 1965, 2.
- 5 Van der Laan 1965, 4.
- 6 De geschiedenis van de slechte doorgang bij Leiden wordt besproken in het rapport 'Beweegbaarmaking der vaste bruggen in het Rijn-Schiekanaal' van de Provincie Zuid-Holland, NA PB-ZH inv. nr. 6330. Voor klachten over ontlopen havenbelasting, zie bijvoorbeeld het *Leidsch Dagblad* van 3 juli 1898.
- 7 Keuning 1992.
- 8 Van Heck en De Baar 1991, 47.
- 9 Van Heck en De Baar 1991, 89.
- 10 Van Maanen en De Waal 2004, 15-16.
- 11 Idem, 20.
- 12 Toelichting bij het UP 1933, RAL – SA IV 1929 AZ nr. 804.
- 13 *Nieuwe Leidsche Courant*, 31 mei 1967.
- 14 *Leidsch Dagblad*, 3 februari 1979.
- 15 *Leidsch Dagblad*, 17 februari 1973.

## LITERATUUR

- Aan jaagpad en snelweg. Leiderdorp, 1200 jaar wonen*, Alphen aan de Rijn 1979.
- P.J. Blok, *De geschiedenis eener Hollandsche stad. Eene Hollandsche stad in den nieuweren tijd*, 's-Gravenhage 1918.
- J.C.H. Blom & R.C.J. van Maanen (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel IV, Leiden vanaf 1896*, Leiden 2004.
- C.H.D.J. van Heck, P.J.M. de Baar, *100 jaar sociale woningbouw in Leiden 1891-1991*, Leiden 1991.
- Historische plattegronden van Nederlandse steden. Deel 7, Leiden*, Alphen aan de Rijn 1997.
- J. A. de Kok, *Acht eeuwen minderbroeders in Nederland: een oriëntatie*, Hilversum 2007.
- E. de Keuning, *De kunst van het bewaren Industrieel Erfgoed in Leiden*, Uitgave van Stichting Industrieel Erfgoed Leiden (STIEL), Leiden 1992.
- R.C.J. van Maanen, 'Leiden buiten de veste. 1896-1940', in: *Jaarboekje voor geschiedenis en oudheidkunde van Leiden en omstreken 1981*, Leiden 1981, 157-184.
- J.W. Marsilje & R.C.J. van Maanen (red.), *Leiden. De geschiedenis van een Hollandse stad. Deel I, Leiden tot 1574*, Leiden 2002.
- J. van der Laan, *Vijftig jaren 'Eensgezindheid' te Leiden 1915-1965*, Leiden 1965.
- H.A. van Oerle, *Leiden binnen en buiten de stadsvesten. De geschiedenis van de stedenbouwkundige ontwikkeling binnen en buiten het Leidse rechtsgebied tot aan het einde van de Gouden Eeuw*, Leiden 1975.
- Cor Smit, *Strijd om kwaliteit. Geschiedenis van de sociale woningbouw in de Leidse regio*, Leiden 2006.
- 'Vijf jaar stadsvernieuwing in Leiden', *Leidsch Dagblad*, 3 februari 1979.
- C.J.D. Waal, 'Het uitbreidingsplan 1933 van Leiden', in: *Jaarboekje voor geschiedenis en oudheidkunde van Leiden en omstreken 1983*, Leiden 1983, 201-245.

# COLOFON

© STEENHUISMEURS BV, januari 2011.

Dit onderzoek werd uitgevoerd door SteenhuisMeurs te Schiedam in opdracht van Portaal Vastgoed Ontwikkeling te Leiden.

Projectteam:

Prof. dr. ir. Paul Meurs, Hilde Sennema, ir. Johanna van Doorn.

Lange Haven 9, 3111 CA Schiedam

[www.steenhuismeurs.nl](http://www.steenhuismeurs.nl)

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van SteenhuisMeurs BV.

## ARCHIEVEN

Archief Bouw- en Woningtoezicht, gemeente Leiden (BoWo)

Archief De Sleutels, Leiden

Archief Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE)

Nationaal Archief (NA), Den Haag

- Inventaris van het archief van het Provinciaal Bestuur Zuid-Holland, 1850-1945 (toegang 3.02.27.01)

Regionaal Archief Leiden (RAL)

- Archief van de Woningbouwvereniging Eensgezindheid 1915-1985 (toegang 281)  
- Stadsarchief IV (SA)

