

datum in procedure: **30 JAN. 2004**

datum aanwijzing: **'12 DEC. 2006**

errata:

TOELICHTING

bij het besluit tot aanwijzing van het
beschermd dorpsgezicht **Sluiscomplex met Sluisplein**
gemeente Leidschendam-Voorburg (Zuid-Holland)
ex artikel 35 Monumentenwet 1988

34-10525209003

FD 273

22



Foto: Sluiscomplex, Leidschendam

LEIDSCHENDAM-VOORBURG, SLUISCOMPLEX MET SLUISPLEIN

De staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn bevoegd om gezamenlijk beschermde stads- en dorpsgezichten aan te wijzen. Het rechtsgevolg van de aanwijzing is dat de gemeenteraad ter bescherming van een stads- of dorpsgezicht een bestemmingsplan, als bedoeld in de Wet Ruimtelijke Ordening, vast moet stellen. In die zin kan de aanwijzing tevens een stimulans betekenen voor een te voeren ruimtelijk kwaliteitsbeleid.

In totaal zijn er in Nederland meer dan 300 beschermde stads- en dorpsgezichten, met een geschiedenis die teruggaat tot vóór het jaar 1850. In het kader van het Monumenten Inventarisatie Project is de stedenbouw uit de periode 1850-1940 landelijk geïnventariseerd. Het besluit om het dorpsgezicht Sluiscomplex met Sluisplein in Leidschendam aan te wijzen als beschermd dorpsgezicht vloeit voort uit die inventarisatie.

INLEIDING *(kaart 1)*

Het dorpsgezicht Sluiscomplex met Sluisplein omvat het totale 19^e-eeuwse sluis- en bruggencomplex in de Rijn-Schieverbinding (Vliet) met aangrenzende delen van de waterweg, alsmede de kaden en de bebouwing en erven langs de Sluis kant, de Damstraat, de Kerkstraat, de Sluiskade, het Sluisplein, de Venestraat, de Leidsekade en de Delftsekade. De bebouwing bestaat in belangrijke mate uit woon-, winkel- en bedrijfspanden, alsmede herbergen uit de 17^e, 18^e, 19^e en de eerste helft van de 20^e eeuw en verder uit twee kerkgebouwen, uit respectievelijk de 17^e - deels midden 19^e eeuw - en uit de late 19^e eeuw.

ONTSTAAN EN ONTWIKKELING *(kaart 2)*

Plannen voor de verbetering van de vaarweg van Leiden naar Rotterdam en de aanleg van een nieuw sluiscomplex dateren van de vroege jaren tachtig van de 19^e eeuw. De H.H. Petrus en Pauluskerk dateert uit de jaren 1876-1880. De achtkantige centraalbouw van de Nederlands Hervormde kerk dateert uit de periode 1646-1653.

In prehistorische tijden ontwikkelde zich in de lagune achter de strandwallen een uitgestrekt veengebied. Het veen verdikte zich tot koepelvormige volumes en waterde hierdoor vooral af via radiale stroompjes. Ook tussen de (latere) Oude Rijn in het noorden en de Oude Maas in het zuiden lag zo'n veenkoepel. In het midden van de 1^e eeuw trachtten de Romeinen de beide rivieren met elkaar in verbinding te brengen door het graven van een, later naar veldheer Corbulo genoemde, vaarweg. Deze Corbulogracht, waarvoor mede gebruik werd gemaakt van twee bestaande getijdenkreken, doorsneed het veenkussen, maar ergens halverwege bleef een waterscheiding bestaan en vormde zich een overslagpunt en handelsnederzetting, Forum Hadriani. Relicten hiervan zijn teruggevonden tussen het huidige Voorburg en Leidschendam. Na het vertrek van de Romeinen verviel de vaarweg, maar regelmatig worden er resten en sporen van in de bodem aangetroffen, zo ook in Leidschendam. De waterscheiding bleef echter bestaan en deze zou op den duur de basis worden voor de tot op heden geheel intact gebleven landscheiding tussen de Hoogheemraadschappen van Rijnland en Delfland.

Mede omdat er peilverschil bestond tussen de zogenaamde boezemwateren van deze beide waterschappen stonden ze niet met elkaar in open verbinding en vermoedelijk al in het midden van de 13^e eeuw werd de landscheiding verder benadrukt door de aanleg van een niet-waterkerend dijklichaam.

De landscheiding tussen Rijnland en Delfland kent nabij het huidige Leidschendam nog steeds een beloop, dat vrijwel haaks staat op dat van de Vliet. De waterweg loopt van zuidwest naar noordoost en de dijk dus van noordwest naar zuidoost. Ter hoogte van de sluis neigt de dijk ter weerszijden enigszins naar het zuidwesten en komt dan aan de kolk. Het tracé is nog te herkennen in de as Damlaan/Damstraat (noordkant van de Vliet) en de as Venestraat en een stukje Nieuwstraat (zuidzijde). De Damlaan vormde de verbinding met de doorgaande weg van Leiden naar Voorburg, de Venestraat was het begin van de route naar Stompwijk en Nootdorp. De huidige Nieuwstraat werd aangelegd op een segment van de dijk rond de drooggemaakte Tedingebroekpolder; voorheen werd hij Achterweg genoemd. Deze Achterweg liep in een rechte lijn vrijwel oost-west en bereikte de Vliet ongeveer 350 m ten zuidwesten van de sluis kolk. Van de Damstraat boog een steegje af, Het Slop, dat nu nog bestaat als de Kerkstraat. Van de Venestraat splitste zich een kort steegje af naar de Achterweg, dat thans nog herkenbaar is in het Achterom.

Deze eenvoudige structuur is tot na 1945 in nauwelijks gewijzigde vorm intact gebleven.

Het dorpje Leidschendam dankt zijn ontstaan en verdere ontwikkeling volledig aan het elkaar kruisen van een waterweg en een dijk/dam, waarbij de overtoeren en later de sluis als attractiepunten voor diverse neringen gingen fungeren.

Toen in de Middeleeuwen de ontginning van het Hollands veengebied op grote schaal ter hand werd genomen, moest de bodem allereerst worden ontwaterd door het graven van sloten. Door daarna in elkaars verlengde gelegen sloten, weteringstelsels en veenstromen met elkaar in verbinding te brengen, kwamen doorgaande vaarwegen tot stand. Zo ontwikkelde de veenstroom de Gouwe zich dankzij verlenging naar de Oude Rijn bij Alphen tot hoofdvaarweg door Holland. De stad Gouda voer hier wel bij: dáár moest de grafelijke tol worden betaald, die door de stad was gepacht. In de praktijk betekende dit dat doorgaande schippers in de noord-zuidvaart (v.v.) verplicht waren Gouda aan te doen en eventuele andere doorvaartmogelijkheden links te laten liggen.

Nadat Delft in of kort na 1389 een eigen verbinding met de Maas had gekregen via de Delfhavensche Schie kwam er ook behoefte aan een kortere vaarweg naar het noorden, namelijk naar Leiden en de Oude Rijn. Voor de totstandkoming van de gewenste verbinding werd gebruikgemaakt van slootstelsels die elkaar naderden bij de Landscheiding van Rijnland en Delfland, maar een en ander betekende wel dat er - steeds in verband met het Goudse privilege - moest worden overgeladen. Al spoedig ondernamen beide steden, Delft en Leiden, pogingen een directe vaarweg tot stand te brengen, waarin, als scheiding tussen de waterschappen, een sluis was opgenomen. Hevig verzet van Gouda, maar ook van Dordrecht en Haarlem, eveneens belanghebbenden, betekende echter dat de open verbinding er voorlopig nog niet kwam. Slechts gedurende enkele jaren was de doorvaart vrij: in 1489 verleende landsheer Maximiliaan van Oostenrijk vergunning voor aanleg van een sluisje in de landscheiding ter plaatse van het tegenwoordige Leidschendam, maar al in het jaar 1492 werd deze in een gezamenlijke operatie van Goudse en Dordtse soldaten vernield. In 1506 werd daarop door het Hof van Holland bepaald dat er slechts een overtoom zou mogen bestaan en dat kleinere schepen met behulp van windassen over de landscheiding 'gehaald' mochten worden. Een tweede consent tot aanleg van een sluis en bovendien van een kortere vaarweg van Delft daarheen (1536) bleef zonder gevolg, wel werd echter omstreeks 1555 vergunning verleend tot de bouw van een tweede, grotere overtoom, aan de noordwestzijde naast de bestaande.

In 1573, na het ontzet van Leiden, kwam gedurende korte tijd opnieuw een vrije doortocht tot stand en in 1578 vergunde het Hoogheemraadschap van Delfland aan Delft de aanleg van een sluisolk met een doorvaartbreedte van één Rijnlandse roede en een lengte van vijf roeden (3,77 x 18,85 m), terwijl de hoogte was beperkt door een duiker. Het Hoogheemraadschap van Rijnland had er echter de onaangename bepaling aan toegevoegd dat de sluisolk niet voor doorvaart van schepen benut mocht worden. Er bleek echter sluikverkeer mogelijk en in de praktijk werd ook de doorvaarthoogte nog met één voet (circa 30 cm) verruimd. Maar voorlopig dienden dus ook de overtoemen operationeel te blijven.

Een nieuwe fase in de ontwikkeling van Leidschendam begon in 1636, toen Leiden, Delft en later ook Den Haag overeenkwamen een trekschuitdienst voor personenvervoer tussen de drie steden in het leven te roepen. Er werden ingrijpende verbeteringen uitgevoerd aan de Vliet en op de oostelijke oever werd een jaagpad aangelegd. Verder werd in 1648 eindelijk bepaald dat een tweede verlaat zou worden aangelegd in plaats van de bestaande duiker, waardoor een echte schutolk ontstond van circa 20 roeden lang (ruim 75 m). De twee verlaten waren ondergebracht in houten overkluizingen onder schilddak. Daarnaast lag er een brug voor de Damstraat ten behoeve van het landverkeer. In hoofdlijnen bleef deze toestand bestaan tot 1887.

Tot zover de voorgeschiedenis van de huidige sluis. Grondsporen van deze ontwikkeling zijn wellicht hier en daar aanwezig, maar de rooilijn van de bebouwing is wel als het duidelijkste relict van de vroegere toestand, met zijn parallelle verlaten, te beschouwen.

De ruimtelijke consequenties van de ontwikkelingen tot dan toe waren verder weinig verrassend. Zoals opgemerkt is Leidschendam ontstaan dankzij het elkaar kruisen van een dijk en een waterloop. Deze laatste werd afgedamd, waarna de ontstane oeververbinding een attractiepunt werd en de ontwikkeling van een damnederzetting met een duidelijke komvorm op gang kwam.

De constructie van de overtoom en later van de schutsluis vormde een ideale voedingsbodem voor verdere groei als waterverkeersdorp. Een duidelijk tweezijdige lineaire structuur - met het zwaartepunt aan de zuidoostzijde, waar het jaagpad was aangelegd - was hiervan het resultaat. De bestaande hoofdstructuur werd door het afblazen van de aanleg van een nieuwe verbinding naar Delft niet meer gewijzigd. Wel bracht de profielverbreding van de vaarweg nabij de landscheiding met zich mee dat de rooilijn ter plaatse iets moest terugwijken van de oorspronkelijke wateroever.

De invulling en verdichting van de plattegrond van het dorp Leidschendam vonden vooral plaats na de opening van de dam in 1648. Bijzonder was dat de Vliet de grens vormde tussen de ambachtsheerlijkheden Veur en Stompwijk, waardoor Leidschendam een hybride positie innam. Toch heeft dit niet geleid tot duidelijke ruimtelijke verschillen. Opmerkelijk was dat de rechthuizen van de beide heerlijkheden vrijwel tegenover elkaar stonden. Ter weerszijden van de sluiskom was een ruime kade tot stand gekomen. Aan de zuidzijde (nu Sluisplein) verengde deze zich naar de jaagpaden richting Leiden en Delft (nu: Leidsekade respectievelijk Delftsekade). Langs deze met houten palen en planken beschoeide kaden werden in de 17^e en 18^e eeuw enige tientallen woningen, enkele herbergen en andere neringen (scheepmakerijen, zeilmakerijen) geteld, waarvan thans nog voorbeelden aanwezig zijn. De gevelwanden waren toen reeds vrijwel geheel gesloten, terwijl de panden in hoofdzaak in één en twee bouwlagen met kapverdieping waren opgetrokken en waren voorzien van verscheidene typen topgevels. Van veruit de meeste huizen stond de nok van het zadel-, schild- of wolfsdak haaks op de straatwand.

Op de zuidoever van het toenmalige sluiscomplex werd in de jaren 1646-1653 als een achtkantige centraalbouw de Nederlands Hervormde kerk opgetrokken. Markant was de octogone koepelvormige kap met slanke lantaarn. De kerk werd na een grote brand, in 1693, herbouwd. Aan de noordzijde, onder Veur, viel toen de voormalige herberg 't Eiland op. Dit van oorsprong uit verscheidene huizen bestaande grote pand stond aan de oostzijde van het dorp haaks op de Vliet en vormde zo een visuele begrenzing. Het werd in 1870 door brand ten dele verwoest en toen gesloopt.

Behalve langs de waterzijden werd ook gebouwd aan de Venestraat en de Damstraat/Damlaan, terwijl via Het Slop, de huidige Kerkstraat, een rond 1750 gebouwd rooms-katholiek schuilkerkje en enige woningen bereikbaar waren. Het ging langs deze straten verder vooral om kleinere bouwsels, opgetrokken in één bouwlaag met kap. Bij een grote brand in 1786 werd de bebouwing aan de Venestraat deels verwoest.

Gedurende de late 18^e eeuw en de eerste helft van de 19^e eeuw veranderde er niet zo veel meer in Leidschendam. Natuurlijk vond er enige vervangings-nieuwbouw plaats, maar ook opmerkelijk is dat er in hoofdzaak langs de zuidelijke waterkant hier en daar panden en erven werden samengevoegd. Meestal werd dan de voorgevel aangepast of vernieuwd of werd er totale nieuwbouw gepleegd. De verschillende typen topgevels werden grotendeels vervangen door lijstgevels. Soms werd de nok parallel aan de straatwand geplaatst en ook werd wel een extra bouwlaag aangebracht. Mogelijk hing een en ander samen met een functie als herberg en werd zo een verruiming van de capaciteit gerealiseerd. Met name langs het Sluisplein en de Delftsekade ontwikkelde Leidschendam zo enige stedelijke allure. Verder werd de bestaande rooms-katholieke schuilkerk in 1830 verhoogd, verruimd en van een toren voorzien; hiermee werd de kerk zichtbaar.

Later in de 19^e eeuw werd het aanzien van het dorp wel ingrijpend gewijzigd. Het silhouet, dat eeuwenlang was beheerst door de Nederlandse Hervormde Kerk, werd in 1865 veranderd door vervanging van de inmiddels bouwvallig geworden, 170 jaar oude achtkantige koepel met gedrongen lantaarn door een octogoon-pyramidale kap, bekroond met een veel spitsere klokkentoren. De hoofdmassa werd gewijzigd door het aanbrengen van tympaanvormen boven elk van de acht gevelvlakken; deze neoclassicistische facelift werd uitgevoerd onder leiding van de architect J. Swijser.

Ongeveer vijftien jaar later werd het silhouet van het dorp opnieuw gewijzigd, door de bouw van de rooms-katholieke H.H. Petrus en Pauluskerk. Deze neoromaanse en neogotische, bakstenen kruisbasiliek kwam op de plaats van de hiervoor genoemde en in 1870 voor het grootste deel afgebrande herberg 't Eiland. De voorgevel van de kerk is naar de sluis gericht. Met de lengteas vrijwel evenwijdig aan de Vliet gebouwd en door zijn rechts in de voorgevel geplaatste vierkante toren met achzijdige spits, vormt de kerk een visuele begrenzing van de dorpskom. Het bouwwerk, met zijn relatief hoge en lange hoofdmassa, domineert vanuit het noordoosten gezien het dorpsbeeld volledig. Links naast de kerk - als meest oostelijke pand, maar terugliggend in de rooilijn van de Sluiskant en daardoor onopvallend - werd ongeveer tegelijkertijd een sobere pastorie gebouwd met twee symmetrische topgevels. In 1889 werd naast de kerk, langs de Vliet, een ongeveer 30 m lang ijzeren hek geplaatst, drie jaar later volgde een hek vóór de kerk.

De eerder geschetste waterstaatkundige toestand bleef gedurende meer dan twee eeuwen gehandhaafd. In 1882 besloot de Provincie Zuid-Holland tot voorlopige overname en tot verruiming van de vaarweg en vernieuwing van de sluis voor schepen tot 5,38 m breed (de breedte van een van de reeds bestaande spoorbruggen bedroeg namelijk slechts 5,40 m), echter onder voorbehoud van een rijksbijdrage van eenderde deel van de kosten. De subsidie werd uiteindelijk niet verleend. In verband met het groeiend belang van de vaarweg heeft de provincie in 1885 uiteindelijk toch besloten tot algehele overname en verruiming ervan en vervolgens werden in de loop van 1886 de sluis te Leidschendam en het vaarwater overgedragen.

De sluis werd in 1887 in gebruik genomen, waarna de oude sluishoofden werden opgeruimd, de kademuren werden doorgetrokken en de oevers werden aangeaard, van schelpgruis voorzien en ten dele bestraat. Dit werk, waarbij het straatprofiel van de kade aan de Sluiskant aanzienlijk werd verruimd, was tegen het einde van het jaar gereed.

Boven de deurkassen van de weinig gebruikte, naar Rijnland kerende sluisen werden twee bruggen gebouwd. Bij de aanleg van de nieuwe sluiswerken waren ook de bruggen in noordoostelijke richting verplaatst: de brug aan Delftse zijde kwam voor Het Slop naast de octogonale hervormde kerk te liggen, terwijl de andere brug, in plaats van tegenover de Damstraat, voor de Venestraat werd gelegd.

In de jaren 1850-1940 werden binnen het beschermde dorpsgezicht vele andere kavels (her)bebouwd en ook zijn bestaande panden van nieuwe gevels voorzien. Hierbij deden zich weinig wijzigingen voor in de oude rooilijnen, terwijl ook de bouwhoogten redelijk in de pas bleven met de bestaande invulling. Opmerkelijk is het woon-winkelpand, aan de Sluiskant op de hoek aan de oostzijde van de Damstraat, dat in de plaats kwam van een drietal oudere huizen, waaronder een rietgedekte hoeve langs de Damstraat. Het meest rechtse perceel bleef bij de herinvulling onbebouwd en werd een door metsel- en hekwerk afgesloten tuin. Een opvallende hoogte werd bereikt bij een pakhuis aan de Venestraat 4, met vier bouwlagen onder een haaks op de rooilijn geplaatst gebroken zadeldak.

HUIDIG RUIMTELIJK KARAKTER *(kaart 7)*

Hoofdstructuur

Het gebied is te klein om onder te verdelen in deelgebieden. In feite is het gezicht een sterk samenhangend, gecentreerd geheel. De hoofdstructuur van het waterverkeersdorp bestaat uit twee kruisende lineaire structuren. Het water van de Vliet met het jaagpad en de tweezijdige oeverbebouwing bepalen de natte as van de structuur, de Venestraat en in het verlengde de Damstraat en de buiten het zicht gelegen Damlaan als haakse verbindingroute de droge as.

Zowel de Venestraat als de veel kleinere Damstraat - de historische route over land - fungeren als een opmaat en serial vision naar het gezicht.¹ Ook is op spaarzame punten vanuit de Venestraat in ieder geval één van de beide kerkspitsen aan de Vliet te zien.

Binnen de hoofdstructuur is dus sprake van twee kruisende, lineaire substructuren, waarbij het snijpunt verbijzonderd is. Aan dit snijpunt van het assenkruis zijn de meeste zichtlijnen binnen het gezicht gerelateerd (*kaart 6*). Het snijpunt van de twee substructuren kan globaal in het midden van het sluiscomplex worden gesitueerd. Dit punt heeft als ruimtelijke bijzonderheid dat het tevens fungeert als centrum van een opmerkelijke puntspiegeling van de beide kerkgebouwen met de voorliggende kerkpleinen (*kaart 5*).²

Ter hoogte van de rooms-katholieke kerk is de bebouwing sterk afschuinend teruggerooid, waardoor hier een kerkplein is ontstaan. Het gepuntspiegelde plein bij de Nederlands-hervormde kerk is minder sterk, omdat de Damhouderstraat de ruimte doorbreekt. Maar het principe van de schuin teruggerooidde bebouwing is hetzelfde. Door dit rooilijnenspel wordt de ruimtelijkheid van het gezicht vergroot en ontstaat ook ruimte voor interne zichtlijnen. Behalve de kerk en de voorliggende ruimte zijn ook de sluis, de beide ophaalbruggen en de oeverbebouwing onderworpen aan de puntspiegeling. Zelfs de ingangen van beide kerken zijn niet op het westen, maar op de sluis georiënteerd en dus ook min of meer gepuntspiegelde.

¹ Serial vision: Gordon Cullen beschreef in zijn invloedrijke werk *Townscape* hoe de ruimtelijke beleving onderhevig is aan het wisselend decor vanuit het perspectief van de wandelaar.

² Uiterekend de kruising van land- en wateroute, waar de diagonalen elkaar snijden en waar vele zichtlijnen tezamen komen, is onzorgvuldig vormgegeven. Uiteraard is de puntspiegeling niet exact, maar het gaat erom tot uitdrukking te brengen dat het profiel niet (lijn)symmetrisch is.

De hoofdstructuur is door de doorbraak van het Damplein naar de Damhoudersstraat ingrijpend gewijzigd.

Het assenkruis is in belang verzwakt vanwege de obsoleete oude landroute en de ruimtelijkheid van de gespiegelde kerkpleinen is letterlijk opgebroken.

De ruimtelijke invulling van de structuur

Bouwmassa en verkaveling (kaart 3 en 4)

Verkavelingsvorm en massaverdeling zijn in de 19^e eeuw niet sterk afwijkend van de eerdere eeuwen, zodat gesproken kan worden van een historische continuïteit. Schaalvergroting in hoogte heeft nauwelijks plaatsgevonden. Twee bouwlagen onder een (gemeenschappelijke) kap is de norm, hoewel éénlaags of drielaags ook wel voorkomt. De huizen zijn twee of drie vensterassen breed. De kap is geplaatst zowel in langs- als in dwarsrichting. De nieuwbouwinvullingen binnen de structuur passen qua maat en schaal en veelal ook in materiaal en proportionering binnen deze structuur.

Waar sprake is van nieuwbouw betreft het meestal vervangende nieuwbouw en niet zozeer verdichting.

De verkaveling is onregelmatig van vorm, maar in hoofdzaak betreft het min of meer rechthoekige kavels, haaks op de Vliet, respectievelijk de Venestraat. Binnen de architectonische eenheden zijn de kavels min of meer gelijk, maar daarbuiten is de vorm onregelmatig. Daar waar de rooilijn is afgeschuind staan de kavels haaks op de kerkpleinen. Dit geldt in feite ook voor de kerkelijke kavels.

Rooilijnen en straatwand

Langs de Vliet - De rooilijn volgt de Vliet, behalve bij de kerkpleinen. Ondanks de vele kleine afwijkingen is over het algemeen de bebouwing in de rooilijn geplaatst. Belangrijkste uitzondering zijn de kerkgebouwen en de Leidsekade vanaf nummer 25. De straatwand vertoont op dit deel van de Leidsekade ook veel open gaten. Ook de Sluiskant vertoont sleuven in de bebouwingwand, maar door de overhoekse situering van de pastorie is desalniettemin de indruk gewekt van een omsloten, intieme ruimte. De overige delen van de straatwanden zijn meer aaneengesloten bebouwd, behalve daar waar de dwarsstraat een bres slaat. Het Sluisplein is als geheel een ononderbroken bebouwingwand.

Het geheel oogt, ondanks de vele openingen wel degelijk gesloten, mede vanwege de centrerende werking van de centrale ruimte tussen de beide kerken.

De openingen die de Leidsekade biedt, geven zicht op de achterliggende boomaanplant en achter nummer 6 ook op enige agrarische bebouwing. Deze doorkijkjes geven een rudimentaire indruk hoe ooit de relatie tussen dorpskern en achterland geweest heeft kunnen zijn.

Dwarsstraten - De bebouwingwand vertoont niet alleen sleuven, maar wordt ook doorsneden door loodrecht op de kade aflopende dwarsstraten. Het zijn er maar liefst acht in getal, waarvan drie een bijdrage leveren aan het gezicht: de Damstraat, de Kerkstraat en de Venestraat.

De Venestraat is een lange, rechte straat, bijna haaks op de Vliet. De oostkant vertoont een gesloten bebouwing, terwijl de westkant iets meer open is. Het aanzicht van de bebouwing is voornamelijk van rond 1900 en betreft deels vervanging van oudere bebouwing.

De Kerkstraat is een kleine steeg, door nieuwbouw geblokkeerd, tussen historische bebouwing met verspringende rooilijn. Door die verspringende rooilijn is een kleine, omsloten intieme ruimte ontstaan.

Van de Damstraat valt alleen het eerste stuk binnen de begrenzing van het gezicht. Voorbij de bocht begint de nieuwbouw. De historische bebouwing van dit eerste stukje heeft een rechte rooilijn, maar het is juist de bocht voorafgaand aan de historische bebouwing die het meest verrassend werkt. Van een volledig heringericht nieuwbouwwed gebied met druk verkeer, komt de wandelaar plotsklaps in de luwte van het dorpsgezicht met een zichtlijn naar het Sluiswachtershuisje.

De Damhoudersstraat met in het verlengde het Damplein, is vanwege de rechte rooilijn en de moderne invullingen afwijkend van het gezicht.

De Plaspoelkade en de Oude Raadhuisstraat zijn pragmatische doorbraken in de gevelwand. De Tol is in feite een van de vele gaten in de bebouwingwand van de Leidsekade en draagt vanwege het duidelijke niveauverschil nog wel bij aan de ruimtelijke beleving binnen het gezicht.

Reliëf

Van historische accidentatie is binnen de bebouwingssom nauwelijks nog iets waarneembaar. Alleen achter de Leidsekade verloopt het terrein sterk naar de achterliggende nieuwbouwlocatie. Dit voorval is des te sterker zichtbaar vanwege de vele openingen in de bebouwingssom ter plaatse.

Detailering

De in baksteen opgetrokken huizen hebben de kap met rode en zwarte pannen gedekt, staande vensters en door een lijst beëindigde gevel. Een plint of basis komt relatief weinig voor. De architectuur is sober, maar vanaf het laatste kwart van de 19^e eeuw doen de neorenaissance, art nouveau en andere decoratieve stijlen hun intrede. Ook een aantal winkelpuien uit deze periode is ingrijpend gewijzigd.

Inrichting van de openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte laat ter plaatse van de doorbraak Damhoudersstraat-Damplein nogal wat liggen in ruimtelijke kwaliteit. De moderne asfaltstrook en de overvloedige hoeveelheid verkeerstekens van de Damhoudersstraat tot aan het Damplein detoneren in grote mate met de klinkerbestrating en hardstenen stoepbanden van het sluiscomplex, de Delftsekade en de Leidsekade. De ruimtelijke ingreep van de doorbraak wordt hierdoor extra benadrukt.

Ook het groen vertoont een tweezijdig beeld. De hoge boomaanplant rond de Sluis en ook de bomen in het bosje achter de Leidsekade (buiten het gezicht) versterken de aanwezige beeldkwaliteit. De groenstrook met lage struiken en heesters aan de Sluisvormt een inbreuk op de ruimtelijke structuur. Omdat deze strook alleen op de sluis is gericht en niet op de ruimte als geheel, bovendien een barrière vormt voor diverse zichtlijnen, levert dit groen geen bijdrage aan de beeldkwaliteit. In de zichtlijn op het Sluiswachtershuisje vanaf de Damstraat, is straatmeubilair geplaatst. Ook aan het Sluisplein is het straatmeubilair min of meer achteloos geplaatst.

Zichtlijnen

De zichtlijnen vormen een wezenlijk onderdeel van de beeldkwaliteit van het gezicht (zie zichtlijnenkaart). Er zijn zowel zichtlijnen binnen de begrenzing van het gezicht als ook belangrijke zichtlijnen naar objecten buiten de begrenzing en zichtlijnen van buiten de begrenzing naar objecten in het gezicht. Beeldbepalende objecten binnen dan wel in de omgeving van het beschermde gezicht zijn de beide kerken, het complex van de sluizen, bruggen en sluiswachtersgebouw verder het gemaal en de molen De Salamander. Het beschermde gezicht is een 'dunne schil', hierdoor is de beeldkwaliteit erg vatbaar voor verstoring door nieuwbouw in de omgeving van het gezicht.

BEGRENZING

De kom van Leidschendam bezit bijzondere waarden die in hun ruimtelijke en functionele samenhang bescherming als dorpsgezicht rechtvaardigen. De begrenzing van het gezicht wordt in hoofdzaak bepaald door de vanaf de waterzijde zichtbare, historische en recent toegevoegde bebouwing. Aan de noordzijde van de Vliet is de begrenzing gelegen op de noordelijke oever van de Vliet. De bebouwing aan de noordzijde van de sluis, inclusief de kerk vallen eveneens binnen de begrenzing. Noordoostelijk van de kerk is de begrenzing weer gelegen op de noordelijke oever van de Vliet om ter hoogte van de brug over de Starrevaart over te steken naar de zuidzijde van de Vliet. Aan de zuidzijde valt alle bebouwing aan de Vliet binnen de begrenzing. Verder is de Venestraat met de bebouwing aan beide zijden van de straat tot ongeveer aan het Achterom binnen de begrenzing gelegen.

De exacte begrenzing is aangegeven op de bijgevoegde kaart, MSP/35/03.

NADERE TYPERING VAN TE BESCHERMEN WAARDEN

- De nog duidelijk herkenbare structuur van het waterverkeersdorp. Het kruisen van twee lineaire substructuren.
- Voor de beleving van het gezicht is de ervaring van de ruimtelijkheid van de ruimte tussen de twee kerken over het sluiscomplex van het grootste belang, daarbij inbegrepen de openheid van de Vliet.
- Binnen het gezicht wordt de kwaliteit bepaald door de historische bebouwing aan de Vliet en de Venestraat met de sluis en de beide kerken als belangrijkste blikvangers. In meer algemene zin wordt de kwaliteit bepaald door massaverdeling, rooilijn, proportionering, materiaal en detaillering van de bestaande bebouwing.
- Ook de zichtlijnen en de onderlinge relaties van de bebouwing binnen het gezicht zijn voor de ruimtelijke beleving van belang.
- Zichtlijnen op buiten de gebiedsgrenzen gelegen gebouwen en structuren.
- De inrichting van de openbare ruimte is van belang voorzover de ruimtelijkheid van de structuur niet wordt aangetast. Straatmeubilair dat is geplaatst in zichtlijnen levert daarom geen bijdrage aan de beeldkwaliteit.
- Opengebroke puien tot inloopwinkels, verstoren de relatie open-dicht van de straatwand en dragen niet bij aan de beeldkwaliteit.
- Het groen van de Sluiskant en de inrichting van de openbare ruimte van Damhoudersstraat tot Damlaan zijn een inbreuk op de ruimtelijkheid van het gezicht en van ondergeschikt belang. Het groen aan het Sluisplein en de hoge boomaanplant spelen wel een rol in de positieve ruimtelijke beleving van het gebied.
- De doorbraak van de Damhoudersstraat tot Damlaan is een inbreuk op de ruimtelijkheid van het gebied.
- Een belangrijke, niet heel grote, bijdrage wordt geleverd door de rudimentaire overblijfselen van het agrarische, dorpse verleden. Het bosje achter de dijk, tevens een optische barrière die het gezicht van de nieuwbouw scheidt en de agrarische opstallen zijn daarom van belang.
- Van de toegangen tot het gezicht worden Damstraat, Venestraat en Kerkstraat hoog gewaardeerd, de overige toegangen zijn van ondergeschikt belang.

WAARDERING

Het dorpsgezicht Sluiscomplex met Sluisplein in de gemeente Leidschendam vormt een zeer belangrijk, doch niet meer geheel gaaf voorbeeld van een op een oudere structuur gebaseerd laat 19^e-eeuws waterverkeers- en sluis kern-dorp. Het is een niet veel voorkomend dorps type, dat zijn ontstaan dankt aan het elkaar (haaks) kruisen van een niet-waterkerend dijklichaam en een waterweg.

Het gezicht wordt gedomineerd door vrijwel gave laat 19^e-eeuwse sluiswerken met een zeer rijke ornamentering en verschillende oorspronkelijke details. Hoewel de panden deels van vóór 1850, respectievelijk ná 1940 stammen, overweegt in de bebouwing het typische karakter van de jaren 1850-1940. De concentratie van (jongere) rijksmonumenten in een ruimtelijke structuur die het resultaat is van een lange waterstaatkundige ontwikkeling krijgt extra reliëf door de functionele en operationele waarden van de sluis.

Hoewel een stedenbouwkundig plan ontbreekt, kan worden gesteld dat de organisch gegroeide dorpskom, mede door de laat 19^e- en vroeg 20^e-eeuwse (her)invulling van de plattegrond, bijzondere ruimtelijke kwaliteiten heeft, die vooral tot uiting komen in de beslotenheid, in de stedelijke allure en in twee dominante kerkgebouwen.

Het beschermd dorpsgezicht Sluiscomplex met Sluisplein te Leidschendam is van algemeen belang, vanwege de gaafheid en de herkenbaarheid van de architectuurhistorische, de historisch-ruimtelijke, de sociaal-economische en de cultuurhistorische waarden.

RECHTSGEVOLG VAN DE AANWIJZING

Ter effectueering van de bescherming van het aangewezen dorpsgezicht moet ingevolge artikel 36 van de Monumentenwet 1988 een bestemmingsplan worden vastgesteld. De toelichting op de aanwijzing als beschermd dorpsgezicht kan daarbij als uitgangspunt dienen. Doel van de aanwijzing is de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit van het gebied te onderkennen als zwaarwegend belang bij de verdere ontwikkelingen binnen het gebied. De aanwijzing beoogt op die wijze een basis te geven voor een ruimtelijke ontwikkeling die inspeelt op aanwezige kwaliteiten, daarvan gebruikmaakt en daarop voortbouwt.

In het aanwijzingsbesluit is bepaald in welke mate de vigerende bestemmingsplannen aan het beschermingsvereiste voldoen.

BRONNEN

- Archief van het Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland; ARA 3.02.27.01: 6528 nr. 72d; 6533 nr. 74d; 6540 nr. 79a; 6546 nr. 81d.
- Verslag aan den Koning over de Openbare Werken in het jaar 1870.
- Verslag over het jaar 1884, gedaan door de Gedeputeerde Staten aan de Staten der Provincie Zuid-Holland.
- G.J. Arends, *Sluizen en stuwen; de ontwikkeling van de sluis- en stuwbouw in Nederland tot 1940*, Delft 1994.
- H. Brouwer Schut, *Veur, een dynamische woon- en werkplek*, z.p. 1987.
- F.H.Chr.M. Daams en J.D. de Kort sr. (red.), *Over, door en om de Leytsche Dam; geschiedenis van een gouden gemeente*, Leidschendam 1988.
- G. 't Hart, 'De Vliet en de wedden daarin'. In: *Leids Jaarboekje*, 1982, blz. 149-167.
- *Inventarisatie Monumenten in Leidschendam; bouwtechnische kwaliteiten*, Rapport Hoofdafdeling Bouwkunde, Leidschendam 1986.
- *Leidschendam, jongere bouwkunst en stedebouw 1800-1945; historisch-geografische beschrijving*, Inventarisatie Den Haag 1994.
- C. Scheffer, en A.F.J. Niemeijer, *Architectuur en stedebouw in Zuid-Holland 1850-1945*, Zwolle/Zeist 1996.
- A. Steegh, *Monumenten Atlas van Nederland, 1100 Historische Nedersettingen in kaart*, 2e druk, Zutphen 1985.
- L.F. Teixeira de Mattos, *De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland*, Deel I, Afdeeling I: Het hoogheemraadschap van Rijnland; Deel II, Afdeeling II: Het hoogheemraadschap van Delfland, Den Haag 1906/1908.

- J.L. van Tilburg, 'Een typologie van de dorpsvormen in het centrale Zuid-Hollandse veengebied' (onderzoek ten behoeve van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg), doctoraalscriptie Vrije Universiteit, Amsterdam 1992, niet gepubliceerd.
- A.J.M. van Velzen, 'De ontwikkeling van de provinciale vaarwegen in Zuid-Holland (1876-1945)'. In: *Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland, Enige opstellen over de geschiedenis*, 2e druk, Den Haag 1976, blz. 43-93.
- C.H. Voorhoeve, *Leidschendam in oude ansichten*, Zaltbommel 1969.
- A. van der Weerden, *Grepen uit 100 Jaar en langer Leidschendam Parochie Petrus en Paulus*, z.p., z.j.

Kaarten

1. Recente topografische kaart ter oriëntatie, RDMZ 2003.
2. Chromotopografische Kaart des Rijks, uitgave 1911. In: *Historische Atlas Zuid-Holland*, Landsmeer 1989.
3. Kappenkaart behorende bij het Bestemmingsplan Damlaan 1983, Gemeentewerken Leidschendam, juni 1983.
4. Kappenkaart behorende bij het Bestemmingsplan Leidschendam-Zuid 1986, Gemeentewerken Leidschendam, april 1985.
5. Kaart 'Puntspiegeling', RDMZ 2003.
6. Kaart 'Zichtlijnen', RDMZ 2003.
7. Kaart 'Ruimtelijke karakteristiek', RDMZ 2003.

COLOFON

Uitgave: Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist 2003

Onderzoek en tekst:

- Provincie Zuid-Holland, drs. A.F.J. Niemeijer, 1998
- Bureau Mattie & De Moor, 2001

Tekstredactie: RDMZ, ing. F.P. Buchner

Begrenzingskaart: RDMZ, drs. H.C. de Groot

Foto omslag: Sluiscomplex, Leidschendam, RDMZ, ing. F.P. Buchner

Eindredactie: RDMZ, drs. E.B. Manuel

PRODUCTIE

RDMZ, Zeist/Pure Digital Copycenter, Doorn

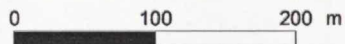
BIJLAGEN

1. Oriëntatiekaart.
2. Chromotopografische Kaart des Rijks, uitgave 1911.
3. Kappenkaart behorende bij het Bestemmingsplan Damlaan 1983.
4. Kappenkaart behorende bij het Bestemmingsplan Leidschendam-Zuid 1986.
5. Kaart 'Puntspiegeling'.
6. Kaart 'Zichtlijnen'.
7. Kaart 'Ruimtelijke karakteristiek'.

Oriëntatiekaart Sluiscomplex Leidschendam

Legenda

-  begrenzing beschermd dorpsgezicht
-  bebouwing
-  hoofdweg
-  weg
-  fietspad
-  straat
-  water
-  bosschage
-  gras
-  overig grondgebruik



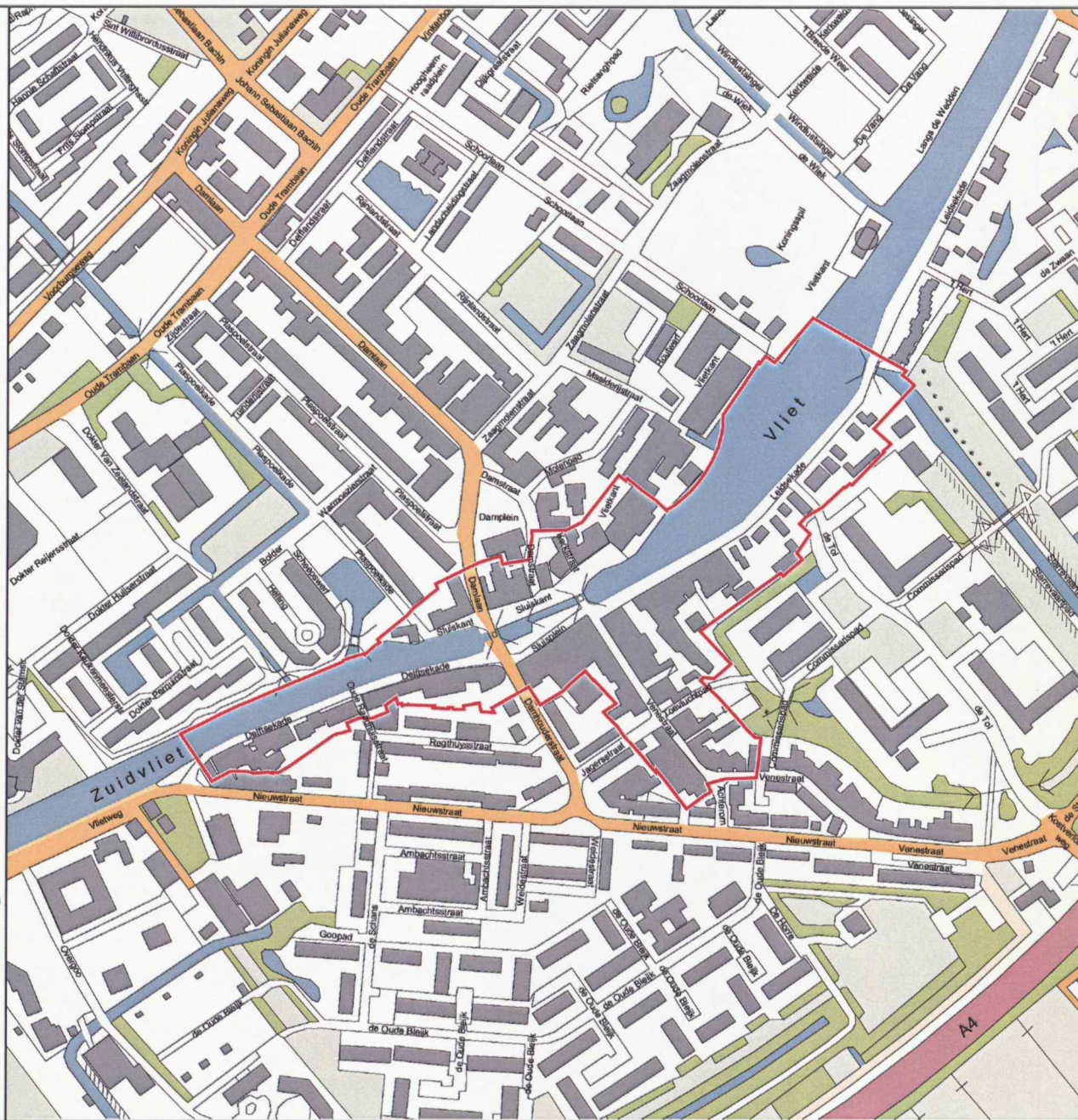
Topografische ondergrond © Topografische Dienst, Emmen, 2000



RDMZ,RIV/HdG
12 november 2003



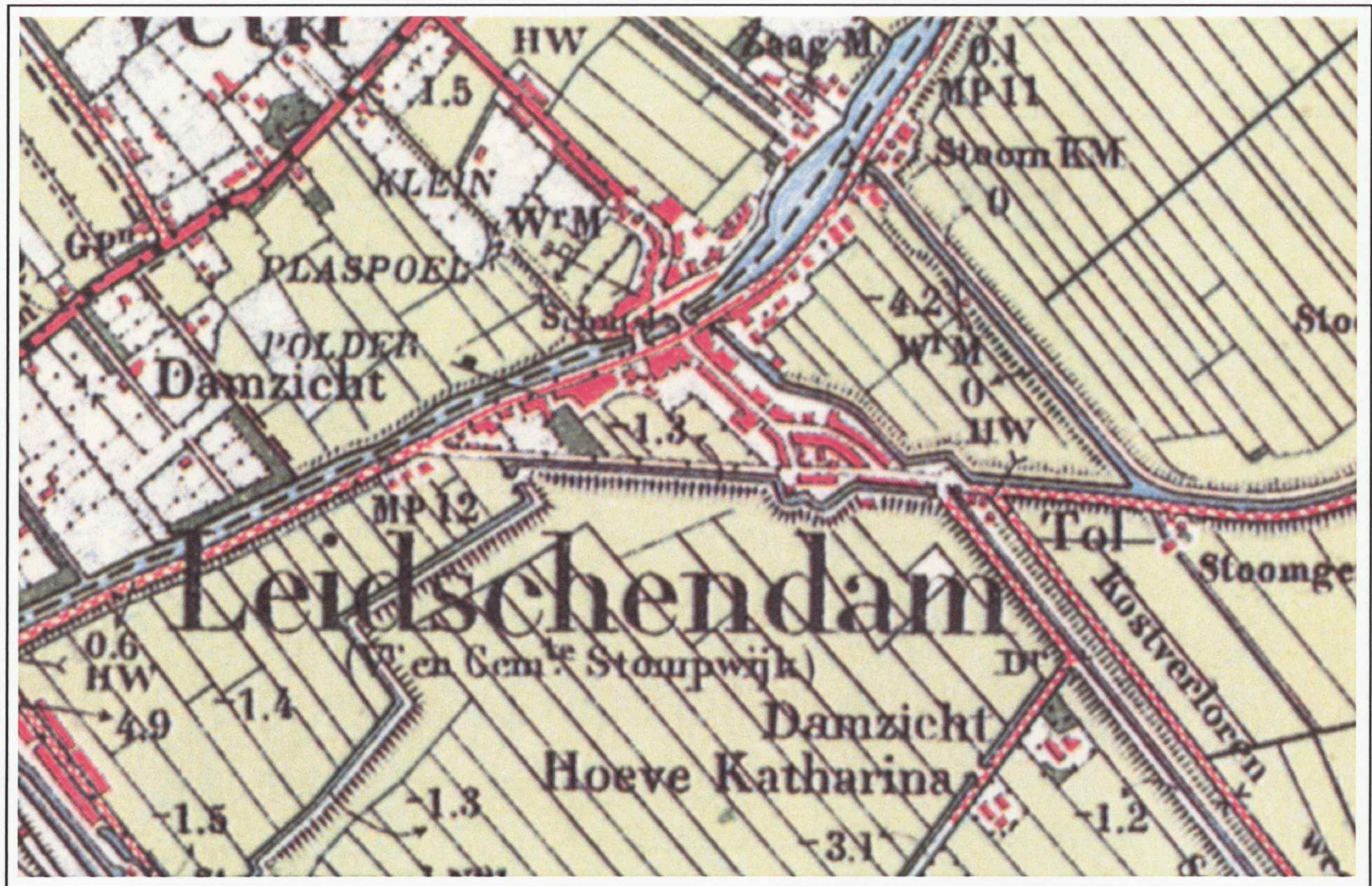
RIJKSDIENST VOOR DE MONUMENTENZORG



Kaart 1 Oriëntatiekaart

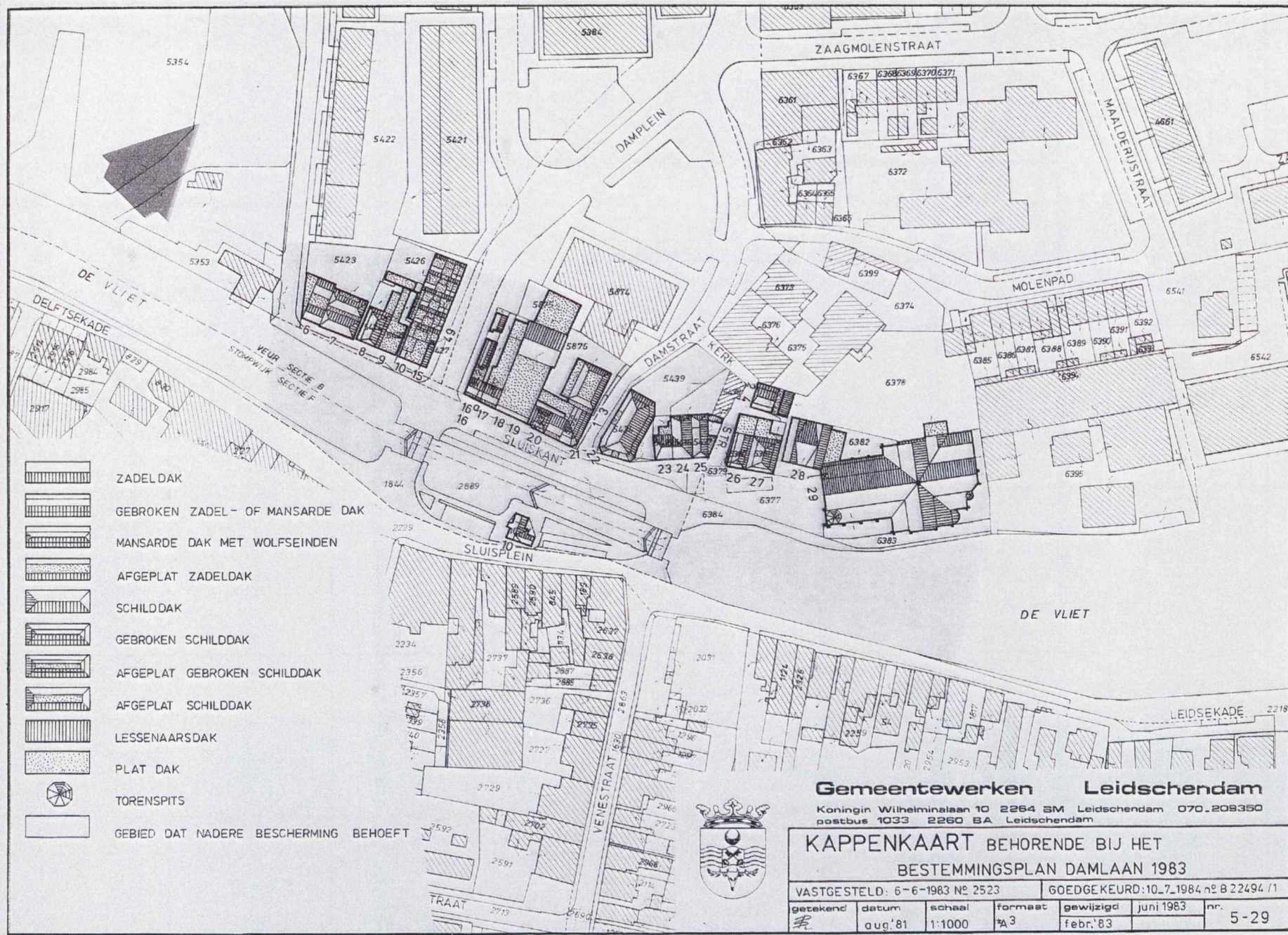
3.110525209016

3,110525209017



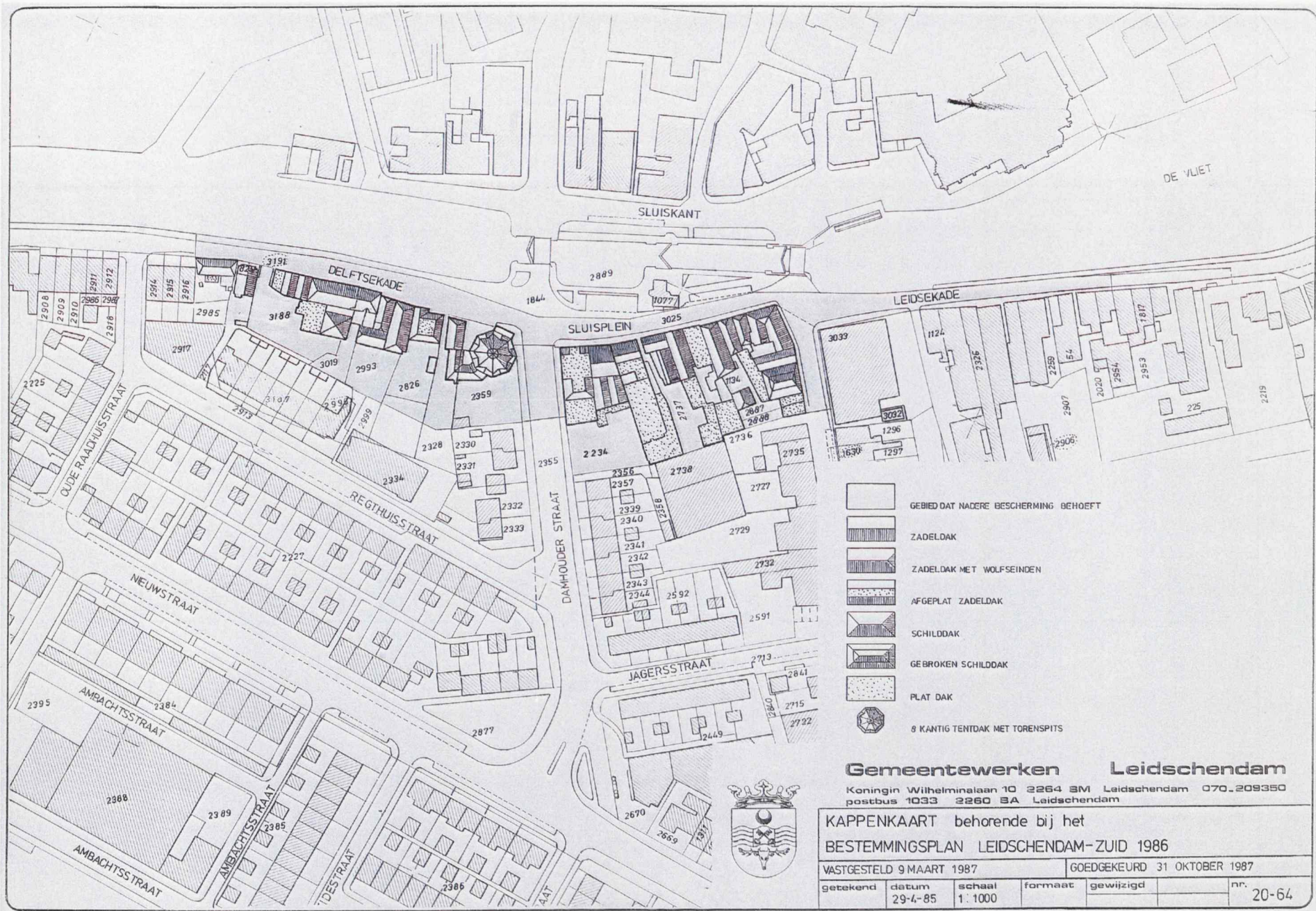
Kaart 2 Chromotopografische Kaart des Rijks, uitgave 1911

3,110525209018



Kaart 3 Kappenkaart behorende bij het Bestemmingsplan Damlaan 1983

3,110525209019



Gemeentewerken Leidschendam

Koningin Wilhelminalaan 10 2264 BM Leidschendam 070_209350
 postbus 1033 2260 SA Leidschendam

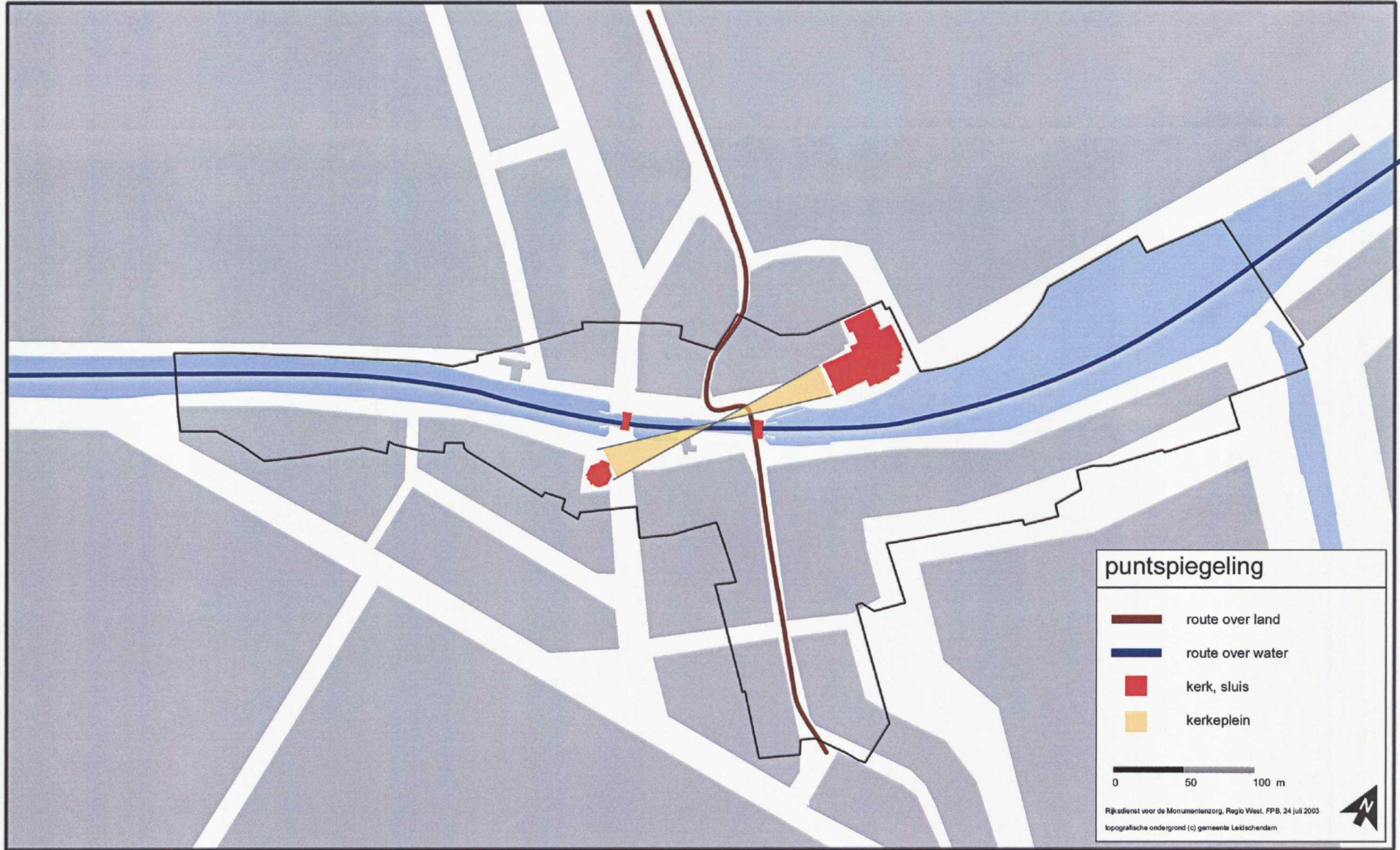


KAPPENKAART behorende bij het
 BESTEMMINGSPLAN LEIDSCHENDAM-ZUID 1986

VASTGESTELD 9 MAART 1987			GOEDGEKEURD 31 OKTOBER 1987		
getekend	datum	schaal	formaat	gewijzigd	nr.
	29-4-85	1:1000			20-64

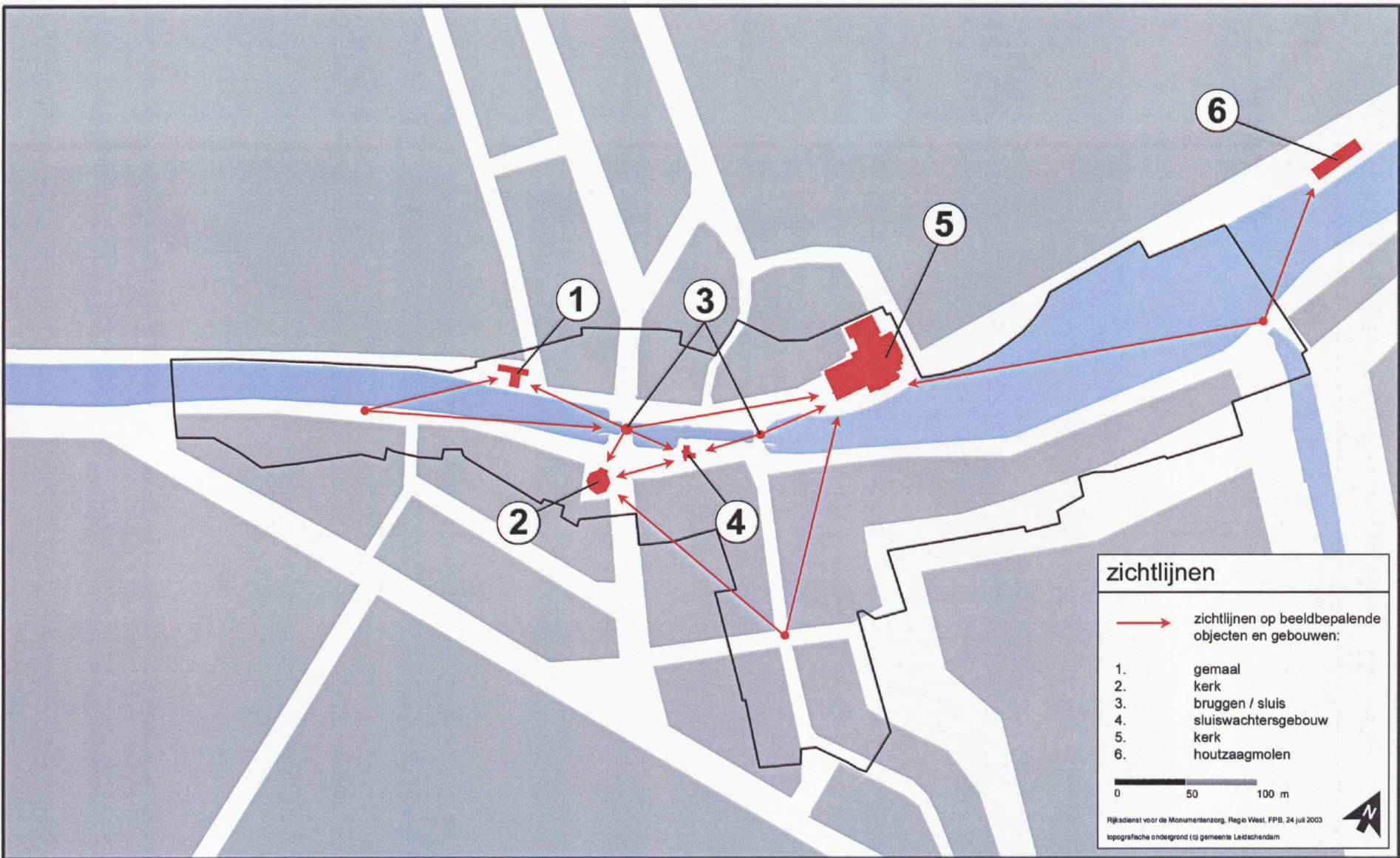
Kaart 4 Kappenkaart behorende bij het Bestemmingsplan Leidschendam-Zuid 1986

3,110525209020



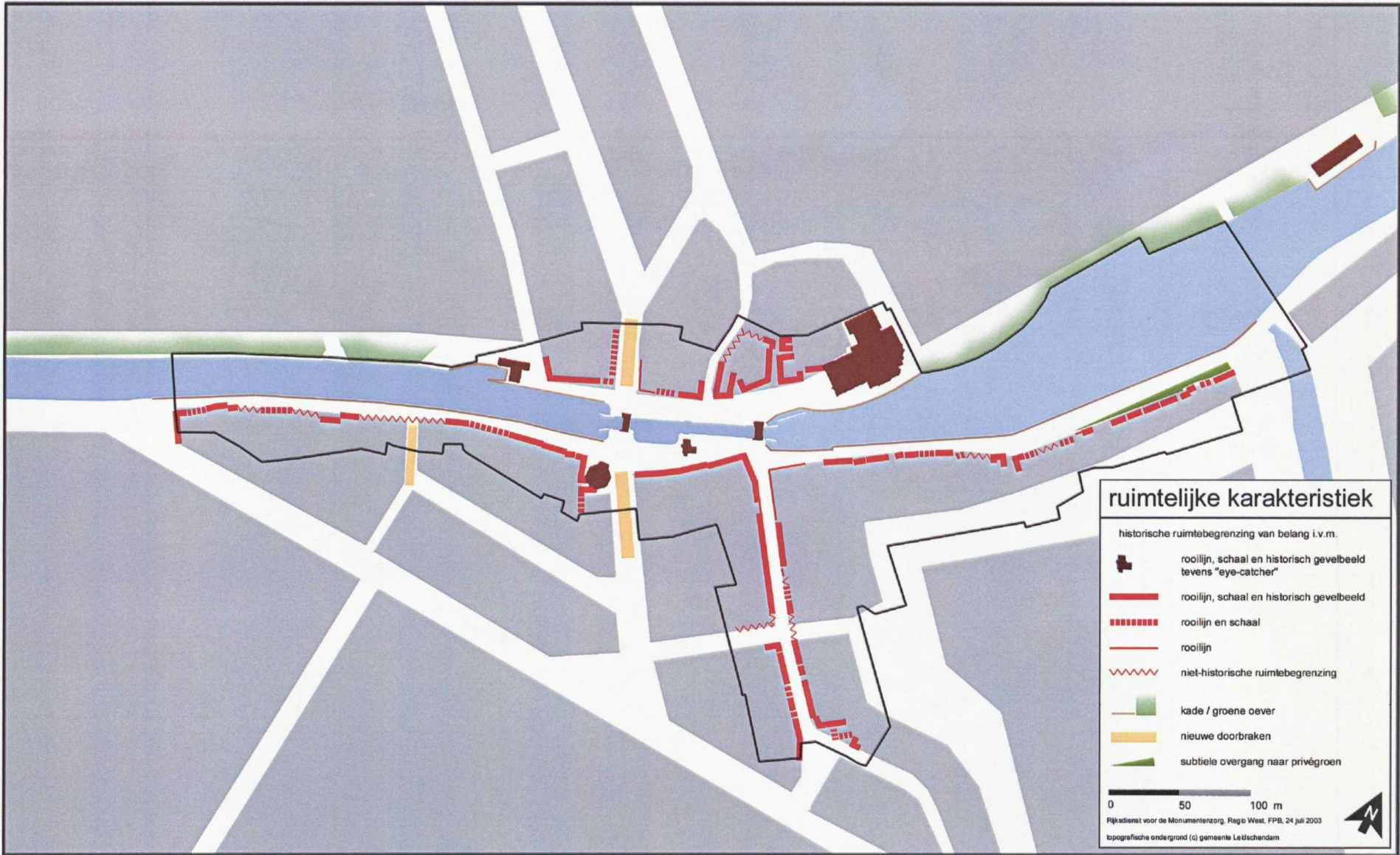
Kaart 5 Puntspiegeling

3,110525209021



Kaart 6 Zichtlijnen

3.110525209022



Kaart 7 Ruimtelijke karakteristiek