Bijzonder Midden-Delfland

Spoorverdubbeling voor een sterker Metropolitaan landschap



Landschapstafel BPL Midden-Delfland

“ Zonder vitaal en toegankelijk landschap geen vitale steden. Dit vereist gelijk opgaan van stadsontwikkeling, infrastructuurontwikkeling en landschapsontwikkeling.”

BEN KUIPERS, POLDERARCHITECT MIDDEN-DELFLAND



Foto door: Ben Kuipers



Landschapstafel BPL Midden-Delfland

PROJECTDATA

Projectnaam	Propositie Spoorverdubbeling Midden-Delfland
Locatie	Midden-Delfland
Opdrachtgever	Landschapstafel Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland
Opgesteld door	BoschSlabbers Landschapsarchitecten
Datum	December 2023
Projectnummer	BS23-096

Omslagfoto door: Natuurmonumenten



“Het unieke van Midden-Delfland is de onverwachte groene ruimte tussen de grote steden, waar je rust, natuur en authenticiteit vindt die de steden zo missen. De Midden-Delfland vereniging wil dit beschermen en behouden samen met de boeren en de burgers. De koe in de wei moet blijven en de grutto moet zijn jongen hier groot kunnen brengen”

KOOS KARSSEN, VOORZITTER MIDDEN-DELFLAND VERENIGING

Foto door: Ben Kuipers

“Het Bijzonder Provinciaal Landschap is een mooi groen gebied waarin inwoners zich goed kunnen vermaken, samen kunnen ontspannen en recreëren.”

DENISE MULDER, WETHOUDER MAASSLUIS

1. Landschap met een verleden

HISTORISCHE ONTWIKKELING MIDDEN-DELFLAND

Midden-Delfland is een waardevol cultuurhistorisch landschap in het centrum van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag. Nadat we de veenpolders ongeveer 1000 jaar geleden naar ons hand zijn gaan zetten, is de polderstructuur eigenlijk niet meer veranderd. De melkveehouderij vormt daarbij sinds jaar en dag een belangrijke drager én beheerder van dit landschap. In de laatste 75 jaar is de stedelijke groei ongekend sterk geweest waardoor er sterke steden zijn ontstaan, waarvoor het landschap enorme betekenis heeft. Het is dankzij de toewijzing als bufferstrook in de jaren ‘50 én de reconstructiewet uit 1977 dat het open, ruime en stille landschap nog zo intact is gebleven.

Foto door: Kees Hummel

Landschap met een verleden



1615



1850



1950



1977



2023



2025

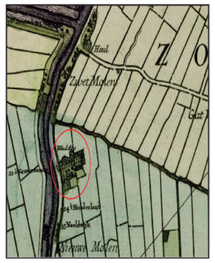
0 | 1100 | 1600 | 1900 | 1977 | 2000 | 2030

Ontginning centrale veenmoeras | Midden- Delfland Pastoraal landschap | Midden- Delfland Nieuw verhoudingen Stad-land | Reconstructiewet Midden-Delfland | Midden Delfland: Groene binnentuin van de Zuidvleugel

Ontginning centrale veenmoeras (1100-1600)



Pastoraal polder landschap (1600-1900)





- Tot aan de 20e eeuw veranderde er nauwelijks iets aan het landschap

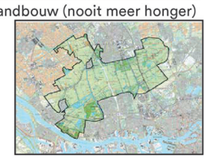
Nieuwe verhouding Stad - Land (1900-1977)



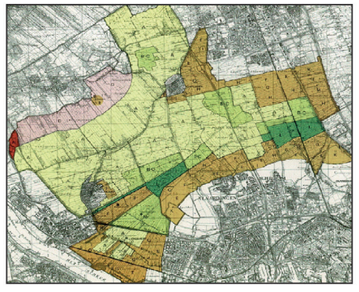


- Nieuw landbouwbeleid: optimalisatie landbouw (nooit meer honger)
- Explosieve uitbreiding van woning-bouw, industrie, kassenbouw en infra-structuur plaats

1953 Midden-Delfland in 1958 aangewezen als bufferzone.

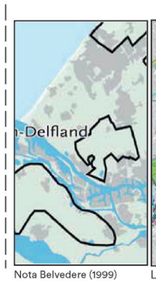


Reconstructiewet Midden-Delfland (1977 - 2004)



Groene binnentuin van de Zuidvleugel (2004 - 2030)

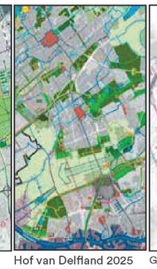
2017 Het Midden-Delflandgebied werd aangewezen Bijzonder Provinciaal Landschap (2017)



Nota Belvedere (1999)



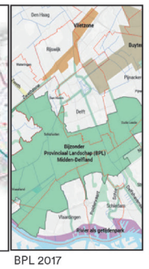
LOP (2009)



Hof van Delfland 2025 (2010)



Gebiedsprofiel Midden-Delfland (2012)



BPL 2017

BIJZONDER PROVINCIAAL LANDSCHAP (BPL)

In de laatste twee decennia heeft er een zorgvuldige transitie plaatsgevonden. Stad en Land hebben zich eerst naast elkaar ontwikkeld. Steden die omringd zijn door het landschap is getransformeerd naar een landschap wat door de Stad wordt omarmd. De bewustwording ontstond dat de omliggende steden het land nodig hebben als uitloopgebied, een plek van rust, ruimte en ecologische kwaliteit. Zorgvuldigheid en zuinigheid op dit landschap noopt dat er zorgvuldige afwegingen moeten worden gemaakt bij ingrepen in dit landschap.

Tegelijkertijd heeft Midden-Delfland de stad nodig voor voorzieningen en investeringen. Dit heeft ertoe geleid dat er vanuit ontwikkelingen in of voor de stad er tevens investeringen in het landschap zijn gedaan.

Midden-Delfland is mede daarom door de Provincie Zuid-Holland in 2017 aangewezen als het eerste BPL, op basis van de Natuurwet. De Landschapstafel is een uitkomst van deze transitie om juist de stedelijke kracht en de kwaliteiten van Midden-Delfland op een afgewogen wijze te stroomlijnen en zo onvermijdelijke ontwikkelingen in de juiste richting te brengen.

NOVEX ZUIDELIJKE RANDSTAD

Voor de Novex Zuidelijke Randstad is intensiveren van het OV het vertrekpunt geweest, als ander, duurzaam vervoerssysteem. De verstedelijkingsopgaven worden binnen de huidige contouren gezocht om het landschap te sparen. Tegelijkertijd is ook een opgave om het landschap in en om de stad te versterken en te verbinden, vanuit biodiversiteit, klimaat en recreatie.

PROPOSITIE

In deze context bieden wij als Landschapstafel BPL dan ook onze ervaring, kracht en kennis aan. In deze korte, beeldende propositie agenderen we de importantie van stedelijke verdichting, verbeteren van de mobiliteit én investeren in het landschap. We illustreren aan de hand van het Integrale Ontwikkeling tussen Delft en Schiedam als voorbeeld waarom wij geloven in een integrale gebiedsontwikkeling en wat wij daarvan geleerd hebben. We beschrijven aan de hand van 5 thema's wat de kwaliteiten van zowel stad en land zijn maar geven ook aan waar nog werk aan de winkel is, zeker bij een verdubbeling van het spoor.

Deze propositie reikt ontwikkeluitgangspunten aan die wat ons betreft een basis vormen voor een intensieve dialoog met Prorail en de verschillende Ministeries. Want in onze optiek gaat het om een gedeeld en gedragen beeld van de stip op de horizon. Waarin spoorbaanverbetering niet los kan worden gezien van de spoorverdubbeling en waar een investering in mobiliteit én de stad niet los kan worden gezien van het investeren in een robuust, stil en waardevol landschap.

“Stedelijke kracht kan niet zonder het landschap, het landschap kan niet zonder de stedelijke kracht. De verstedelijkingsopgave maakt het belang van het Bijzonder Provinciaal Landschap nog groter. Stad en land moeten we verbinden om lopend en fietsend te kunnen ontspannen en te genieten van de natuur en de oase van rust.”

FRANK VAN VLIET, WETHOUDER DELFT

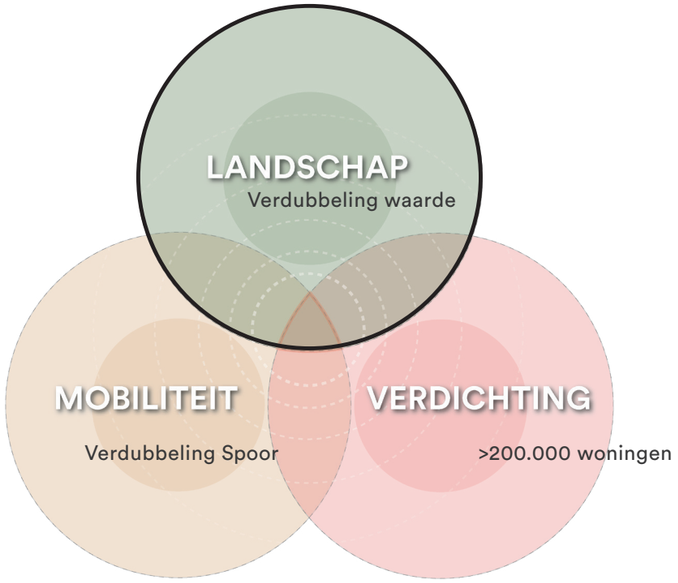
2. De kracht van het landschap

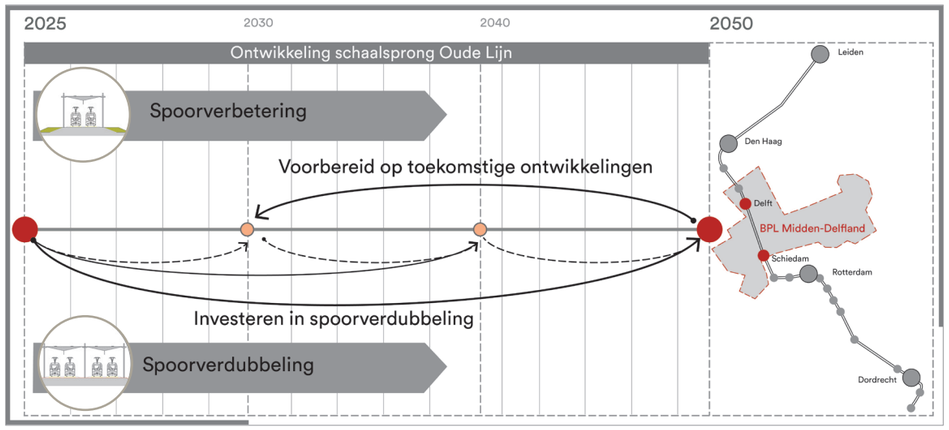
TOEKOMSTWAARDE: DRIE GELIJKWAARDIGE OPGAVEN

Het landschap van Midden-Delfland bestaat bij gratie van de stad. Investeringen vanuit de stad vinden al decennia plaats om de kwaliteit van het landschap te verbeteren. Glasopstanden worden verwijderd, natuurgebieden versterkt, grondwaarden van landbouwgrond gecontroleerd en functies passend bij de stad krijgen juist ruimte in de stad. Om de Stad ‘gezond’ te houden betekent dit tegelijkertijd dat de stad zich moet kunnen blijven transformeren om aan de veranderende wensen en behoeften te voldoen. Daarbij zit een direct causaal verband tussen de opgave om in de MRDH binnenstedelijk meer dan 200.000 nieuwe woningen te bouwen én de verbetering van het openbaar vervoernetwerk. Meer mensen betekent meer bewegingen en dat moeten we faciliteren. De Landschapstafel gelooft daarom ook in het investeren in de mobiliteit én de stad. Dit kan echter niet zonder daarbij ook in het landschap te investeren. Het is essentieel om deze drie opgaven aan elkaar te verknopen en ontwikkelingen op een gelijkwaardige manier af te wegen. Dus naast investeren in stad en mobiliteit investeren in een verdubbeling versterking van het landschap.

Foto door: Tiny van der Meer

De kracht van het landschap





STIP OP DE HORIZON

De transitie naar een beter functionerend OV-systeem dat logisch aansluit op fiets- en wandelnetwerken is er een van de lange adem. Dit betekent forse investeringen op een (boven) regionaal niveau wat in samenhang bekeken moet worden. De opgave is om het intercityverkeer te scheiden van een meer hoger frequent sprintersysteem met een nieuw station Kethel. Daarbij is een onderzoek naar een mogelijke ongelijkvloerse spoorwisselkruising in Midden-Delfland onderdeel van deze opgave. Iets wat wij vooralsnog als een no-go zien, maar wel onderdeel is van een uitwerking. Een meer acuut probleem is de stabiliteit van de huidige ‘Oude lijn tussen Leiden en Dordrecht’. Deze 150 jaar oude lijn is nu niet geschikt voor een nog intensiever gebruik, wat al op korte termijn wenselijk is. Vanuit die gedachte wordt door Prorail in opdracht van het Rijk nu een tweesporenbeleid bewandeld. De verdubbeling en verbetering worden los van elkaar onderzocht. Voor de Landschapstafel is het ongewest om een verbetering op korte termijn los te zien van het vraagstuk op lange termijn. Juist om onherstelbare schade aan het landschap te voorkomen, maar tegelijkertijd ook geen dubbel werk te doen en het gebied voor lange tijd overhoop ligt. Voor ons: in één keer goed!

“Je hebt maar één keer de kans om het goed te doen en dat is een grote verantwoordelijkheid.”

NICK DE SNOO, STAATSBOSBEHEER



Foto door: Raymond Rutting

“Het is de kunst om de noodzakelijke investering in het spoor tussen Delft en Schiedam zo te richten dat het landschap er niet slechter maar beter van wordt!

ERIC LUITEN, HOOGLERAAR LANDSCHAPSARCHITECTUUR TUDELFT / VOORMALIG PARK ZUID-HOLLAND / VOORMALIG SPOORBOUWMEESTER”

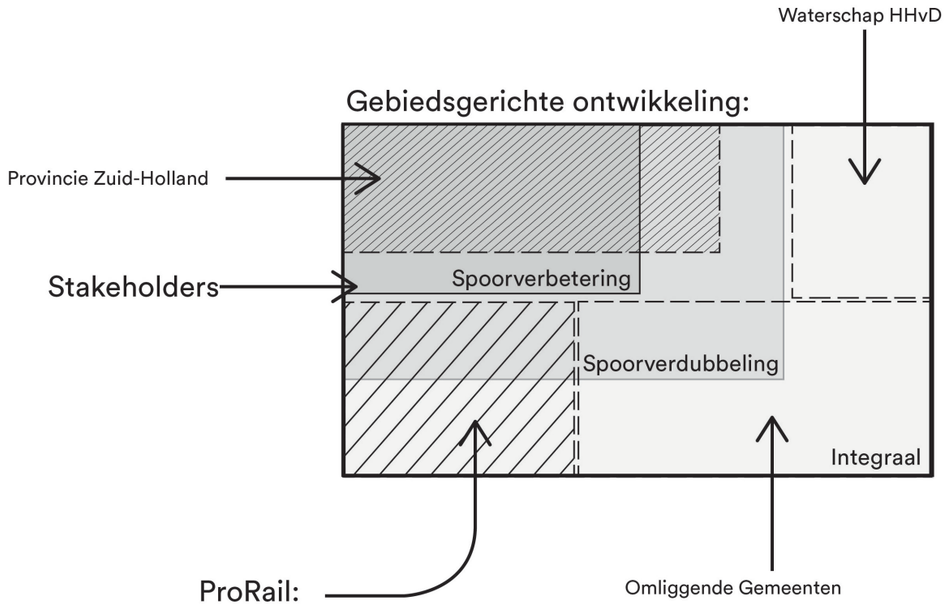
3. Toekomstwaarde dankzij gebiedsgerichte opgave

GEBIEDSONTWIKKELING MIDDEN-DELFLAND
Een majeure ontwikkeling in het verleden heeft ons geleerd hoe we een complexe opgave op nationaal niveau kunnen verankeren in het versterken van de lokale leefomgeving.

Foto door: Raymond Rutting

Toekomstwaarde dankzij

Gebiedsgerichte opgave

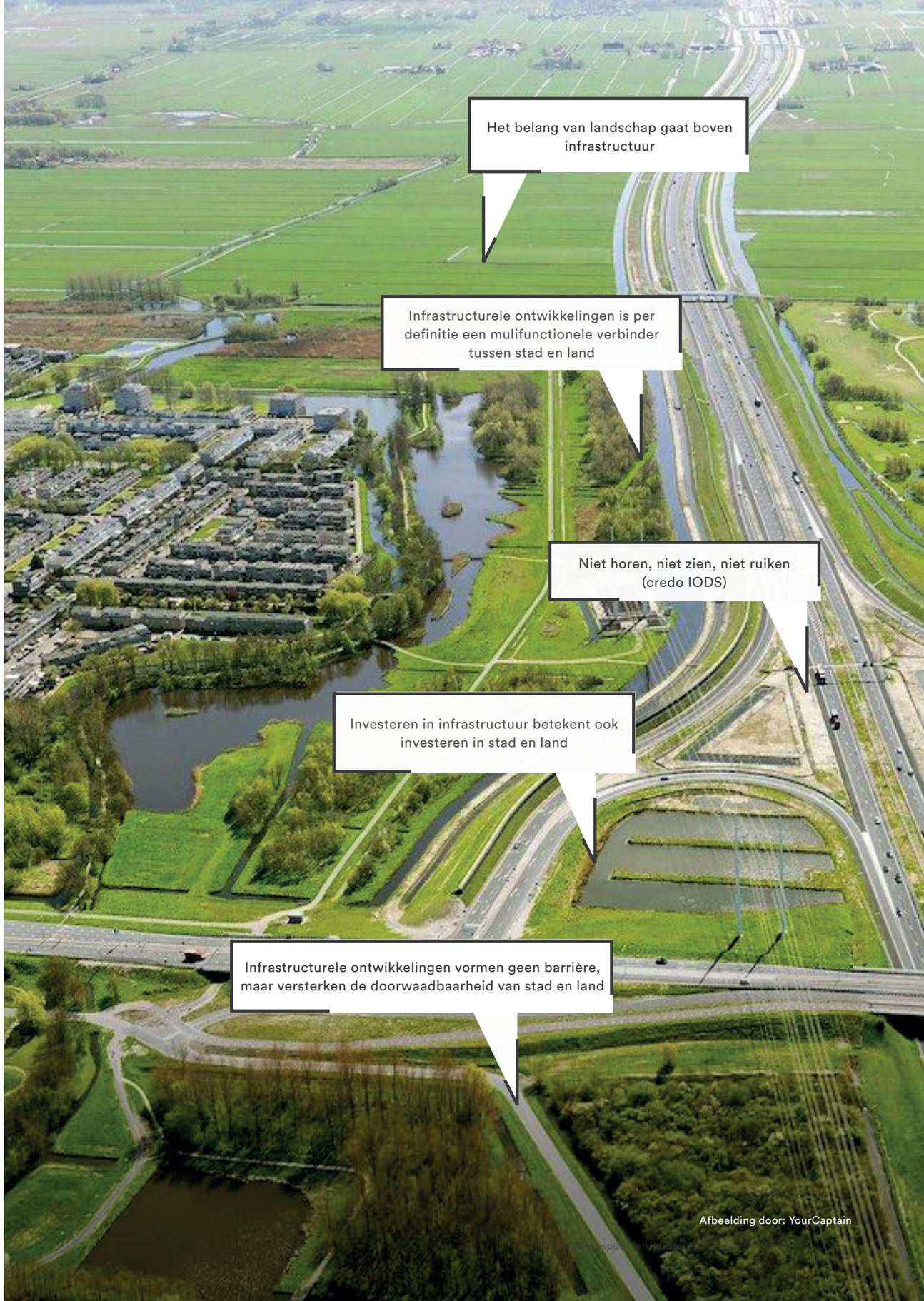


Benader de spoorverdubbeling als een gebiedsgerichte opgave

LEREN VAN HET VERLEDEN

Na decennia van strijd tegen de komst van de A4 door Midden-Delfland heeft een transitie in het denken gezorgd voor een belangrijke omslag. De Provincie Zuid-Holland heeft met mandaat de regie naar zich toegetrokken en is in een brede dialoog met alle partners en stakeholders getreden. Per partner is verkend wat (verre) toekomstige wensen waren en is bekeken hoe een mogelijke realisatie van de A4 daarin tegemoet kon komen. Iedereen heeft tijd en middelen beschikbaar gesteld om tot een gezamenlijk eindbeeld te komen. Dat betekent over grenzen stappen, maar ook verbindingen aangaan. Compensatie in zowel stad als land en investeren in eeuwigheidswaarde. Door het komen tot een eenvoudig narratief: ‘niet horen, zien of ruiken’ is breed draagvlak ontstaan en de impasse vlotgetrokken. Dit is samengevat in de Integrale Ontwikkeling Delft Schiedam (IODS) waarin voor een veel groter gebied dan alleen de directe invloed van de A4 een ruim ontwikkelbudget is samengesteld én uitgevoerd.

Voor de spoorverdubbeling van ‘de oude lijn’ is een dergelijk proces waarin wordt gekozen voor een integrale gebiedsontwikkeling met alle partners volgens ons de beste manier om tot consensus te komen. Dit zou tegelijkertijd de noodzakelijke spoorverbetering moeten versnellen in plaats van vertragen.



Afbeelding door: YourCaptain

“Midden-Delfland is als open polderlandschap onmisbaar voor veel mensen die in dit drukke deel van ons land wonen. Evengoed is het gebied broodnodig voor oer-Hollandse poldervogels zoals de grutto. Landelijk krimpt de gruttostand onverminderd hard, in Midden-Delfland vinden veel weidevogels nog een plekje dankzij de gezamenlijke inspanningen van vrijwilligers, boeren en natuurbeschermers.”

ANNEKLAAR WIJNANTS, PROVINCIAAL AMBASSADEUR ZUIDHOLLAND

NATUURMONUMENTEN

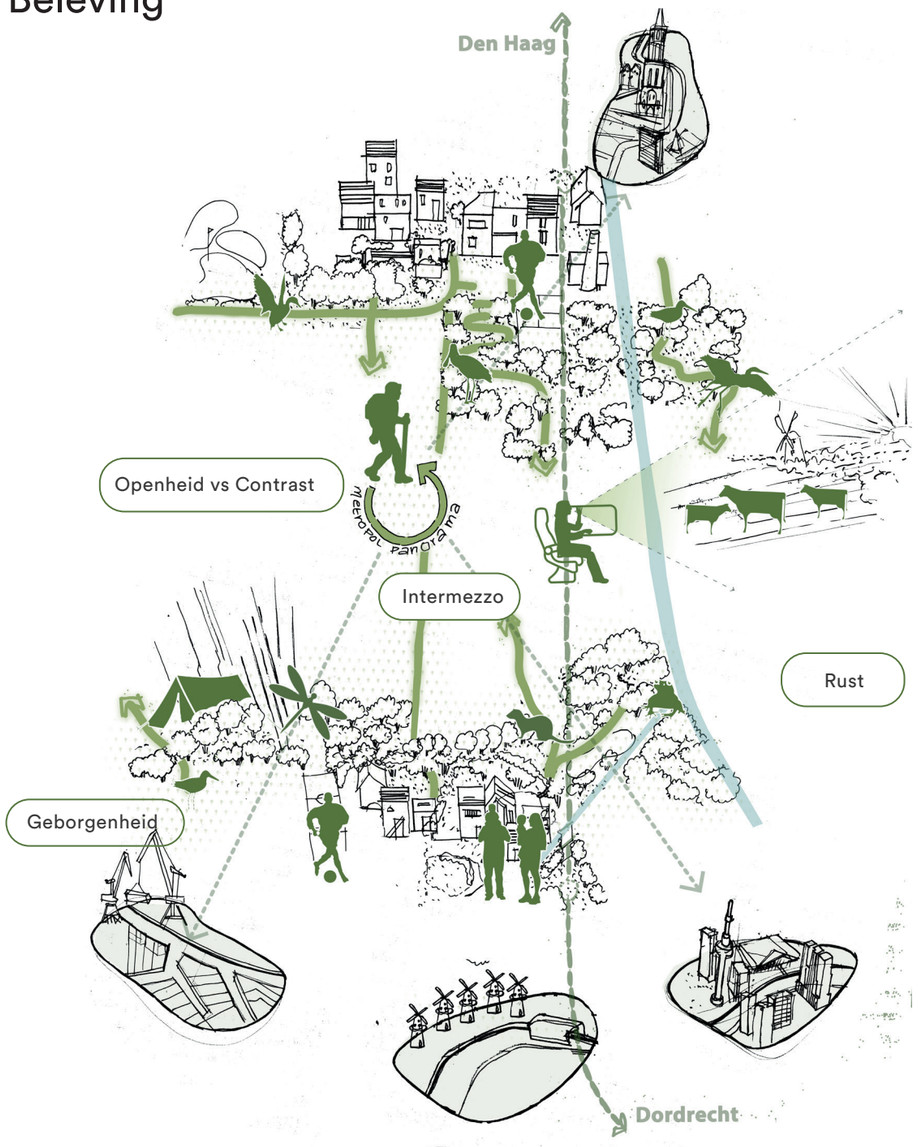
4. Het goud van de stad

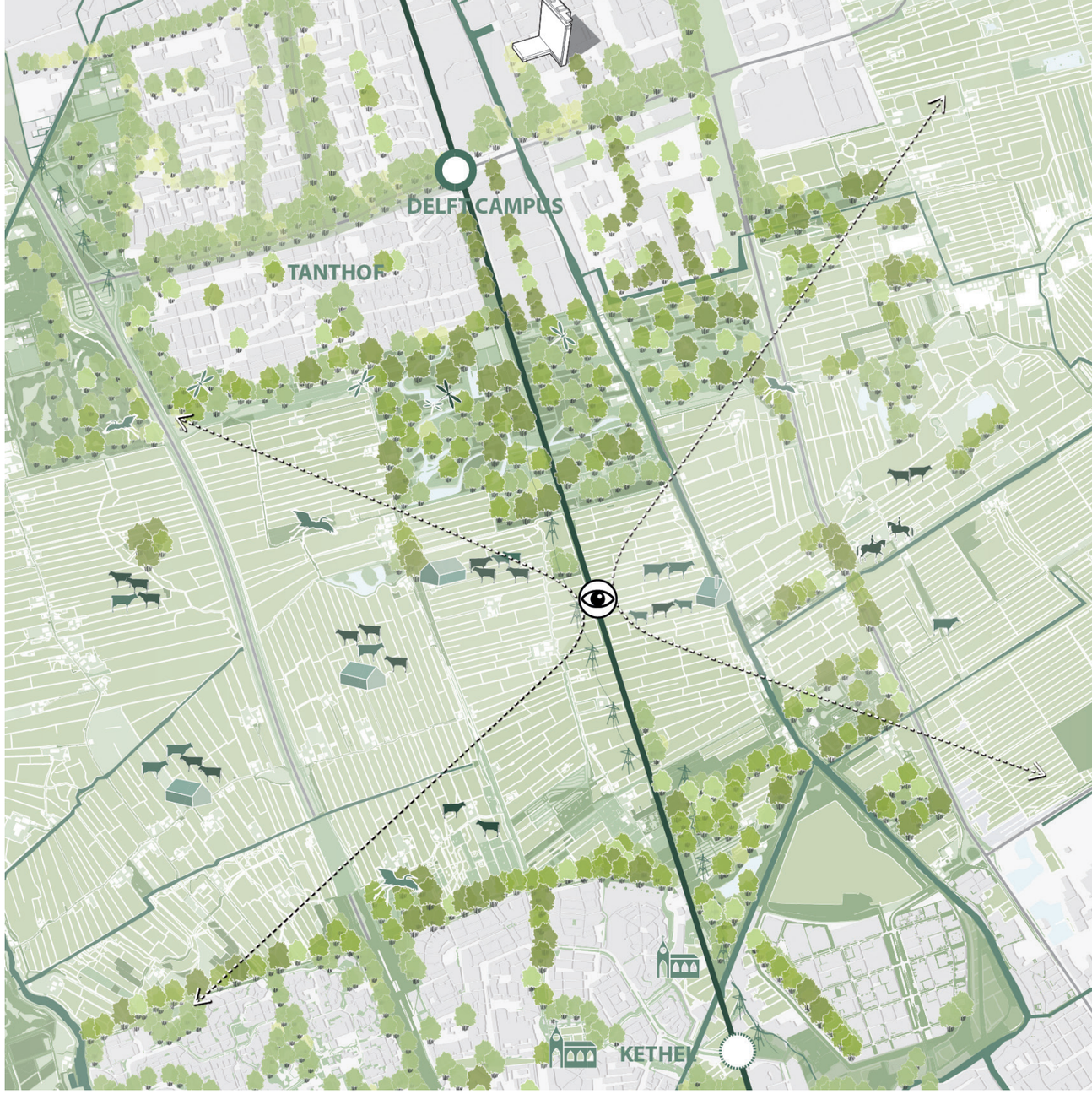
DE KWALITEITEN VAN HET MIDDEN-DELFLAND

Waar hebben we het dan over? Wat maakt dit gebied zo speciaal? Wij kiezen ervoor om vanuit vijf verschillende perspectieven de kwaliteiten van zowel de stad én het land inzichtelijk te maken. Wetend dat er veel naslagwerken, kaarten, beleidsstukken en verhalen over Midden-Delfland in grote nauwkeurigheid beschikbaar zijn, willen wij de hoofdlijn, het narratief duidelijk maken. Korte bondige teksten voorzien van infographics en sprekende kaarten laten zien waar de kracht van het verleden, het heden, de steden en het land ligt.

Foto door: Marten van Dijl

4.1 Beleving





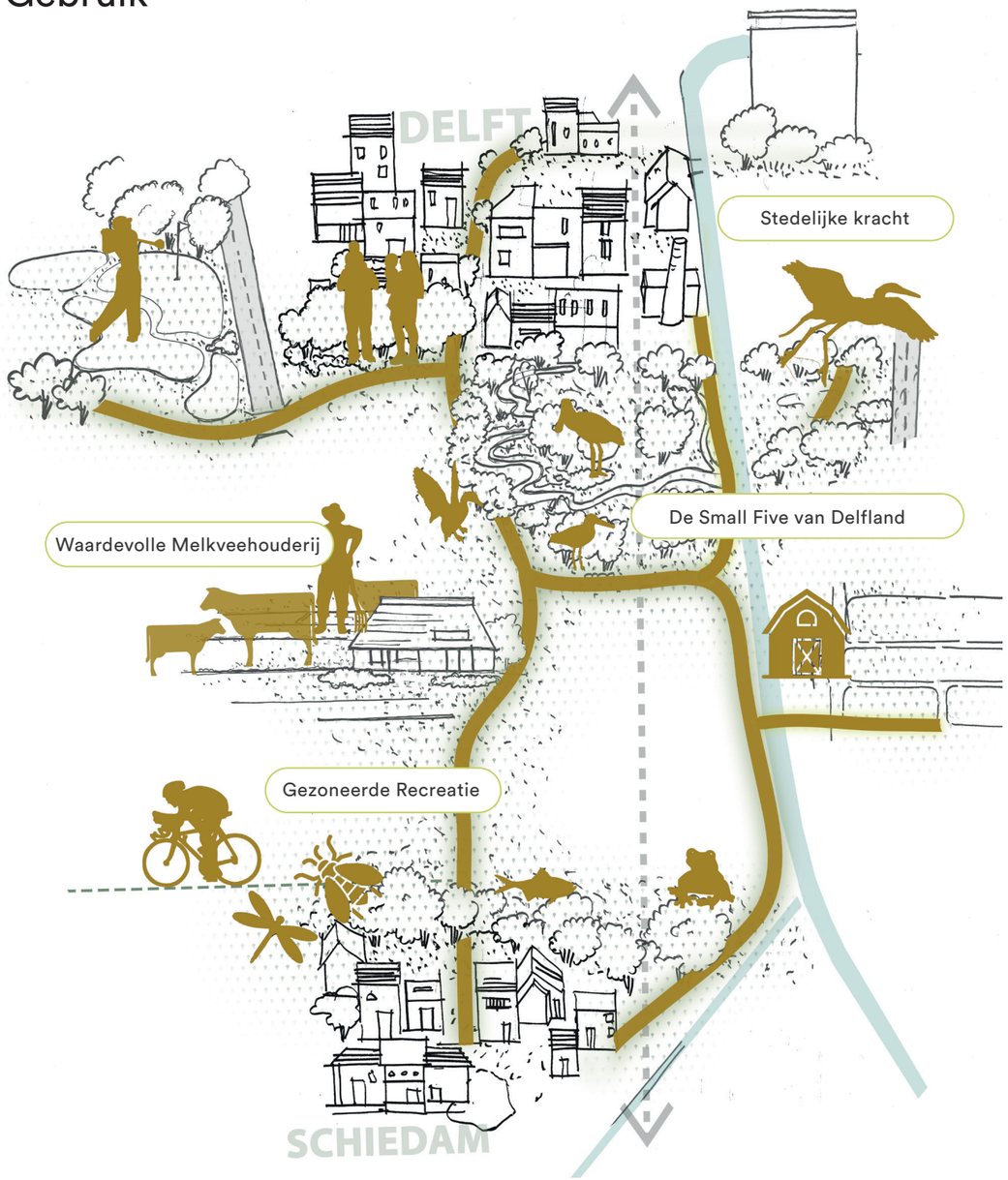
OPENHEID VS CONTRAST
Vanuit het hart van Midden-Delfland beleeft men een uniek panorama. In de polder geniet men van weidse zichten over een oeroud landschap, je kijkt letterlijk kilometers van je af en beleeft de horizon Daarbij is de stad ver weg maar tegelijkertijd toch zo dichtbij door de skylines van Rotterdam, Delft, Den Haag en de Havens die silhouetten op de achtergrond zijn. In de steden, elk met een eigen identiteit, is het prettig wonen juist ook omdat Midden-Delfland altijd dichtbij is.

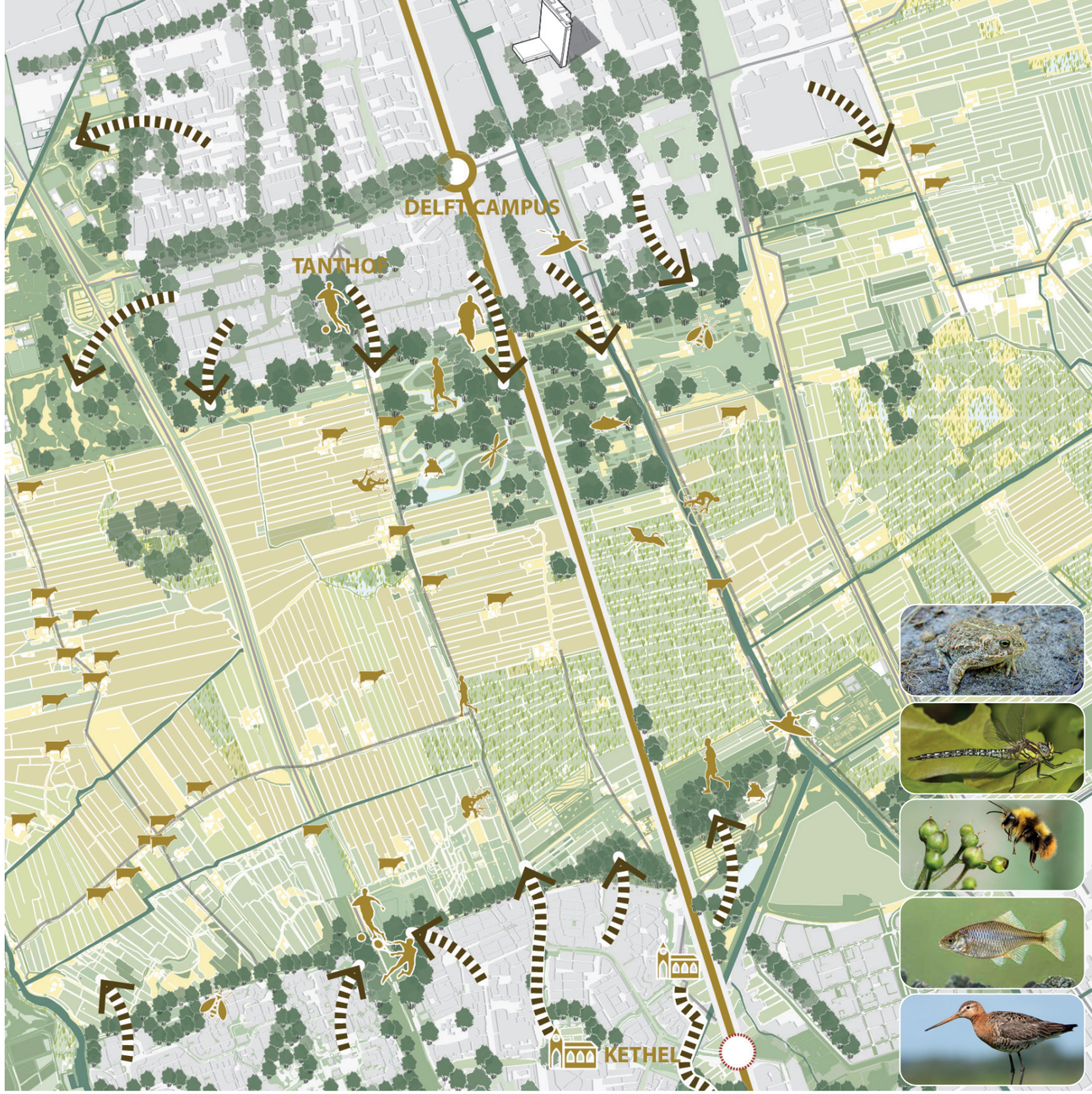
GEBORGENHEID
Tegen Delft en rond Schiedam zijn waardevolle groene randen als het Abtswoudse Bos en de omgeving rond de Kandelaarsweg met elk een eigen sterke groene identiteit waar je kunt verdwalen. De recreatiegebieden zijn met grote zorgvuldigheid ontworpen en aangelegd. De tijd heeft geïnvesteerd in het groen waardoor volwassen struik- en bosopstanden zijn ontwikkeld. Het zijn gebieden die (deels) toegankelijk zijn door hun beslotenheid er voor zorgen dat je direct naast de stad je toch even helemaal weg waant van de bewoonde wereld.

RUST
De kracht van Midden-Delfland is de Stilte. Waar geen stadse geluiden zijn, waar geen snelle bewegingen zijn, waar het donker is en je de sterren kunt zien. Het gevoel hebt dat je moet fluisteren en je niet het gevoel krijgt opgejaagd te worden. Een omgeving waar je de natuur hoort, het water van de polder het fluiten van de (veenweide) vogels en waar de koe rustig naast graast.

INTERMEZZO
Uniek Reizigersperspectief.
Voor de vele treingebruikers tussen Den Haag en Dordrecht vormt Midden-Delfland een karakteristiek intermezzo. Hier ervaar je op reis tussen alle stedelijke dynamiek nog rust, ruimte en het weer; het vergezicht over het weidse, typisch hollandse polderlandschap en de lucht daarboven. Met name bij zonsopgang en zonsondergang, wanneer het licht van links of rechts dwars door de coupe snijdt kijkt de reiziger op. En in Schiedam loopt de polderkarakteristiek tot diep in het stedelijk weefsel door.

4.2 Gebruik





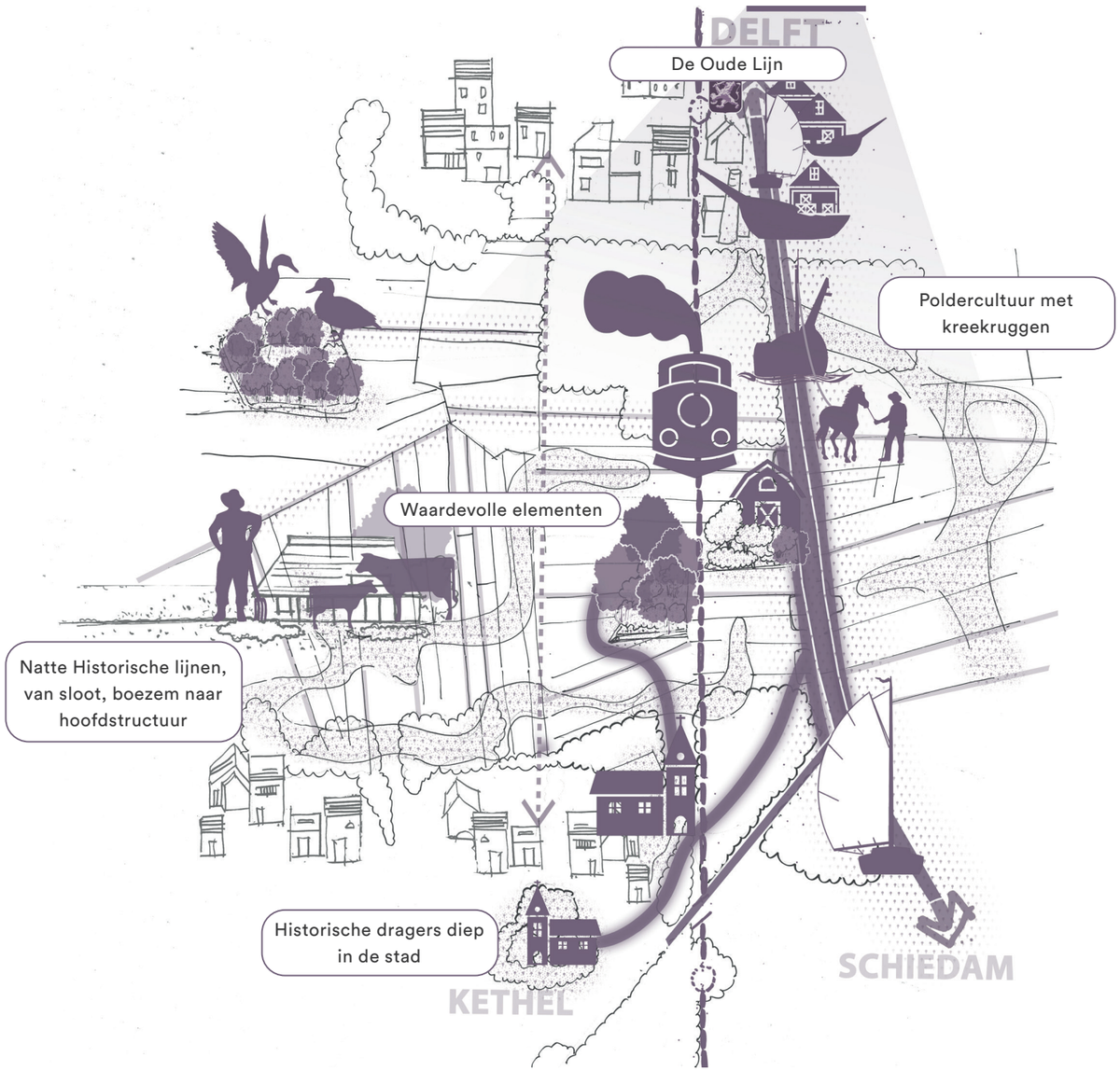
WAARDEVOLLE MELKVEEHOUDERIJ
De historische (functionele) drager van het gebied is de landbouw. Het cultuurlandschap van vandaag is ongeveer 10 eeuwen geleden gevormd door het ontginnen van het veen. Deze kringlooplandbouw beheert een cultuurlandschap met dito tradities dat onder druk staat. Ons erfgoed wordt bewaard met respect voor de natuurwaarden van weidevogels, er is geen massaproductie, maar juist CittaSlow. Landbouw met een historisch karakter met oog voor de toekomst.

STEDELIJKE KRACHT
Sterke steden met sterke randen omarmen Midden -Delfland en maken onderdeel uit van het bestaansrecht van Midden-Delfland. Er zijn veel dynamische bedrijventerreinen die in transitie zijn. In deze stedelijke dynamiek zitten plekken van eeuwigheidswaarde als het Kruithuis, historische kernen Kethel en Kerkbuurt, oude linten en doorlopende groenstructuren plus verschillende authentieke boerenerven.

GEZONEERDE RECREATIE
Verschillende recreatiegebieden zijn druk bezochte bosrijke gebieden waar recreatieve functies passend bij de stad een plek vinden. Dagelijks worden er rondjes gelopen met een grote afwisseling van sferen en ecologische kwaliteiten. Op de racefiets een rondje Delfland, schaatsend in de winter, picknicken op een zwoele zomeravond en zwemmen als de zon zich al laat zien. De polder loont zich vooral om doorheen te bewegen over de historische lijnen op verschillende langzaamverkeerssnelheden.

DE SMALL FIVE VAN DELFLAND
De zorgvuldig ingerichte en beheerde natuur- en landbouwgebieden vormen een zeer waardevol caleidoscoop aan verschillende typen “poldernatuur”. Daarbij is een afgemeten waterbalans van schoon water essentieel. Deze ecologisch veenachtige en veerkrachtige gebieden zijn kenmerkend voor het Veenweidelandschap, een uitstervend biotoop voor de Small Five van Delfland: de grutto, de weidehommel, de glassnijder, de rugstreeppad en de bittervoorn.

4.3 Historie





POLDERCULTUUR MET KREEKRUGGEN
De polders van Midden-Delfland zijn eeuwenoude gravures in een landschap van veen, klei en kreekruggen. De sloten die door mensenhanden honderden jaren zijn gegraven in een ritmiek passend bij de hydraulische randvoorwaarden van die tijd resulteren in een waardevol verkavelingspatroon die ook in recreatie- en natuurgebieden met respect worden behandeld.

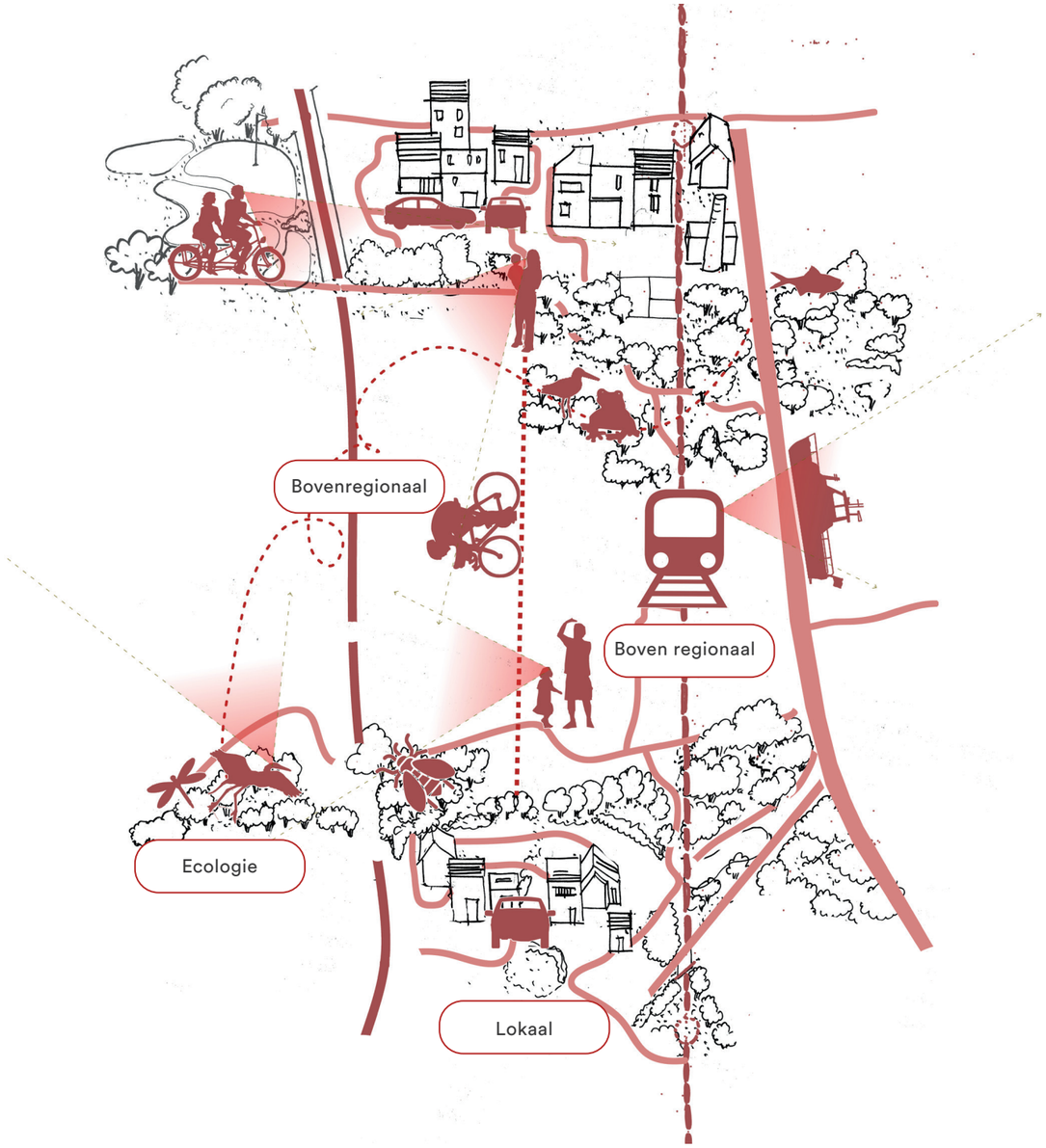
NATTE HISTORISCHE LIJNEN
Waardevolle historische waterstructuren als de Schie, maar ook de Zweth en Slinksloot lopen door het gebied en vormen een robuust aquatisch ecosysteem. Door het oude trekvaartsysteem zijn de oevers van de Schie aan beide kanten tot op de dag van vandaag openbaar toegankelijk.

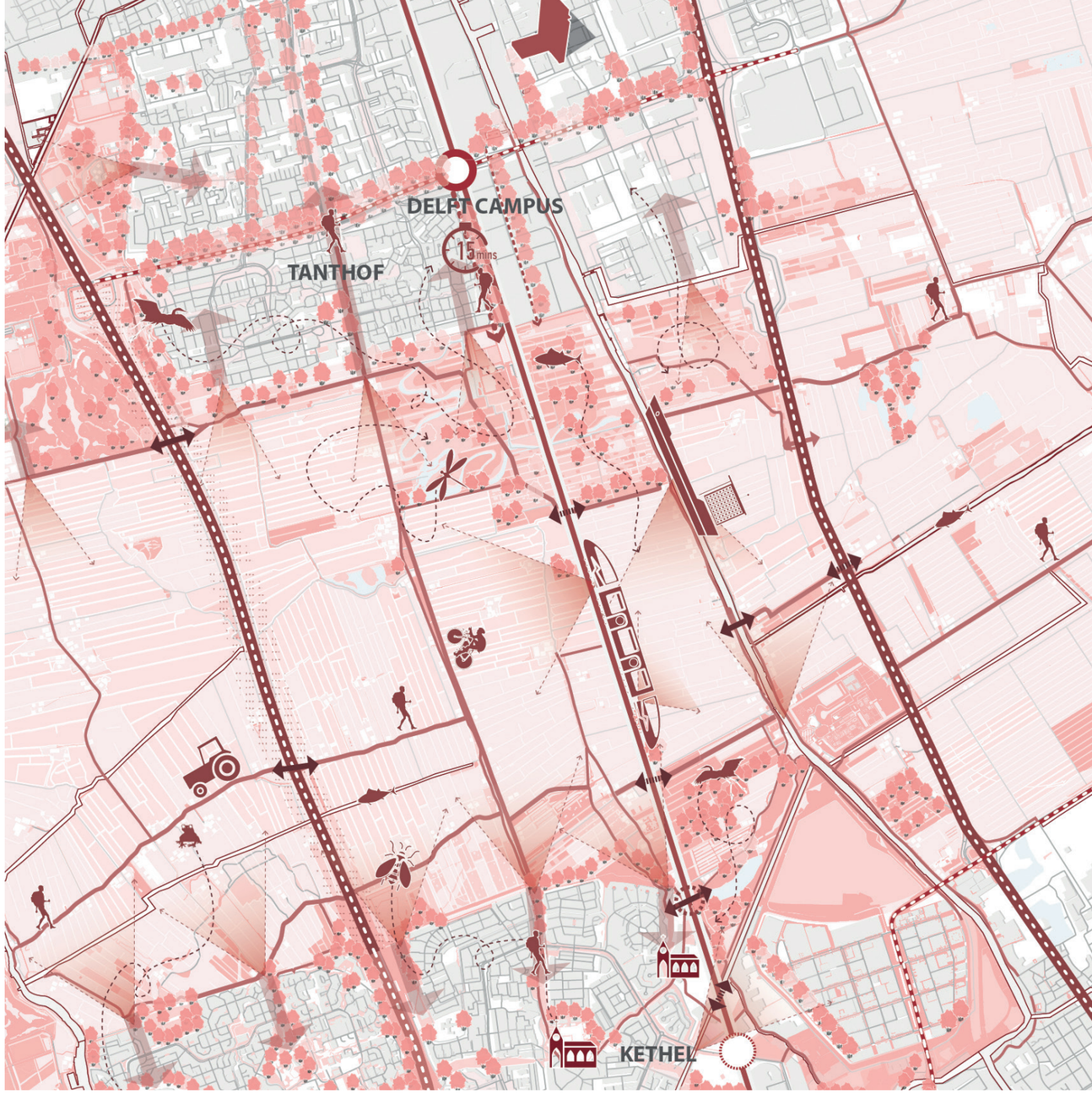
HISTORISCHE DRAGERS DIEP IN DE STAD
Oude historische structuren als Harreweg, Groeneweg, Kerkweg, Kandelaarweg, Abtswoude en de Kandelaar/ Schieweg vormen logische verbindingen tussen stad en land. Deze verbindingen penetreren diep in het stedelijk gebied van zowel Delft als Schiedam door kennen elk een eigen karakter en identiteit. Soms als sterk groene agrarische lijnen als Abtswoude en Kerkweg die het boerderij landschap Delft en Schiedam in trekt. Of breed groen profiel van de Harreweg waardoor poldernatuur tot aan de historische kern van Kethel wordt gebracht.

WAARDEVOLLE ELEMENTEN
In zowel stedelijk als polderlandschap ligt het vol met cultuurhistorische elementen. Objecten als boerderijen, kerken, schuren, het Kruithuis en oude (stoom)gemalen. Maar ook landschapselementen als eendenkooien, kleiputten, pestbosjes en hakhout/ geriefbosjes zijn nog soms in originele staat te beleven.

DE OUDE LIJN
De kaarsrechte lijn tussen Delft Campus en de A20 is één van de oudste treinverbindingen van ons land. Hoewel de lijn door de tijd heen gemoderniseerd is, is het nog steeds een ranke dunne lijn die zonder al teveel poespas als vrijwel anonieme lijn door het landschap snijdt. Waar er vroeger talloze vee-overgangen waren is het aantal kruisende momenten nu minimaal, maar zijn deze wel ingetogen en terughoudend ingepast. Geen overdreven veiligheids-, geluids-, of onderhoudsmaatregelen die de impact van de lijn groter maken. Bij de aanleg van de lijn is gebruik gemaakt van omliggend landschap, sommige bosjes (schakelkasten), waterpartijen (Grondwinning) of kavelstructuren maken onderdeel van deze historische lijn.

4.4 Toegankelijkheid





EEN WELKOM RUST MOMENT - BOVEN REGIONAAL

Het gebied kent sterke noord-zuid verbindingen als de het Spoor, de Schie, A4 en A13. Dat maakt dat je snel door het open landschap gaat, een welkom rustmoment op een reis die verder druk en stedelijk is. Deze heldere doorgaande lijnen zonder afslagen maakt dat de doordringbaarheid van het autoverkeer in het hart van het gebied sterk is afgeremd. Als je hier al met de auto komt, ben je lokaal bestemmingsverkeer, te gast en geef je voorrang aan de rest. Sluipverkeer is uitgesloten.

VERBINDING TUSSEN STAD EN LAND - REGIONAAL

Voor langzaam en snel fietsverkeer zijn de historische noord-zuid lijnen belangrijke dragers op het niveau van de MRDH en stadsniveau van Delft, Schiedam en Vlaardingen. Ze zorgen voor een vanzelfsprekende doorwaadbaarheid van het gebied en zijn de verbinders met de spaarzame oost-west verbindingen als de Woudweg, Oostveenseweg, Ackerdijkseweg en enkele fietspaden.

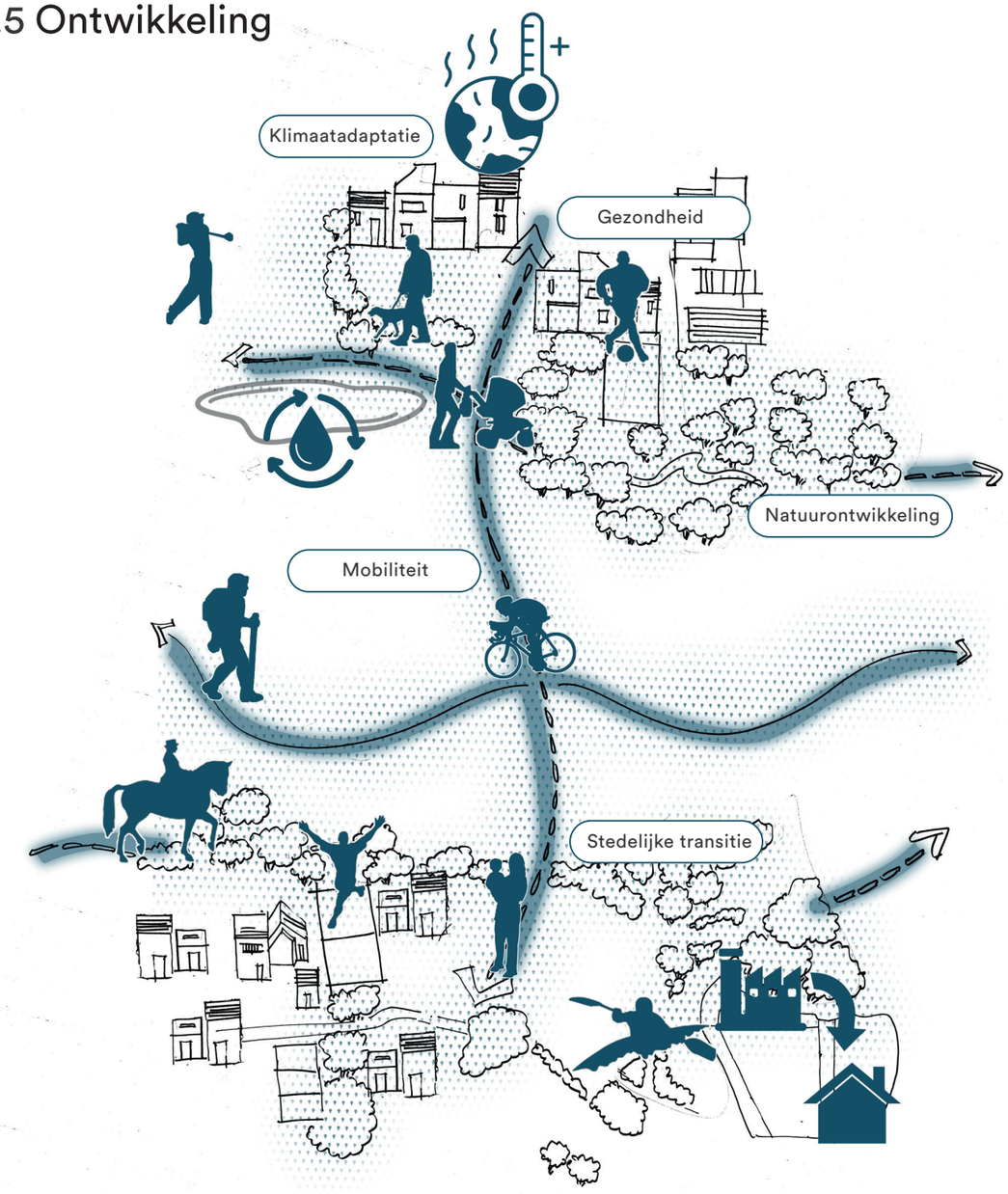
VERSMOLTEN MET DE OMGEVING - LOKAAL

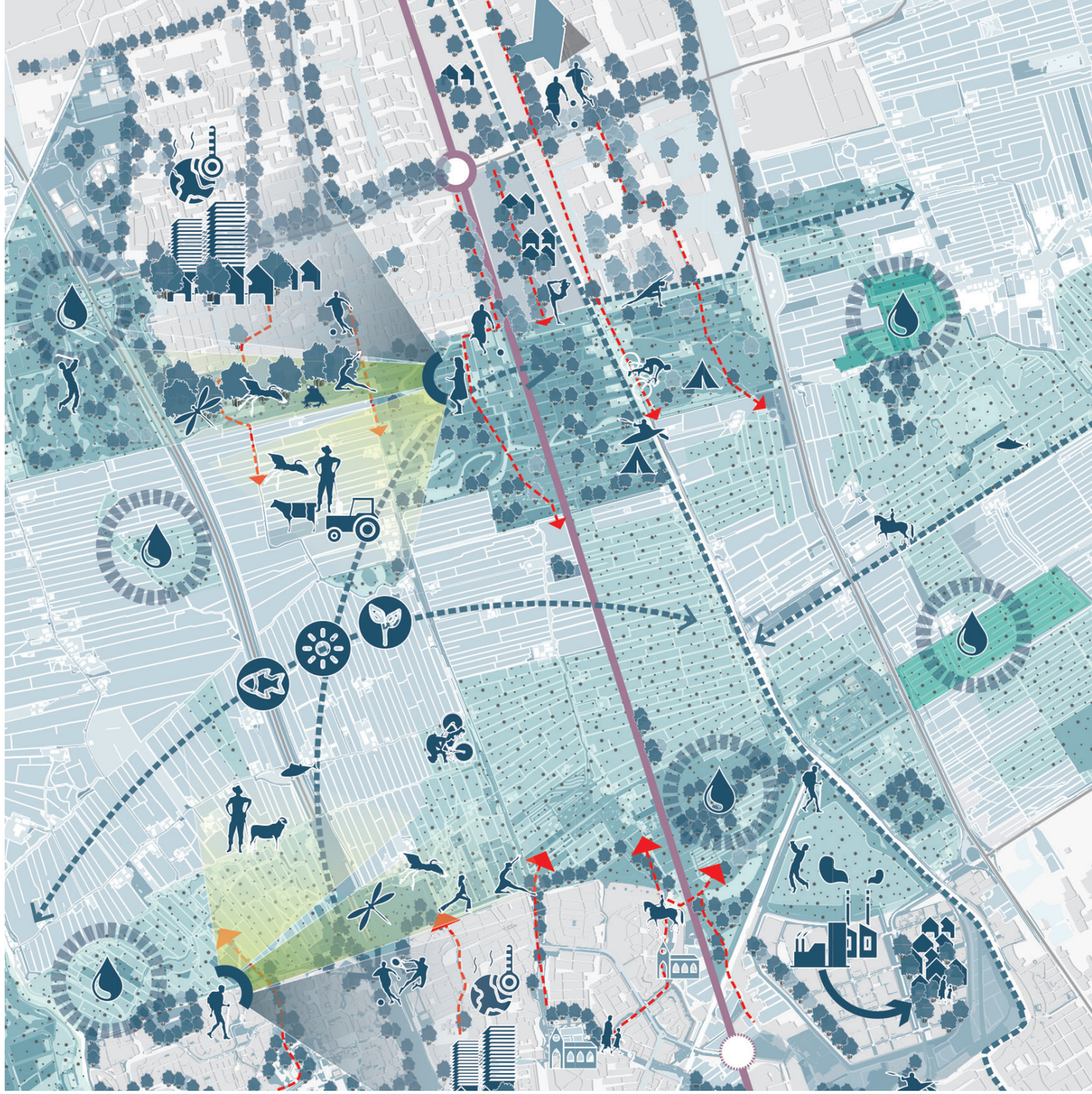
Wandelpaden en routestructuren lopen logisch door gebieden heen en op lokale niveaus doorbreken ze af en toe de barrieres van het spoor. De intensiteit en karakter van de paden wordt vanuit de stad naar het land minder en eenvoudiger. Van Asfalt paden en vrijliggende wandelpaden van de stad in het recreatiegebied naar onverharde of zelfs simpele “hazenpaden” door de polder.

ROBUUST GROEN - ECOLOGIE

Toegankelijkheid geldt ook voor de natuur. Er is een sterke interactie tussen droge en natte doelsoorten in het gebied die het land de stad in bewegen en vice versa. Door de verbondenheid van lijnen functioneert er een robuuster netwerk in de stad, gevoed door de randen en het land. De ecologische kracht van de stad vaart wel bij dwars verbindingen en een aansluitend netwerk.

4.5 Ontwikkeling





NATUURONTWIKKELING
Passend bij Midden-Delfland wordt vanuit eerdere financieringen en budgetten nog steeds nieuwe natte poldernatuur ontwikkeld passend bij het cultuurlandschap van Midden-Delfland

STEDELIJKE TRANSITIE
De stad is altijd in ontwikkeling. Door verduurzaming in de samenleving verandert het gebruik en de functionaliteit van de openbare ruimte. Er wordt gezocht naar ruimte om meer te bewegen. Werklandschappen of glascomplexen van weleer worden getransformeerd naar nieuwe woonlocaties. Bedrijventerreinen waar verschillende functies verdwijnen worden onderdeel van grootschalige reconstructies of gebiedsontwikkelingen om meer stedelijke kracht toe te voegen.

MOBILITEIT
Dagelijks worden de routes en kwaliteit van wamdel-, fiets-, kano-, ruiter- en autoroutes. Passend bij karakter gebied wordt er gewerkt om die verbindingen die er zijn sociaal veilig, aantrekkelijk en heel te laten zijn.

GEZONDHEID
Al het groen in het gebied functioneert op een eigen wijze als uitloopgebied van de stedeling. Midden-Delfland is als de achtertuin voor de stad waar men mentaal en fysiek gezond door blijft. De nabijheid van zoveel groen en de mogelijkheid om daar laagdrempelig gebruik van te maken zorgt ervoor dat de Metropool een gezonde woonhabitat blijft behouden.

VERANDEREND KLIMAAT
Steeds vaker wordt met name in het stedelijkgebied fysieke ruimte gezocht om klimaatadaptatie, biodiversiteitsverlies en hittestress het hoofd te bieden. Het verbinden van deze ruimte, wellicht schakelen aan de randen en polders is een opgave die nog maar net begonnen is, maar wel in veel programma's van de gemeente nu uitvoering krijgt.

“Het Bijzonder Provinciaal Landschap van Midden-Delfland is de plek dichtbij huis voor heel veel bewoners van een metropool die op zoek zijn naar rust en ontspanning. Gebruik de noodzakelijke verbetering van openbaar vervoer om ook het landschap te verbeteren en bereikbaarder te maken.”

FRED VOSKAMP, WETHOUDER MIDDEN-DELFLAND

5. Perspectief op ontwikkeling

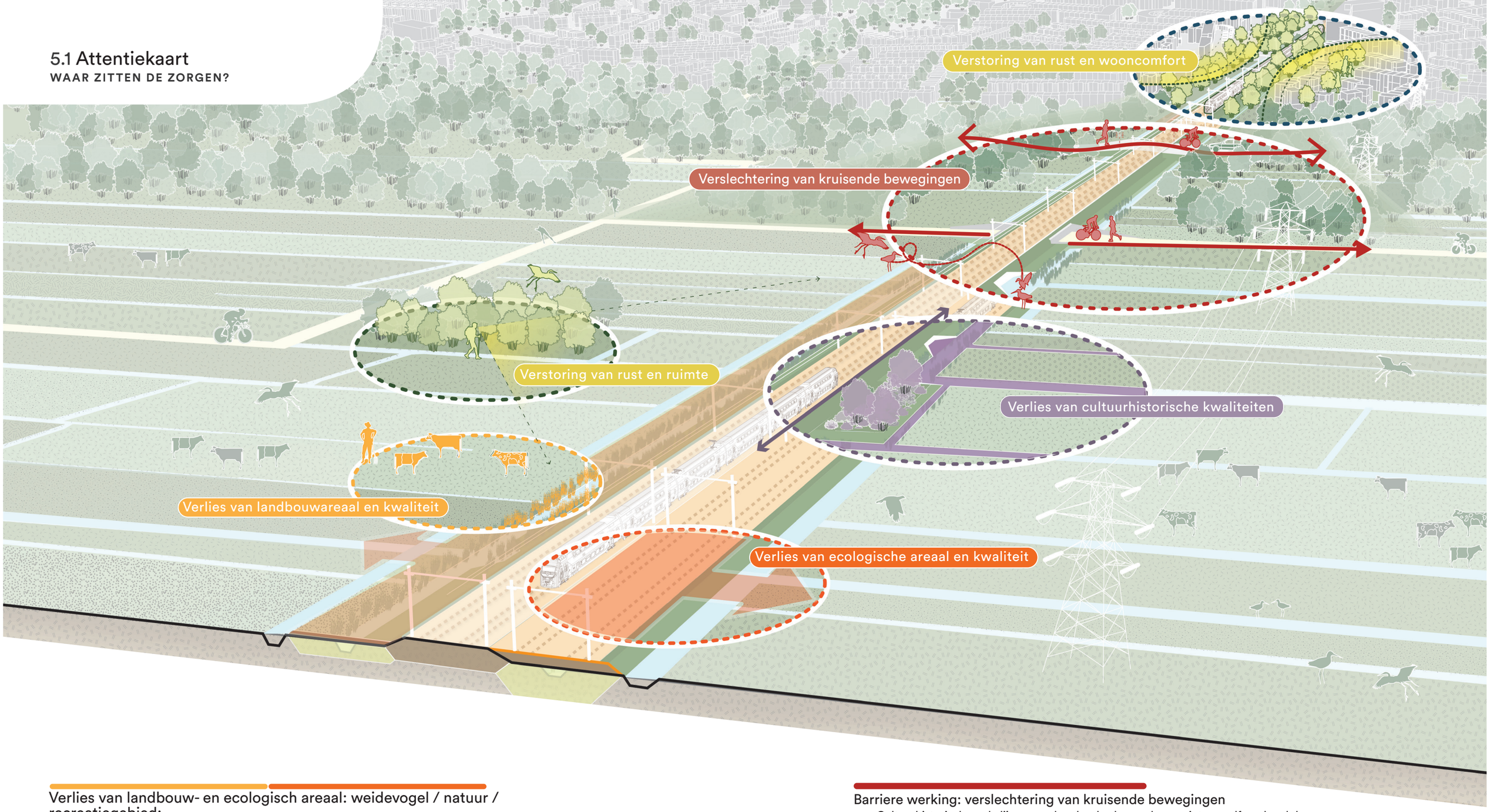
MOGELIJKHEDEN EN UITDAGINGEN VOOR MIDDEN-DELFLAND

Een landschap of stad is nooit af. Er zijn altijd ontwikkelingen en wensen. In dit hoofdstuk beschrijven wij per perspectief waar op de lange termijn de uitdagingen zien. We beschrijven tevens waar wij kansen zien voor een nog sterker Midden-Delfland krachtig verbonden met gezonde steden. Voorafgaand aan deze beschrijvingen hebben we op hoofdlijnen samengevat waar voor ons de grootste bezwaren én aandachtspunten zitten voor zowel een spoorverdubbeling als een spoorverbetering.

De handgetekende kaart aan het einde van dit hoofdstuk toont daarbij het ontwikkelperspectief dat hoort bij het Uitvoeringsprogramma 2023-2027 van het Bijzonder Provinciaal Landschap. Dit toont de ambities op de korte termijn, maar ook een lijst van investeringen in compenserende maatregelen die in het kader van het Bijzonder Provinciale Landschap worden uitgevoerd.

Foto door: Jan Sluijter

5.1 Attentiekaart
WAAR ZITTEN DE ZORGEN?



Verlies van landbouw- en ecologisch areaal: weidevogel / natuur / recreatiegebied:

- lengte 4.65 km
- breedte 2 × 15 m
- oppervlakte 13.950 = 14 hectare
- gebied is niet bereikbaar/ toetreedbaar, wordt uit “publieke domein” gehaald
- introductie van andere grondslag in het gebied (daarmee andere natuurdoeltypen)

Verlies van cultuurhistorische elementen

- Landschapselementen passend bij de spoorbaan
- Polderstructuur
- Slotenpatroon
- historische lijnen (doorlopende verbindingen)

Barriere werking: verslechtering van kruisende bewegingen

- Cultuurhistorisch, oude lijnen worden doorbroken en lopen niet vanzelfsprekend door
- Ecologisch, barriere vorming wordt groter, onder, over en langs het spoor
- Water: klimaat/ toekomst bestendig?
- Recreatief en functioneel: voor zowel fiets, wandelaar als kanoer vormt deze ontwikkeling meer een barriere: sociaal onveilig door langere onderdoorgangen, geen extra kwaliteitimpuls, obstakel in routes in de stad

Verstoring rust en ruimte van stad en land

- Verstoring vrij zicht
- Frequentie van beweging door het landschap van verschillende snelheden
- Geluid en trilling

5.2 Beleving

OPENHEID VS CONTRAST

De grootste uitdaging is het behouden en versterken van het contrast tussen stad en land. Waar de stad op afstand blijft en het zicht in de polder niet gestoord wordt door snelle, stedelijke bewegingen of functies. Vervoer, voorzieningen en functies die ten dienste staan voor de stad voegen zich in de traagheid van het landschap: snelheden, vormentaal en inpassing passend bij het vocabulair van Midden-Delfland. Of liever nog helemaal onzichtbaar Bijvoorbeeld, hoogspanningsmasten 150KV onder de grond.

GEBORGENHEID

De tijd heeft in de gebieden geïnvesteerd, maar het gebruik van deze gebieden is niet gelijkwaardig doorontwikkeld. De toegankelijkheid én verbindingen aan weerszijden van het spoor kunnen beter, sociaal veiliger en aantrekkelijker. Een ontwikkeling 2.0 van deze gebieden zorgt voor de juiste zonering bij de passende functie als uitloopgebieden voor de stad. Weg van de stad maar wel op een attractieve en veilige wijze. bewoonde wereld.

RUST

Door toenemende ontwikkelingen in de stad, de randen en het landschap van Midden-Delfland is het de uitdaging om de stadse dynamiek te filteren, de ruis van geluid, licht en snelheid van infrastructuur te reduceren. Zo ontstaat een nog stiller, rustiger en donkerder gebied: Niet horen, niet zien maar ook niet voelen!

INTERMEZZO

Bij een ontwikkeling van het spoor gaat het om een gebalanceerde afweging hoe de passagier in de trein de karakteristieken van Midden-Delfland blijft ervaren maar tegelijkertijd het landschap en stad aan kwaliteiten winnen.

Ontwikkelperspectief Uitvoeringsprogramma 2023-2027, Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland. Ontwikkelperspectief BPL Deze inspiratiekaart laat zien dat de ontwikkelopgave gaat over het Landschap, de stad en de netwerken van mobiliteit als 1 samenhangende entiteit

“Houdt een mooi en aantrekkelijk Midden-Delfland over 10, 30 of 50 jaar voor ogen.

De spoorverdubbeling is een uitgelezen kans om een grote barrière te slechten!”

NOËL VAN DOOREN, PROVINCIAAL AVISEUR RUIMTELIJKE KWALITEIT ZUID-HOLLAND



5.3 Gebruik

WAARDEVOLLE LANDBOUW
Door de stedelijke druk, grondspeculaties en onmogelijkheid om op te schalen is het lastig ‘boeren’ in het gebied. De propositie voor de landbouw moet daarom verbeteren. Elke vierkante meter is nodig, bij voorkeur met een eeuwigdurend afgekochte grondwaarde die laag is.

STEDELIJKE KRACHT
Bij de ontwikkeling van de stedelijke gebieden is het de uitdaging om nieuwe aantrekkelijke en betaalbare woonmilieus te ontwikkelen die goed ontsloten zijn middels het OV, die cultuurhistorie respecteert en het landschap op een logische wijze verbindt. Barrières in de stad worden geslecht en zo ontstaat er een groen en recreatief netwerk wat bij elke ontwikkeling completer en sterker wordt. De Novex benadrukt dat naast de fysieke verbindingen ook functie verweving tussen land en stad versterkt moet worden. Een sterker fysiek én functionerend netwerk tussen stad en land.

GEZONEERDE RECREATIE
Ondanks een sterk gebruik van het gebied kan de bekendheid en aantrekkelijkheid beter. Een gerichter en beter beheer op de juiste plekken maakt het ecologische krachtiger, toegankelijker en attractiever voor recreanten. Er is ruimte voor een nieuw recreatief programma, een duidelijke zonering van intensievere functies bij de stad naar extensief gebruik aan de randen van de recreatiegebieden. Het open gebied is luw en vooral om doorheen te bewegen.

DE SMALL FIVE VAN DELFLAND
De natuur heeft behoefte aan een robuust netwerk zowel in stad als land. Zo ontstaat een groot aaneengesloten gebied met genoeg beheer gelden en regime waar mensen zonder de natuur te storen prettig doorheen kunnen. De opgave is om de verschillende typen poldernatuur nog meer dan nu geschikt te maken voor de Small Five en ontbrekende schakels te verbinden. Schoon en een robuust waternetwerk is daarbij essentieel.



VERSTERKEN TOEKOMSTBESTENDIG AGRARISCH LANDSCHAP

5.4 Historie

POLDERCULTUUR MET KREEKRUGGEN
Polders in Nederland zijn uitstervende lijnen. Zo vanzelfsprekend als ze soms zijn, zo snel en gemakkelijk verdwijnen deze oude gravures. Het behoud van de ritmiek van lijnen, deze logisch te laten aansluiten of zelfs te herstellen waar ze verdwenen zijn, is de opgave voor elke ontwikkeling in dit gebied. De kaart van Cruquius voor het Hoogheemraadschap van Delfland uit 1712 vormt daarbij een schitterende basis om de structuur van de polders te lezen.

NATTE HISTORISCHE LIJNEN
De opgave voor het water is: verlengen, robuuster maken en logischer laten doorlopen in de stad. Het watersysteem van boezems, trekvaarten en sloten is het historische leidingwerk van Delfland wat robuuster moet worden. Breder voor de opgaven voor de toekomst, schoner om aan (ecologische) kwaliteit te winnen en toegankelijker voor de mensen die er over en erlangs bewegen. Barrières in het watersysteem worden geslecht om zo meer doorlopende verbindingen maken in het landelijke en stedelijk gebied.

HISTORISCHE DRAGERS DIEP IN DE STAD
De historische dragers zijn de cruciale verbindingen tussen stad en land. Met name in het stedelijk gebied zijn deze visueel of functioneel verbroken. De vanzelfsprekendheid in doorgaande beweging moet worden hersteld. Barrières of moeilijke doorgangen worden geslecht. Een eenduidig profiel voor met name langzaam verkeer dient van stad logisch door te lopen in het land en visa versa. Daarbij is het belangrijk dat het eigen karakter van de lijnen wordt versterkt. Van historisch boerderij lint tot een entree van station Kethel als poort naar het Midden-Delfland. Stations als poorten van de stad naar het land!

WAARDEVOLLE ELEMENTEN
Het devies voor de elementen is respecteren, beheren en herstellen waar mogelijk. Daarbij is herstellen soms wenselijk naar de oude situatie, maar behoud door ontwikkeling is zeker ook een optie. Door in de geest van de plek of het element een nieuwe laag toe te voegen ontstaat een landschap of object wat een verhaal kan blijven vertellen.

DE OUDE LIJN
Bij de verbreding van dit erfgoed zou het waardevol zijn als deze rechte anonieme terughoudende dunne lijn met de bijbehorende elementen met respect wordt ingepast. Zorgvuldig gedetailleerd, afgemeten in omvang, en rekening houdend met een huisstijl die past bij het low-key karakter van Midden-Delfland.


VERBINDEN EN VERSTERKEN NATUURLIJK LANDSCHAP

5.5 Toegankelijkheid

EEN WELKOM RUST MOMENT - BOVEN REGIONAAL
De hoofdopgave is het slechten van de barrièrewerking op bovenregionaal niveau voor recreatieve én ecologische doeleinden. De sterke infrastructurele lijnen als de A13, de Schie én het spoor moeten meer vanzelfsprekend én aantrekkelijk te passeren zijn. Meer doorlopende oost west verbindingen zorgen voor een robuuster netwerk wat directer en logischer aansluit op de bestaande noord- zuid routes uit de stad. Met name aan de overgangen van de recreatiegebieden naar de polder zijn uitgelezen plekken om nieuwe verbindingen te maken.

VERBINDING TUSSEN STAD EN LAND - REGIONAAL
In het stedelijk gebied mag het de gebruiker makkelijker én duidelijker worden gemaakt waar deze verbindingen liggen. Ontbrekende schakels wordt hersteld, waarbij geldt: langzaam verkeer prevaleert boven doorgaand verkeer. Nieuwe ontwikkelingen sluiten automatisch aan op deze dragers en ontbrekende schakels worden verbonden

VERSMOLTEN MET DE OMGEVING - LOKAAL
Op het laagste schaalniveau gaat het om het herstellen van ontbrekende schakels. Dat kan gaan om een simpele brug of onderdoorgang extra, maar ook het logisch laten aansluiten van wandelpaden uit de omliggende wijken het gebied in. Een doorgaande polderroute van oost naar west door het hart van het gebied (seizoensgebonden opengesteld) vormt een missing link op een regionaal netwerk. Uiteindelijk ontstaat een aaneengesloten netwerk waarbij het tevens aantrekkelijke en sociaal veilige ommetjes zijn.

ROBUUST GROEN - ECOLOGIE
Ook voor de ecologie gaat het om het slechten van barrières en het verbinden van gebieden en habitats die passen bij de ‘poldernatuur’. Belangrijk aandachtspunt daarbij is grondslag, waterhuishouding en gradiënt. Met deze drie ingrediënten kan ik elk gebied de juiste balans worden gevonden voor een passende habitat met doelsoorten.



VERBINDEN EN VERSTERKEN RECREATIEF LANDSCHAP

5.6 Ontwikkeling

NATUURONTWIKKELING
Het is evident dat onze ecologische rijkdom achteruit holt. Het is onze verplichting om bij elke ontwikkeling in dit gebied de biodiversiteit te verrijken, weliswaar passen in de geest van het landschap.

STEDELIJKE TRANSITIE
Een verdere transitie van de werk en woongebieden zal onverminderd doorgaan. De grotere werkgebieden zullen langzaam veranderen en worden getransformeerd. Deze gebieden krijgen elk een eigen identiteit die moet passen bij het DNA van de stad en de omgeving. De opgave is om veel meer dan nu een verweving van stad en land, van ‘rood’ en ‘groen’ te krijgen. Geen scheiding maar een veelkleurigheid aan functies, woonmilieus en werken voor alle lagen van de samenleving passend in een steeds ecologisch rijkere omgeving.

MOBILITEIT
De verduurzaming van mobiliteit zet door. De stedelijke kracht kan alleen maar toenemen als we de auto minder dominant maken en inzetten op excellent Openbaar vervoer wat naadloos aansluit op multimodaliteiten. Zo wordt de wijk, de stad en ook het land veel fijnmaziger bereikbaar en ontsloten.

GEZONDHEID
De algehele trent in Nederland, maar zeker in de randstad is dat we minder bewegen en daardoor minder gezond zijn. Door een ‘landschap’ te ontwerpen wat uitnodigt tot beweging (fietsen, wandelen, kanoen) is deze trent te keren. Door goede groene verbindingen te maken in stad en land die laagdrempelig te bereiken zijn voor iedereen stimuleren we beweging, komen we tot rust (ontladen van stress) en ontstaat er een meer sociale, gezonde gemeenschap.

VERANDEREND KLIMAAT
Met de grotere extremen in temperatuur, water tekorten en wateroverlast biedt het landschap van Midden-Delfland de ruimte om hier een rol in te spelen. Water bufferen, bergen en vast te houden als er teveel is, maar wellicht terugleveren als het groen in de stad er om zit te springen. Het groen in zowel de polder de randen en de stad zelf zorgt voor de benodigde koeling voor de metropool.

6. Propositie

“Midden-Delfland is van groot belang voor de ruimtelijke kwaliteit van de Zuidelijke Randstad. Midden-Delfland is Bijzonder Provinciaal Landschap. Waarbij het bijzondere juist ook is dat, naast bescherming, door alle betrokkenen samen actief invulling wordt gegeven aan het ontwikkelen en versterken van de kwaliteit. Bij elke ingreep.”

HARM VEENENBOS, VOORMALIG PROVINCIAAL ADVISEUR RUIMTELIJKE KWALITEIT ZUID-HOLLAND

Foto door: Tiny van de Meer

6. Propositie

WAAR STAAN WIJ?
De Landschapstafel BPL Midden-Delfland onderkent de noodzaak van het vergroten van de capaciteit van spoorwegennet. Ook omdat daarmee de benodigde woningbouw in de steden wordt gefaciliteerd en er geen aanslag op het landschap wordt gedaan voor verstedelijking. Tegelijkertijd wijst de Landschapstafel op de noodzaak van verbetering van kwaliteit en bereikbaarheid van het landschap van BPL Midden-Delfland om voldoende kwaliteit van de leefomgeving voor de groeiende bevolking van de metropoolregio Rotterdam-Den Haag te garanderen.

De Landschapstafel is van mening dat het voorgenomen project en de aansluitende doelstelling van verbetering van het landschap alleen een succes wordt wanneer dit wordt opgepakt vanuit een bredere, gebiedsgerichte aanpak in de context van de Novex Zuidelijke Randstad en dus niet vanuit een sectorale aanpak in de smalle zone direct langs de spoorlijn.

WAT VRAGEN WIJ?
Onze ambitie is een zorgvuldig ingepaste spoorverbinding die een plus toevoegt aan dit bijzondere landschap te midden van de grote steden. Met oog voor de cultuurhistorische, huidige, en toekomstige waarden van dit landschap voor recreatie, landbouw en natuur. Waarbij zowel in de stad als in het land nieuwe kwaliteiten worden toegevoegd, barrières worden geslecht en toekomstige opgaven worden aangepakt. Een attractief gebied dat klaar is voor de toekomst en waar logische verbindingen ervoor zorgen dat stad en land nog sterker met elkaar verweven worden.

Daarop aansluitend stelt de Landschapstafel dat de ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden altijd moeten worden opgepakt met het eindresultaat voor ogen. Dit betekent concreet dat baanverbetering alleen succesvol kan zijn indien bekend is welke eindsituatie met spoorverdubbeling wordt nagestreefd. Of waarbij in ieder geval geen mogelijk gewenste ontwikkelingen worden geblokkeerd. Een no-regret aanpak dus.

Om tot een gedragen en onderbouwd streefbeeld te komen voor de eindsituatie met viersporigheid, is het noodzakelijk om in de volle breedte varianten van uitbreiding - in de hoogte, diepte of zijdelings - te verkennen op hun potenties voor efficiënt openbaar vervoer en verbetering van het landschap.

WAT BIEDEN WIJ?
De Landschapstafel BPL Midden-Delfland is een stevig netwerk van bestuurders en gebiedspartijen die de waarde zien van dit bijzondere landschap in de metropoolregio Rotterdam-Den Haag. Namens de partners aan de Landschapstafel bieden wij aan het Ministerie I&W als opdrachtgever van het project spoorverbeteringen spoorverdubbeling tussen Delft en Schiedam:

- Gezamenlijk concrete invulling te geven aan de doelstelling van de Novex Zuidelijke Randstad om de intensivering van het OV te koppelen aan de opgave om het landschap in en om de stad te versterken en te verbinden, vanuit biodiversiteit, klimaat en recreatie
- Constructief te participeren in het planvormingsproces. De Landschapstafel is een goed functionerend netwerk en kan daarmee een belangrijke schakel vormen tussen de opdrachtgevers van de Oude Lijn en alle belanghebbenden én stakeholders in het gebied.
- Te streven naar een gemeenschappelijke ontwikkelstrategie
- We bieden daarbij ontwerpkracht, denkkracht en middelen aan om de ambitie gezamenlijk op te pakken.


Foto door: Ben Kuipers

“Groen land van Pijnacker-Nootdorp, Lansingerland, Maassluis, Delft, Schiedam, Rotterdam, Vlaardingen, Westland en Midden-Delfland. Gelíefd land. We koesteren onze uitgestrekte polders met de koeien in de weilanden en de grutto’s die er nestelen. De vaarten en sloten. En zo nodig knokken we ervoor. De aanwijzing tot eerste Bijzonder Provinciaal Landschap van Nederland is daarvan een voorbeeld. Het bracht erkenning. Maar het landschap kan nog zoveel meer voor ons betekenen. En wij kunnen nog zoveel meer doen voor ons landschap.”

MARJA VAN BIJSTERVELDT-VLIEGENTHART, VOORZITTER GEBIEDSTAFEL VOOR HET BIJZONDER PROVINCIAAL LANDSCHAP VAN MIDDEN-DELFLAND

Foto door: Ben Kuipers

Landschapstafel BPL Midden-Delfland