

Beter verbinden

over de kwaliteit van de metropolitane ruimte



provinciaal adviseur 

ruimtelijke kwaliteit 

in zuid-holland 



Inhoud

0.	Aanbevelingen	... 3
1.	Inleiding	... 5
2.	Achtergrond	... 6
3.	Observaties	... 9
4.	Beter verbinden	.. 15

 Advies: Beter Verbinden, over de kwaliteit van de metropolitane ruimte

 AV-PAZH-16

 datum: 6 november 2015



Aanbevelingen

Zuid Holland is de meest verstedelijkte provincie van Nederland. De Zuidvleugel heeft zich ontwikkeld tot een metropolitaan gebied waarbij de relatie tussen 'rood' en 'groen' in de loop der tijd sterk is veranderd. Het beeld van afzonderlijke, kleine steden en hun ommeland is vervaagd en heeft plaats gemaakt voor een complexer geheel van woon- en werkgebieden, randzones en overgangen, stedelijk en landschappelijke groen. Het beleid is daarbij altijd sterk gericht geweest op een scheiding tussen stad en land. In dit advies wordt een andere benadering voorgesteld: van scheiden naar verbinden.

'Beter verbinden' gaat over het daadwerkelijk beter verbinden van de afzonderlijke kwaliteiten binnen de metropool, over het verbinden van stad en land en de verbinding van de steden onderling in een samenhangend netwerk. Maar 'beter verbinden' gaat ook over het verbinden van de verschillende opgaven en actoren binnen het ruimtelijke domein van de metropool. Want de stappen die nodig zijn vragen een gezamenlijke inspanning en vergen de bereidheid over de eigen de grenzen van beleid en bestuur heen te kijken. Ik kom daarmee tot de volgende aanbevelingen.

Kwaliteit van de metropolitane ruimte op provinciale agenda

Ik zie de zorg voor de kwaliteit van de metropolitane ruimte als één van de grote ruimtelijke opgaven in Zuid Holland. Een opgave waar ook de provincie een belangrijke verantwoordelijkheid in heeft. Bij de provincie zie ik terughoudendheid in bemoeienis met stedelijke opgaven. Dat is wellicht begrijpelijk waar het lokale opgaven binnen de afzonderlijke steden betreft. Maar bij de opgave de Zuidvleugel te ontwikkelen tot een aantrekkelijke, leefbare metropool is mijns inziens ook een belangrijke rol voor de provincie weggelegd. In de eerste plaats omdat de provincie zelf projecten uitvoert en beleid formuleert dat rechtstreeks van invloed is op de kwaliteit van de ruimte binnen de metropool. Denk hierbij aan groenprojecten, erfgoedlijnen, vaarwegen en provinciale infrastructuur. Het is van belang deze sectorale plannen en projecten te verbinden met de kwalitatieve opgaven voor de metropolitane ruimte zoals die in dit advies benoemd zijn. In de tweede plaats omdat de aard van de opgave regionaal is en afstemming en samenwerking tussen verschillende partijen vergt. Juist in het samenbrengen en faciliteren van een goede samenwerking tussen gebiedspartijen speelt de provincie een belangrijke rol.

De kwaliteit van de metropolitane ruimte verdient als opgave daarom een prominente rol op de provinciale agenda.

Een gedeelde ruimtelijke ambitie

Er zijn veel partijen betrokken bij de ontwikkelingen in de metropool regio. Provincie, gemeenten, waterschappen, maar ook diverse samenwerkingsverbanden en platforms houden zich bezig met hetzelfde gebied. Ook zijn er al diverse studies, verkenningen en plannen gemaakt. Het ontbreekt nog aan een helder samenhangend en integraal verhaal, waarin duidelijk wordt wat de gezamenlijke opgaven zijn en op welke wijze daaraan (samen)gewerkt wordt. De tijd lijkt rijp voor het formuleren van een dergelijke gedeelde ambitie, een gezamenlijke agenda. Momenteel onderzoekt de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH), onder de noemer 'groen als vestigingsklimaat', vanuit haar economische agenda de mogelijkheden voor versterking van het landschap. Hierin zijn belangrijke parallellen te vinden met de bevindingen in dit advies. Het is van belang deze 'groene' ambities te verbinden met andere ruimtelijke opgaven binnen de metropool. Ik adviseer de provincie om samen met de MRDH het voortouw te nemen in het formuleren van een gedeelde ruimtelijke ambitie. Dit vraagt vervolgens om vertaling naar concrete afspraken tussen de betrokken partijen om die ambitie ook waar te maken.

Pilotprojecten

In dit advies zijn suggesties gedaan voor verbetering van de kwaliteit van de metropolitane ruimte. Onder de noemers 'renovatie van de rand', 'metropolitane parkroutes' en 'landschap beter benutten' zijn voorstellen gedaan die een belangrijke kwaliteitsimpuls kunnen opleveren, maar nog nadere uitwerking en verdieping vergen. Ik adviseer enkele pilotprojecten te starten waarin dit samen met betrokken partijen nader verkend wordt. De bevindingen van deze pilots kunnen vervolgens worden benut voor verdere aanscherping en verbetering bij vervolgpiloten. Een belangrijke kans ligt in het op korte termijn doorontwikkelen van het concept van metropolitane parkroutes. Het eerder genoemde onderzoek van de MRDH introduceert nl. een vergelijk idee in de vorm van 'slow lanes'. Een eerste pilotproject, langs bijvoorbeeld de Rotte of de Schie (als verbinding tussen Den Haag en Rotterdam) is een mooie mogelijkheid dit idee op de kaart te zetten en verder uit te werken.



Boven: Johan Barthold Jongkind, *Gezicht op Delft (detail)*, 1844

Onder: Harry Cock (foto) / *Volkscrant, Zicht op Delft*, 2014

1. Inleiding

Aanleiding

Nergens in Nederland is de woning- en wegendichtheid groter dan in Zuid Holland. Tussen kust, polder en delta wonen hier inmiddels zo'n 3,2 miljoen mensen en is de druk op de ruimte groot. Van een verzameling stadjes heeft het zuidelijk deel van de Randstad, de Zuidvleugel, zich ontwikkeld tot een metropolitane gebied. De relatie tussen stad en land is daarbij de laatste decennia drastisch veranderd. Het roept de vraag op wat die ontwikkeling betekent voor de kwaliteit van de openbare ruimte in deze metropool. Als je er op uit trekt en dit metropolitane landschap verkent, zie je een dubbel beeld. Enerzijds kom je langs prachtige plekken, de fraaie historische binnensteden, lommerrijke groengebieden en tekenen de skylines van de metropool zich indrukwekkend af tegen de Hollandse luchten. Maar net zo goed tref je de keerzijde aan: niemandsland, verrommelde zones, ziellose bedrijventerreinen, barrières van grote infrastructuur.

Dit advies gaat over de kwaliteit van die metropolitane ruimte. Aanleiding is de overtuiging dat we van de verstedelijkte regio rond Rotterdam en Den Haag werkelijk een aantrekkelijke metropool kunnen maken, waar het goed en aangenaam wonen en werken is. Maar dit vergt een kwaliteitsslag en een nauwe samenwerking tussen verschillende partijen die actief zijn in het ruimtelijke domein. Dit advies is daarom niet alleen gericht aan de provincie maar ook aan gemeenten, waterschappen, terreinbeheerders en andere betrokken partijen. Het betreft een ongevraagd advies, dat voortvloeit uit het werkprogramma van de provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit (PARK).

Opbouw

Het advies start met een kenschets van de achtergrond van de problematiek: hoe heeft de Zuidvleugel zich ontwikkeld en wat betekent dat voor de relatie tussen stad en land (hoofdstuk 2)? Vervolgens wordt de huidige situatie onder de loep genomen: wat zijn de belangrijkste kwesties die opvallen (hoofdstuk 3)? Daarna worden voorstellen gedaan om de kwaliteit van de metropolitane ruimte te verbeteren (hoofdstuk 4).

De aanbevelingen die hieruit voortvloeien zijn voorin de rapportage aan bod gekomen.

Verkenningen

De inhoud van dit advies is mede gebaseerd op een tweetal verkenningen die in opdracht van de PARK zijn verricht.

LAMA landscape architects heeft de 'Expeditie Stadsranden' uitgevoerd, waarin verslag is gedaan van de wijze waarop stadsranden binnen de metropoolregio worden gebruikt en gewaardeerd. De resultaten van de expeditie zijn neergelegd in een rapportage en in meer uitgebreide vorm te raadplegen op het web (www.expeditie-stadsranden.nl).

Buro Harro heeft met 'Linten van de Lage Landen' een verkenning gedaan naar de potenties van het netwerk van waterwegen, kades en dijken. Hoe kunnen deze structuren worden benut als 'parkways' voor de metropool?

Beide verkenningen zijn te lezen als achtergronden en verdiepingen bij dit advies en te raadplegen via de site van de provinciaal adviseur (www.pazh.nl).

2. Achtergrond

Een korte terugblik is noodzakelijk voor een goed begrip van de huidige structuur van de Zuidvleugel en de relatie tussen stad en landschap hierin. Hoe heeft dit gebied zich de laatste decennia ontwikkeld?

Hollandse watersteden

De ontwikkeling van de steden is van oudsher nauw verbonden met de ontginning van het land en de waterstructuren die daar bij horen. De historische centra hebben elk hun eigen specifieke relatie met de landschappelijke onderlegger: Den Haag op de strandwallen langs de kust, Rotterdam bij de monding van de Rotte in de Maas, Delft midden in het veen aan de Schie, Leiden daar waar de Oude Rijn door de strandwallen breekt. Van oudsher vormt water het verbindende element: tussen stad en ommeland en tussen de steden onderling. De fysieke structuur van waterlopen, dijken en kades vormt dan ook de onderlegger voor de ontwikkeling van het gebied. Het is opvallend hoe deze eeuwenoude structuur vandaag de dag nog

steeds grotendeels aanwezig en herkenbaar is. Het is ook de drager en verbinder van een rijke erfenis aan erfgoed in de vorm van historische binnensteden, havens, sluizen, molens, buitenplaatsen, waterschapshuizen en industrieel erfgoed. De waterstructuur vormt daarmee het DNA van het gebied.

Explosieve groei

Aanvankelijk dijen de steden geleidelijk uit, maar vanaf de jaren '70 is er sprake van een explosieve groei. Nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen en infrastructuur worden planmatig en in rap tempo uit de grond gestampt. Ook de ontwikkeling van de glastuinbouw drukt een belangrijk stempel op het gebied. De steden groeien naar elkaar toe en sturing is noodzakelijk om te voorkomen dat de ruimte ertussen wordt opgeslokt. Het beleid dat wordt ontwikkeld is gericht op het reguleren van de groei en bescherming van het landschap tegen de oprukkende stad. Hiertoe worden groeikernen (Zoetermeer) en bufferzones (Midden Delfland) aangewezen en grenzen getrokken



Water en dijken, DNA van de Zuidvleugel



Bufferzones

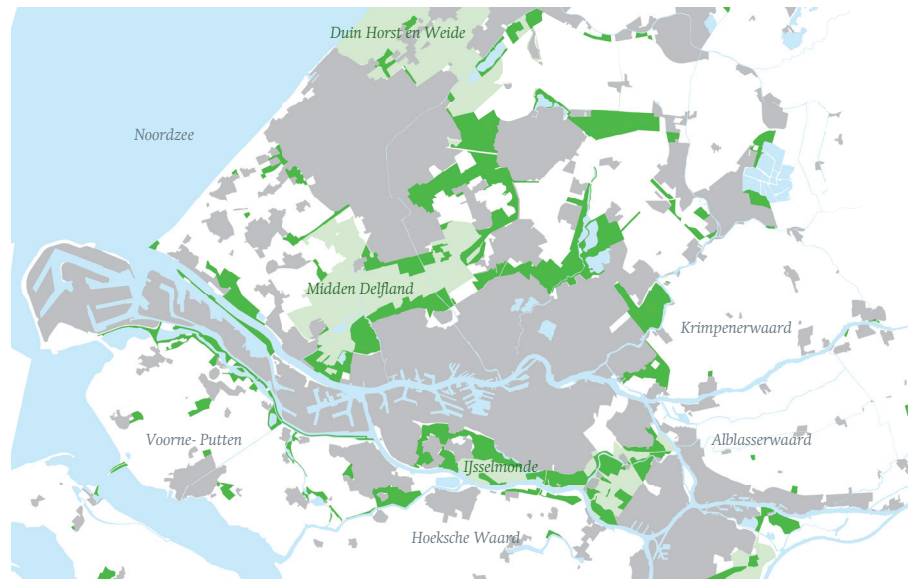
tussen stad en land. Het beleid richt zich op een heldere scheiding van stad en land en op het beperken van de schade als gevolg van ongebreidelde verstedelijking.

Groen- en recreatiegebieden

Langs de randen van de stad verschijnen recreatiegebieden: groengebieden ter bestendiging van de rand en bedoeld als 'uitloopgebied' voor de stedeling. Vanuit de veronderstelling dat het (bestaande, agrarische) landschap zelf te weinig te bieden heeft voor de recreant worden parkachtige gebieden aangelegd met fiets- en wandelroutes, ligweides en waterplassen. Doorgaans netjes ingericht volgens het destijds gehanteerde ideaalschema van 1/3 bos, 1/3 gras, 1/3 water. Later zijn ook groengebieden gerealiseerd met een meer bos-karakter. Voorbeelden van deze 'polderbossen' zijn het Bieslandse Bos, de Balij en het nog in ontwikkeling zijnde Bentwoud.

Binnen- en buitenlandschap

De meerkernige structuur van de Zuidvleugel en het feit dat de steden in belangrijke mate naar elkaar toe gegroeid zijn, heeft geleid tot een 'binnen-' en een 'buitenlandschap'. Aan de binnenzijde liggen gebieden als Midden Delfland; de landschappelijke bufferzone die inmiddels is ingesloten door stad en glas en doorsneden door forse infrastructuur. Dit landschap in de stad wordt nogal eens betiteld als

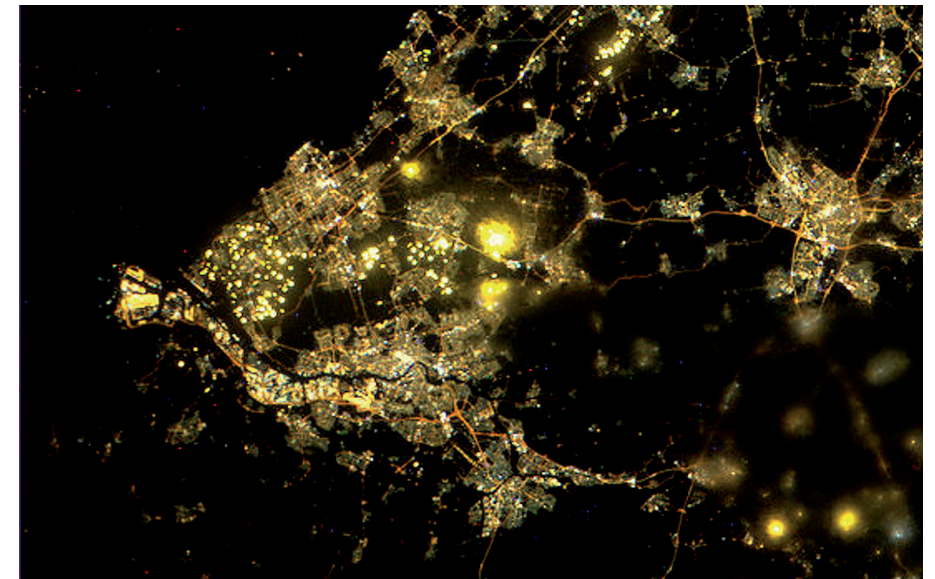


Recreatiegebieden langs de rand, binnen- en buitenlandschap

het Central Park van de Zuidvleugel. Een kwalificatie die vooral lijkt ingegeven door het fraaie beeld van de Rotterdamse skyline die zich aftekent tegen de horizon van deze waardevolle open ruimte. Het beleid voor Midden Delfland is gericht op behoud van het karakteristieke beeld van een agrarisch cultuurlandschap. Andere 'binnenlandschappen' zijn Duin Horst en Weide en delen van IJsselmonde. Aan de buitenzijde van het verstedelijkte gebied grenzen de grote landschappen van kust (Noordzee, strand), polder (Groene Hart, Krimpenerwaard, Alblasserwaard) en delta (Biesbosch, Hoeksche Waard, Voorne Putten). Deze gebieden liggen niet ingesloten in het stedelijk gebied maar raken er aan. Dit landschap buiten de stad maakt deel uit van grotere landschappelijke gebieden, waarbij de invloed van de stad afneemt naarmate de afstand groter wordt.

Rand-stad

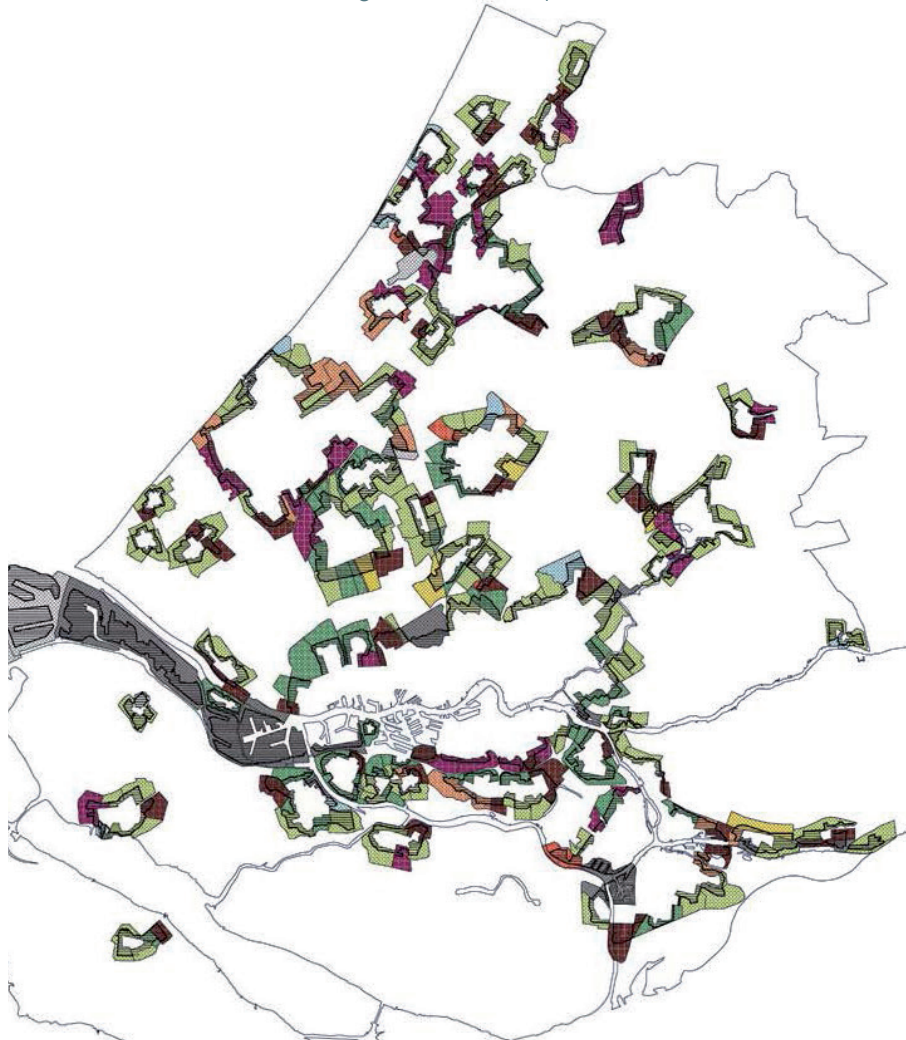
Daar waar andere verstedelijkte regio's meestal vanuit 1 centrale kern uitdijen, heeft de Zuidvleugel een poly-centrische structuur. Daarbij zijn de verschillende kernen in belangrijke mate naar elkaar toe gegroeid. Dit heeft geleid tot een ruimtelijke structuur met veel randen en overgangen en waarbij die randen van de verschillende kernen elkaar deels overlappen. In de 'Stadsrandenatlas' van LOLA is op treffende wijze in beeld gebracht hoe die rand in feite het meest dominante landschapstype in de Zuidvleugel is geworden. Juist op de



Beeld van de metropool vanuit de ruimte, foto Andre Kuipers

rand is het traditionele onderscheid tussen stad en land, tussen 'rood' en 'groen' lang niet altijd evident. Er zijn inmiddels allerlei tussenvormen en hybride mengsels ontstaan. Daarbij speelt ook de groei van infrastructuur een rol. Aanleg van nieuwe wegen leidt vaak tot nieuwe barrières, versnippering en de vorming van nieuwe randen en restruimtes.

Stadsrandenatlas van de Zuidvleugel, LOLA landscape architects



Expeditie Stadsranden

Hoe wordt de metropolitane ruimte gebruikt en gewaardeerd en hoe is het gesteld met de kwaliteit van de stadsrand? Om daar antwoord op te krijgen is een 'Expeditie Stadsranden' uitgevoerd door bureau LAMA: een 'onderzoek naar de stadsrand in zijn natuurlijke habitat'. Ze trokken ze er op uit, te voet, per bakfiets en sloegen letterlijk hun kamp op in de stadsrand. Met struintochten, interviews, logboeken en kaartanalyses hebben ze de relatie tussen stad en land en de wijze waarop de randzones worden gebruikt en gewaardeerd in beeld gebracht. Zie voor meer informatie: www.expeditiestadsranden.nl



3. Observaties

Hoe is het gesteld met de kwaliteit van de ruimte in de Zuidvleugel? Om daar een antwoord op te kunnen geven is het nodig er op uit te trekken en buiten de proef op de som te nemen. Naast eigen verkenningen door de Zuidvleugel heb ik bureau LAMA gevraagd een 'Expeditie Stadsranden' uit te voeren (zie kader). Mede op basis van de resultaten van dit onderzoek kom ik tot de volgende observaties.

Omgeven door fraaie landschappen

De Zuidvleugel is omgeven door een fraaie en oer-hollandse landschappen. Het is een bijzondere, te koesteren kwaliteit dat in de directe nabijheid van dit sterk verstedelijkte gebied de landschappen van kust, polder en delta voor het grijpen liggen. Daarmee weet de metropool zich omringd door een variatie aan uiteenlopende landschappen met elk een sterk eigen signatuur: duin en strand, veenweidegebieden, zeekleipolders en deltanatuur.



De fraaie landschappen van kust, polder en delta

Historische structuren en elementen

Stad en landschap in de Zuidvleugel kennen een rijk verleden dat zich - ook vandaag de dag nog - weerspiegelt in beeldbepalend erfgoed. Vaak ligt daarbij een directe relatie met de onderliggende waterstructuur van het gebied. Denk hierbij aan de waterrijke historische binnensteden (Delft, Overschie, Schiedam), historische havens (Delfshaven) molens of het industriële erfgoed langs het water. Maar ook b.v. oude buitenplaatsen (Hofwijck), de trekvaarten, de Rotterdamse singels en het Haagse Bos zijn bijzonder waardevolle, beeldbepalende plekken en structuren in de openbare ruimte van de metropool.

Groene open buffer

In het hart van het verstedelijkt gebied liggen de grote groene buffers van Duin Horst & Weide en Midden Delfland. De aanwezigheid van dergelijke grote groene open ruimtes vormt een belangrijke kwaliteit in het verder sterk verdichte en verstedelijkte landschap. Het zorgt voor lucht en ruimte en houdt de stedelijke regio's rond Den Haag



Historisch erfgoed van de hollandse watersteden

en Rotterdam herkenbaar als afzonderlijke entiteiten. Het maakt oriëntatie op de omgeving mogelijk, door de zichtbare skylines van de omringende steden.

Metropool op fietsafstand

De afstanden binnen de Zuidvleugel zijn te overzien; de centra van de steden liggen op fietsafstand van elkaar. Met zo'n 1 a 1½ uur fietsen zijn de meeste bestemmingen bereikbaar. Zo bedraagt de afstand Binnenhof - Euromast zo'n 30 kilometer. De trajecten Hoek van Holland - Scheveningen, Den Haag - Leiden en Rotterdam-Zoetermeer zijn elk zo'n 20 kilometer lang. Er is de laatste jaren flink geïnvesteerd in de aanleg van fiets- en wandelpaden in de Zuidvleugel, waarbij een vrij uitgebreid routenetwerk is gerealiseerd.

De tussenruimte

De Zuidvleugel heeft zich de afgelopen decennia ontwikkeld van een verzameling stadjes omgeven door een uitgestrekte groene ruimte tot een verstedelijkt gebied met daarbinnen een verzameling groengebieden. Het beeld is daarmee diametraal omgekeerd. Het traditionele onderscheid tussen stad en land heeft binnen deze nieuwe metropool plaats gemaakt voor een complexer en meer diffuus geheel, waarbij mengvormen van rood en groen, plekken die stedelijk noch landschappelijk zijn, steeds bepalender worden. Het landschap van de rand, de tussenruimte, wint terrein.



Midden Delfland met Rotterdamse skyline

Ruggen naar elkaar

Stad en land staan in veel gevallen met de ruggen naar elkaar. De wijken die aan het groen grenzen laten veel achterkanten zien en doodlopende structuren. Vrijwel nergens zijn er mooi vormgeven overgangen tussen stad en groen te vinden, zeer zelden presenteert de stad zich met een voorkant naar het landschap. Meestal vormt een dichte groene rand de barrière tussen beiden.

Formeel en informeel gebruik

De expeditie-leden hebben een groot aantal mensen gesproken die de randzone gebruiken. Het doel van het bezoek aan het gebied bleek zeer divers. Enerzijds zijn er mensen die doelgericht naar een bepaalde plek gaan voor een gerichte activiteit; voetballen op de sportvelden, golfen op de golfbaan. Deze 'formele' gebruikers bezoeken een plek, doen hun ding en keren weer huiswaarts. Daarnaast zijn er mensen die op zoek zijn naar ruimte; even ontsnappen aan de hectiek van de stad of het ouderlijk toezicht. Deze 'informele' gebruikers zoeken ruimte om rond te struinen, een eigen plek te vinden. Zij zijn geïnteresseerd in de restruimtes en rafelranden: plekken die niet bedacht of gepland zijn voor recreatief gebruik maar daar blijkbaar prima geschikt voor kunnen zijn. Zoals de visser die in de oksel van snelweg en half op de parking van de Ikea zit: "Het water is hier het gezelligst. Ik kom hier wekelijks met mijn scooter."



Visser langs snelweg

Monotoon groen

Op veel plekken zijn er recreatierterreinen tussen stad en landschap aangelegd. Deze gebieden laten een opvallende eenvormigheid zien. Eenzelfde mix van ligweides, bosplantsoen, paden en picknickplekken is overal terug te vinden. De terreinen worden doorgaans slecht gebruikt en gewaardeerd. "We fietsen heel veel in de stadsranden van Rotterdam. De recreatiegebieden houden we ondertussen voor bekeken. Deze zijn toch overal hetzelfde. Nu je het zegt, we fietsen veel liever in de echte landschappen." (Henk en Maria S & Fred en Rita B.)

Veel van hetzelfde

Het is opvallend hoe overal steeds dezelfde functies opduiken, in ook steeds zeer vergelijkbare vorm. Sportvelden, volkstuinten en golfbanen maken nadrukkelijk deel uit van het standaard repertoire van de stadsrand. Plekken waar de 'formele' gebruikers doelbewust heen gaan om dat te doen waar deze plekken voor bedacht zijn. Deze monofunctionele plekken hebben vaak weinig relatie met de plek en lijken onderling inwisselbaar.

Onderling slecht verbonden

De bestemmingen in de stadsrand zijn doorgaans ieder voor zich wel redelijk goed bereikbaar, maar onderling slecht verbonden. Het ont-



Het bedachte land: veel van hetzelfde

breekt in veel gevallen aan heldere, goede verbindingen tussen de afzonderlijke plekken en functies in de stadsrand.

Gebrek aan aantrekkelijke doorgaande routes

De kwaliteit van de doorgaande routes laat te wensen over. Het ontbreekt aan herkenbaarheid, continuïteit en aantrekkelijkheid van de verbindingen tussen stad en land op de schaal van de metropool als geheel. Regionale verbindingen die de beeldbepalende plekken in de stad (historische centra, belangrijke parken en groengebieden) verbinden met de andere 'hotspots' in de Zuidvleugel. Het valt op dat dergelijke lange lijnen er in principe liggen, maar dat er obstakels en knelpunten zijn waardoor ze niet (goed) functioneren.

Zo vormt de Utrechtse Baan bij het Malieveld in Den Haag een hindernis in een verder logische lange doorgaande lijn van Hofvijver, via Haagse Bos naar de landgoederenzone.

De Rotte vormt een duidelijke landschappelijke lijn die stad en landschap verbindt, maar verdwijnt uit beeld juist daar waar Rotte en Maas elkaar raken: de bakermat van de stad. Ook de onderdoorgang bij de snelweg A20 is problematisch, waar de route zoekraakt in niemandsland.

Volg je de Trekvlies en Schie vanuit het centrum van Den Haag naar Delft, dan is het Rijswijkse Plein een lastig te nemen hindernis, en is even verderop een omweg nodig om de logische route langs het



Monotoon groen

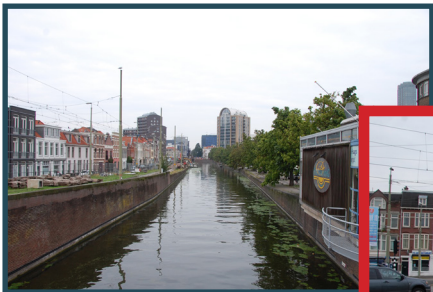
Rotterdam : Maas - Rotte



Den Haag : Hofvijver - landgoederenzone



Den Haag : Trekvliet



water te kunnen volgen.

Kortom: in potentie zijn er mogelijkheden voor het realiseren van logische, vanzelfsprekende routes, maar dan moeten knelpunten aangepakt worden.

Daarnaast laat ook de aantrekkelijkheid van deze routes te wensen over. Lang niet overal is er sprake van een aangenaam verblijfsklimaat. De kwaliteit van de omgeving laat soms te wensen over (leegstand, achterkanten) en ook de sociale- en verkeersveiligheid is niet altijd op orde.

Toegankelijkheid van het landschap

"Ik wandel al een halfuur op een onderhoudspad tussen de snelweg en golfterrein. Het is onmogelijk om vanaf dit pad terug te keren richting de stad, er zijn geen bruggen of loopplanken over de sloot die tussen mij en het golfterrein ligt" (Expeditielid, fragment uit dagboek, expeditie Den Haag). Alhoewel er een vrij uitgebreid routenetwerk voor fietsers en wandelaars is, blijkt de toegankelijkheid van het landschap in de praktijk toch tegen te vallen. Op regionale schaal is er weliswaar sprake van een netwerk van routes, op lokaal niveau kan dat desalniettemin betekenen dat het landschap lastig bereikbaar



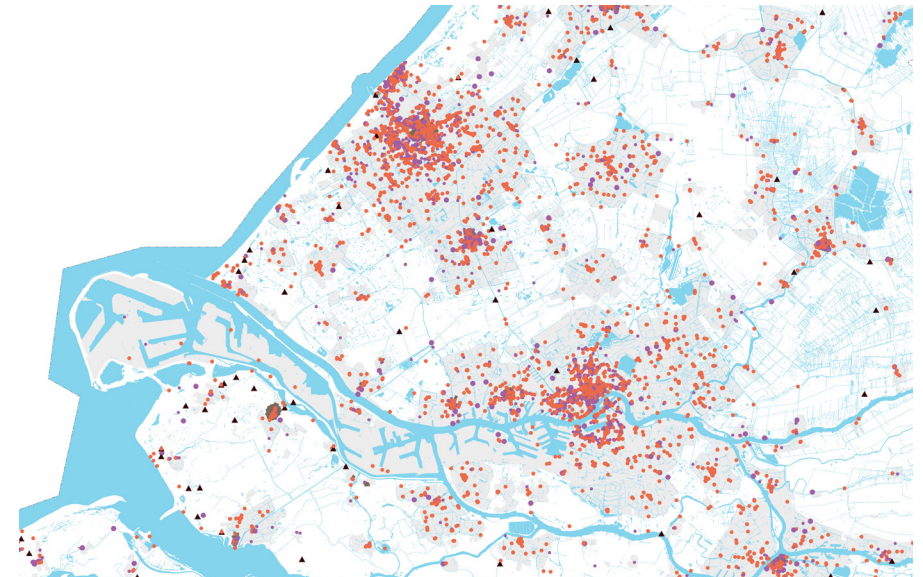
Slechte toegankelijkheid van het landschap

en toegankelijk is. Grote infrastructuur kan daarbij een belangrijke barrière vormen. Daar waar woonwijken direct aan de groene ruimte grenzen is het aantal toegangen dikwijls beperkt. In de groengebieden is vaak nog wel sprake van een uitgebreid padenstelsel, maar de 'doorwaadbaarheid' van het agrarische landschap, door middel van een fijnmazige ontsluiting, laat te wensen over. Daardoor zijn de mogelijkheden om vanuit de directe woonomgeving diverse ommetjes te maken beperkt.

Schraal voorzieningenniveau

"De boerderij blijkt een herberg. Helaas alleen open op woensdag en zondag. Het valt me op dat er nergens horeca te vinden is" (Expeditielid, fragment dagboek).

Buiten de bouwde kom is het aanbod aan recreatieve voorzieningen schraal. Zo zijn er opvallend weinig plekken om iets te eten of te drinken. Meer in algemene zin zijn er ook weinig bijzondere bestemmingen te vinden. Plekken als boerderij 'Het Geertje' (kinderboerderij, landwinkel, restaurant, overnachten) ten noorden van Zoetermeer, trekken mensen vanuit de verre omtrek, maar zijn slechts zeer spaarzaam te vinden.



Weinig voorzieningen (horeca etc.) buiten de bebouwde kom

Conclusie

De Zuidvleugel wordt omringd door fraaie, oer-hollandse landschappen. Binnen de metropool zijn eveneens bijzondere kwaliteiten te vinden: de fraaie historische binnensteden, lommerrijk groen, watererfgoed en waardevolle open ruimtes.

Die kwaliteiten zijn op de schaal van de metropool echter niet sterk verbonden. Het ontbreekt aan echt aantrekkelijke, vanzelfsprekende routes die de 'hotspots' met elkaar verbinden.

Het 'groen' binnen de metropool bestaat uit verschillende typen: het 'stedelijk groen' van de parken in de stad, de groen- en recreatiegebieden langs de randen en het 'echte' cultuurlandschap daarachter.

De kwaliteit van de rand laat te wensen over; stad en land staan veelal met de ruggen naar elkaar. De groengebieden langs de rand zijn dikwijls monotoon en in zichzelf gekeerd. Functies in de rand zijn onderling slecht verbonden.

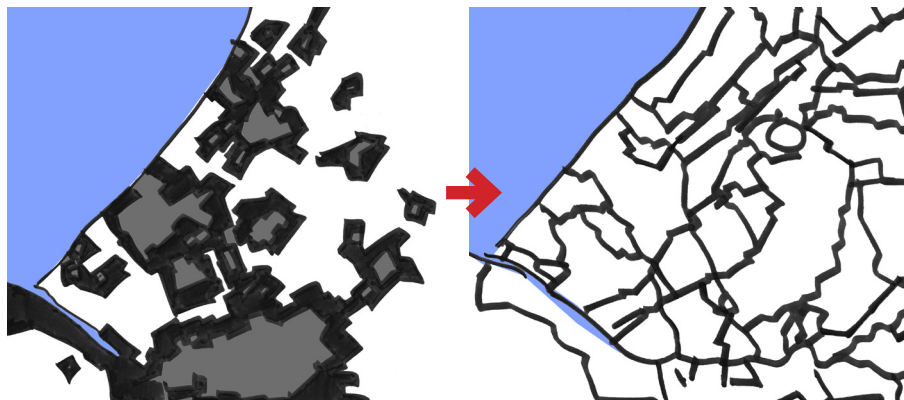
Het cultuurlandschap wordt gewaardeerd als recreatieruimte, maar is beperkt toegankelijk. Er lopen diverse routes, maar aan de behoefte voor meer informeel gebruik, je eigen weg kunnen vinden, wordt maar mondjesmaat invulling gegeven. Daarbij zijn er opvallend weinig voorzieningen en interessante bestemmingen om naar toe te gaan.



4. Beter verbinden

Stad en land zijn de afgelopen decennia als sterk gescheiden werelden behandeld. Het beleid van bufferzones en contouren is succesvol geweest in de zin dat het een ongebreidelde verstedelijking in de Zuidvleugel heeft voorkomen en waardevolle open ruimtes gespaard zijn gebleven. Tegelijkertijd heeft de sterke scheiding tussen stad en land er toe geleid dat er weinig aandacht is geweest voor de noodzakelijke verbindingen tussen beiden. Er zijn letterlijk grenzen getrokken, met gescheiden beleid en gescheiden verantwoordelijkheden. Stad en land zijn daarbij met de ruggen naar elkaar toe komen te staan. De kwaliteit van de rand, van het landschap tussen de steden en van de recreatieve verbindingen tussen stad en omgeving laat te wensen over. De Zuidvleugel heeft zich daarbij in de laatste decennia ontwikkeld van een verzameling kleine autonome steden in een uitgestrekt landschap, tot een metropolitaan gebied met een grote verscheidenheid aan type gebieden: van stedelijk tot landelijk, met allerlei mengvormen daartussen. Dit alles vraagt om een herbezinning op de relatie stad-land en de kwaliteit van de metropolitane ruimte als geheel.

Die herbezinning gaat gepaard met een aantal noodzakelijke verschuivingen.



Van scheiden naar verbinden

- Een verschuiving van scheiden naar verbinden. In plaats van de scheiding van stad en land en de nadruk op de afzonderlijke kernen binnen het gebied moet de focus verschuiven richting verbinden. Het verbinden van de stad met de omgeving, maar ook het beter verbinden van de verschillende kwaliteiten binnen de metropolitane regio. Dit vraagt om letterlijk over de grenzen heen kijken: zowel over de grenzen van stad en land, over bestuurlijke grenzen en grenzen tussen de verschillende beleidssectoren.
- Een verschuiving van kwantiteit naar kwaliteit. Lange tijd heeft de nadruk gelegen op het 'maken van meters': bij nieuwe ontwikkelingen leek vooral de kwantiteit centraal te staan - aantallen nieuwe woningen, hectares groen en strekkende kilometers fiets- en wandelpad. Nu is het van belang de kwaliteit centraal te stellen. Dan gaat het niet om de vraag hoeveel woningen of hoeveel groen, maar welke kwaliteit willen we hier bereiken en hoe halen we het meeste kwalitatieve rendement uit onze investeringen: van meer naar beter.
- Een verschuiving van nieuw naar beter benutten. De tijd van de grote projecten, eindeloze groei en nieuwe uitleg lijkt wel voorbij. Zowel qua bebouwing als qua groen is de laatste decennia een behoorlijke 'voorraad' opgebouwd. De vraag waar we ons nu voor gesteld zien is hoe we die bestaande voorraad beter kunnen benutten. Dat vraagt om nieuwe strategieën; van aanpassen en vernieuwen, herstructurering en transformatie. Maar ook om gezamenlijk optrekken en het leggen van verbanden en koppelingen tussen los van elkaar opererende partijen en sectoren in het ruimtelijk domein van de metropool. Het verbinden van de opgaven.

Onder het motto "Beter verbinden" richt dit advies zich op een drietal aspecten die mijns inziens van belang zijn om de kwaliteit van de metropolitane ruimte te versterken. Daarbij gaat het achtereenvolgens over het verbeteren van de raakvlakken tussen stad en land (renovatie van de rand), aantrekkelijke verbindingen op de schaal van de metropool (metropolitane parkroutes) en betekenis van het cultuurlandschap voor de stad (het landschap beter benutten) .

4.1 Renovatie van de Rand

De rand tussen stad en land is op veel plekken aan renovatie toe. Stad (woonwijk) en landschap staan in veel gevallen met de ruggen naar elkaar. Woonwijken zijn sterk naar binnen gekeerd, wegen lopen dood op de rand. Vaak is er sprake van een dichte groenstructuur die als een soort groene stopverf tussen wijk en landschap zit. Tussen woonwijk en landschap ligt in veel gevallen een recreatiegebied: een doorgaans eenvormig en in zichzelf gekeerd gebied met een geringe gebruikswaarde.

Een strategie voor renovatie van de rand richt zich op de volgende zaken.

Betere overgangen tussen stad en groen

Het is van belang de woongebieden beter met het aangrenzende landschap en het groen te verknopen. Hiertoe is het zaak meer aantrekkelijke randen te maken; randen waarbij rood en groen in samenhang ontworpen zijn.

Een goede overgang kan zowel hard als zacht zijn: een stedelijk front aan het water of bijvoorbeeld landschappelijke woonvormen met verspreide huizen tussen de bomen. Waar het om gaat is dat bebouwing en groen elkaar versterken en een rand vormen die aantrek-

kelijk is om te zien, prettig is om in te verblijven en aansluit bij de landschappelijke karakteristieken van de omgeving. Goede routestructuren, als verbinding tussen stad en omgeving, zijn daarbij essentieel. De omvorming van de rand met behulp van dergelijke 'woonlandschappelijke' typologieën leidt tot een kwalitatieve impuls die als strategie inzetbaar is bij eventueel nieuw te ontwikkelen plekken, maar ook als transformatieopgave bij bestaande situaties.

Landschap naar binnen halen

Veel groen langs de rand heeft een sterk introvert karakter; het heeft weinig relatie met het aangrenzende landschap. Voor het wijkgroen en de recreatiegebieden langs de rand ligt er een kans om het landschap naar binnen te halen en beide werelden beter met elkaar te verbinden. Dit kan door zichtrelaties te maken door het plaatselijk verwijderen of opkronen van beplanting. En daarnaast door de landschappelijke sfeer van de omgeving naar binnen te trekken met landschappelijke structuren (sloten, kades, routes, etc.) en beplantingsvormen (riet, knotwilgen, erfbeplanting, etc.)

Hiermee krijgt het groen langs de rand een veel locatiespecifiekere invulling krijgen en versterkt de relatie tussen wijk, groengebied en landschap.



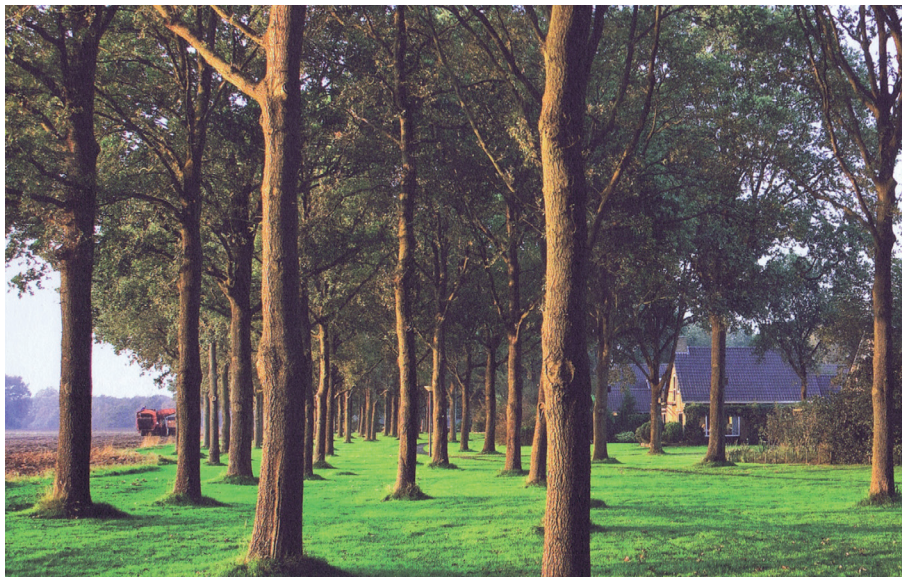
Renovatie van de rand : betere overgangen, onderling verbinden, landschap naar binnen halen.

Nieuwe functies en bestemmingen in het groen

De groen- en recreatiegebieden langs de rand zijn vrij monofunctionele gebieden, met een beperkte gebruikswaarde. Het lijkt er op dat deze gebieden steeds minder aansluiten bij de behoeften van de (potentiële) gebruikers. Daarom is het van belang de aantrekkelijkheid in deze gebieden te vergroten. Dit kan door ruimte te bieden aan nieuwe functies en bestemmingen. Dit wordt nog sterker wanneer bewonersgroepen en maatschappelijke organisaties worden betrokken bij de invulling daarvan. Voorbeelden als Federatie Broekpolder en het Singelpark Leiden laten zien dat groepen bewoners, mits op de juiste manier ondersteund, een belangrijke bijdrage kunnen en willen leveren aan het verbeteren van hun eigen leefomgeving. Nieuwe vormen van gebruik kunnen ook prima samengaan met het voorgaande punt: het landschap naar binnen halen. Zo kunnen meer 'agrarisch' ogende functies (stadslandbouw, zelfoogstuinen, kinder- en zorgboerderijen) prima onderdeel uitmaken van het bredere spectrum voor de groengebieden.



Nieuwe functies en bestemmingen



Aantrekkelijke randen, rood en groen in samenhang



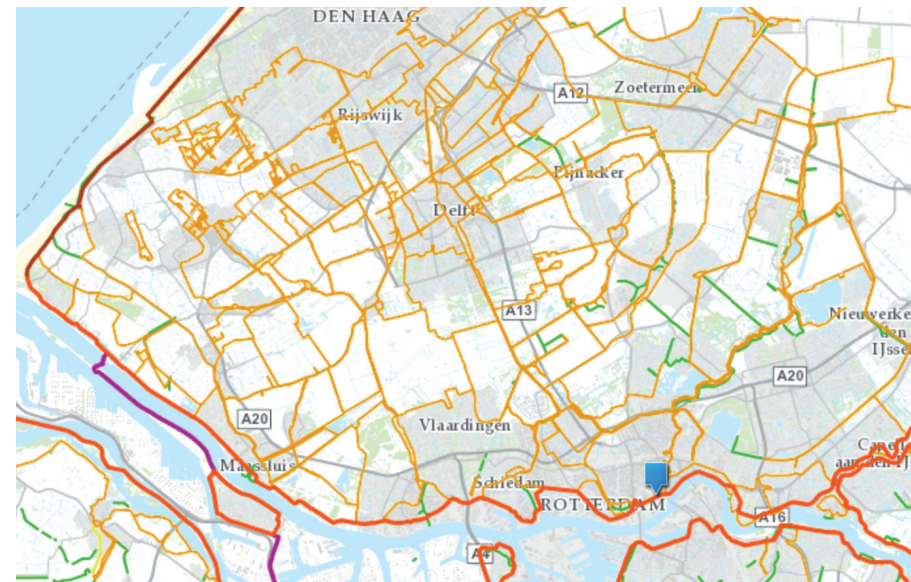
4.2 Metropolitane Parkroutes

De Zuidvleugel herbergt verschillende fraaie plekken, zowel in de stad als daarbuiten. De verbinding tussen deze kwaliteiten laat echter te wensen over. Er zijn weliswaar verschillende fiets- en wandelpaden, maar aantrekkelijke, herkenbare en vanzelfsprekende routes die op de schaal van de metropool bijzondere plekken met elkaar verbinden, ontbreken. Het gaat dus om de kwaliteit van de route: als bewoner en bezoeker van de metropool wil je liefst zonder kaart of routebeschrijving je weg kunnen vinden langs logische stedelijke en landschappelijke structuren. Langs een route die verblijfskwaliteit heeft; een *parkway* waarlangs het aangenaam is om ook even stil te staan, te verpozen. Een route die bestaande bijzondere plekken met elkaar verbindt en uitnodigt tot het ontwikkelen van nieuwe bestemmingen die hierbij aansluiten.

Het bijzondere van de Zuidvleugel is dat de 'hardware' voor dergelijke verbindingen er in belangrijke mate al ligt. In de verkenning "Linten van de Lage Landen" (zie kader) is een aantal lange lijnen door het landschap van de metropool onderzocht op hun potentie als metropolitane parkroute. De verkenning laat zien dat de landschappelijke onderlegger van waterstructuren, kades en dijken, die al eeuwenlang stad en land heeft gevormd, ook vandaag de dag nog volop betekenis en potentie heeft. Water verbindt alles met alles in de Zuidvleugel. Door de metropolitane parkroutes aan te laten sluiten bij deze 'blauwe' structuur vindt een logische ruimtelijke inbedding in stad en landschap plaats. Het water vormt de kapstok van veel zichtbaar erfgoed in de vorm van historische binnensteden, molens, sluisen, havens en fabrieken. De waterstructuren zijn daarmee belangrijke identiteitsdragers, een kwaliteit die aan kracht wint wanneer het ook letterlijk beter ontsloten wordt.



Watersstructuur Zuidvleugel (bron: Watertatlas Zuid Holland, LINT)



Structuur van dijken en kades Zuidvleugel (bron: Dijkenatlas, LOLA)

Linten van de Lage Landen

In de ontwerpverkenning *Linten van de Lage Landen* (Buro Harro), is voor het gebied tussen Rotterdam en Den Haag onderzocht wat de potenties zijn om enkele lange lijnen, gekoppeld aan de waterstructuur, om te vormen tot 'parkways'. De studie is een pleidooi voor de herontdekking van het 'echte' landschap en een reanimatie van bestaande landschappelijke structuren die in de loop der tijd zijn veronachtzaamd. Lange lijnen als de Rotte, de Schie, de Vliet en de Veenwatering zijn aan een nader onderzoek onderworpen, waarbij kansen zijn benoemd en obstakels in beeld gebracht.



Uitsnede uit één van de uitwerkingen



Herkenbaar, vanzelfsprekend & aantrekkelijk

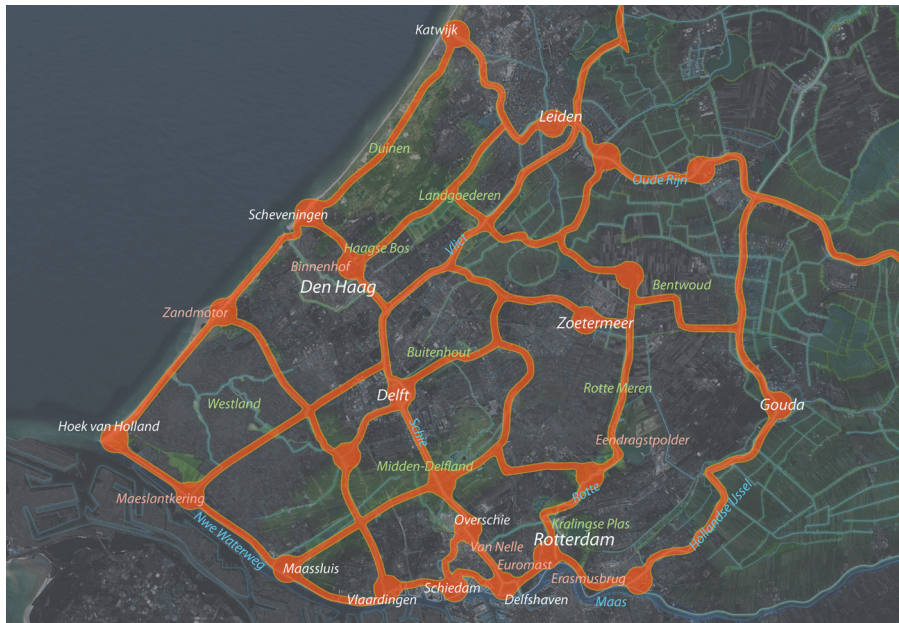
Om de grotendeels al aanwezige structuur van water, dijken en kades om te vormen tot aantrekkelijke parkroutes is een aantal zaken van belang.

Kop en staart

De route heeft een kop en een staart; duidelijk beginpunten die samenvallen met logische, herkenbare plekken in de stad: het Spui of de Hofvijver in Den Haag, Delfshaven, de Euromast, de Erasmusbrug in Rotterdam, De Pier van Scheveningen, Hoek van Holland etc.

Continuïteit en herkenbaarheid

De route volgt logische landschappelijke en stedelijke structuren. De continuïteit van de route is van groot belang. Barrières dienen opgelost te worden, zodat de route op een vanzelfsprekende manier gevolgd kan worden. De inrichting van de route (materialisering, profiel etc.) draagt in belangrijke mate bij aan de herkenbaarheid. Een goede herkenbare route kan het stellen zonder bordjes, apps en routebeschrijvingen. Een route die voor zich zelf spreekt: volg de Schie en je komt in Delft.



Mogelijke parkroutes in centrale deel metropoolregio



Referentie: route met verblijfskwaliteit, High Line New York



Referentie: herkenbare route, track Leidsche Rijn, Utrecht



Referentie: nieuwe route benut bestaande structuren (oude spoorlijn), Emscher Park(D)

Aantrekkelijkheid

De kwalificatie 'parkroute' geeft aan dat het hier om meer dan een fietspad gaat. De ambitie is een aantrekkelijke langzaam verkeersroute, een eigentijdse en hollandse interpretatie van de parkway. Een route die op een fraaie, comfortabele, veilige en duurzame manier is vormgegeven en ingericht. Een route ook met verblijfskwaliteit: dus inclusief rustplekken en uitzichtpunten. Het gaat daarbij om de vormgeving van de route zelf in samenhang met de omgeving – de kwaliteit van de omgeving bepaalt immers de kwaliteit van de route. De route wordt zo, samen met zijn directe omgeving, opgevat als een lang dun 'parklint', dat herkenbaar is en tegelijk meekleurt met zijn omgeving.



Bijzondere verblijfsplek, Warten auf den Fluss, Observatorium (D)



Fraai vormgegeven uitzichtspunt als beeldmerk recreatieve route (Noorwegen)



Bestaande structuren omvormen tot metropolitane parkroutes & nieuwe bestemmingen

Verbinden met andere opgaven

Het ontwikkelen van nieuwe parkroutes laat zich goed combineren met andere opgaven en ambities binnen de Zuidvleugel. Door deze opgaven niet los van elkaar te zien, maar te combineren ontstaan nieuwe kansen waarbij projecten elkaar kunnen versterken. De parkroutes zijn hierbij letterlijk de verbindende factor.

Herstructurering stedelijk gebied

Op verschillende plekken in het stedelijk gebied zijn er herstructureringsopgaven. Langs het water liggen bijvoorbeeld diverse bedrijfsterrains die kampen met leegstand en vragen om een transformatie. De tijd voor grote nieuwe uitleglocaties is voorbij – we zullen ons meer en meer moeten toeleggen op het beter benutten van de bestaande voorraad. Onderzoek van het College van Rijksadviseurs i.s.m. Vereniging Deltametropool heeft aangetoond dat er binnen het bestaande stedelijke gebied van de Zuidvleugel voldoende ruimte is om middels herstructurering de toekomstige bouwbehoefte te accommoderen. (Duurzame verstedelijking en agglomeratiekracht, 2014). Door de herstructureringsopgave in het stedelijk gebied te verbinden met de ambitie nieuwe metropolitane parkroutes te ontwikkelen kunnen beiden elkaar versterken. Zo maakt de aantakking aan een goede route de te herstructureren plekken interessanter. En andersom

kan de herontwikkeling van de locatie een nieuwe inrichting van de route mogelijk maken en eventuele barrières opheffen.

Wateropgaven

Juist in de Zuidvleugel zijn de opgaven gerelateerd aan het watersysteem van groot belang. Om ook op de lange termijn verzekerd te blijven van droge voeten, voldoende zoet water en een aangenaam klimaat in de stad, zijn maatregelen in dit watersysteem onontkoombaar. Meer ruimte voor water, zowel buiten de stad als daarbinnen laat zich als strategie goed verbinden met de realisatie van nieuwe routes langs het waternetwerk. Ook ligt er een kans om de wateropgaven te benutten om interessante nieuwe 'waterlandschappen' te creëren (bv Benthemplein Rotterdam, Eendragtspolder etc.), die functioneren als nieuwe bestemmingen en knooppunten in een samenhangend routenetwerk.

Vaarnetwerk

Vervoer over water is uiteraard een belangrijke functie van het waternetwerk. In Zuid Holland heeft dit netwerk zowel voor de recreatie als voor de beroepsvaart een belangrijke betekenis. Voor beiden geldt dat plaatselijk maatregelen nodig zijn. Voor de recreatievaart geldt dat er lokale knelpunten opgelost moeten worden. Hierbij gaat het



Kaartbeeld onderzoek duurzame verstedelijking & agglomeratiekracht

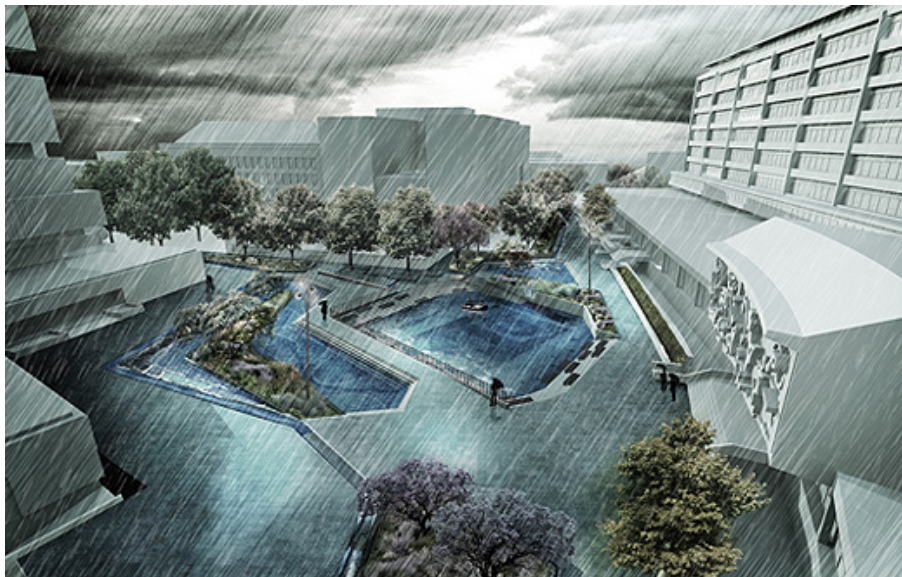


Herstructurering en transformatieopgaven: kansen voor nieuwe ontwikkelingen

om 'missing links', delen van het boezemstelsel die ontoegankelijk zijn bijvoorbeeld door te lage bruggen. Daarbij is het belangrijk de aantrekkelijkheid van het vaarnetwerk te vergroten door de ontwikkeling van recreatieve knooppunten (aanlegvoorzieningen, jachthavens, verblijfsrecreatie, horeca). Ook voor de beroepsvaart zijn plaatselijk maatregelen nodig in de vorm van verbreding van vaarwegen en het aanpassen van bruggen. Al dit 'werken aan het water' biedt aanknopingspunten om realisatie van meteropolitane parkroutes hiermee te verbinden.

Erfgoedlijnen

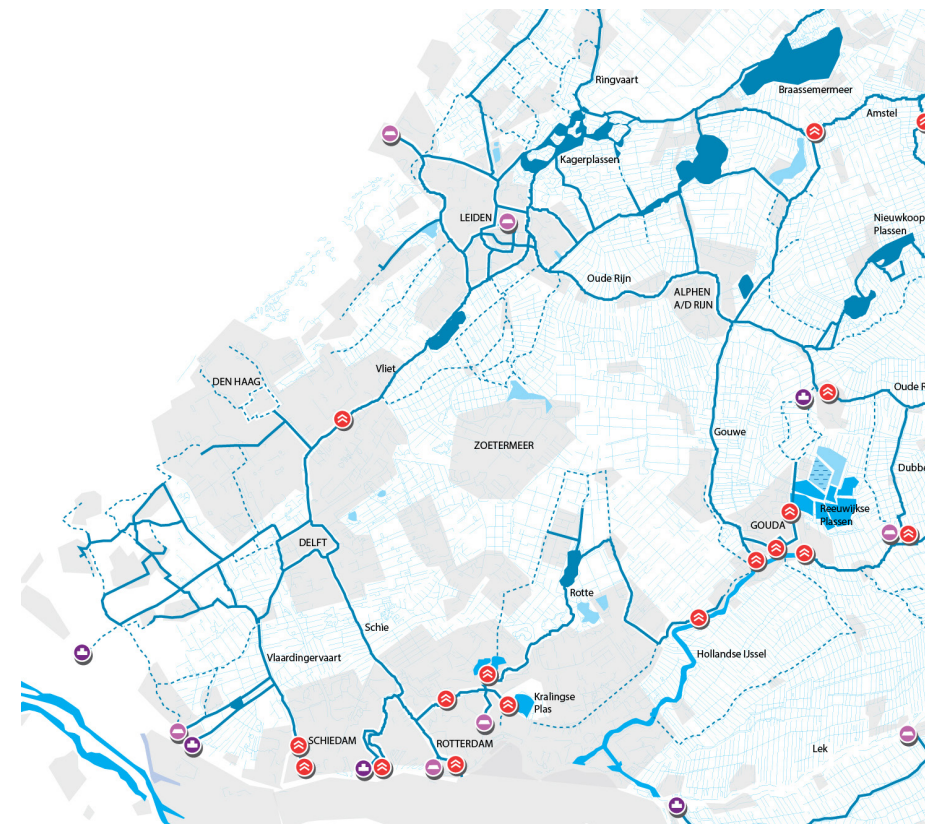
Het watersysteem in Zuid Holland heeft een belangrijke historische betekenis. De trekvaarten zijn aangewezen als één van de erfgoedlijnen binnen de provincie. Een erfgoedlijn is een herkenbare geografische structuur die meerdere monumentale 'stippen' met een gemeenschappelijk historisch verhaal verbindt. Erfgoedlijnen zijn samenstellingen van erfgoed, landschap en water, die kwaliteit verschaffen aan de ruimte en beschikken over groot recreatief en toeristisch potentieel. De provincie heeft hiervoor financiële middelen die in samenspraak met betrokken partijen voor projecten worden ingezet. Voor de trekvaarten gaat het om het beschermen, maar ook beter benutten en beleefbaar maken van deze historische waterlijnen. Deze ambitie laat zich uitstekend verbinden met het ontwikkelen van metropolitane parkroutes.



Bethemplein, waterplein Rotterdam, De Urbanisten

Natuur

Het water vormt een belangrijke drager voor ecologische structuren en verbindingen binnen het stedelijk gebied. Door het ontwikkelen en koppelen van groenstructuren langs het water wordt een samenhangend groen-blauw netwerk gerealiseerd. Dit is van belang voor behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in dit sterk verstedelijkte gebied. Stad en natuur zijn minder tegengesteld dan vaak wordt gedacht. Zo blijkt de biodiversiteit in een stad als Amsterdam bijzonder hoog te zijn, met ongeveer een kwart aan alle diersoorten die er in Nederland te vinden zijn. Met sommige soorten gaat het in de stad zelfs beter dan daar buiten. Goede verbindingen, het opheffen van barrières en schoon water zijn daarbij van groot belang. Nieuwe parkroutes kunnen zo bijdragen aan het verbeteren van de natuurwaarden en het realiseren van een samenhangend groen-blauw netwerk in het stedelijk gebied.



Vaarkaart van de Randstad, Rijksadviseur Landschap en Water

4.3 Het landschap beter benutten

Stad en land worden vaak als tegenpolen gezien, waarbij verstedelijking de bedreiging voor het landschap vormt. De strategie is gericht op schadebeperking en bescherming van het landschap. Die bescherming lijkt vooral te gaan om het in stand houden van het karakteristiek beeld; het 'plaatje' van het landschap. Dat beeld van het landschap kan echter niet losgezien worden van de functie die het vervult. Het landschap zoals buiten te zien, is immers geen statisch schilderij, maar verandert met de tijd en met de maatschappelijke ontwikkelingen. Om het cultuurlandschap levend te houden moet het naast fraai, ook functioneel zijn, een economische betekenis hebben en beheerd kunnen worden. Voor het cultuurlandschap in de directe nabijheid van de stad geldt dat er vaak veel belemmeringen zijn om een economisch rendabele agrarische bedrijfsvoering mogelijk te maken. De nabijheid van de stad biedt echter ook kansen. Het agrarisch cultuurlandschap wordt in toenemende mate gewaardeerd als landschap waarin niet alleen voedsel geproduceerd wordt, maar waar ook van genoten mag worden en in gerecreëerd kan worden: een verschuiving van productielandschap naar consumptielandschap. Juist in de nabijheid van de stad biedt dit nieuwe kansen. Door het landschap beter toegankelijk te maken en ruimte te bieden aan nieuwe initiatieven en functies kan het meer betekenis voor de stad krijgen en kan de gebruikswaarde toenemen. Een voorbeeld van een dergelijke benadering is Park Lingezegen, het landschapspark tussen Arnhem en Nijmegen (zie kader), waarbij het bestaande agrarische cultuurlandschap van de Betuwe wordt versterkt, ontsloten en ruimte biedt aan nieuwe particuliere initiatieven die een bijdrage leveren aan versterking van het landschap.

Het beter benutten van het cultuurlandschap en het sterker verbinden met de stad, betekent wel iets voor het bestaande 'plaatje' van het landschap. Het kan er toe leiden dat er nieuwe elementen en structuren in het landschap verschijnen, dat het landschap andere kleuraccenten krijgt. Zolang er wordt voortgebouwd op de bestaande karakteristieken en kwaliteiten van een gebied kan dit echter juist een verrijking betekenen. Daarbij is de beste garantie dat een landschap duurzaam in stand gehouden wordt het feit dat de mensen zich er mee verbonden weten. Die verbinding met het landschap dient dan ook verder versterkt te worden.

Park Lingezegen

Park Lingezegen is een landschapspark van in totaal zo'n 1700 hectare, gelegen tussen Arnhem en Nijmegen. Park Lingezegen is aangelegd als bufferzone, om te voorkomen dat het gebied zou dichtslippen met woonwijken, bedrijventerreinen en glastuinbouw. In het gebied is plaats voor landbouw, recreatie en nieuwe natuur. Park Lingezegen bestaat uit vijf deelgebieden, die elk een eigen karakter hebben. Het bestaande Betuwse cultuurlandschap vormt de basis voor het gebied. Hieraan worden nieuwe routes en beplantingsstructuren (lanen, boomgaarden, bossen) toegevoegd en wordt nieuwe natuur ontwikkeld. Plaatselijk worden bijzondere nieuwe functies geïntroduceerd zoals een evenemententerrein, een speelbos en een openluchtklaslokaal. Particulieren, ondernemers en maatschappelijke organisaties worden uitgedaagd om in aanvulling op deze 'basisuitrusting' mee te bouwen aan het 'streefbeeld' waarbij nieuwe functies in het landschap worden gecombineerd met de aanleg van extra groenstructuren, natuur en nieuwe routes.



Toegankelijk landschap

Een goed toegankelijk landschap is een belangrijke voorwaarde. Op lokaal niveau is het van belang dat stad en land op een fijnmazige manier met elkaar verknoopt zijn; dat er verschillende ommetjes mogelijk zijn. Daarbij gaat het niet alleen om verharde wegen en gemarkeerde routes, maar juist ook om de meer informele route-structuren door het landschap; langs perceelsranden, struinpaden en toegankelijke schouwpaden langs watergangen. Een toegankelijk landschap maakt het mogelijk dat mensen hun eigen weg vinden en biedt ruimte aan het informele, ongeplande gebruik waar veel mensen behoefte aan hebben, zoals uit de Expeditie Stadsranden bleek.

Ruimte voor nieuwe initiatieven, nieuwe bestemmingen

De nabijheid van de stad kan ook nieuwe initiatieven uitlokken die bij uitstek baat hebben bij de combinatie van een landelijke omgeving dicht bij de stad. Stadslandbouw is daar een bekend voorbeeld van. Maar ook alternatieve vormen van voedselproductie (permacultuur, voedselbossen) of initiatieven op het gebied van zorg, educatie en recreatie kunnen bijdragen aan versterking van het landschap. Daarbij dienen zich steeds vaker nieuwe spelers aan die zich in willen zetten voor een fraai en duurzaam landschap. Particuliere ondernemers, bewonersgroepen en maatschappelijke organisaties gaan naast de agrariërs en de traditionele terreinbeherende instanties meer en meer een rol van betekenis spelen. Hier liggen kansen, maar het vraagt wel

om een goede ondersteuning en begeleiding zodat de initiatieven ook daadwerkelijk bijdragen aan versterking van het landschap. Eerder is geconstateerd dat er weinig voorzieningen zijn in het landschap rond de stad. Weinig echt interessante bestemmingen. 'Het Geertje' bij Zoetermeer is er zo één, maar dergelijke plekken zijn er eigenlijk veel te weinig. Het stimuleren van nieuwe initiatieven met een nadrukkelijke publieksfunctie draagt daarom in belangrijke mate bij aan het vergroten van de (recreatieve) aantrekkelijkheid van het landschap. Het leidt tot nieuwe bestemmingen.

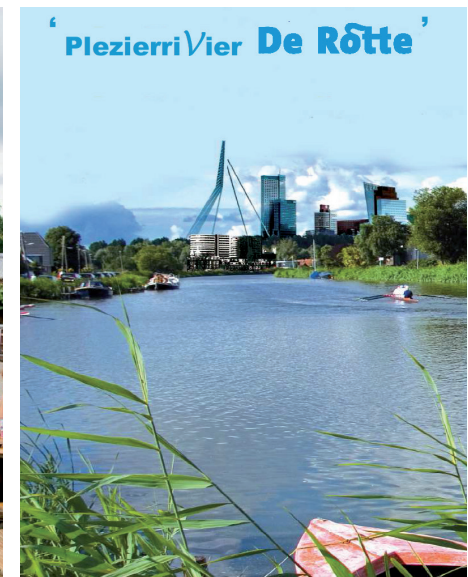
Nieuwe initiatieven en bestemmingen versterken elkaar door koppeling aan een route en herkenbare landschappelijke structuur. Hier ligt een directe relatie met de ontwikkeling van metropolitane parkroutes. Een mooi voorbeeld van een dergelijke verbindende factor is de Stichting 'Plezierrivier de Rotte' waarin verschillende ondernemers en organisaties samen op trekken om de Rotte beter op de kaart te zetten. Een dergelijke collectieve aanpak is ook voor andere te ontwikkelen parkroutes een interessante en kansrijke benadering die gestimuleerd moet worden. Dergelijke samenwerkingsverbanden langs een parkroute versterken de betekenis van zowel de route als de aanliggende bestemmingen.



Informeel toegankelijk landschap



Het Geertje, Zoeterwoude



Plezierrivier de Rotte



1

2

3

basal

PROTEUS EPETES

PROTEUS

Bronnen & achtergrondinformatie

PARK publicaties

Stadsrandenatlas van de Zuidvleugel, LOLA landscape architects, 2011

Expeditie Stadsranden, LAMA landscape architects, 2014,

Linten van de Lage Landen, Buro Harro, 2015

Wateratlas Zuid-Holland, LINT landscape architecture, 2015

www.expeditiestadsranden.nl

www.pazh.nl

Overig

Duurzame verstedelijking en agglomeratiekracht, CRa en Ver. Deltametropool, 2014

Dijken van Nederland, LOLA landscape architects, 2014



provinciaal adviseur

ruimtelijke kwaliteit

in zuid-holland



Abe Veenstra

Zuid-Hollandplein 1, Postbus 90602, 2509 LP Den Haag

t: (070) 441 68 06

e: a.veenstra@pzh.nl

website: www.pazh.nl