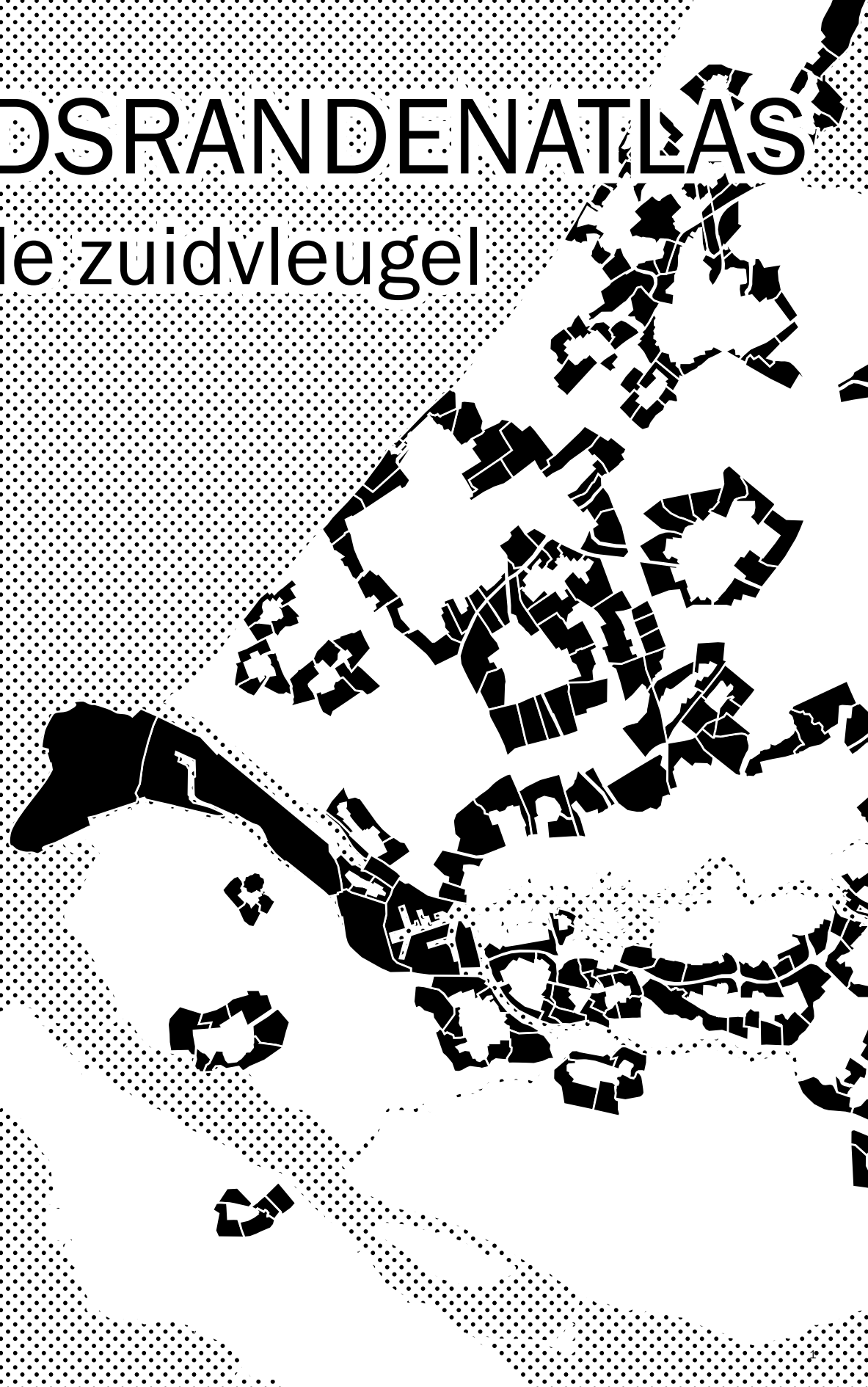


STADSRANDENATLAS

van de zuidvleugel





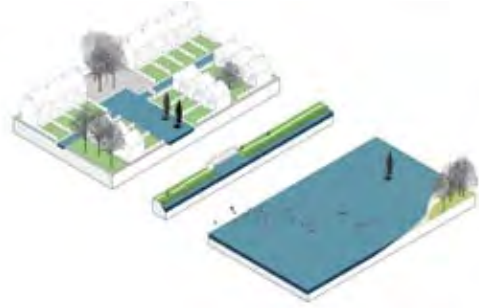
1. Rijnsburg - 't Heen



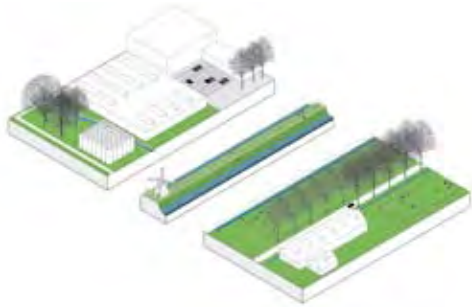
6. Buytenwegh - Snowworld



2. Leyhof - Boterhuispolder



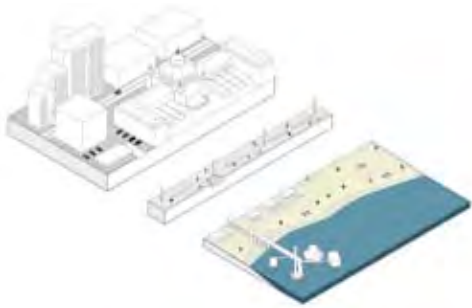
7. Seghwaert - Noord-Aa



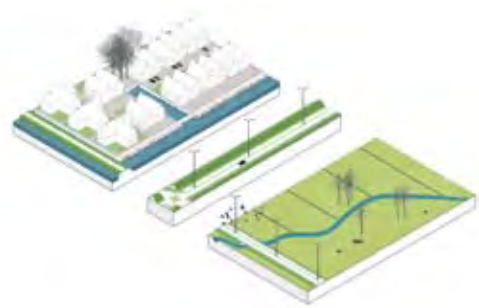
3. Hoge Rijndijk - Oude Rijn



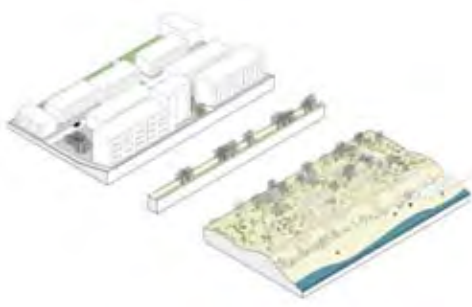
8. Gouwe Park - Zuidplaspolder



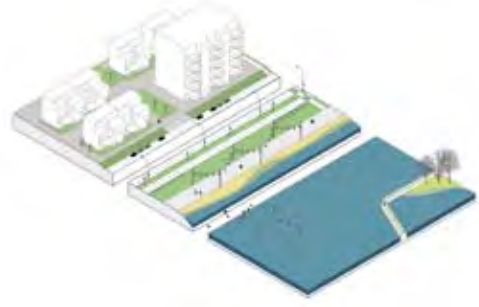
4. Scheveningen - Noorderstrand



9. Tolhek - Klapwijkse Knoop



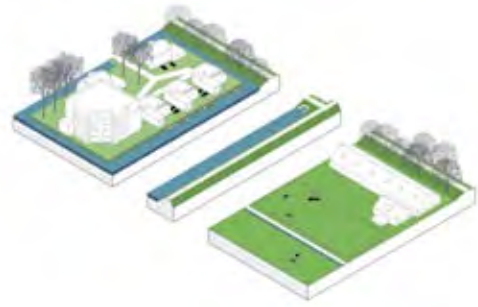
5. Duindorp - Zuiderstrand



10. Nesselande - Zevenhuizerplas



11. Rodenrijs - Oudeland



16. Carnisselande - Polder het Buitenland van Rhoon



12. Tanthof - Abtwoudse Bos



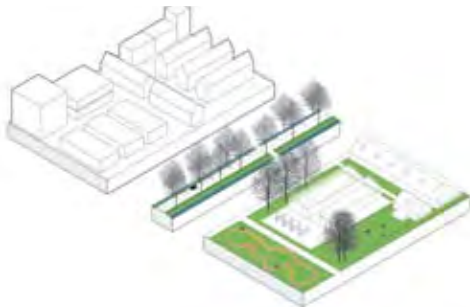
17. Sterrenburg - Wieldrechtse Zeedijk



13. Kethel - Zuidrand



18. De Hoven - Kop van het Land



14. Vogelenzang - Simonshaven



19. Nijverwaard - Ablasserwaard






15. Stougesdijk - N217



20. De Haarhof - Ablasserwaard

LEGENDA


























Algemeen

-  rode contour
-  aangrenzende stedelijke rand
-  aangrenzende landelijke rand























Topografie

-  bebouwing
-  kassen
-  overig gebruik bodem
-  water
-  zand
-  weiland
-  akkerland
-  gemengd bos
-  naaldbos
-  loofbos
-  boomkwekerij
-  fruitkwekerij
-  griend
-  begraafplaats
-  bomenrij
-  dijk
-  talud
-  wal / kade
-  spoor
-  weg
-  voetpad
-  fietspad
-  hoogspanning


Landgebruik

-  bebouwd terrein
-  semi-bebouwd terrein
-  verkeer
-  binnenwater
-  landbouw
-  bos en natuur
-  sport
-  verblijfsrecreatie
-  dagrecreatie
-  park en plantsoen
-  begraafplaats
-  stedelijke plannen
-  landschappelijke plannen
-  sociaal-cult. voorzieningen
-  openbare voorzieningen
-  woongebied
-  detailhandel en horeca
-  bedrijfsterrein
-  cultuur
-  onderwijs
-  gezondheid
-  sport
-  horeca
-  verblijf
-  commercie

Landschap

-  < -1 meter
-  0
-  + 1
-  + 2
-  > 4 meter
-  zand
-  + 1
-  + 2
-  > 4 meter
-  veen
-  zand
-  lichte zavel
-  zware zavel
-  lichte klei
-  zware klei
-  leem
-  bebouwing
-  bos
-  bomenrij
-  dijk
-  talud
-  wal / kade

Infrastructuur

-  bebouwing
-  water
-  voetpad
-  fietspad
-  tram
-  pont / veer
-  hoogspanning
-  spoor
-  hoofdweg
-  regionale weg
-  lokale weg

STADSRANDENATLAS van de zuidvleugel

LOLA landscape architects

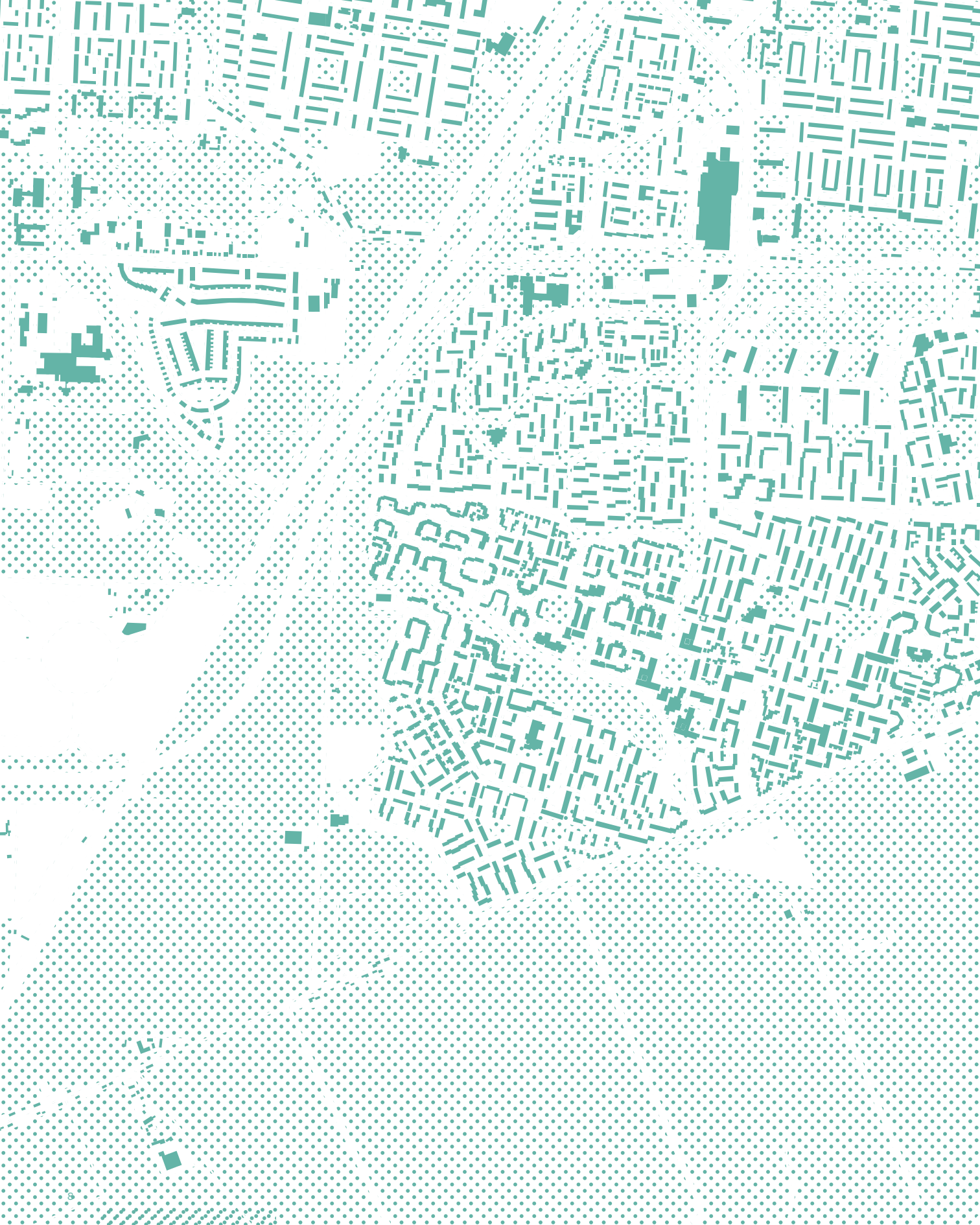
I.o.v Eric Luiten, provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit in Zuid-Holland

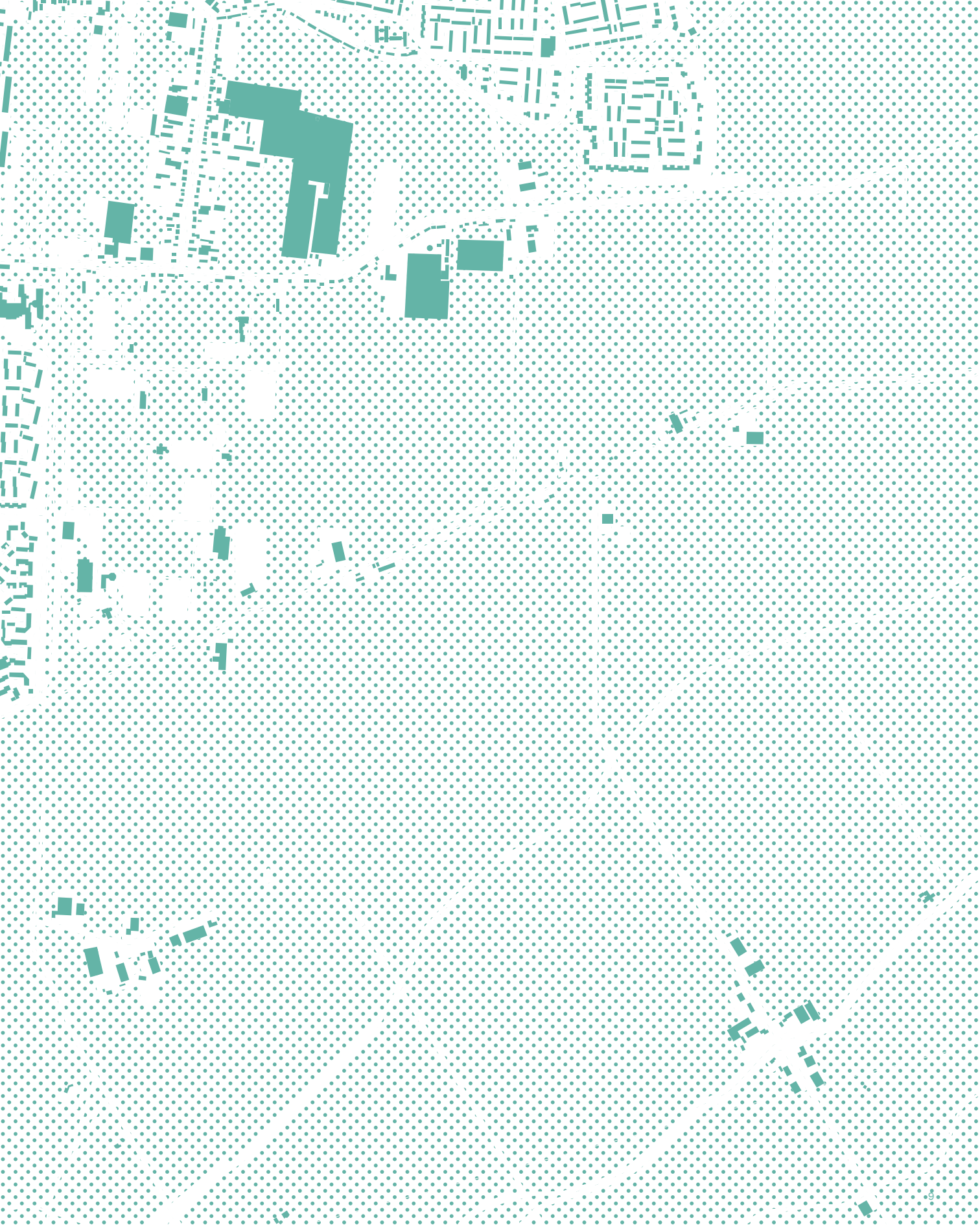
Maart 2011

Lolasm
LANDSCAPE
ARCHITECTS
ROTTERDAM

provinciaal adviseur
ruimtelijke kwaliteit
in
zuid-holland

	Voorwoord	x
	Samenvatting	xx
1.	Achtergrond	xx
2.	Aanpak	xx
3.	Provincie	xx
4.	Stadsrandentypologie	xx
5.	Twintig stadsrandgebieden	xx







VOORWOORD

Hommage aan de stadsrand

Als de stad ons huis is en het landschap onze tuin, dan is de stadsrand de bijkeuken van de samenleving. De laarzen staan er naast de vrieskist, het strooizout, de afvalcontainer, de bloembollen en het gereedschap. Juist vanwege de combinatie van onbestemdheid en nut, van beslissing en toeval is de antropologie van het ruimtegebruik in Nederland het beste afleesbaar in het overgangsgebied tussen stad en buitengebied. In de stadsrand komen hoop en vrees, verlangens en frustraties tot expressie en in conflict. De stadsrand is het domein van de vogelaar, de sportclub van mijn dochter, het ommetje met de hond langs de volkstuin van de buurman, maar ook van de nieuwe rondweg, de motorcrossbaan en de failliete tuinder tussen de verwaarloosde begraafplaats en het – ondanks de aantrekkelijke visualisaties van de architect – toch net iets te groot uitgevallen zwemparadijs. De eigenschappen van de stadsrand maken het tot een weerbarstig planologisch fenomeen. Als de ruimtelijke ordening zich aan de stadsrand onttrekt wordt de wethouder verweten zijn ogen te sluiten voor verrommeling. Maar elke poging het ongeplande en onvoorspelbare tot de orde te roepen is gedoemd tot mislukken. Op zijn best leidt de aandacht voor de stadsrand tot een paar bezwerende formuleringen over meervoudig grondgebruik en enige landschapscosmetische maatregelen. Net zoals we af en toe een poging doen die bijkeuken een beetje op te ruimen.

De overhoek van de stadsontwikkeling is in cultureel opzicht wel degelijk ontdekt.

Fotografen, beeldend kunstenaars, schrijvers voelen zich aangesproken door de contrasten tussen collectiviteit en individualiteit, tussen grote en kleine schaal die in de stadsrand zijn waar te nemen. Zij begrijpen het karakter van de stad beter en zien haar schoonheid aan de hand van haar periferie, omdat die zich onttrekt aan het uniformerend effect van grootschalige agrarische productie, nationale winkelketens en marktconforme woningbouw op de kwaliteit van de ruimte. Breng mij naar uw rand en ik zeg u in wat voor stad u leeft.

Systematisch onderzoek naar de eigenschappen van de stadsrand is zeldzaam. Het is vooral retoriek wat de klok slaat. Daar bracht recent het Planbureau voor de Leefomgeving verandering in met de uitgave van de publicatie *Verstedelijking in de stadsrandzone – Verkenning van de opgave* in 2009. Daarin werd voor het eerst een kwantitatieve en kwalitatieve analyse gepresenteerd van de ruimtelijke dynamiek in de randen van de stedelijke agglomeraties in Nederland. De stelling werd onderbouwd dat er nieuwe instrumentele arrangementen en ruimtelijke concepten nodig zijn om de druk op de stadsrand te begeleiden. Want die druk zal alleen nog maar toenemen, zo is de verwachting van het Planbureau.

Voorliggende Stadsrandenatlas van de Zuidvleugel is te begrijpen als een bijdrage aan de behoefte aan verifieerbare data over de stand van de stadsrand in de provincie Zuid-Holland.

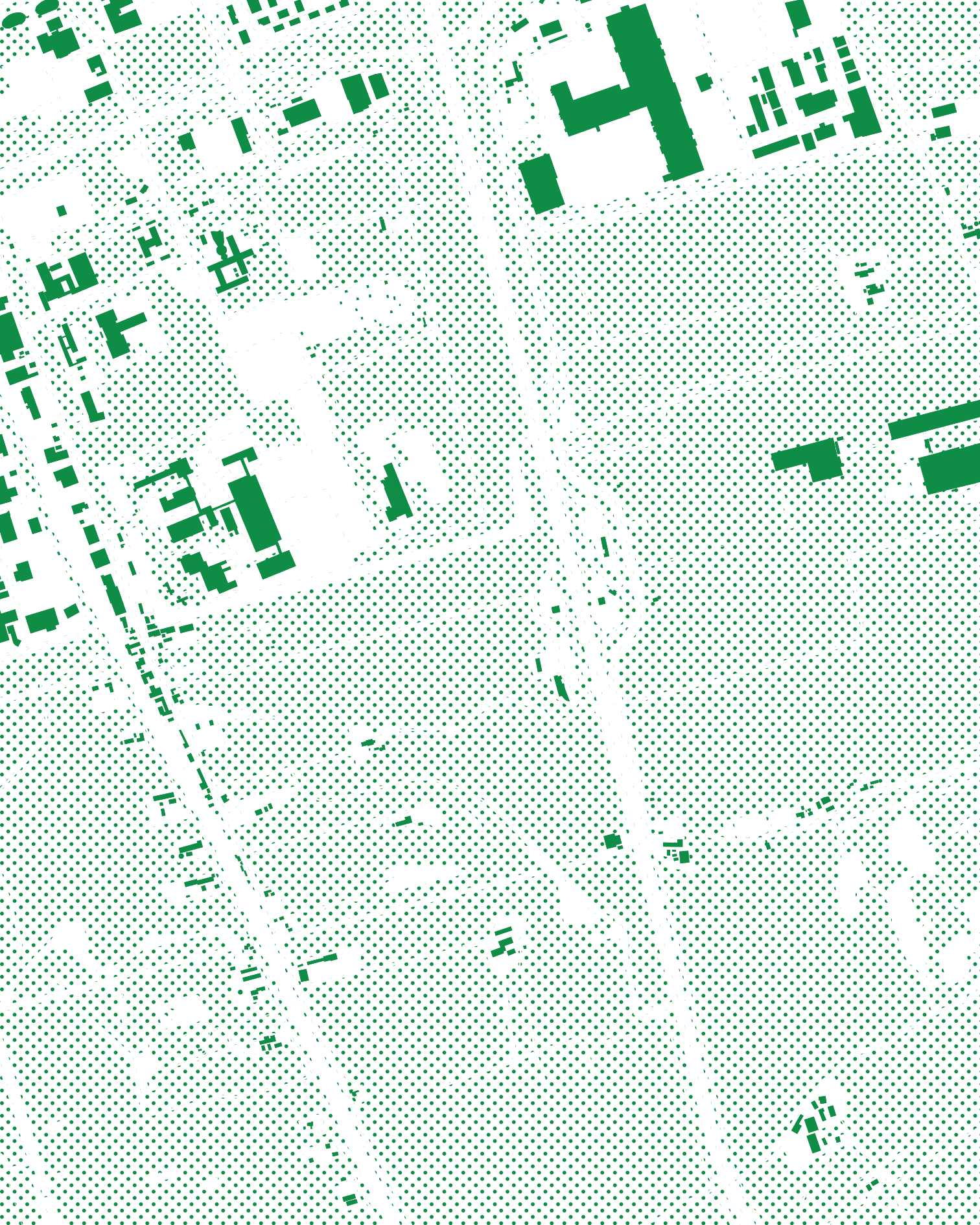


LOLA Landscape Architects uit Rotterdam heeft op mijn verzoek de ruimtelijke differentiatie van de buitenkant van de Zuidvleugel onderzocht en vastgelegd. Met behulp van de drieslag topografie, infografie en fotografie is op twee schaalniveaus van beschouwing inzicht verkregen in wat die rand heeft te bieden, en dat allemaal zo objectief mogelijk. Dat inzicht culmineert in een typologie van stadsranden en de Zuid-Hollandse stadsrandenkaart, een geografisch en methodologisch novum, voor zover ik weet.

De tweede aanleiding voor het samenstellen van de atlas was mijn toezegging aan het provinciaal bestuur van Zuid-Holland in 2010 om een advies uit te brengen over de gewenste kwaliteit van de stadsrand. De provincie heeft de laatste decennia veel geld en energie gependend aan de planvorming en de aanleg van nieuwe bossen en recreatievoorzieningen als antwoord op en complement van de stadsuitbreidingen die onder het VINEX-regime zijn gerealiseerd. Nu het rijk heeft aangekondigd de bevoegdheden voor de ruimtelijke ordening verder te decentraliseren en de beschikbaar gestelde middelen voor landschapsontwikkeling in de randen van de grote steden kritisch tegen het licht te houden, heeft deze atlas als ijkpunt en achtergronddocument alleen nog maar aan relevantie gewonnen.

Eric Luiten
Provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit in
Zuid-Holland







SAMENVATTING

Ondanks dat de stedelijke uitbreiding in de provincie Zuid-Holland enigszins is gestabiliseerd, is de stadsrand niet tot rust gekomen. Aan de rand van de stad wordt natuur ontwikkeld, worden recreatieterreinen aangelegd, of wordt lekker gerommeld op een plek waar men het allemaal niet zo nauw neemt. Aan de rand van de stad wordt natuur ontwikkeld, worden recreatieterreinen aangelegd, gewoond, geboerd, of rustig gerommeld op een plek waar men het allemaal niet zo nauw neemt.

Na jaren van bouwen, planten en graven langs de stadsrand is er behoefte aan een overzicht. Wat voor een soort stadsranden zijn er in Zuid-Holland eigenlijk ontstaan en wat zijn de verschillen en overeenkomsten tussen die stadsranden? Het is goed mogelijk dat de stadsrand een belangrijke rol gaat spelen in de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de provincie, maar dan is het allereerst noodzakelijk inzicht te hebben in 'de stand van de stadsrand'.

De Stadsrandenatlas vergroot de stadsranden van Zuid-Holland uit en bekijkt de rand als een gebied: de optelsom van de rand met de aangrenzende delen stad en land. Het zijn gebieden die samen een nieuwe ruimtelijke structuur vormen: de provinciale stadsrandenstructuur die zich over de provincie uitstrekt en tegelijkertijd de voorpost is van stad en land.

Dat er grote verschillen zijn waar te nemen in de

stadsrandgebieden van Zuid Holland wordt snel duidelijk. Er is geen sprake van één uniforme stadsrand, of een onherkenbare oneindigheid aan stadsrandgebieden. Er is sprake van een familie van stadsrandgebieden met overeenkomstige eigenschappen in de aard, vorm en grootte van de rand, de stadszijde of de landzijde.

De stadsrandtypologie: een familie van stadsranden die tezamen de gehele overgang tussen stad en land kunnen beschrijven. De familie is als geheel beschreven, maar ook ieder stadsrandtype is uitgebreid beschreven. Er zijn tien typen stadsrandgebieden benoemd, die de verscheidenheid aan stadsranden in de provincie Zuid-Holland beschrijven:

1. Groene Grens: de aan het boerenland grenzende woonwijk. Er gebeurt niet veel tussen stad en land, maar voor de enkeling die er een huis heeft is het uitzicht weids;
2. Groengordel: het stedelijke uitloopgebied, uitgerold over het boerenland om de overgang met de stad te verzachten en tegelijkertijd mensen meer ruimte te bieden om de hond uit te laten;
3. Waterfront: de rand als boulevard die de stad met een waterrijk natuur- en recreatiegebied verbindt;
4. Woonlandschap: een zone met een grote wisselwerking tussen stadszijde en landzijde. De stad is onderdeel van het land en omgekeerd;

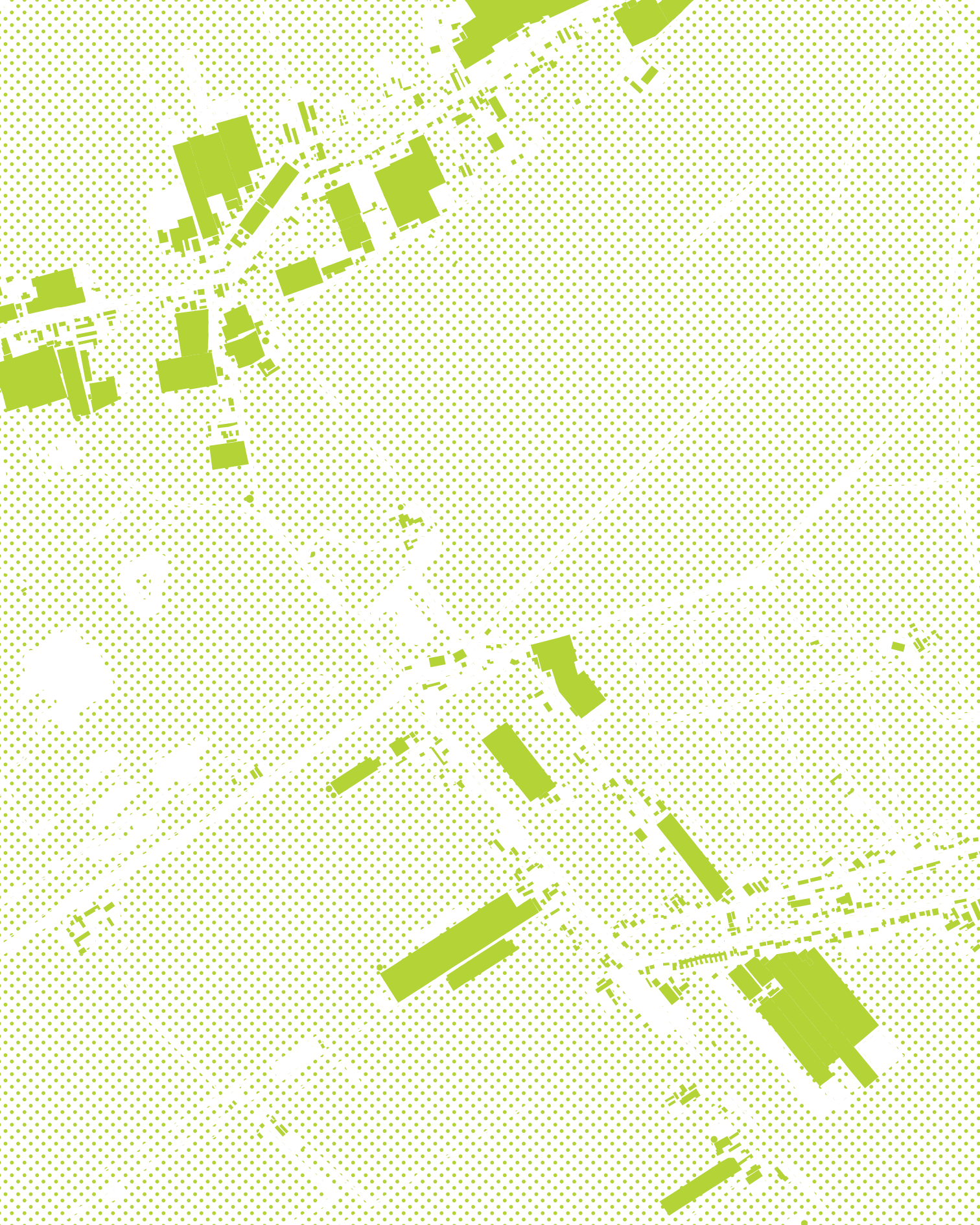


5. Spanningsveld: mix van wonen, boeren en ontspannen aan de landzijde, zonder een duidelijke rand tussen stad en land;
6. Stortplaats: een losse verzameling van schijnbaar ongewenste functies, soms bovenop een vuilnisbelt of puinstort;
7. Loodsenland: bedrijventerrein zoals bij een willekeurige gemeente te vinden is, een compacte verzameling van loodsen met de rug naar het landschap;
8. Zichtlocatie: terreinen die zijn opgesloten tussen spoor en snelwegen, waarvan de bedrijven profiteren van de zichtbaarheid;
9. Havenkwartier: (lucht-)havens, kranen en kades. Industriële werkplekken, te vinden langs de grote en kleine rivieren;
10. Vrijhaven: historische en nieuwe (haven-) terreinen die ook gebruikt worden om te eten drinken, racen, kiten, etc.

De stadsrandentypologie is bruikbaar om alle stadsrandgebieden van de provincie Zuid-Holland te benoemen. Bovendien kan de stadsrandentypologie helpen om tot een kwalitatief oordeel te komen, doordat goede en slechte voorbeelden van hetzelfde stadsrandtype worden benoemd. Hiermee kunnen de slechte voorbeelden worden verbeterd, of kunnen ideaalvoorbeelden worden benoemd voor nieuwe stadsranden, of kan worden bepaald aan welk type stadsrandgebied een tekort of overschot is.

De stadsrandentypologie is toegepast op de stadsrandenkaart: hét overzicht van de stadsranden in de Provincie Zuid-Holland. De vertaling van de stadsrandtypes naar de kaart van de provincie Zuid-Holland is waar het om draait. Het blijkt dat de 'Groene Grens' in de polders het meest voorkomt, het 'Spanningsveld' vooral op de zandgronden, iedere stad heeft wel een 'Loodsenland' en het 'Woonlandschap' komt eigenlijk nog nauwelijks voor. Stadsdelen als Pernis en Hoogvliet hebben slechts één type stadsrand, andere steden zoals Zoetermeer grossieren in verschillende stadsrandtypes.

De stadsrandenkaart biedt ook planologische mogelijkheden, in combinatie met de stadsrandentypologie. De kaart maakt inzichtelijk welke stadsrandtypen op welke plek voorkomen, maar maakt het ook mogelijk met de stadsrandtypen over de provincie te schuiven, om wellicht een hogere ruimtelijke kwaliteit of variatie te realiseren.







Defensieve rand



1. ACHTERGROND

De ontwikkeling van de stadsrand

Zolang als er steden zijn, zijn er stadsranden. Deze randen zijn in de loop der tijd met iedere uitbreiding van de stad verplaatst en gevormd naar de dan heersende overtuiging. Soms was de stadsrand de fysieke scheiding tussen gevaarlijk en veilig, in andere tijden was het de plek voor onstuimige groei, verrommeling of verpozing. Stadsranden kunnen dus veel vertellen over de geschiedenis van een stad, zoals de jaarringen van een boom. Een kort overzicht van de meest bepalende periodes in de geschiedenis van de Nederlandse ruimtelijke ordening voor de stadsrand:

1. Defensief 1500-1800

Steden ontstaan omdat het voor de bewoners een effectieve, lucratieve maar vooral veilige vorm van samenleven is. In de historische stad is de stadsrand, samen met publieke gebouwen, pleinen en toegangswegen de essentie van de stad: het is een defensieve structuur, die de grens vormt tussen een veilige binnenwereld en vogelvrije buitenwereld. Deze stadsrand heeft altijd een grote aantrekkingskracht uitgeoefend op mensen: in vestingsteden zoals Brielle zijn de wallen al in de 17e en 18e eeuw een geliefde plek om te wandelen en verpozen. Buiten de poorten van de stad bevinden zich in die tijd al typische stadsrandfuncties zoals volkstuinten, pesthuizen en industriële molens en werkplaatsen.

2. Open 1800-1900

Technische vooruitgang in oorlogsvoering dwingt in de 19e eeuw tot de aanleg van grootschalige verdedigingswerken, zoals de Hollandse Waterlinie, de Stelling van Hollands Diep en het Fort aan den Hoek van Holland). De steeds zwaardere artillerie maakten de stadswallen vanuit militair oogpunt overbodig. Steden ontmantelen hun vestingwerken, om zo stedelijke groei te accommoderen en stadsparken en villawijken aan te leggen. Met de vestingwet van 1874 wordt dit gelegaliseerd, maar bijvoorbeeld Leiden heeft in 1835 al op deze manier zijn eerste stadspark - het Plantsoen - aangelegd. Later worden de aangrenzende arbeiderswoningen vervangen door dure herenhuizen. Nu is deze stadsrand van Leiden volledig opgenomen in het stedelijk weefsel als een aantrekkelijke groene linie in de stad, met verschillende parken, universiteitsgebouwen, instituten en chique woonstraten.

3. Vroeg modern 1900-1945

De industriële ontwikkeling komt in Nederland pas laat op gang. Maar de instroom van haven- en fabrieksarbeiders is er niet minder om. Om deze voormalige plattelandsbewoners te huisvesten in de stad laten de fabrieksdirecteuren en havenbaronnen aan de randen van de bebouwde kom nieuwe tuindorpen –en wijken ontwikkelen. Vreewijk in Rotterdam wordt in 1930 met 3000 woningen het grootste tuindorp van Europa: een groene woonomgeving voor de werkende klasse van de bevolking. Voor de middenklasse



en elite zijn er villaparken zoals in Wassenaar en Zuid-Kennemerland: lommerrijk wonen in natuurgebieden, verbonden met de stad door spoor- of tramwegen.

Ook wordt er nu nagedacht over de ontwikkeling van de stad en randgemeenten als een stedenbouwkundig, demografisch en economisch geheel. In deze integrale uitbreidingsplannen telt de functionele logica en de hechting aan de bestaande stad. De stadsranden zijn vereenvoudigd tot paars, rood of oranje afhankelijk van de bestemming voor industrie, kantoren, of woningen, met elkaar verbonden door het groen van parkgebieden.

4. Wederopbouw 1950-1970

Na de Tweede Wereldoorlog komt de ontwikkeling van de stadsrand in een stroomversnelling. Aan de randen van de stad worden nieuwe woongebieden ontwikkeld: galerijflats met uitzicht over het landelijke gebied. De stadsrand is de plek van grootschalige stadsuitleg en het toneel van stedenbouwkundig experiment. Het resultaat is de open stad: ruim van opzet, met brede wegen dooraderd en met veel groen. Dat experiment heeft weinig invloed op de landelijke kant van de stadsranden. Het agrarische gebied is het vooral het landelijke decor voor de wederopbouw.

5. Planconcepten en nota's 1970-1990

Midden in de jaren zestig duidt het centraal Bureau voor Statistiek erop dat de groei niet

incidenteel is: de toename van welvaart en groei van de bevolking houden aan. Een nieuwe middenklasse komt op en de woningbehoefte verandert: het rijtjeshuis-met-tuin verdringt de galerijflat; de ruimtebehoefte verdrievoudigd. Met een serie Nota's Ruimtelijke Ordening probeert het Rijk grip te krijgen op Nederlandse stedenbouw. In de jaren zeventig wordt uitvoering gegeven aan de Nota Westen des Lands (1958). De Randstad krijgt vorm: een netwerk van steden rond een groot agrarisch middengebied - het Groene Hart. Groene bufferzones moeten voorkomen dat stadsranden elkaar zo dicht naderen dat de steden aan elkaar groeien. Als nadere invulling van de netwerkstad wijst het Rijk later zogenaamde groeikernen aan op de tekentafel. Het geloof in de maakbaarheid van de stad en stadsrand is op een hoogtepunt.

De ruimtelijke doctrines en regels hebben diepe sporen achtergelaten in de stadsranden. Nergens in de wereld werd er in die tijd ontwikkeld en uitgebreid als in Nederland. Zo is er in bijvoorbeeld Duitsland vaak geen harde rand te ontwaren in de stadsperiferie, maar sprake van een diffuse overgang van stad naar land. De specifieke 'Nederlandse' dichtheid van bouwen brengt kaartenmakers wereldwijd in de war: is het nu binnenstad of juist buitenwijk? De stadsranden waren makkelijk te onderscheiden: de compacte bouwwijze en het open agrarische landschap zorgden voor vlijmscherpe stadsranden.



6. VINEX en contouren 1990-2010

De Vierde Nota Extra (1991) is van grote invloed op de stadsranden van Zuid-Holland. In de nota worden de zogeheten VINEX-locaties vastgelegd, uitbreidingsgebieden aan de randen van steden en dorpen. De nieuwe uitbreidingen hielden het midden tussen stadsuitbreiding en de geneugten van het landelijke wonen. Ook markeert de VINEX een paradigmawisseling in de stadsplanning en de rol van overheden en marktpartijen daarin. De maakbaarheid van de compacte stad wordt verruimd voor het losse contourenbeleid, waarin gemeentes en marktpartijen op hun eigen manier invulling geven aan de stadsrandgebieden. De VINEX wordt synoniem voor de nieuwe suburbane way-of-life van gethematiseerde woonbuurten.

De agrarische idylle in de directe omgeving wordt in de jaren negentig van grote betekenis voor de stadsrandbewoner. Maar om de opvangcapaciteit hiervan te vergroten, moet buffergroen de stedeling nu het buitengevoel gaan geven. Paradoxaal genoeg ligt het agrarisch gebied door het buffergroen steeds verder van de stadsrand. De focus op de VINEX-locaties leidt de aandacht af van de halfagrarische, halfindustriële tussengebieden. Hier zijn geen themabuurten, landleven of buffergroen: hier vindt men de garagehouders en autosloppers, de braakliggende terreinen, skihallen en paintballbossen. Een avonturenland met voor ieder wat wils, maar door velen bestempeld als 'verrommeling'.

5. Herontwikkeling en inbreiding 2010- ?

Uiteindelijk heeft de vroeg-21e eeuwse stad meerdere stadsranden: niet langer de fysieke neerslag van één concept, maar een aaneenschakeling van verschillende denkbeelden, planvormen en beleid. Toch spelen -net als in de stadsranden van de Middeleeuwen en de Gouden Eeuw- defensieve strategieën in veel stadsranden nog steeds een grote rol. Uiteraard niet uit militair oogpunt, maar als defensie tegen overlast: stank, lawaai, fijnstof of een minder fraai uitzicht.

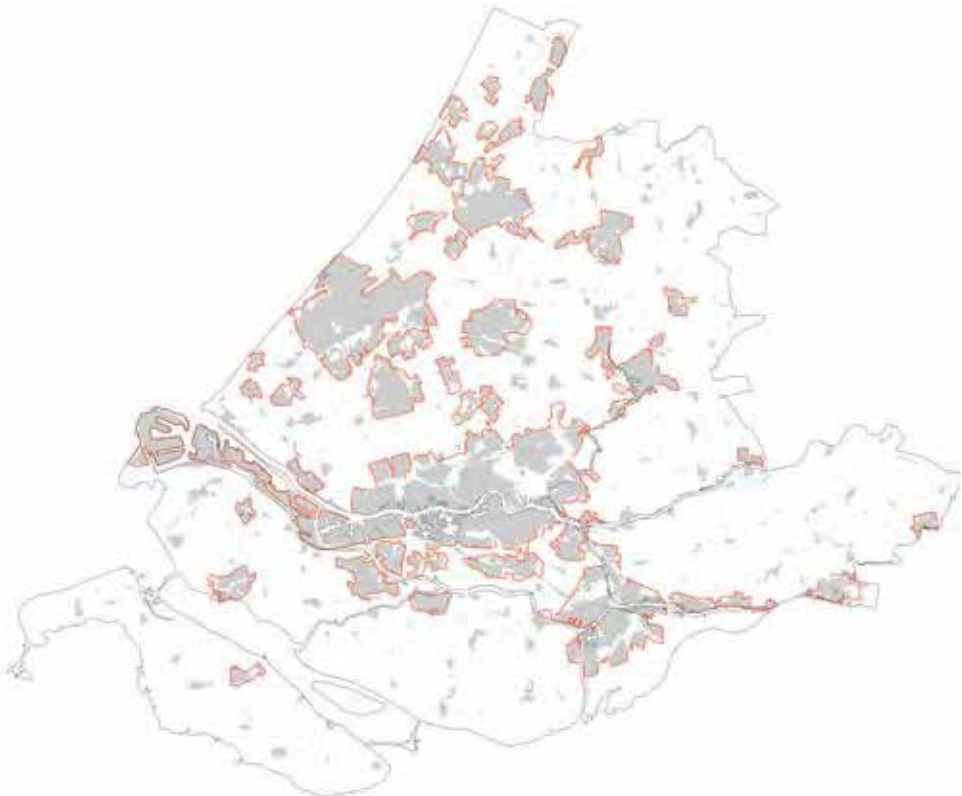
De golfbeweging van stedelijke uitbreiding en inbreiding hangt samen met demografische ontwikkelingen en tijden van economische voor- of tegenspoed. Voor de stadsranden in Zuid-Holland betekent dit vermoedelijk dat ze de komende jaren nog maar mondjesmaat richting het landelijk gebied zullen opschuiven. Ook al schuift de stadsrand dan niet op, de randen zijn nog wel in beweging. Buiten de stad is geen ruimte voor grote uitleglocaties, maar in de bestaande stad en stadsrand zijn er mogelijkheden voor renovatie en herontwikkeling. Nu het lijkt dat deze stadsranden nog wel even de stadsrand blijven, hebben ze een belangrijke rol in het realiseren van een hogere ruimtelijke kwaliteit.







/ Het stedelijk gebied van Zuid-Holland



// De bebouwde kom van Zuid-Holland



2. WERKWIJZE

Van stadsranden naar stadsrandentypologie

1. Opgave

Het onderwerp van de Stadsrandenatlas is het overzicht van de concrete, fysieke stadsrand anno 2010: het is een inventarisatie van de 'stand van de stadsrand' in Zuid-Holland. Deze inventarisatie is in woord, kaart en beeld en toont een verscheidenheid die om interpretatie vraagt: een typologie en waardering van de huidige stadsranden. De grote opgave is kiezen voor de juiste strategie voor iedere type stadsrandgebied van Zuid-Holland.

2. Definitie

De route naar een stadsrandentypologie begint bij de definitie van de stadsrand. Wat is de stadsrand? De stad kan op verschillende niveaus als een entiteit worden gezien. Bijvoorbeeld als een aaneengesloten stedelijk veld, dat men met de trein bij Dordrecht betreedt en na Leiden pas weer verlaat. Maar ook al bevindt de hele Zuidvleugel zich binnen de stedelijke invloedssfeer, er is nog steeds een helder onderscheid te maken tussen bebouwd gebied en ommeland. Om het eenvoudig te houden, wordt in deze atlas het bebouwd gebied 'stad' genoemd en het ommeland 'land'; de structuur die de scheiding vormt tussen beide eenheden wordt 'rand' genoemd.

In het denken over stadsranden is niet alleen de fysieke rand relevant, maar het gebied waar stad en land elkaar direct ruimtelijk beïnvloeden. Daarom brengt deze atlas 'stadsrandgebieden'

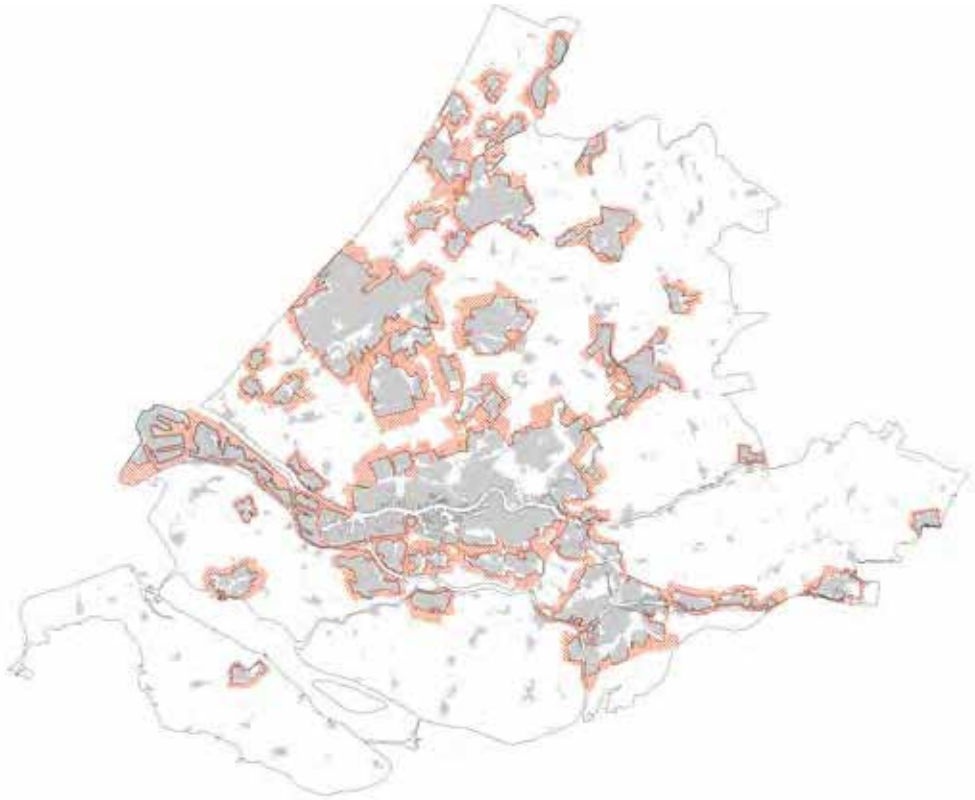
in kaart, die altijd een combinatie vormen van stad, rand en land. De 'stadsrandgebieden' sluiten aan op de definitie van Han Wezenaar (1994). De begrenzingen van de stadsrandgebieden zijn bepaald op het schaalniveau van de wijk. Op dit niveau laat de relatie tussen stad, rand en land zich het beste analyseren en zijn de overeenkomsten en verschillen tussen de stadsrandgebieden het grootst. De stadsrandgebieden zijn als volgt begrensd:

/

Markeren van de bebouwde kom. Langs de buitenrand van de stad is 'de rand' gemarkeerd, de lijn tussen de buitenste bebouwing en het land. Natuurlijk valt niet iedere dorp onder de stad. Dorpen met een inwoneraantal lager dan 10.000 zijn buiten beschouwing gelaten (uitzonderingen zijn gemaakt wanneer een dergelijk dorp onderdeel maakt van een grotere stedelijke structuur).

//

Benoemen van verschillen in de rand. Op basis van vorm, functie en leeftijd kan de rand opgedeeld worden in verschillende delen. Waar de functie, vorm of leeftijd van de rand sterkt verschilt, begint een nieuwe rand. Vervolgens wordt per individuele rand de landzijde en de stadzijde gemarkeerd.



/// De landschappelijke rand van Zuid-Holland



//// De stedelijke rand van Zuid-Holland



///

Begrenzen van de landzijde. Natuurlijk is het lastig te bepalen hoe ver de invloed van de stad in het land reikt. In de stadsrandenatlas worden zoveel mogelijk de aanwezige fysieke kenmerken gebruikt om het landelijke deel te markeren: onder andere ruimtelijke barrières door dijken, boomrijen, landwegen en waterwegen. Daarbij is een duidelijke hiërarchie gehanteerd, de ‘stadsrandenbegrenzer’. De hiërarchie van de begrenzer is consequent toegepast op alle stadsrandgebieden in de provincie:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. fysiek +
ruimtelijke barrière | snelweg
spoorweg |
| 2. fysieke barrière | provinciale weg
dijk
kanaal
sloot |
| 3. ruimtelijke barrière | bebouwingslint
bomenrij
haag |
| 4. geen barrière | kortste lijn tussen
twee dichtstbijzijnde
barrières |

////

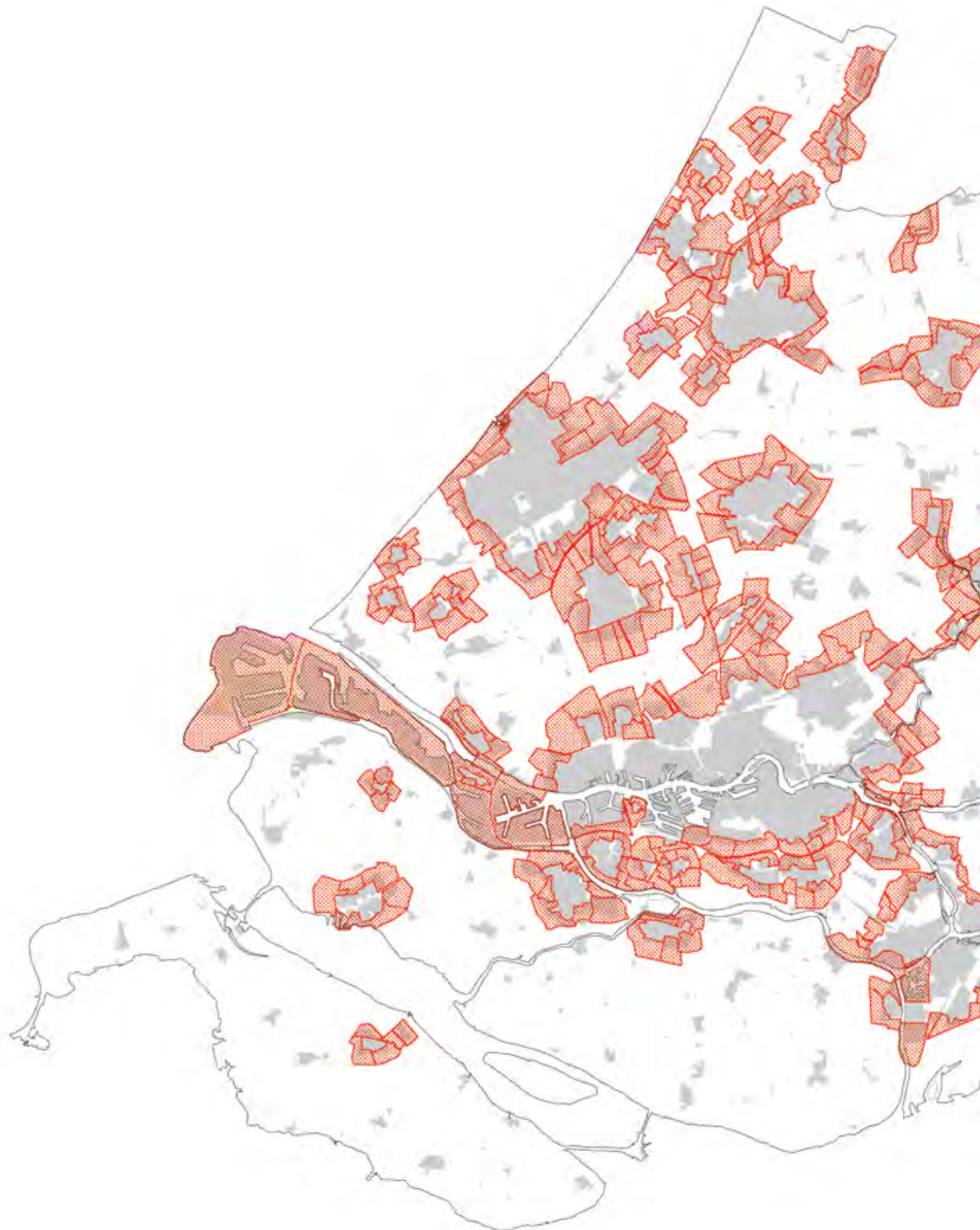
Begrenzen van de stadszijde. Ook in de stadszijde is het landelijke deel van het stadsrandgebied te ervaren. Daarbij draait het om hoe compact of ‘open’ de stadszijde is. Begrenzingsen vallen

vaak samen met duidelijke fysieke barrières als stedelijke infrastructuur, lanen, gebouwen, etc. In de praktijk komen de grenzen aan de stadszijde vaak overeen met de wijkgrenzen. Ook hier is een duidelijke hiërarchie gehanteerd en toegepast op alle stadsrandgebieden in de provincie:

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. fysiek +
ruimtelijke barrière | snelweg
spoorweg |
| 2. fysieke barrière | provinciale weg
wijksontsluitingsweg
dijk
kanaal
straat |
| 3. ruimtelijke barrière | park
bomenrij
haag |
| 4. geen barrière | kortste lijn tussen
twee dichtstbijzijnde
barrières |

////

Benoemen van de stadsrandgebieden: het stadsrandgebied is zagezegd de optelsom van stadszijde, landzijde en rand. De delen die in stap 1 t/m 4 gemarkeerd zijn, vormen tezamen een stadsrandgebied.



//// De stadsrandgebieden





3. Stadsrandstructuur

Nu de stadsrandgebieden allemaal benoemd zijn, kunnen we de stadranden bekijken van een grotere afstand. Wat zijn deze randgebieden op de schaal van de provincie Zuid-Holland / Zuidvleugel: hoeveel zijn het er, op welke ondergrond liggen ze, hoeveel liggen er op zand, hoeveel op klei, etcetera? De analyse op de schaal van de provincie levert informatie om de stadsrandentypologie te ontwikkelen.

4. Stadsrandtypologie

Een familie van stadranden die tezamen de gehele overgang tussen stad en land kunnen beschrijven. De familie wordt als geheel beschreven, maar ook iedere stadrandtype wordt uitgebreid beschreven. De typologie is bruikbaar om de stadsrandgebieden van de provincie Zuid-Holland mee te benoemen.

Bovendien kan de stadsrandentypologie een gereedschap worden door goede en slechte voorbeelden van hetzelfde stadrandtype te benoemen, om het slechte voorbeeld te kunnen verbeteren. Of om te bepalen welke stadsrandgebied waar aan de stad zou moeten liggen, of aan welke type stadsrandgebied een tekort of overschot is.





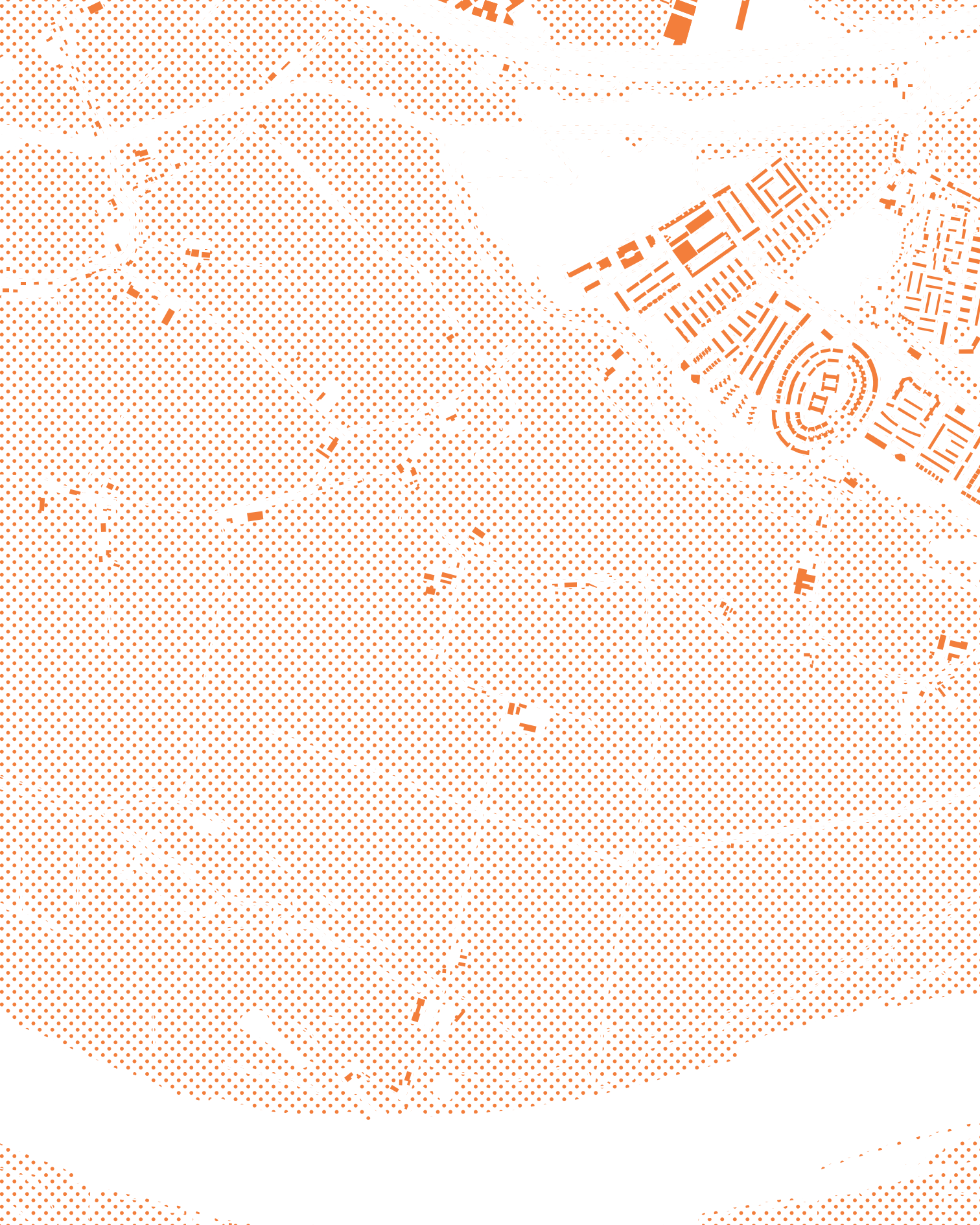
5. Stadsrandenkaart

Het overzicht van de stadsranden in de Provincie Zuid-Holland. De vertaling van de stadsrandgebieden en stadsrandtypes naar de provinciale schaal geeft een vernieuwend beeld van Zuid-Holland. Welke stadsrandtypes liggen waar en waarom liggen ze daar?

Ook deze kaart heeft planologische mogelijkheden, in combinatie met de stadsrandentypologie. De kaart maakt inzichtelijk welke stadsrandtypes op welke plek voorkomen, maar maakt het ook mogelijk met de stadsrandtypes over de provincie te schuiven, om wellicht een hogere ruimtelijke kwaliteit of variatie te realiseren.

6 . De stadsrandgebieden

Twintig randgebieden zijn op schaal van de wijk bekeken en onderzocht. Van iedere stadsrand worden onder andere de topografie, ondergrond, functies en verbindingen beschreven. De analyse van de selectie heeft bijgedragen aan het ontwikkelen van de stadsrandtypologie. Omdat de selectie gemaakt is voorafgaand aan de stadsrandentopologie, komen sommige stadsrandtypes meerdere keren voor, en anderen geheel niet.







3. PROVINCIE

1. De meeste stadsranden liggen op klei

64% van het totaaloppervlak stadsrandgebieden ligt in het zeeleigebied. Dit is belangrijk, omdat elke ondergrond tot andere typen stadsrand leidt. In het duingebied bijvoorbeeld, waar maar 10% van alle stadsrandgebieden liggen, is de gemiddelde huizenprijs van de stadsranden duidelijk hoger en is meer natuur aanwezig. In de zeeleipolders zijn de ruimtelijke contrasten tussen de gebouwde stad en het open landschap groter, maar weer niet zo groot als in het veenweidegebied, dat ook 10% van alle Zuid-Hollandse stadsrandgebieden bevat. Het zeeleigebied heeft ten opzichte van het duingebied dan weer een aantrekkelijke dooradering van dijken en kades, die het contrast tussen stad en land overbruggen.

2. De stadsrand heeft het (bijna) allemaal

Stadsrandgebieden vormen de ideale stad op zich: vaak goed ontsloten (voor wegverkeer, maar ook de twee vliegvelden van Zuid-Holland zijn in de stadsrand te vinden), de stad en het open landschap in de buurt. Op de schaal van de provincie is er een min of meer gelijke mix van wonen (15-17% van het totaal oppervlak stadsrandgebieden), werken (17%) en recreëren (11%) te vinden; ook in nieuwe plannen worden alle drie bijna evenredig ontwikkeld. De bebouwing in de rand is van relatief lage dichtheid; alleen bij Rotterdam, Delft en Den Haag zijn er in de randen hogere dichtheden te vinden. Procentueel zijn er weinig voorzieningen: slechts 2% van het totaal oppervlak

stadsrandgebieden is bestemd als openbare of sociaal-culturele voorziening.

3. De stadsrand is nog steeds in beweging

Alhoewel de grote stedelijke uitbreidingsplannen van Zuid-Holland inmiddels de tekentafel hebben verlaten en werkelijkheid geworden zijn, ligt er nog steeds een plan voor 20% van het totale oppervlak van de stadsrandgebieden. Met name het gebied tussen Rotterdam, Den Haag en Gouda (de B-driehoek) is sterk in ontwikkeling. Van die plannen betreft het twee keer zo vaak gebouwde functies als natuur. Dat betekent dat de stad nog uitbreidt, en dat de rand van de stad op tal van plekken nog zal wijzigen.

4. In de stadsrand recreëert men niet te lang

Van alle groene voorzieningen in de stadsrand is er opvallend weinig dag- en verblijfsrecreatie (attractieparken, kampeerterrinen en bungalowparken), in totaal slechts één procent van het totaaloppervlak stadsrandgebieden. Dat betekent misschien dat de stadsrand op zich geen aantrekkelijke vakantiebestemming is, en men voor een dagje uit ook liever uitwijkt naar elders.

5. De stadsrand is een gedeeld goed

In oppervlakte uitgedrukt zijn de stadsrandgebieden voor 62% van de overheid, verdeeld over alle lagen. Grootaandeelhouder in deze is de gemeente, die 30% bezit. Aan de andere kant staat het private eigendom, goed voor 31%. Al met al is het eigendom verdeeld, al heeft de overheid als geheel een behoorlijk aandeel.

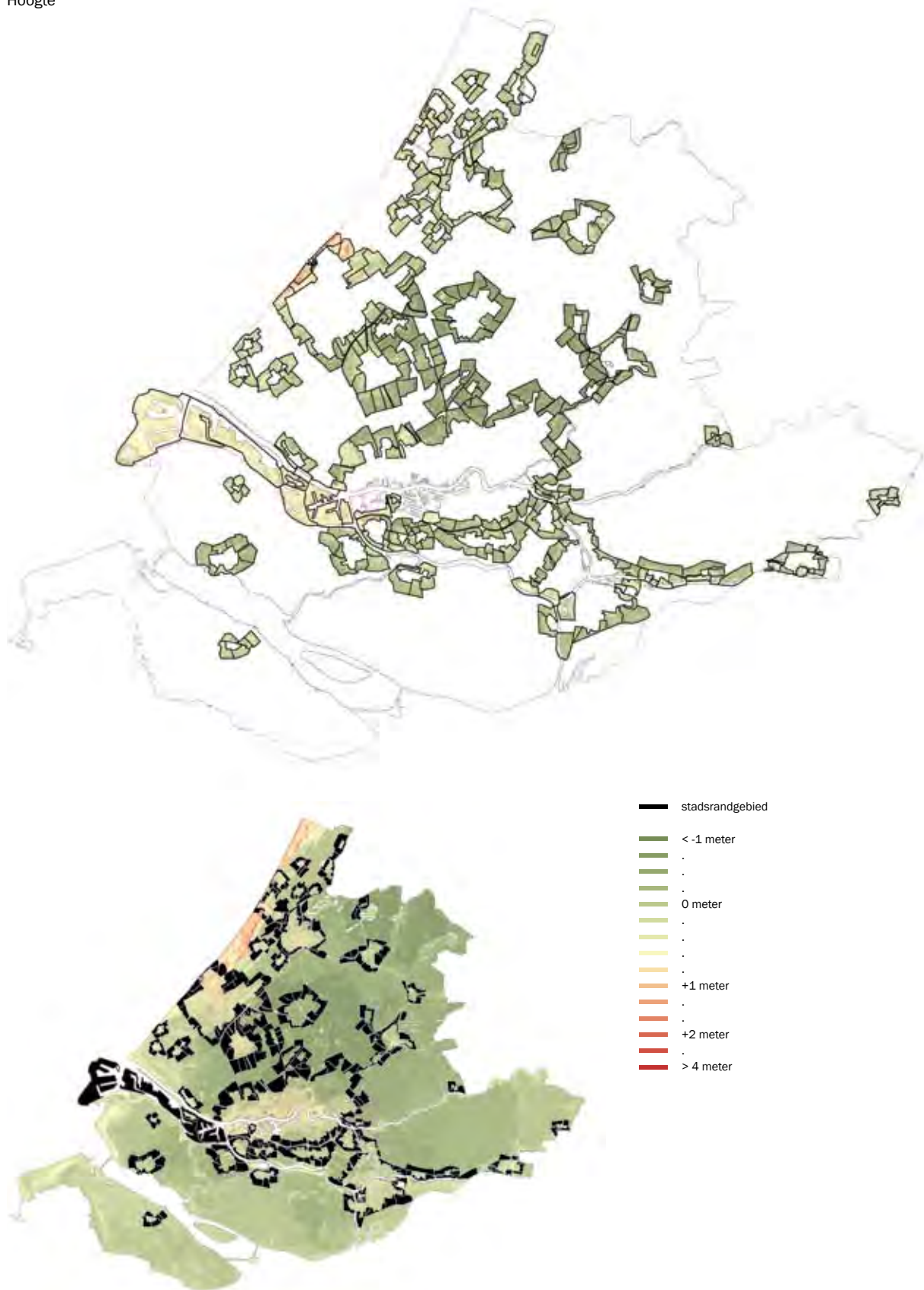


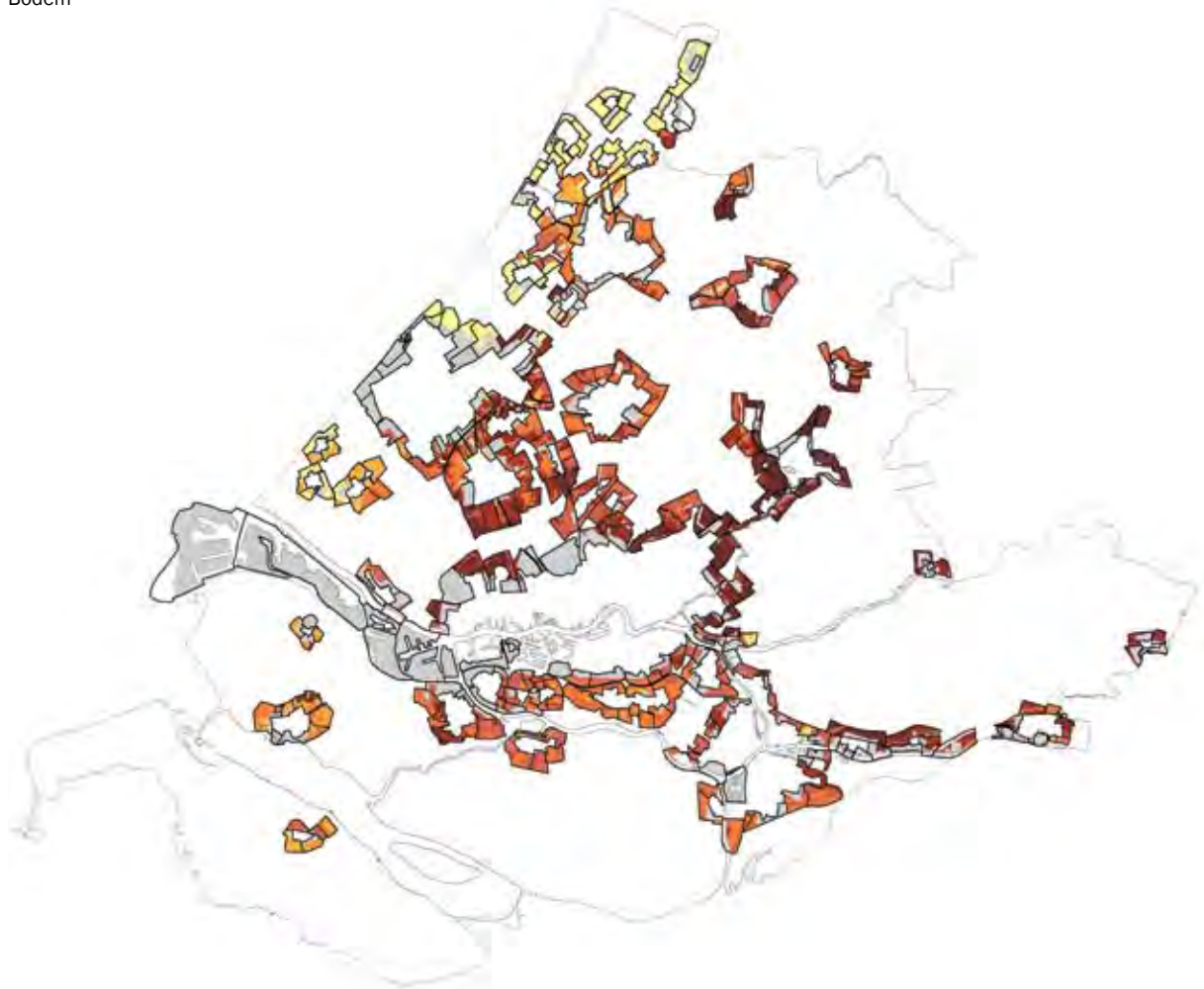
Paviljoens

6. De stadsrand is niet duur

Ook al zijn de mooiste woonplekken vaak aan de rand van de stad te vinden, net als de nieuwste woonwijken en bedrijventerreinen: de grondprijs van de stadsrand ligt niet hoog. Nergens in de stadsrand wordt meer dan 500-1000 euro per vierkante meter betaald: het zwaartepunt ligt op 100-500 euro. Opvallend is de aanwezigheid van een aantal zeer goedkope terreinen: de havens van Europoort.

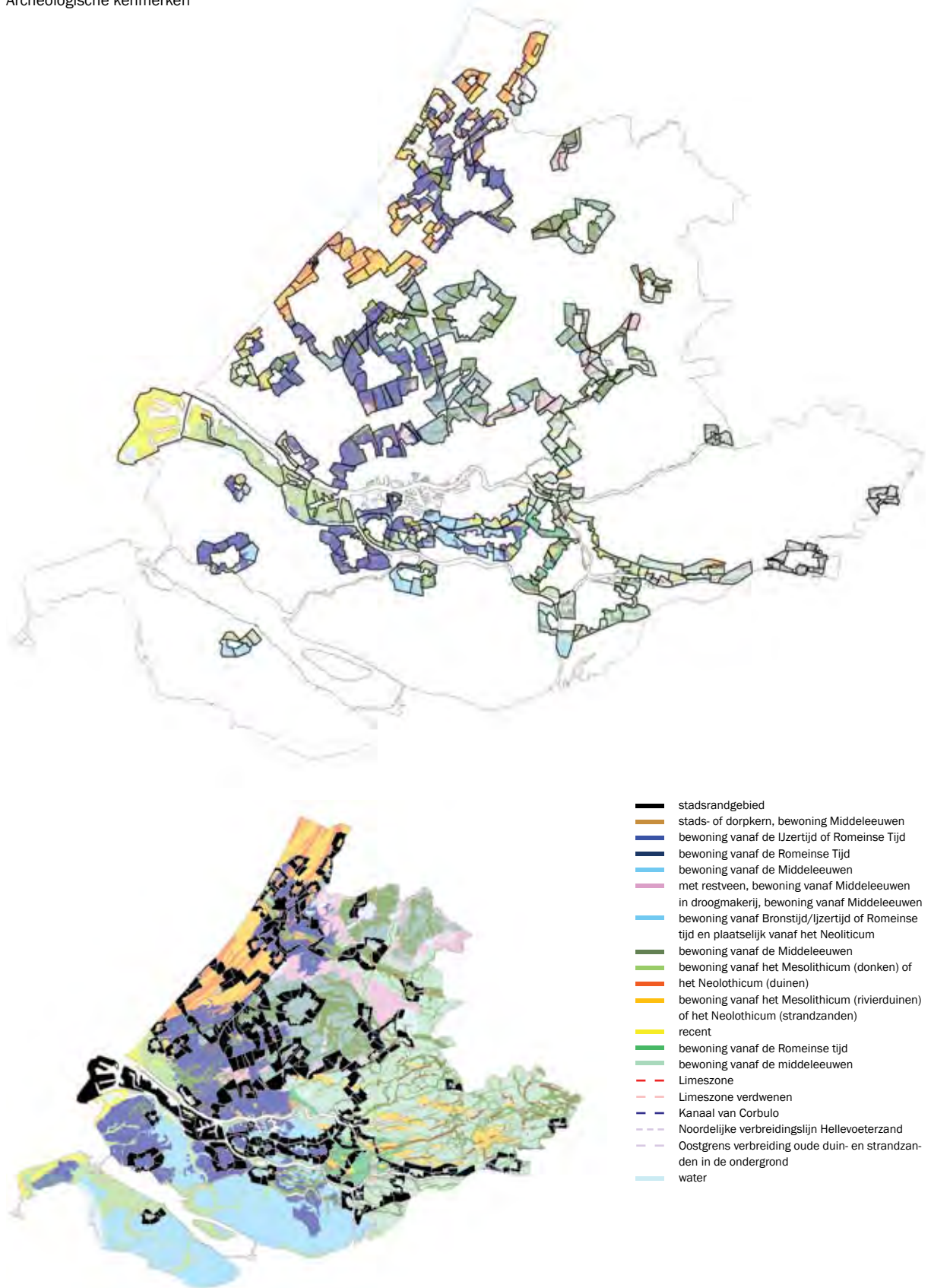






- stadsrandgebied
- 10% zand
- 6% lichte zavel
- 3% zware zavel
- 13% lichte klei
- 16% zware klei
- 12% veen
- 34% stedelijk gebied
- 6% zoet water
- 100% van het totaaloppervlak stadsrandgebied







- stadsrandgebied
- hoog archeologische waarde
- zeer hoog
- zeer hoog, beschermd

- zeer groot, kans op archeologische sporen (stads- of dorpskern)
- zeer groot
- redelijk tot groot
- laag



- stadsrandgebied
- 0% — buitendijks gebied
- 8% — duingebied
- 64% — zeekleigebied
- 8% — laagveengebied
- 15% — overig
- 5% — rivierengebied
- van het totaaloppervlak stadsrandgebied



Wegennetwerk



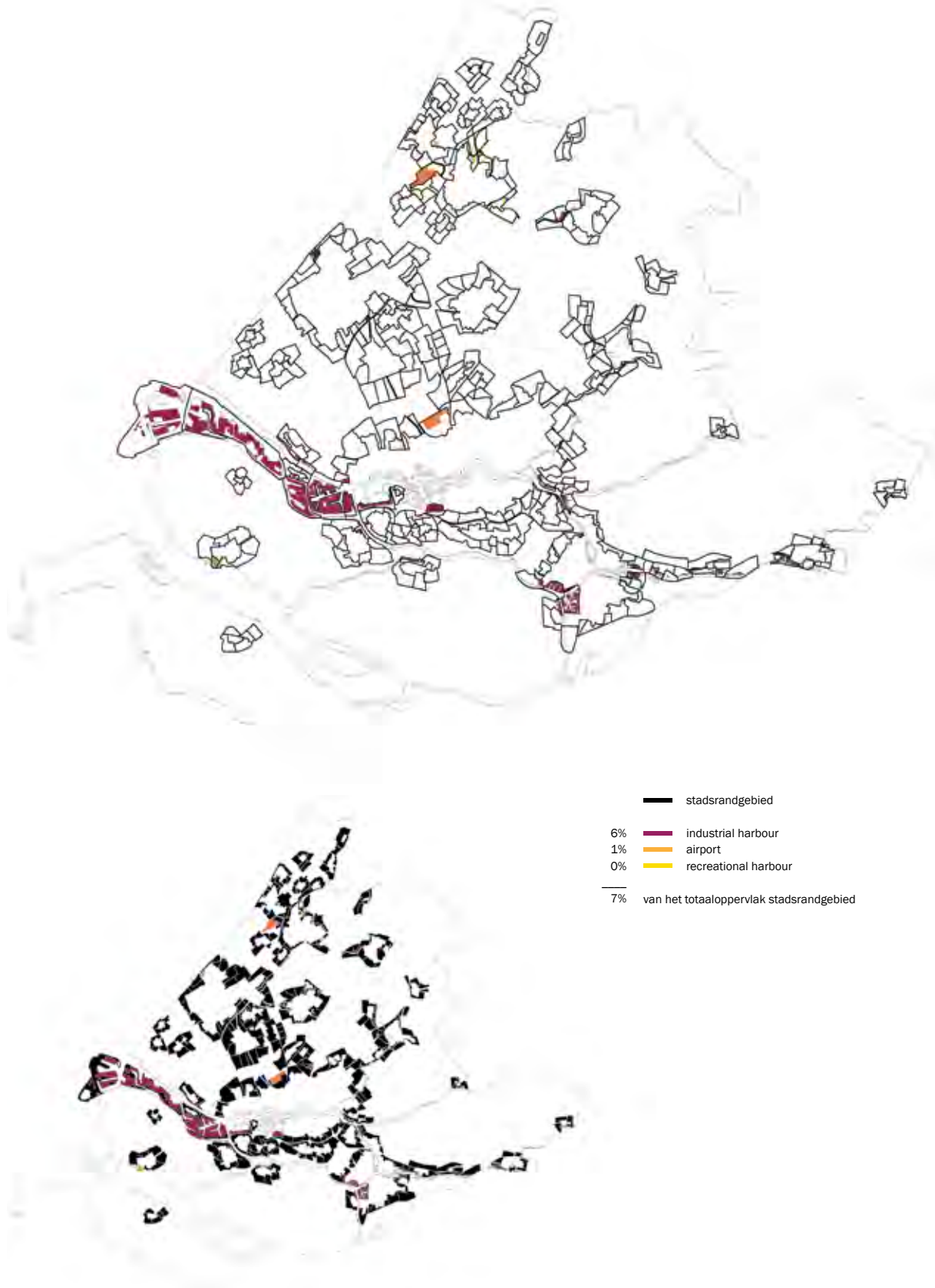
- stadsrandgebied
- internationale weg
- nationale weg
- hoofdweg
- regionale weg
- lokale weg

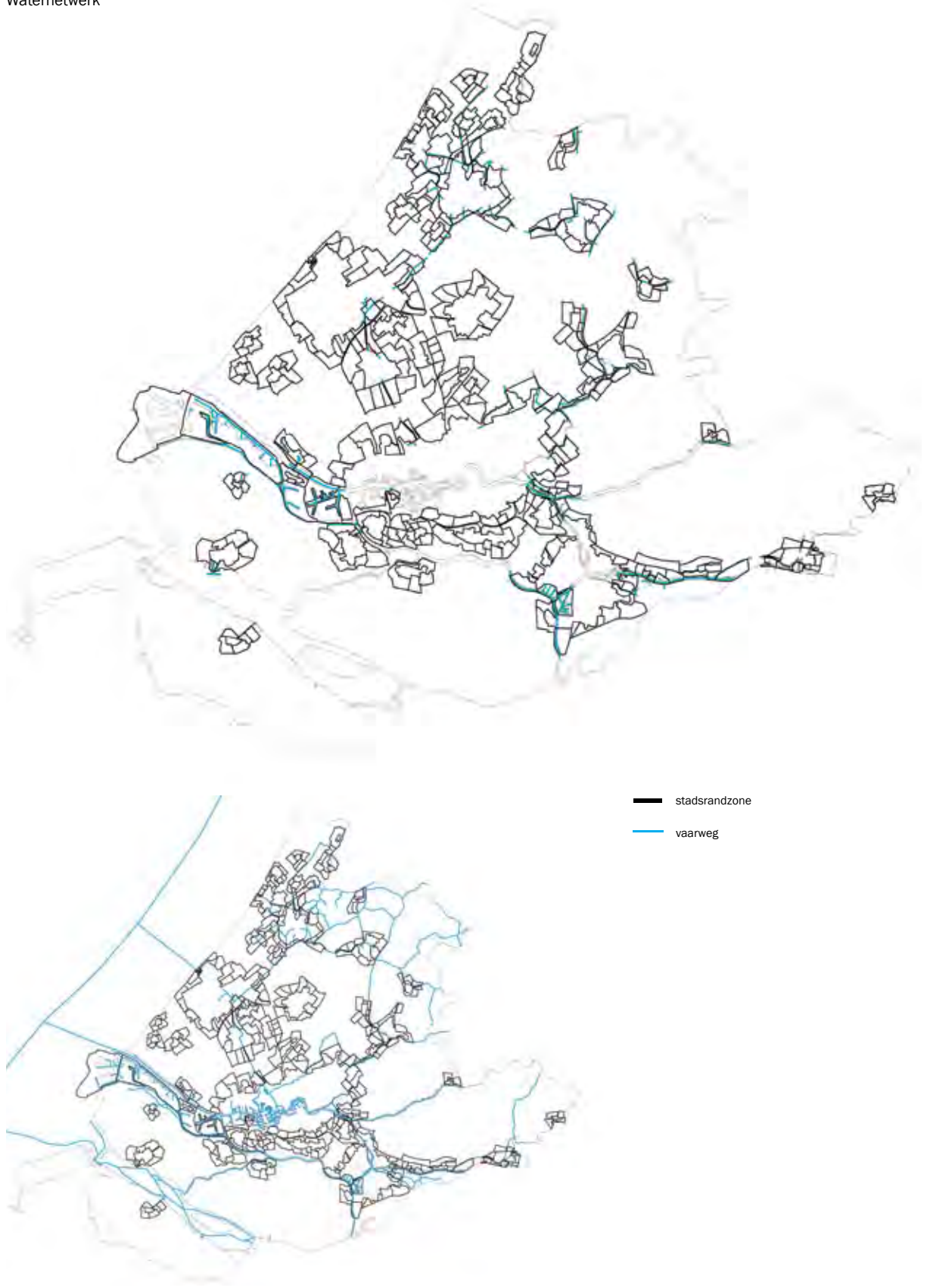




- stadsrandgebied
- spoor
- ns station









— stadsrandzone

- 101 — fietsplatform
- 27 — Oeverloperpad
- 16 — Deltapad
- 138 — Lange afstands fietspad
- 29 — Visserspad
- 11 — Pelgrimspad
- 18 — Florispad
- xx — andere paden

340 km in het totale stadsrandgebied



- stadsrandgebied
- 26% — bebouwd terrein
- 8% — semi-bebouwd terrein
- — verkeer
- 8% — buitenwater
- 5% — binnenwater
- 34% — landbouw
- 7% — bos en natuur
- 12% — recreatie
- 100% van het totaaloppervlak stadsrandgebied



- stadsrandgebied
- 1% sociaal culturele voorziening
- 1% openbare voorziening
- 15% woongebied
- 0% detailhandel en horeca
- 11% bedrijventerrein
- van het totaaloppervlak stadsrandgebied





- stadsrandgebied
- 4% 0 - 10 landelijk
- 5% 10 - 15 dorps
- 4% 15 - 20 centrum dorps
- 2% 20 - 25 groen stedelijk
- 2% 25 - 50 buiten centrum
- 0% > 50 centrum stedelijk
-
- 17% van het totaaloppervlak stadsrandgebied





— stadsrandgebied

- 4% bos en natuur
- 3% sport
- 0% verblijfsterrein
- 1% dagrecreatie
- 4% park en plantsoen
- 0% begraafplaats

— van het totaaloppervlak stadsrandgebied





— stadsrandgebied

17% werken

17% van het totaaloppervlak stadsrandgebied





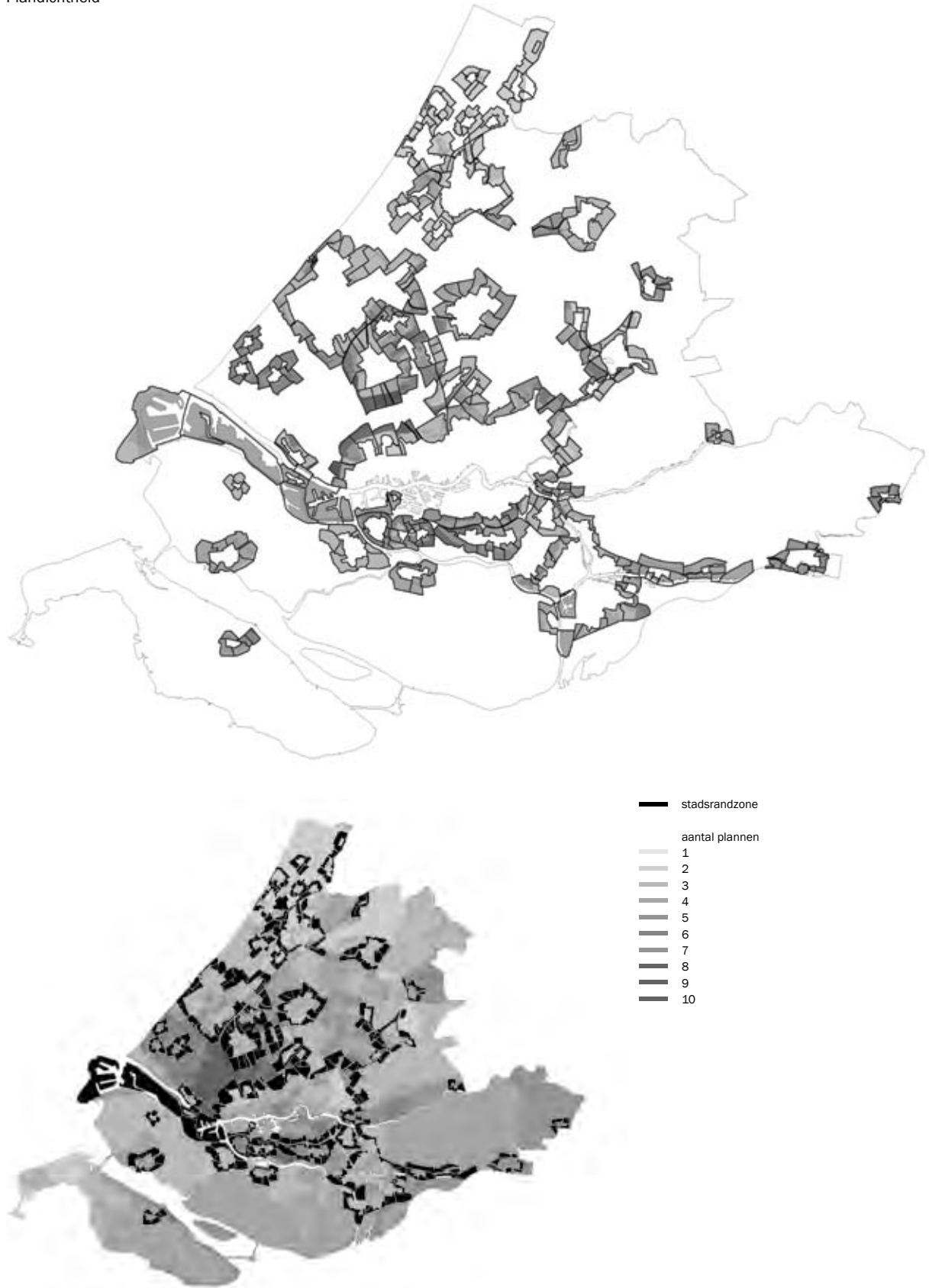
- stadsrandgebied
 - 4% — bedrijventerrein
 - 0% — detailhandel
 - 4% — wonen
 - 1% — gemengd: stedelijk
 - 0% — kantoor
 - 0% — nutsvoorziening
 - 0% — voorziening
 - — verkeer: lucht
 - — verkeer: spoor
 - — verkeer: weg
 - 0% — water
 - 0% — waterberging
 - 0% — glastuinbouw
 - 0% — agrarisch
 - 2% — groen
 - 2% — natuur
 - 2% — gemengd: landelijk
 - 1% — recreatie
 - 0% — sport
 - 0% — verblijfsrecreatie
- 16% van het totaaloppervlak stadsrandgebied



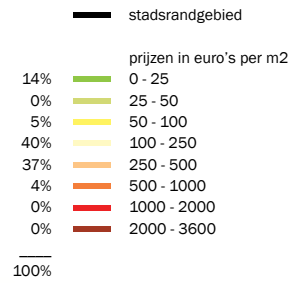


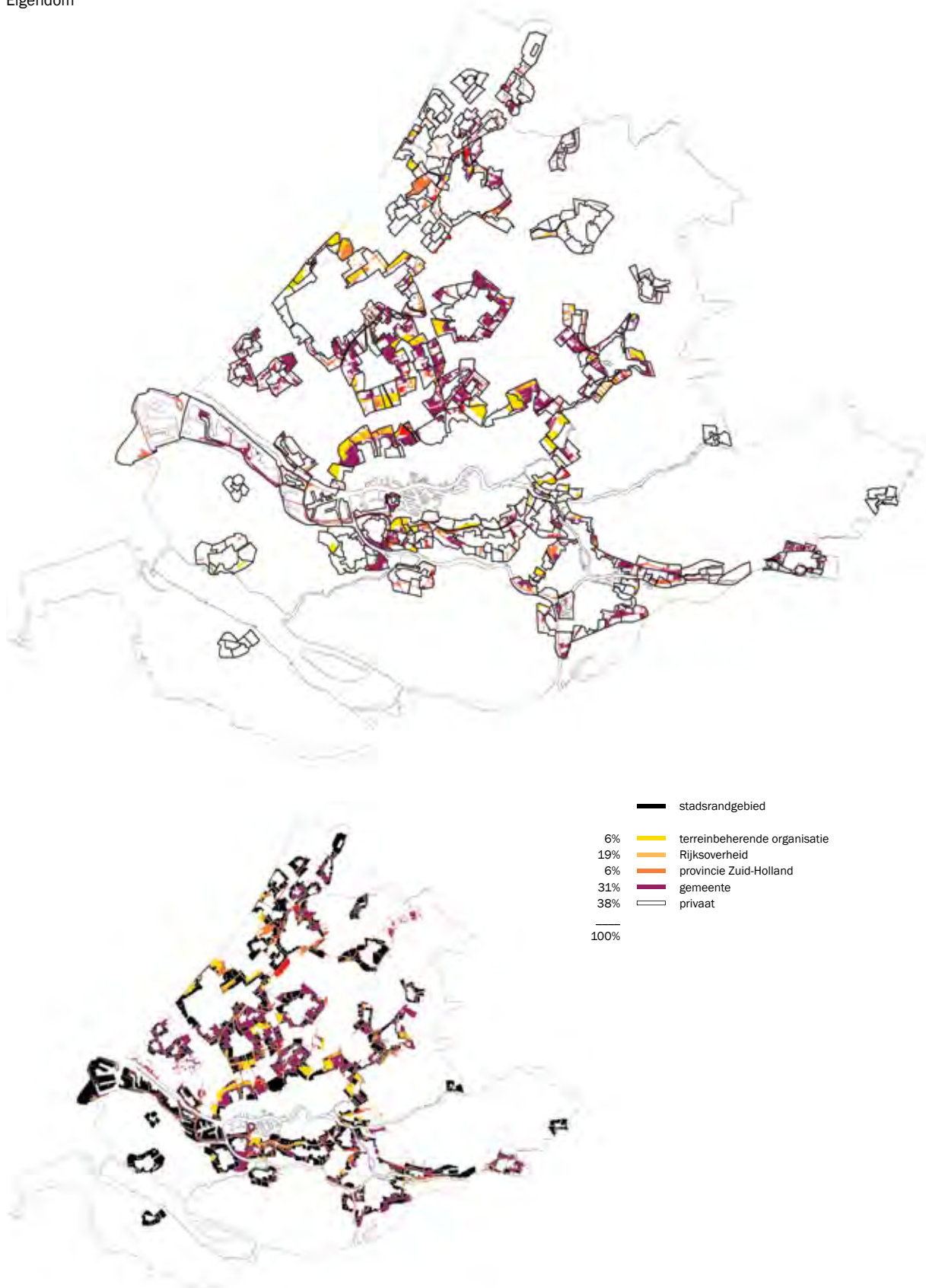
- stadsrandzone
- 14% — stedelijke ontwikkeling
- 7% — natuurontwikkeling
- 21% van het totaaloppervlak stadsrandgebied





Grondprijzen











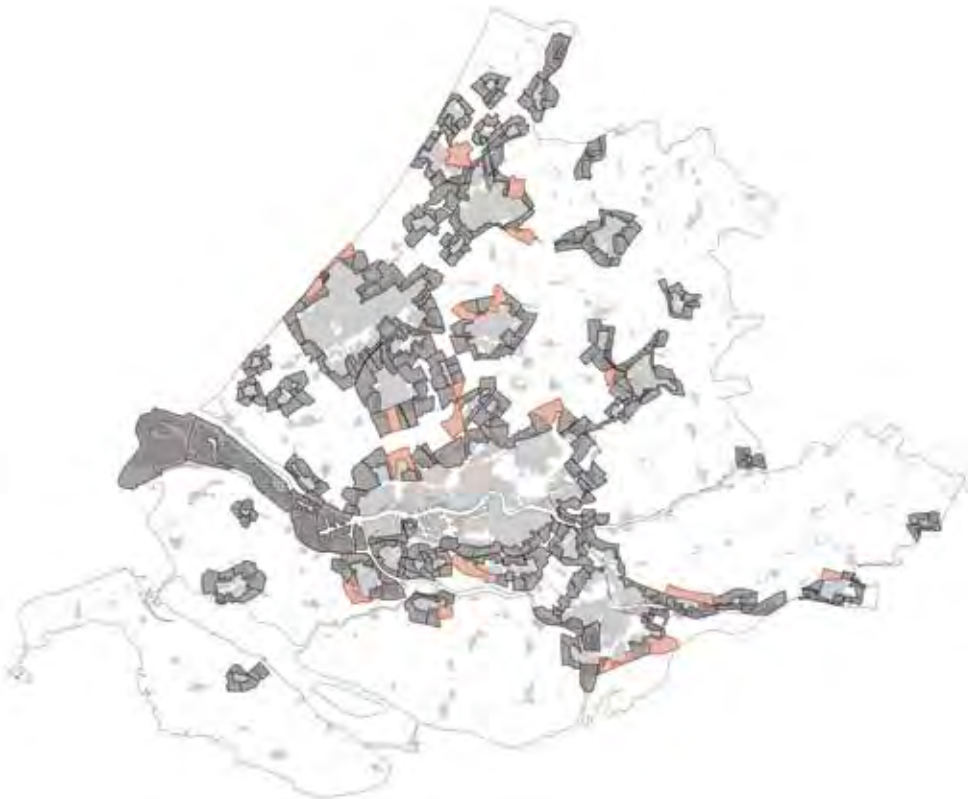
Stadsrandgebieden

>>>

Stadsrandentypologie

<<<

20 stadsrandgebieden



4. STADSRANDENTYPOLOGIE

Methode

Op schaal van de Zuidvleugel is een grote diversiteit aan stadsranden aanwezig. Om tot een kwalitatieve vergelijking tussen de verschillende stadsranden te komen, zijn de stadsrandgebieden in eerste instantie geordend op objectieve, functionele gronden. Subjectieve eigenschappen zoals 'rommelig', 'spannend' of 'saai' zijn niet meegenomen.

Vervolgens zijn twintig stadsrandgebieden verder onderzocht in beeld, kaart en cijfers, om de verschillende stadsrandgebieden binnen een stadsrandtype kwalitatief met elkaar te kunnen vergelijken. Dus eerst worden de appels van de peren gescheiden, om vervolgens de appels onderling te vergelijken en de peren onderling te vergelijken.

Op basis van het onderzoek op zowel provinciale schaal, als op schaal van het individuele stadsrandgebied, is een tiental stadsrandtypen onderscheiden. Elk stadsrandtype bestaat binnen de grenzen van het stadsrandgebied uit een combinatie van mogelijke stadsfuncties, randfuncties en landfuncties, en heeft een onderscheidend kenmerk: óf de stadzijde, of de rand of de landzijde is bepalend in het type stadsrand.

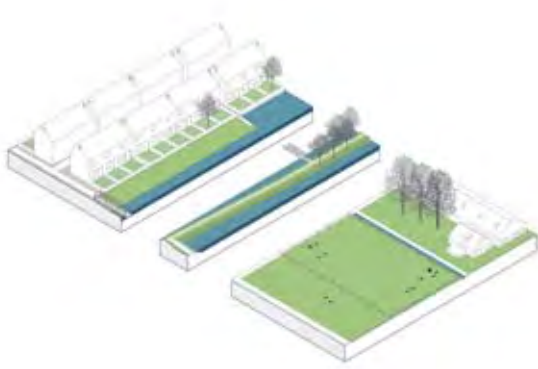
Stadsrandtypen

Er zijn binnen de provincie Zuid-Holland tien verschillende stadsrandtypen onderscheiden:

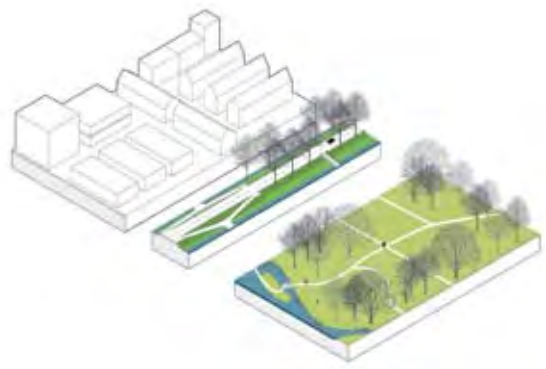
1. Groene Grens
2. Groengordel
3. Waterfront
4. Woonlandschap
5. Spanningsveld
6. Stortplaats
7. Loodsenland
8. Zichtlocatie
9. Havenkwartier
10. Vrijhaven

De tien stadsrandtypen zijn weergegeven in axonometrische diagrammen. Deze diagrammen zijn beschrijvend van aard, maar bevatten alle de volgende hoofdeenheden:

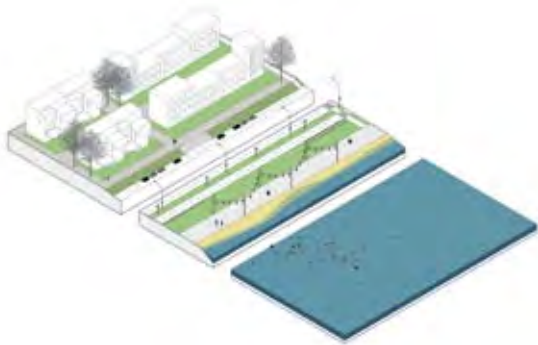
- Stadzijde: woningen, bedrijven of overige functies;
- Rand: hard (snelweg/spoorweg/kanaal) of zacht (weg/dijk/sloot), verbinding of scheiding;
- Landzijde: landbouw en natuur (akkers/weilanden/kassen/natuur), park (aangelegd groengebied) of water (zee/rivier/meer).



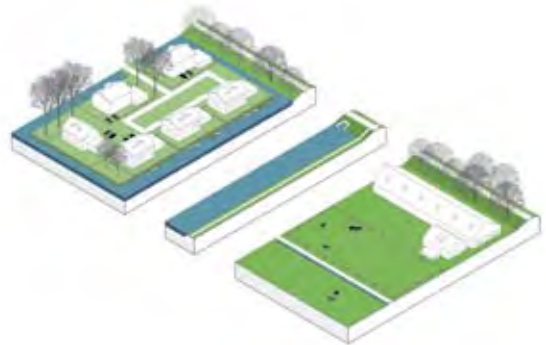
Groene Grens



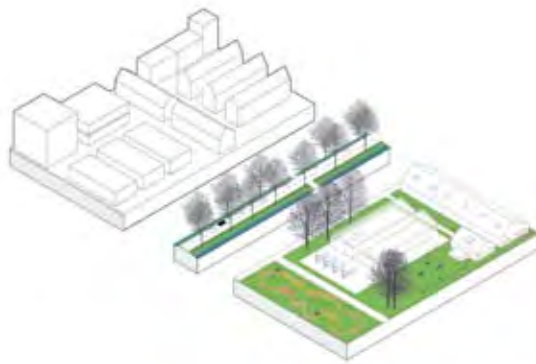
Groengordel



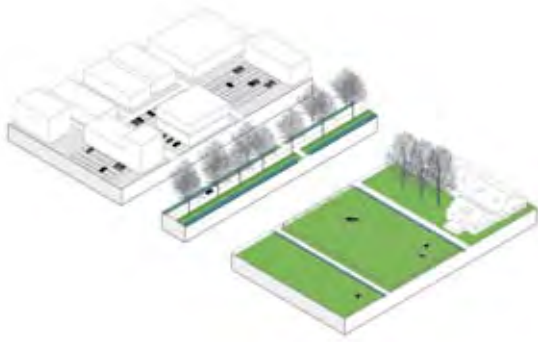
Waterfront



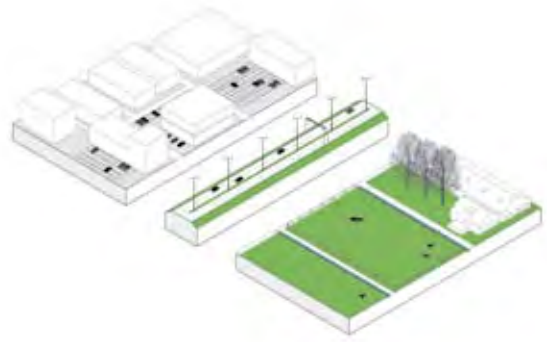
Woonlandschap



Spanningsveld



Loodsenland



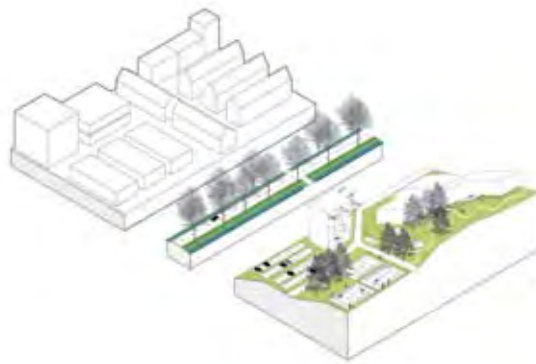
Zichtlocatie



Havenkwartier



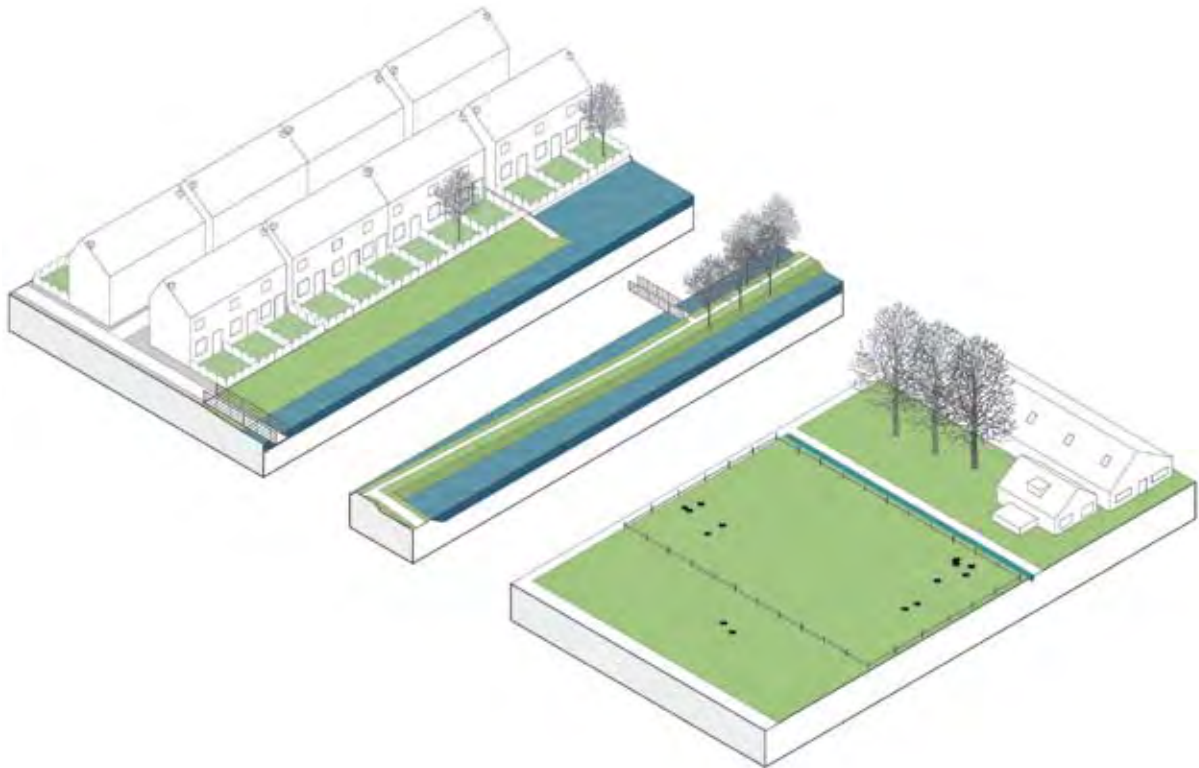
Vrijhaven



Stortplaats



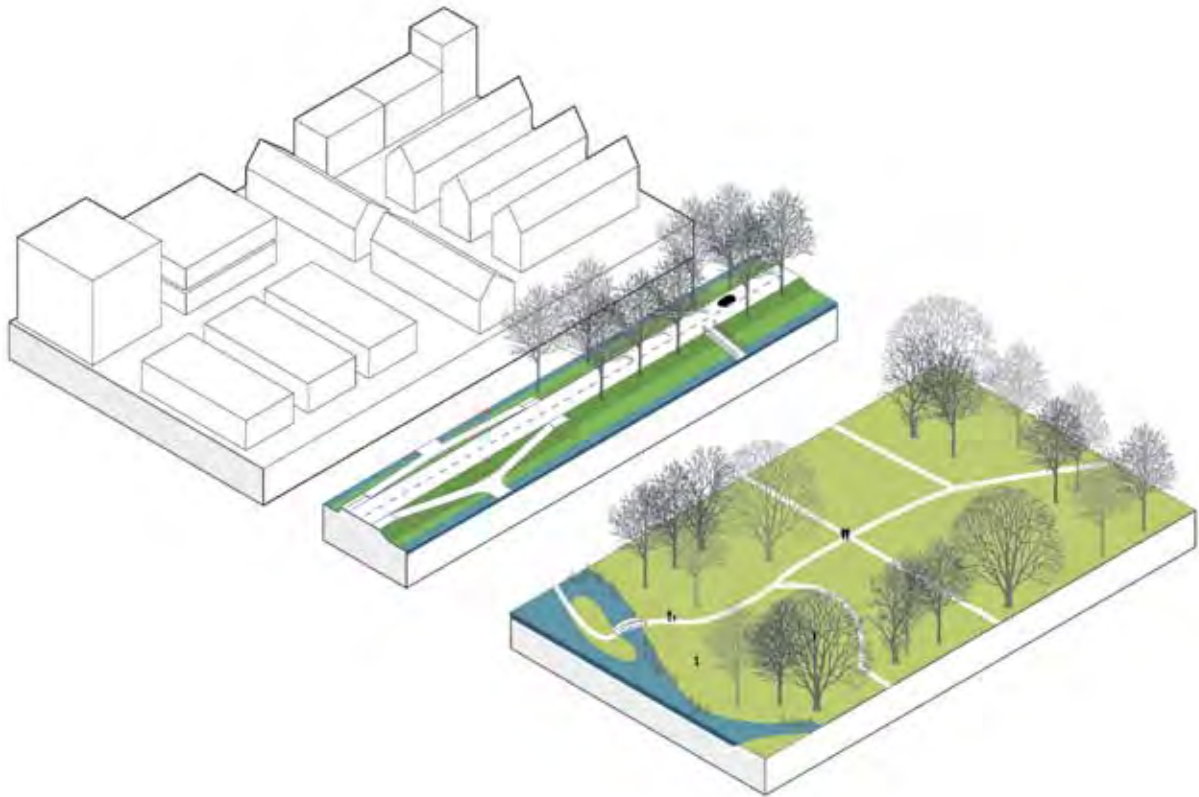
Groene Grens



De Groene Grens heeft weinig om het lijf, maar veel charme. Een woonwijk of soms een bedrijventerrein grenst aan het landschap zonder nadrukkelijk intermediair of barrière. De woonwijk is niet ontworpen als definitieve grens, de stad zou nog verder uitbreiden. Vaak reageert de opzet van de stadszijde van de Groene Grens niet op het landschap, het ligt er vrij neutraal tegenaan. In de wijk zelf is weinig te merken van het nabije platteland. De rand is eenvoudig, niet meer dan een sloot. Het fraaie aan de Groene Grens is dat oude landschappelijke structuren zoals boerenlinten, kades en dijken direct aan het verstedelijkte landschap zijn blijven liggen. Dankzij de oude boerderijen, schapenlandjes

en maneges vormen dit vaak aantrekkelijke recreatieve gebieden. De bewoners van de woningen aan de rand van de Groene Grens hebben met name geluk: hoewel hun woning er niet specifiek op ontworpen is, genieten zij van een weids uitzicht over het Zuid-Hollandse platteland.

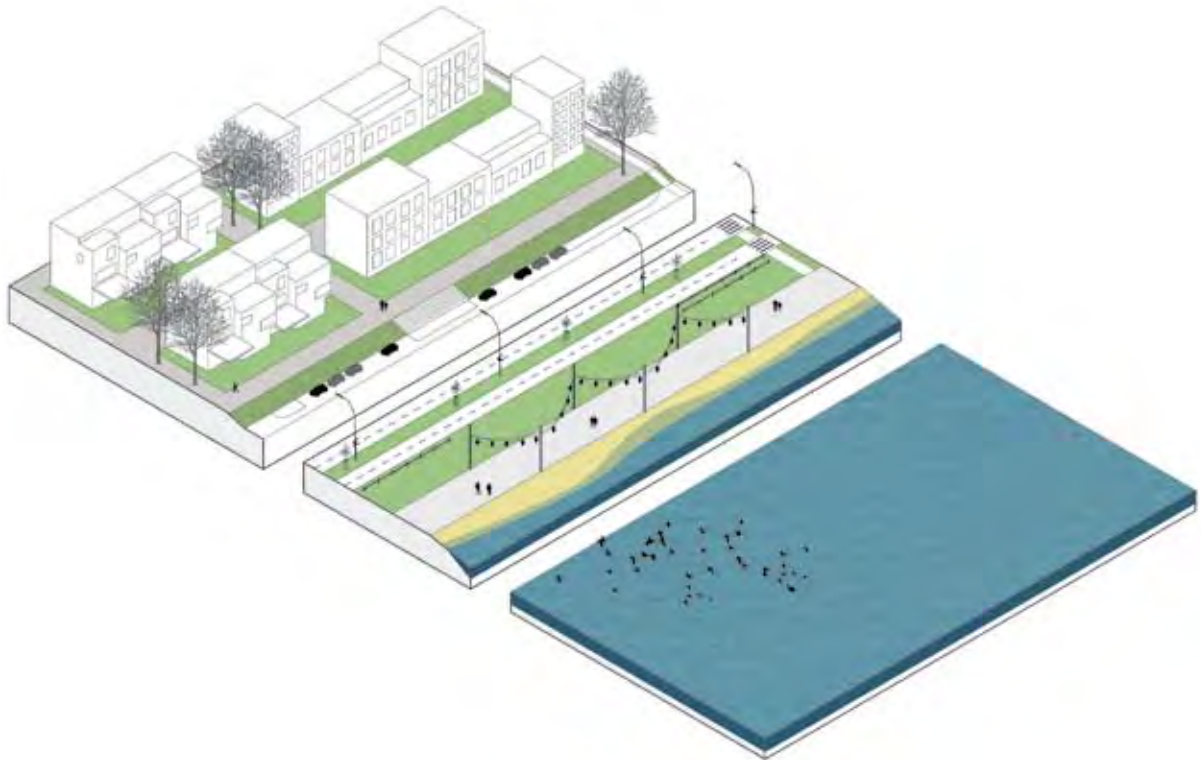
Groengordel



Dit is een veel voorkomende stadsrand. De rand van de Groengordel is vaak infrastructuur van lagere orde: een dijkje of een watergang. De bebouwing aan de rand is binnen georiënteerd, ondanks de ligging aan het groen. De Groengordel is hét stadsrandtype in opkomst. Veel Groene Grenzen veranderen in Groengordels. Langs stadsrandgebieden in heel Zuid-Holland worden Groengebieden aangelegd om de 'opvangcapaciteit' van het landelijk gebied voor de stedeling te vergroten. Het agrarische gebied wordt verparkt en geschikt gemaakt om te wandelen. De voorbeelden zijn talrijk, zo zijn er veel recente Groengordels rondom Midden-Delfland te vinden. Maar ook oudere

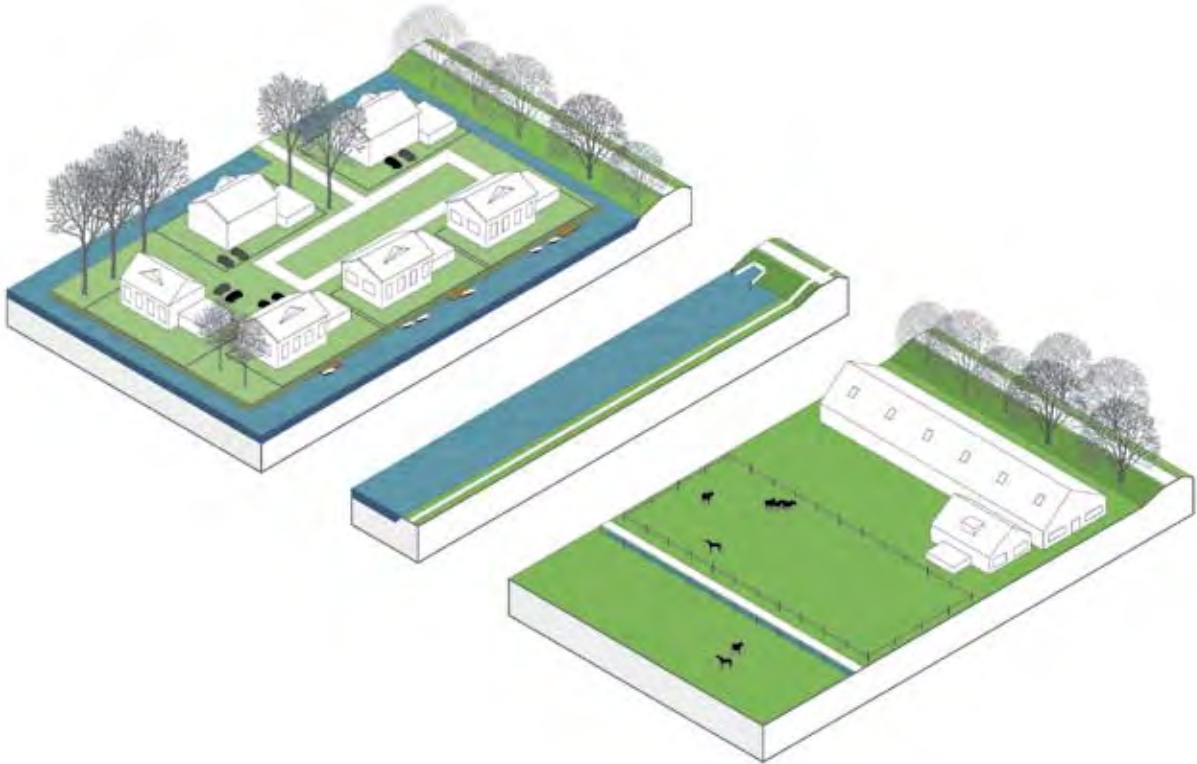
voorbeelden, zoals bijvoorbeeld Sterrenwijk in Dordrecht.

Waterfront



Een stuk stad grenst aan een grootschalig landschap, en is formeel begrensd door een openbaar lineair element, zoals een kade of boulevard. Het inrichtingsniveau van de rand is hoger dan van de achterliggende stad, de boulevard van Scheveningen is hiervan een voor de hand liggend voorbeeld. Het Waterfront leunt sterk op de kwaliteit van het landschap waar het aan ligt. De pracht van de horizon nodigt uit om met name aan de rand van het Waterfront hoger en mooier te bouwen. Maar niet elk Waterfront is meteen een Manhattan aan de Maas; van veel 'nieuwbouw'-waterfronten kan gesteld worden dat het beter is er te wonen, dan er op uit te kijken.

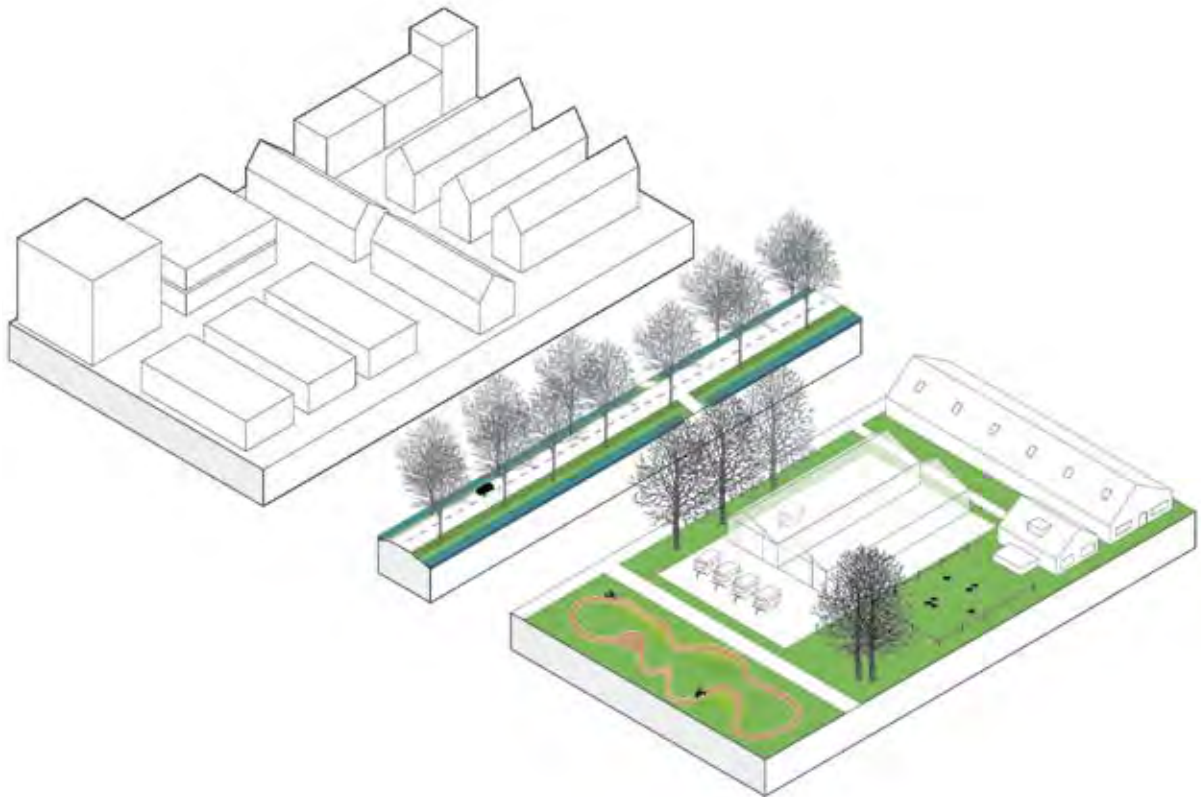
Woonlandschap



Het Woonlandschap ontstaat in stadsrandgebieden waar de stad een relatie aangaat met het aangrenzende land door het uitzicht of de toegankelijkheid volledig te benutten. De positie aan de rand wordt ingezet als kwaliteit en privilege, wat zich uit in duurder woonvormen. Zo ontstaat er een hybride tussen stad en land: de Woonlandschappen. Het Woonlandschap is niet nieuw en is met enige regelmaat opgedoken in de stedenbouwkundige geschiedenis. Vanaf het moment dat stadsmuren overbodig werden, is het buiten aan de stadsrand populair onder de welvarende stedeling. Pas met de villawijken van Wassenaar en Aerdenhout werd het unieke model van het woonlandschap

ontwikkeld dat een tijdloze aantrekkingskracht lijkt te hebben. Deze randen zijn integraal en ruim ontworpen op de schaal van de woonwijk, en vermengen daardoor goed met hun omgeving. Op dit moment is daar grote behoefte aan, en de voorbeelden van aantrekkelijke plannen zijn legio: het 'golf en wonen' in Dordrecht, 'waterwonen' in Gouda. Dit is een wezenlijk andere benadering van de stadsrand.

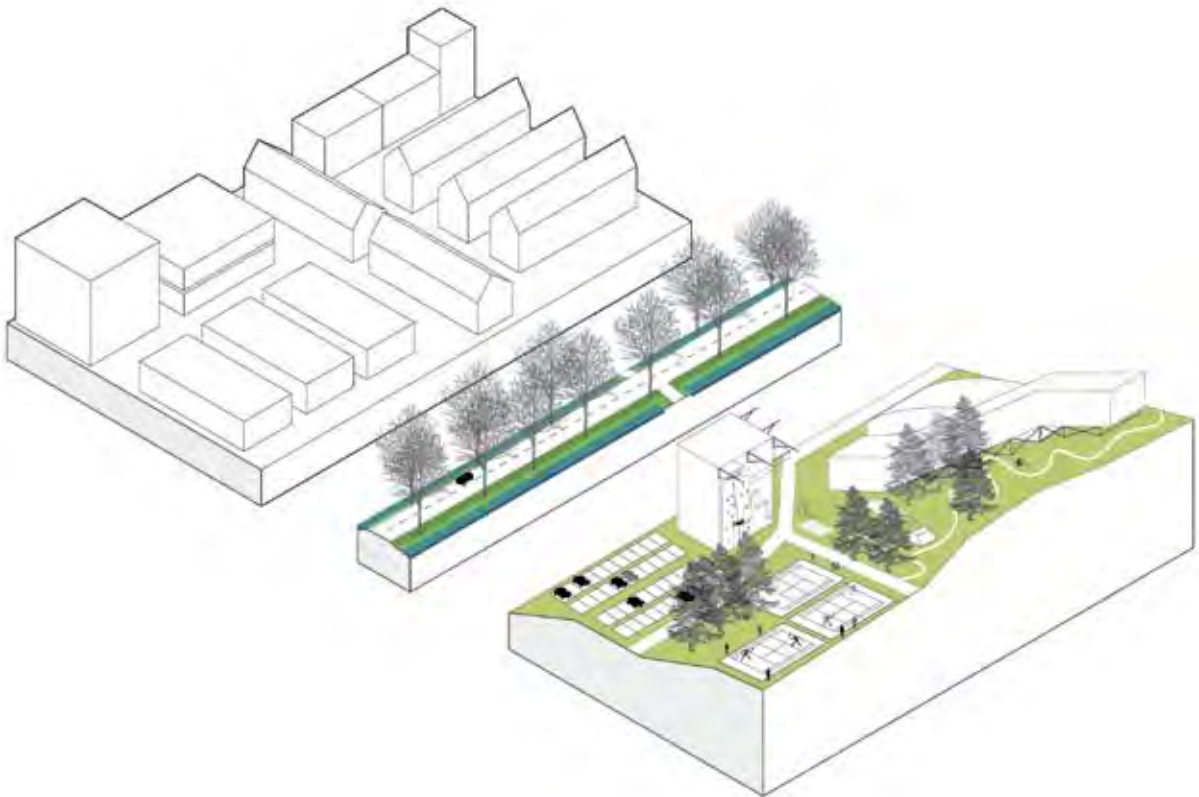
Spanningsveld



Het Spanningsveld wordt voornamelijk gevormd door de landzijde van het stadsrandgebied, de rand is minimaal en de verweving met de stadszijde is vaak groot. Het agrarische karakter overheerst nog in het Spanningsveld, maar het zijn vaak gebieden in verandering, verstedelijkende stadsrandgebieden. Tot het zover is, biedt het Spanningsveld vrijheid, ontspanning en afwisseling. Een lieflijk dijkje met boerderijen, volkstuinten, een verdwaalde kas en een incidentele autosloper. De 'outgoing' stedeling weet hiertussen zijn adresjes te vinden. Denk aan voorzieningen als de landwinkel, pannenkoekenboerderij, de hondenuitlaatservice,

maar ook het kinderspeelparadijs en het tuincentrum. De afwisseling en het ontbreken van een duidelijke bestemming geven het Spanningsveld een avontuurlijk karakter. Meningen over het Spanningsveld zijn verdeeld: enerzijds is het geliefde domein van montere bakfietsmoeders- en wielrenvaders, anderzijds is de rommelige aanblik een doorn in het oog van menig planoloog.

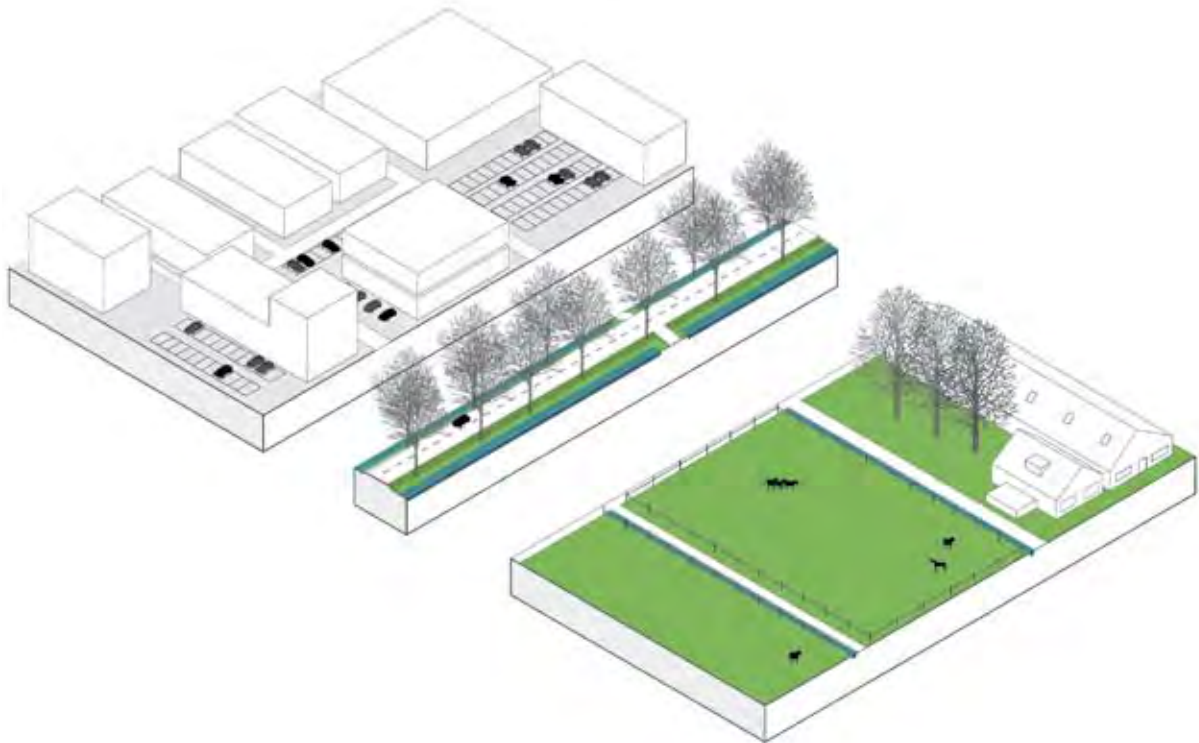
Stortplaats



De Stortplaats kan zowel aan de stadszijde als de landzijde voorkomen. Bijzonder aan de Stortplaats zijn de aanwezige voorzieningen en functies: van het soort dat bij de stad hoort, maar liever 'not in my backyard'. De stad heeft deze voorzieningen wel nodig, maar het vinden van geschikte locaties in de stad is vaak onmogelijk. Een klassiek vraagstuk als het bijvoorbeeld om vuilnisbelten, rioolzuiveringen, gronddepots en bezinkbassins gaat. Het landelijk gebied binnen de gemeentegrenzen biedt dan uitkomst. Vaak liggen de Stortplaatsen afgelegen, maar veel steden groeien er uiteindelijk weer tegenaan. Een voorbeeld van de Stortplaats is het onverwachts

gestaakte bouwproject. Een woonwijk of (snel-)weg wordt niet meer afgemaakt, maar de grond is al wel opgebracht. In de Vlaardingse Broekpolder bijvoorbeeld werd van 1958 tot 1975 opgespoten met een zes meter dikke laag slib uit de Rotterdamse haven, om een nieuwe woonwijk aan te leggen. Vanwege aangescherpte milieueisen werd de bouw onmogelijk. Met een provisorisch plan werd het gebied omgebouwd tot een bos. Zo wordt bij de Stortplaats vaak geprobeerd van de nood een deugd te maken: een bos, een skihelling, een mountainbike route of klimheuvel. Soms een paar jaar een succes, maar soms snel verouderd en uit de gratie.

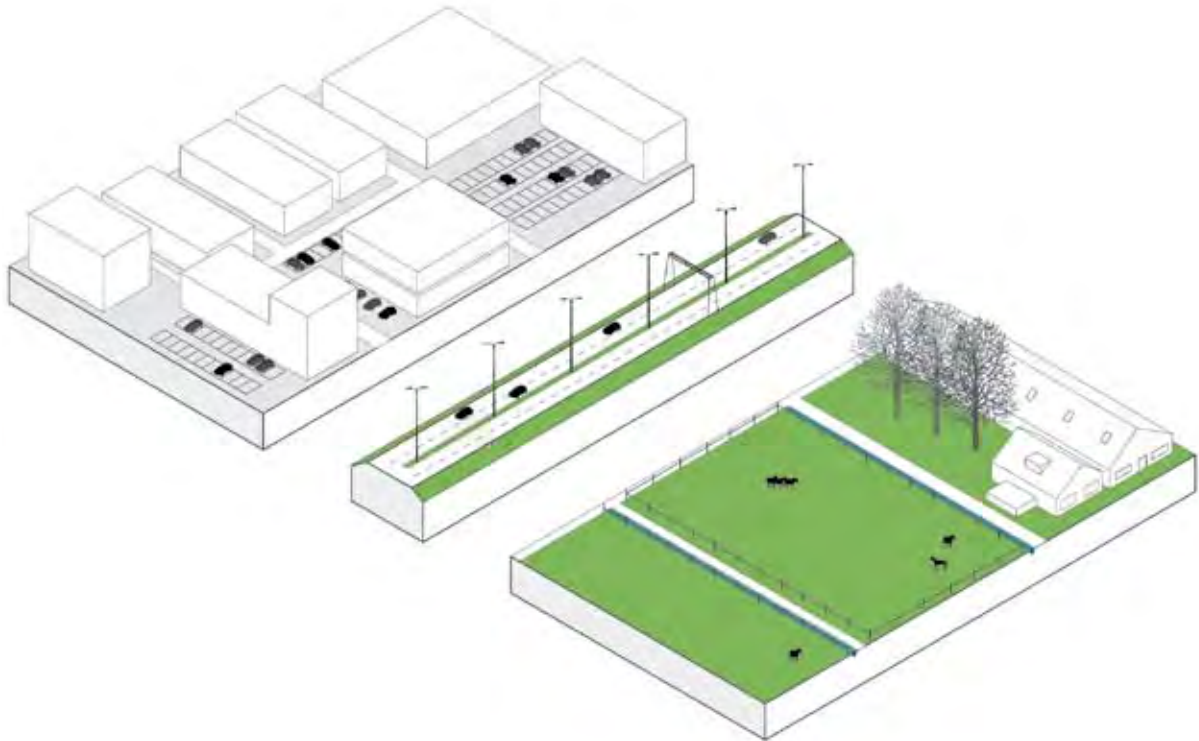
Loodsenland



Bijna iedere stad of verstedelijkt dorp heeft wel een marginaal bedrijventerrein. Een beetje achteraf, vaak toegankelijk door een enkele poort, een verzameling van allerlei loodsen en bouwsels. De vestigingen van de bekende doe-het-zelf ketens zijn er te vinden, maar ook veel lokale klusboeren en obscure handelaren. De dichtheid van de loodsen is er hoog: ze staan loods aan loods. De open ruimte wordt zonder uitzondering gebruikt om te parkeren. Het Loodsenland ligt vaak direct aan het landschap, maar laat het na de occupatie verder ongemoeid. Het ligt er met de rug naar toe. Er is geen enkele uitwisseling tussen de twee: de belangen van het

bedrijventerrein en het boerenland overlappen elkaar niet.

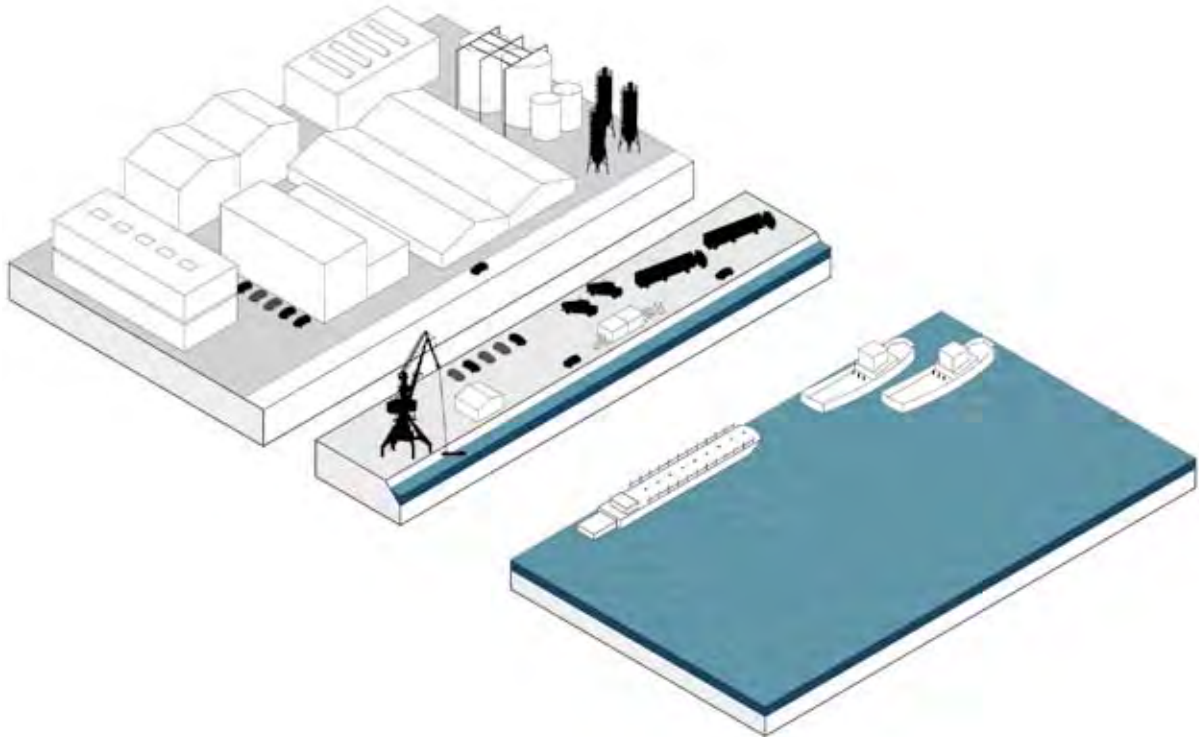
Zichtlocatie



Spoor- en snelwegen zijn natuurlijke grenzen in het landschap, die werken als een magneet voor bedrijvigheid. De combinatie van snelle ontsluiting, het feit dat bedrijven geen last hebben van geluid- en milieubeperkingen en graag zichtbaar willen zijn voor de massa's voorbijrijdende auto's, maakt de Zichtlocatie een populaire stadsrandvorm. Steden groeien als vanzelf naar spoor en snelweg toe en dit worden uiteindelijk permanente randen in het landschap, al dan niet achter een geluidsscherm. In Zuid-Holland met het vlakke landschap, ongebreidelde ondernemersgeest en overvloed aan grootschalige infrastructuur zorgt de Zichtlocatie er ironisch

genoeg voor dat het zicht op 'het landschap' en 'de stad' ontnomen en vervangen wordt door de generieke loodsen langs de snelweg. De Zichtlocatie, geliefd bij bedrijven en verguist door reizigers, bepaalt in hoge mate de perceptie van Zuid-Holland: de meeste mensen zien vooral deze kant van de provincie vanuit de trein, auto en natuurlijk hun werkplek op de Zichtlocatie.

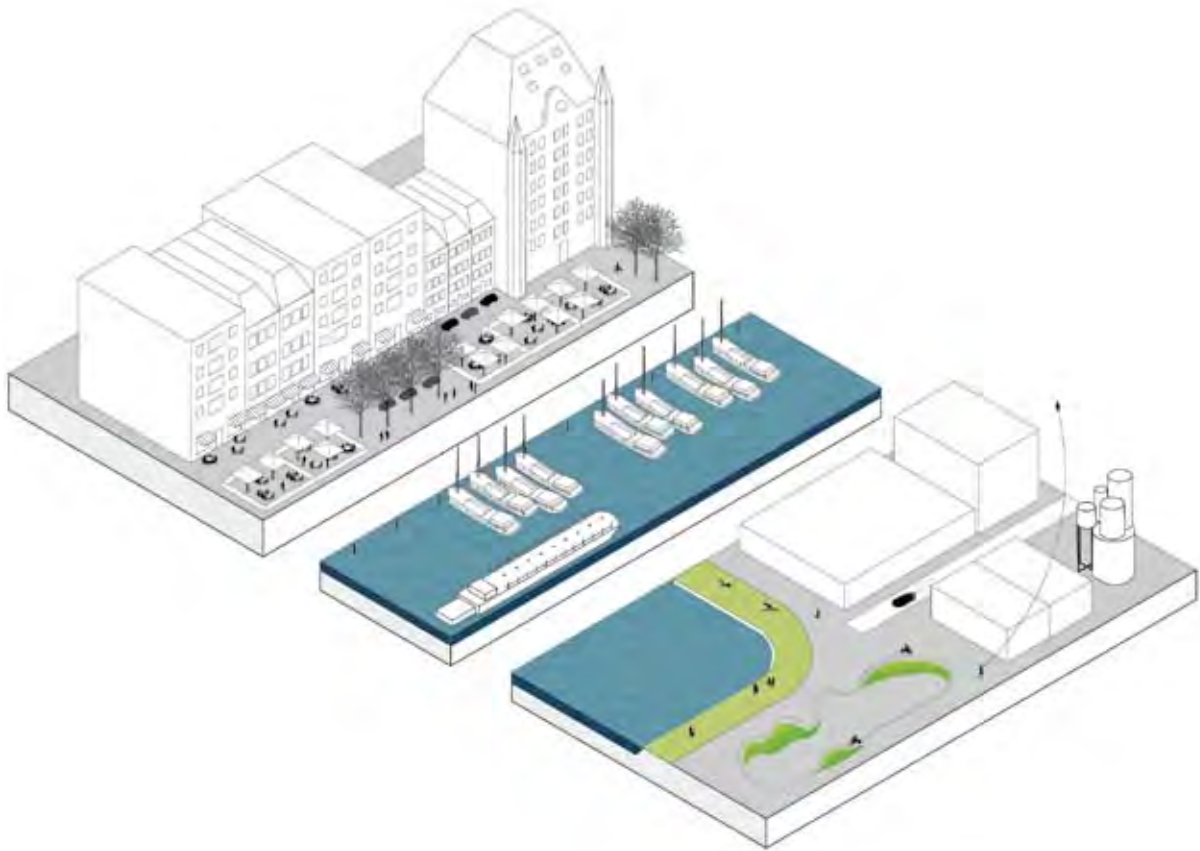
Havenkwartier



Het Havenkwartier onderscheidt zich van het Loodsenland door de contextuele ligging: aan het water van de grote en kleine rivieren. Het is op die manier verschillend van het Loodsenland, dat geen specifieke landzijde nodig heeft om zich te manifesteren. De grote loodsen, het ruwe materiaal, de kranen langs de kade, de aan- en afmerende schepen: het Havenkwartier is een industrieel stadsrandgebied met een sterke uitwisseling tussen de landzijde (het water) en de stadszijde (de kade). De toegankelijkheid van de kade van het Havenkwartier verschilt nogal per stadsrandgebied. De kleinere zijn vaak openbaar toegankelijk en bieden ruimte

op als buitenstaander te kijken naar kranen en schepen. De grote havenkwartieren, zoals die in de Europoort, zijn vaak omheind en streng beveiligd, de kade is daar alleen toegankelijk voor scheepvaarders en havenpersoneel.

Vrijhaven



(Haven-)terreinen met een belangrijke recreatief medegebruik. Niet alleen kan je er aanleggen, laden en lossen, ook is dit de plek om te eten, te drinken en om op avontuur te gaan. Denk bijvoorbeeld aan de historische havens, een vrijetijdsgebied voor toeristen. Mooie schepen in het water, terrasjes op de kade. Dit is een gepolijst voorbeeld van de Vrijhaven, maar er zijn ook andere die dicht bij het oorspronkelijke landgebruik staan. Zo blijken veel oude havens broedplaatsen voor ateliers, plekken waar kunstenaars en ontwerpers voor weinig geld een grote loods kunnen betrekken. Een ander bekend voorbeeld is de Tweede Maasvlakte, waar

wordt gekite, geracet en andere, minder legale recreatieve bezigheden worden ondernomen. De afgelegen ligging, de gemengd landelijke en stedelijke omgeving zorgen blijkbaar voor omstandigheden die in andere stadsrandgebieden niet te vinden zijn. Vrijhavens zijn dus óf de oude havens, óf de havens in aanbouw, al kan een bouwplaats er ook als een gezien worden.



De Stadsrandenkaart

1. De ondergrond

De meeste 'Spanningsvelden' zijn te vinden in het westen, op het zand. Stevige ondergrond maakt fijnmazige ontsluiting mogelijk waardoor er barrièreloze stadsrandgebieden te vinden zijn. De polders zijn het terrein van de Groene Grenzen, een veel compactere stadsrand met een minder fijnmazige verbinding. Het verschil tussen zand en klei/veen maakt dus een verschil in het type stadsrand.

2. De basis

Veruit de meest voorkomende stadsrandtype is 'De Groene Grens'. Vaak gezien: de jaren zeventig wijk die pal tegen het agrarisch landschap ligt, alleen gescheiden door een dijkje of een singel. Dit is de klassieke basisvorm van de stadsrandgebieden in het westen van Nederland, in feite niet anders dan de stadsranden nadat de verdedigingswallen geslecht werden.

3. De trend

Al is de 'Groene Grens' de vaak basis, er is al enige tijd een andere beweging ingezet. Enerzijds bedoeld om de stedeling te laten verpozen in de landszijde van de stadsrand, anderzijds om steden 'uit elkaar' te houden: veel van de Groene Grenzen' worden beplant en voorzien van wandelpaadjes. De trend in de landzijde van de stadsrand: de 'Groengordel'.

4. De regel

Het is zo dat ieder verstedelijkt dorp en stads wel zijn eigen 'Loodsenland' heeft: het doorsnee

bedrijventerrein dat wel aan de rand van de stad ligt, maar het aangrenzende landschap daar links laat liggen. Alleen jammer dat het 'Loodsenland' vanuit het landschap wél goed zichtbaar is.

5. De uitzondering

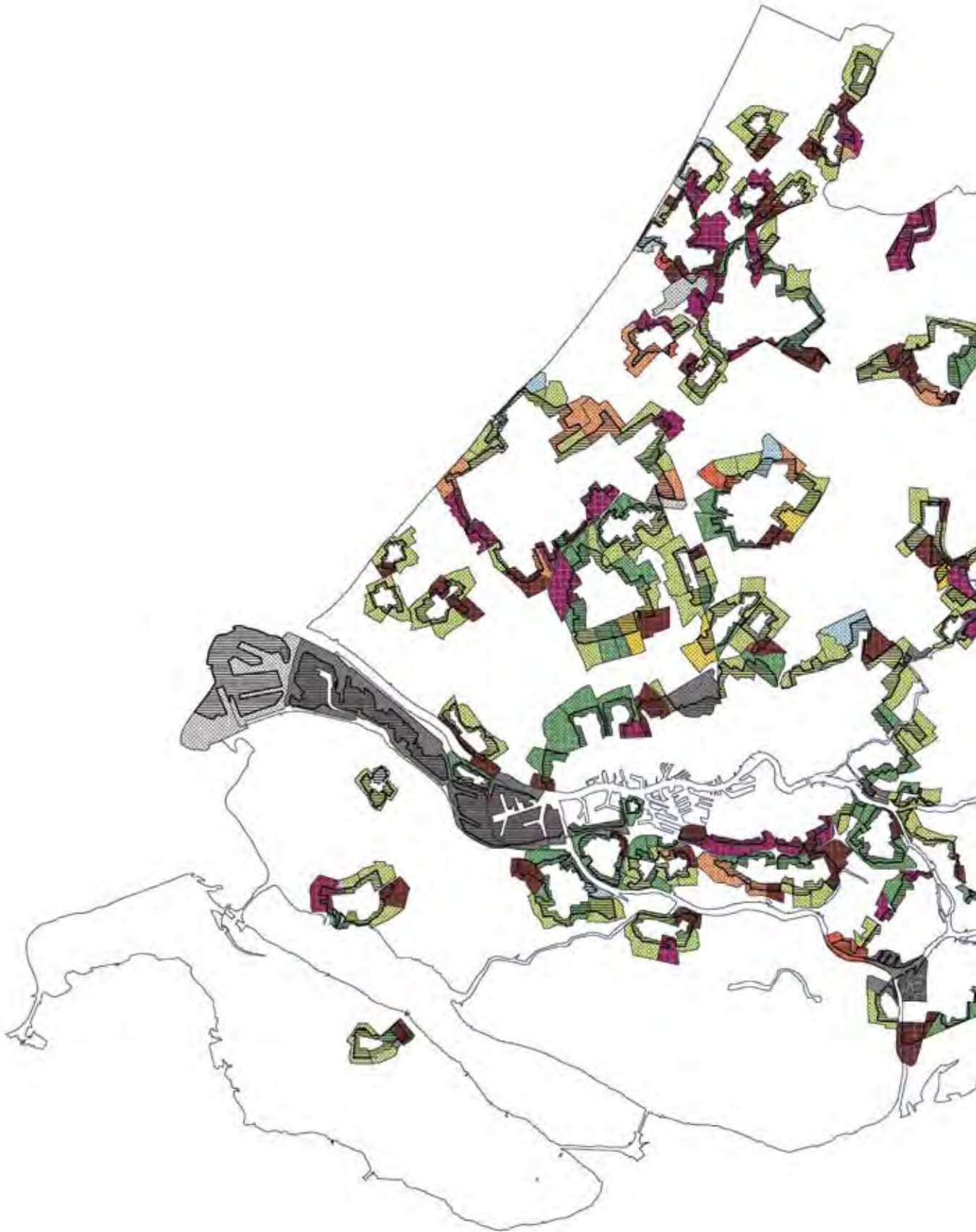
Weinig gezien is het woonlandschap, ondanks alle mooi plannen en tekeningen van de laatste decennia. Van 'golf en wonen', 'rood voor groen' en 'landelijk wonen' is op de schaal van de stadsrandgebieden voorlopig nog betrekkelijk weinig merkbaar.

6. De monocultuur

Sommige steden hebben een duidelijke kijk op hun stadsrand. Pernis en Hoogvliet bijvoorbeeld: rondom beide ligt een aaneengesloten parkachtige gordel: 'de Groengordel'. En niet geheel zonder reden: de 'Groengordel' is er om invloed van buitenaf (de havens) te beperken en het leven in deze industriële plekken te veraangename.

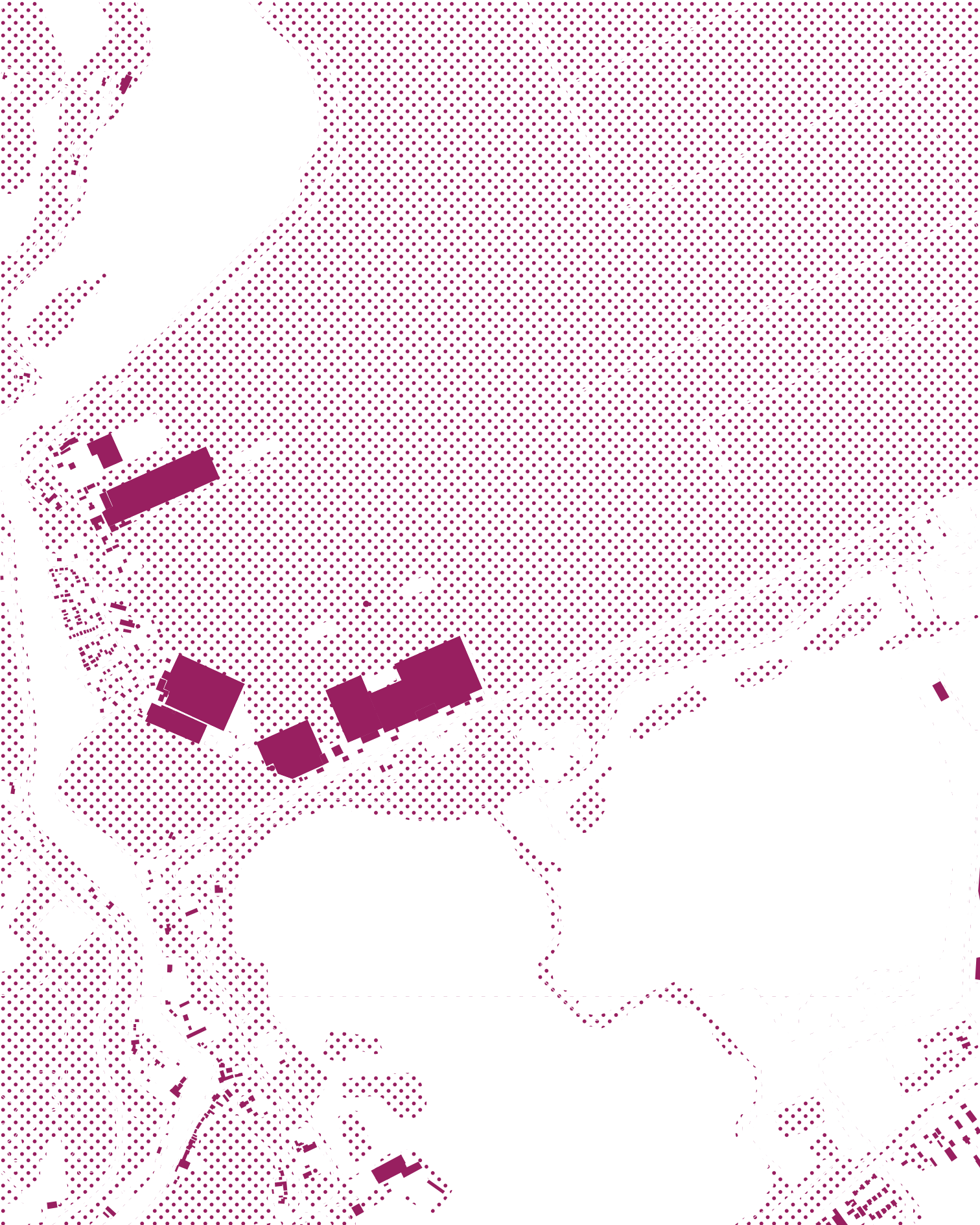
7. De verzameling

Sommige steden lijken alle verschillende stadsrandtypen om zich heen te hebben verzameld. Zoetermeer is zo'n stad: het heeft ze zo'n beetje allemaal. Onder andere: het Loodsenland, de Zichtlocatie, de Stortplaats, de Groene Grens, het Waterfront. Het biedt een grote afwisseling en keuzemogelijkheid als bewoner. Al zijn sommige stadsrandtypes natuurlijk niet bijzonder aantrekkelijk om in huis te hebben.



- Groene Grens
- Groengordel
- Waterfront
- Woonlandschap
- Spanningsveld
- Stortplaats
- Loodsenland
- Zichtlocatie
- Havenkwartier
- Vrijhaven









5. TWINTIG STADSRANDGEBIEDEN



1. Rijnsburg - 't Heen



2. Leyhof - Boterhuispolder



2. Hoge Rijndijk - Oude Rijn



4. Scheveningen - Noorderstrand



5. Duindorp - Zuiderstrand



6. Buytenwegh - Snowworld



7. Seghwaert - Noord-Aa



8. Gouwe Park - Zuidplaspolder



9. Tolhek - Klapwijkse Knoop



10. Nesselande - Zevenhuizerplas



11. Rodenrijs - Oudeland



12. Tanthof - Abtwoudse Bos



13. Kethel - Zuidrand



14. Vogelenzang - Simonshaven



15. Stougjesdijk - N217



16. Carnisselande - Polder het Buitenland van Rhoon



17. Sterrenburg - Wieldrechtse Zeedijk



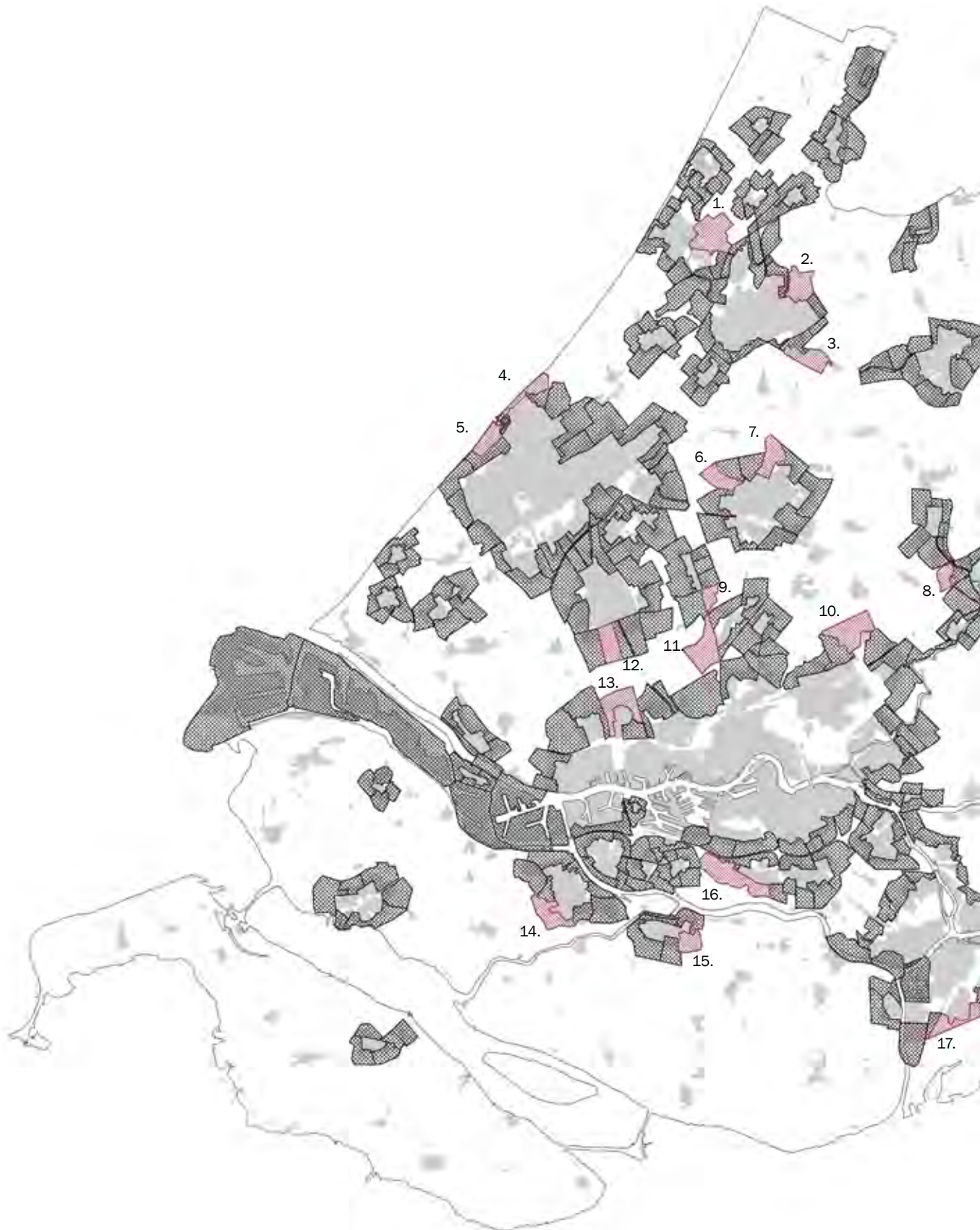
18. De Hoven - Kop van het Land



19. Nijverwaard - Alblasserwaard



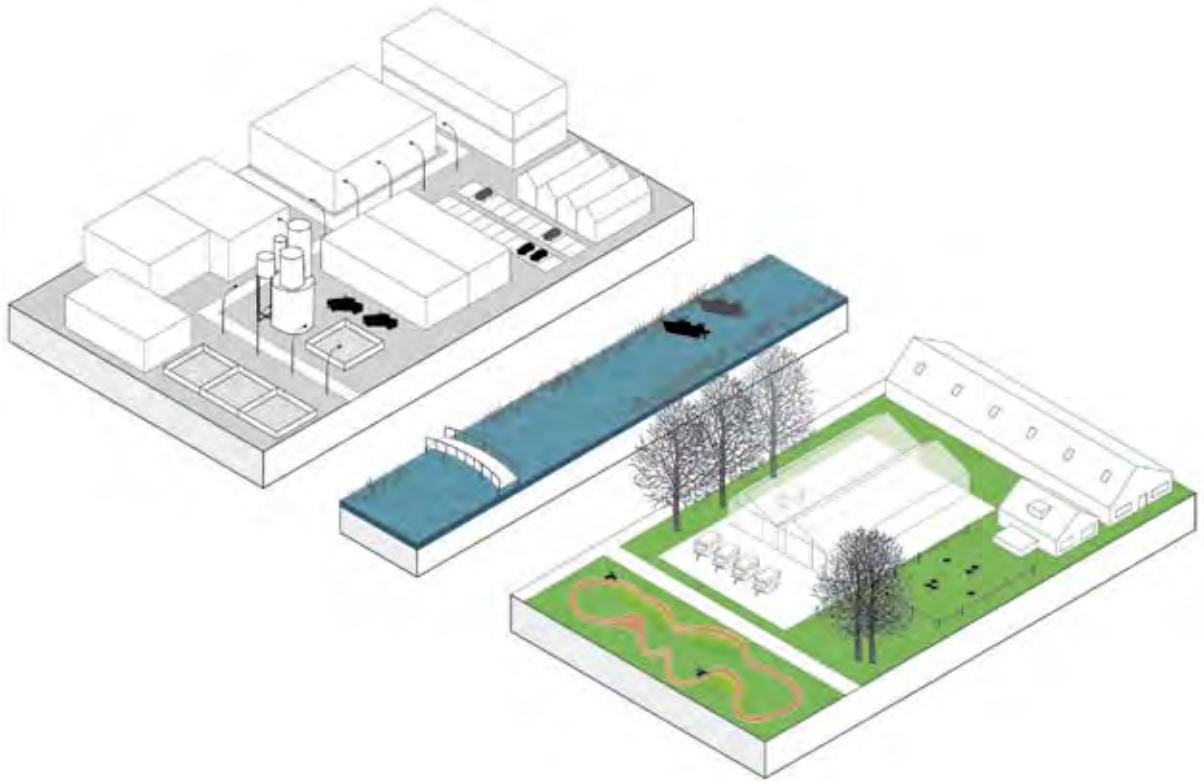
20. De Haarhof - Alblasserwaard





- 1 Rijnsburg - 't Heen
- 2 Leyhof – Boterhuispolder
- 3 Hoge Rijndijk - Oude Rijn
- 4 Scheveningen – Noorderstrand
- 5 Duindorp - Zuiderstrand
- 6 Buytenwegh – Snowworld
- 7 Seghwaert - Noord-Aa
- 8 Gouwe Park – Zuidplaspolder
- 9 Tolhek - Klapwijkse Knoop
- 10 Nesselande – Zevenhuizerplas
- 11 Rodenrijs - Oudeland
- 12 Tanthof – Abtwoudse Bos
- 13 Kethel – Zuidrand
- 14 Vogelenzang – Simonshaven
- 15 Stougiesdijk – N217
- 16 Carnisselande - Polder het Buitenland van Rhoon
- 17 Sterrenburg – Wieldrechtse Zeedijk
- 18 De Hoven - Kop van het Land
- 19 Nijverwaard – Alblasserwaard
- 20 De Haarhof - Alblasserwaard

Spanningsveld



1. Rijnsburg - 't Heen



Zo zijn er niet veel stadsranden in Zuid-Holland: het noorden van Rijnsburg is een los tuinbouwgebied met een mengelmoes van kassen, boerderijen, veldjes en buitenhuizen. Ondanks het intensieve agrarische gebruik doen grote delen ervan ontspannen aan, als een evenwichtige mix tussen werk en ontspanning. De vrijheid komt misschien door de relatief geïsoleerde ligging ten opzichte van Rijnsburg: kanalen snijden de stadsrand van de stad, de uitwisseling is er beperkt. Want bij welk deel van de stad hoort de stadsrand eigenlijk? Is dat Bedrijventerrein 't Heen, of het centrum van Rijnsburg, dat toch op relatief korte afstand ligt? Het losse, ontspannen gevoel is terug te herkennen in de CBS naam van het gebied: 'verspreide huizen Rijnsburg'.

Of de stadszijde van dit stadsrandgebied nu het bedrijventerrein is, of de stads-kern: het maakt eigenlijk niet uit. Het kanaal snijdt beide los van de landzijde. Het losse, zelfstandige en vrije karakter van de landzijde van de stadsrand geeft het de typologie: 'Spanningsveld'. Er is vrijheid en tegelijkertijd de spanning van de toename van stedelijk landgebruik.



Akkerlandjes, schuren en kassen



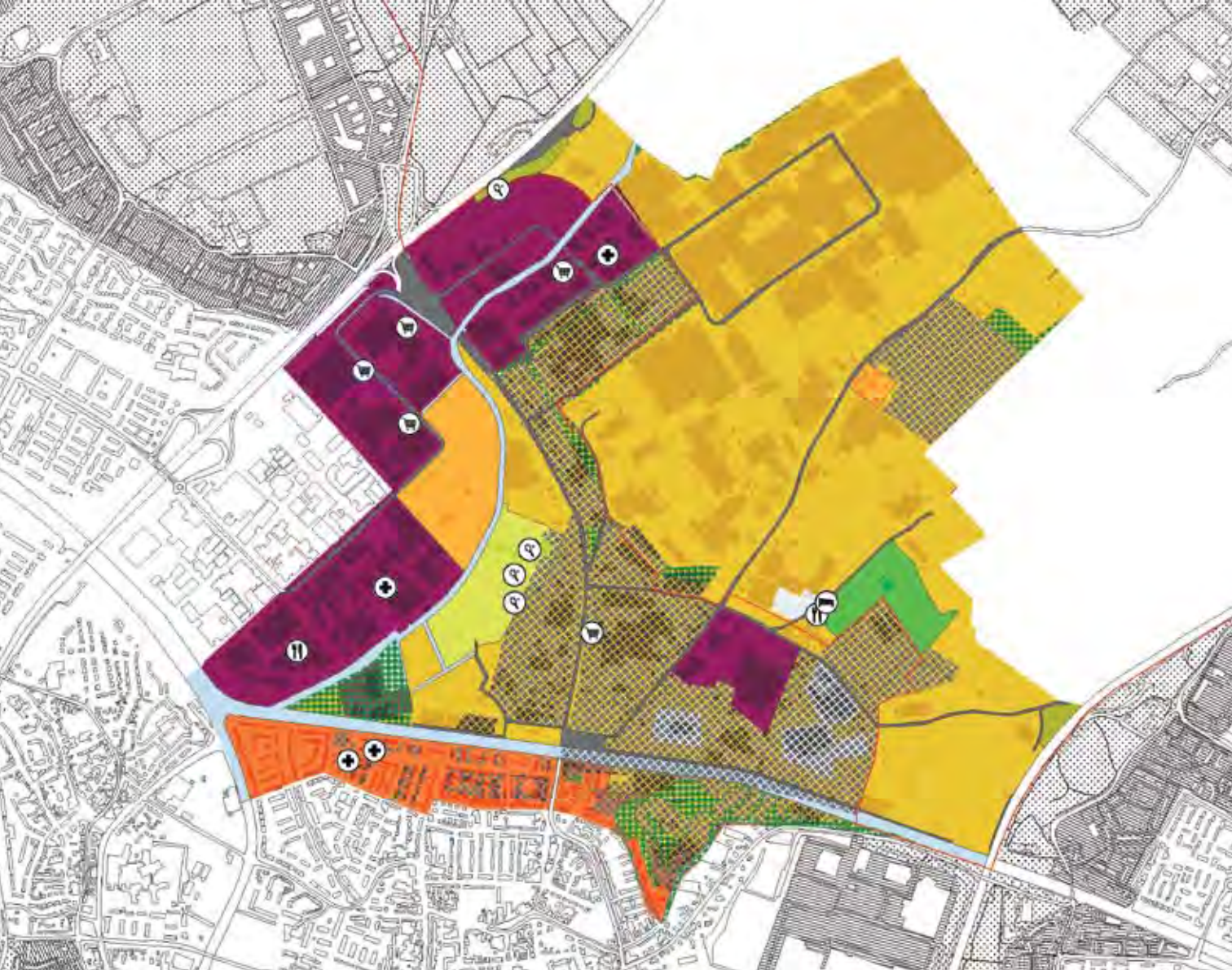


Topografie



0 m 750 m

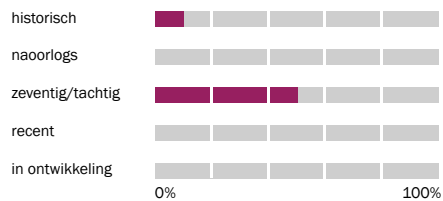




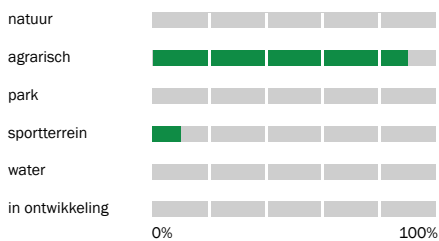
Landgebruik

0 m 1000 m

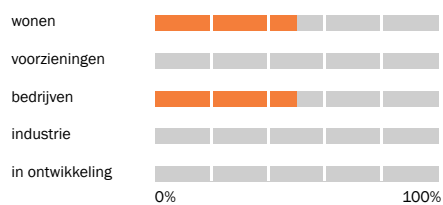
Leeftijd stad



Gebruik land

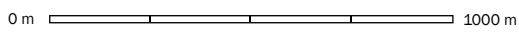


Gebruik stad

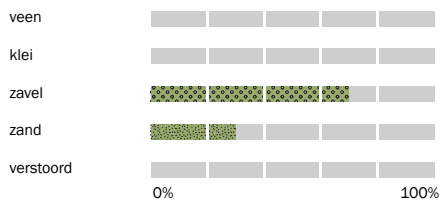




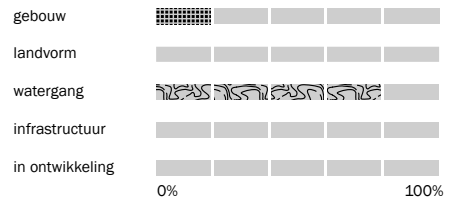
Landschap



Bodem



Aard rand

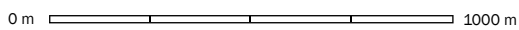


Vorm rand





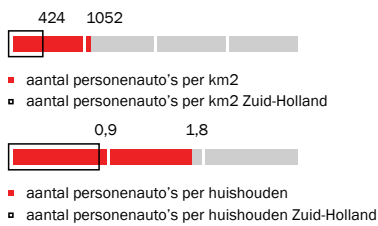
Infrastructuur



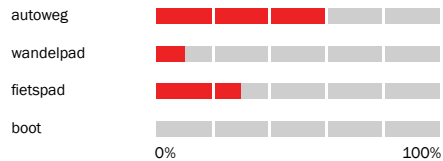
aantal personenauto's: 1.326

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 485

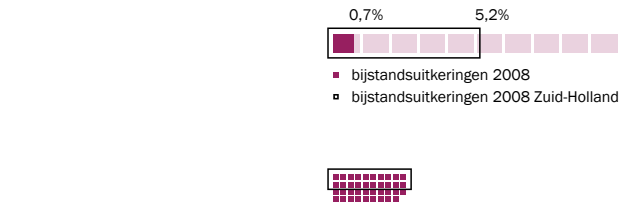
aantal motoren: 94



Verhouding paden en wegen

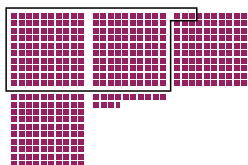
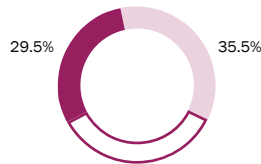
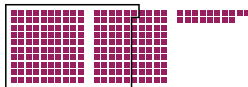
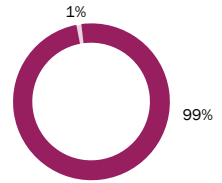
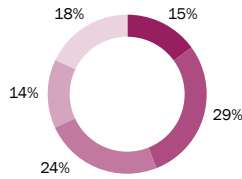


Bevolking



aantal inwoners: 2.886

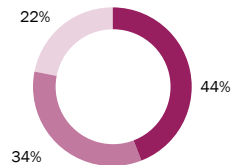
- dichtheid: 1975 inwoners per km²
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²



aantal woningen 2008: 1.112

aantal huishoudens: 1.126

gemiddelde grootte huishouden:
2,7 persoon per huishouden

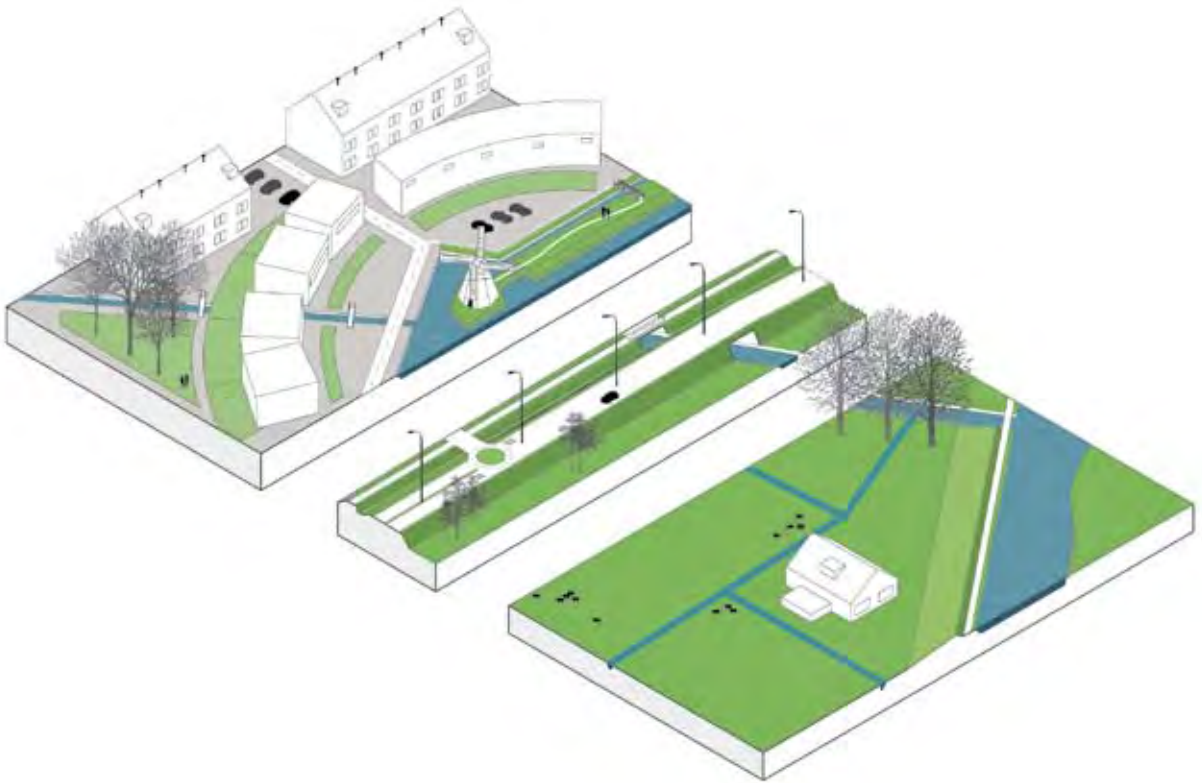












2. Leyhof – Boterhuispolder

Leiden Noord - Kagerplassen



De Boterhuispolder vormt nu nog een prachtig decor voor de noordelijke stadsrand van Leiden, waar boten over de Vliet de stad in en uitvaren. Die noordelijke rand van Leiderdorp is nog betrekkelijk jong, opgeleverd in 1996. Nu bestaan de Boterhuispolder en Leyhof nog naast elkaar, met de Provinciale weg als scheiding, de Zijweg als ontsluiting en de Nieuweweg als prachtige dwarsverbinding door het polderland. Dat gaat in de toekomst veranderen, wanneer de het poldergebied verandert in een stedelijk uitloopegebied: een overgangsgebied met bosjes, infopanelen en laarzenpaden.

Dit stadsrandgebied is met recht het type ‘Groene Grens’: de stadszijde en landzijde liggen vlak bij elkaar, gescheiden door een overbrugbare grens, maar tegelijkertijd is er weinig uitwisseling.

Het contrast tussen stad en land is er groot, maar dat zal zeker veranderen: van ‘Groene Grens’ naar ‘Groengordel’.

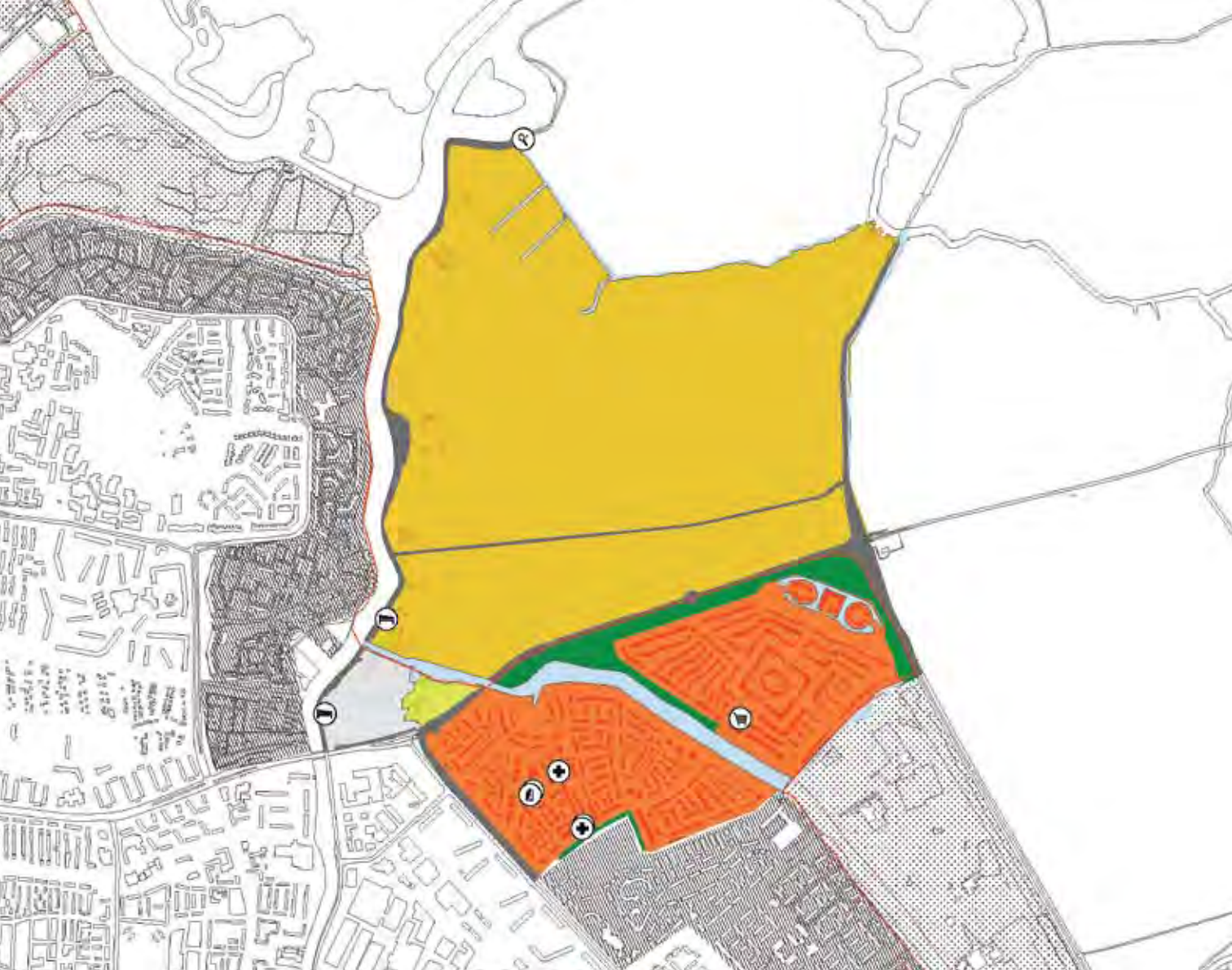








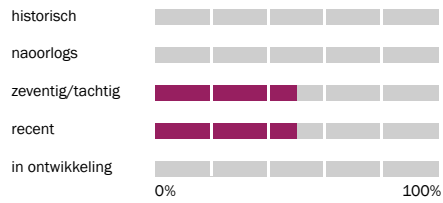
0 m 750 m



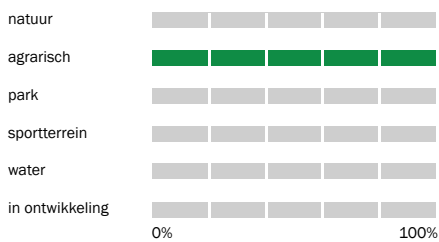
Landgebruik

0 m 1000 m

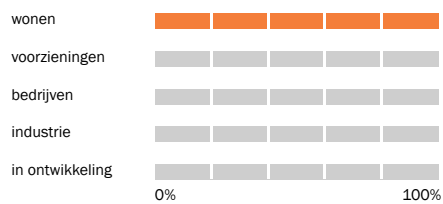
Leeftijd stad



Gebruik land



Gebruik stad

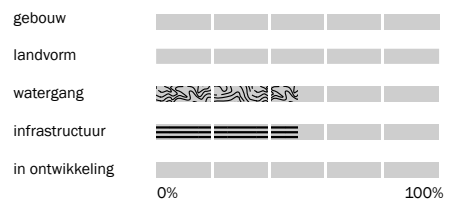




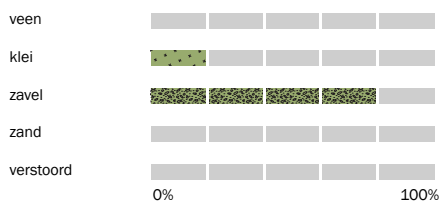
Landschap

0 m 1000 m

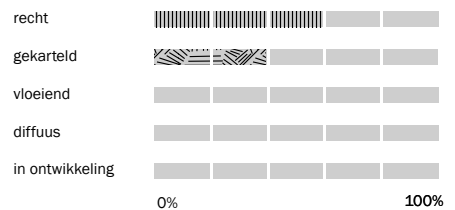
Aard rand



Bodem



Vorm rand





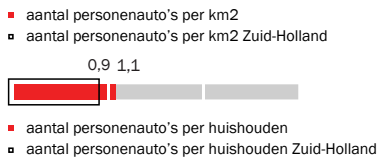
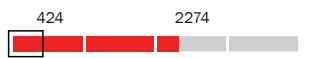
Infrastructuur



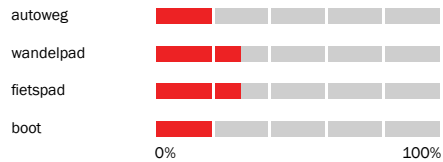
aantal personenauto's: 2.955

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 265

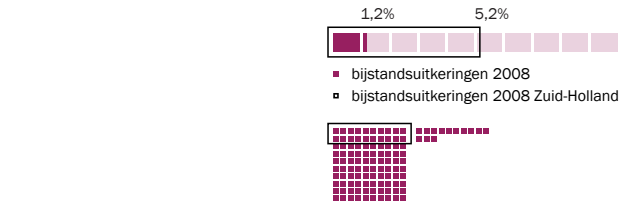
aantal motoren: 220



Verhouding paden en wegen

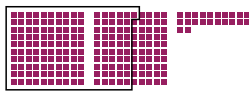
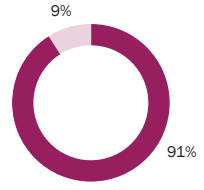
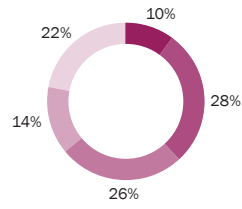


Bevolking

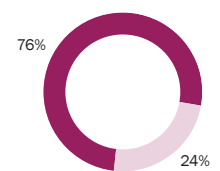
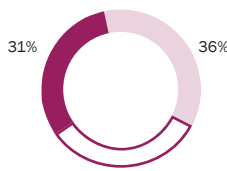


aantal inwoners: 7.210

- dichtheid: 5.655 inwoners per km2
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km2
- = 50 inwoners



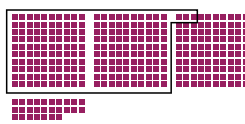
- gemiddeld inkomen 2007: € 22.200
- gemiddeld inkomen 2007 Zuid-Holland: € 15.100
- = € 100



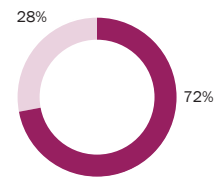
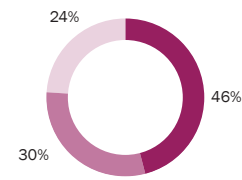
aantal woningen 2008: 2.545

aantal huishoudens: 2710

gemiddelde grootte huishouden:
2,6 persoon per huishouden



- gemiddelde woningwaarde 2007: € 327.000
- gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000
- = € 1.000





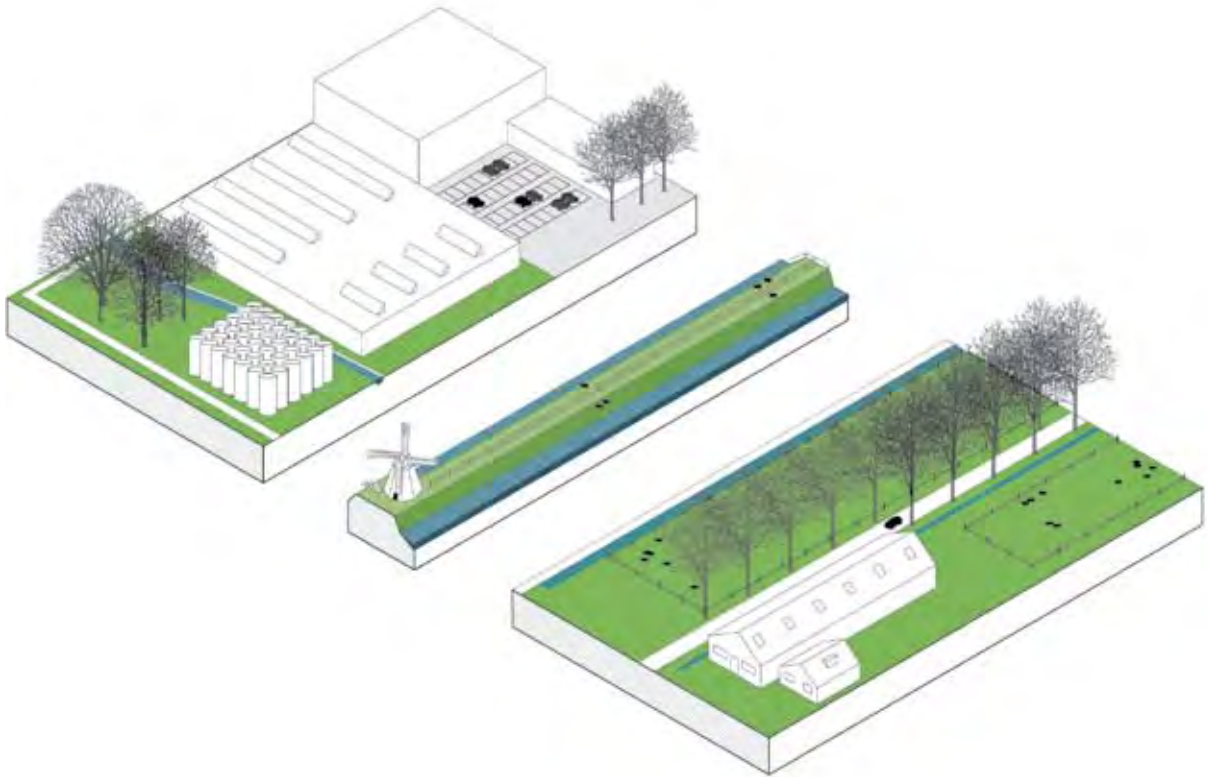












3. Hoge Rijndijk – Oude Rijn

Zoeterwoude-Rijndijk Oost – Alphen aan den Rijn

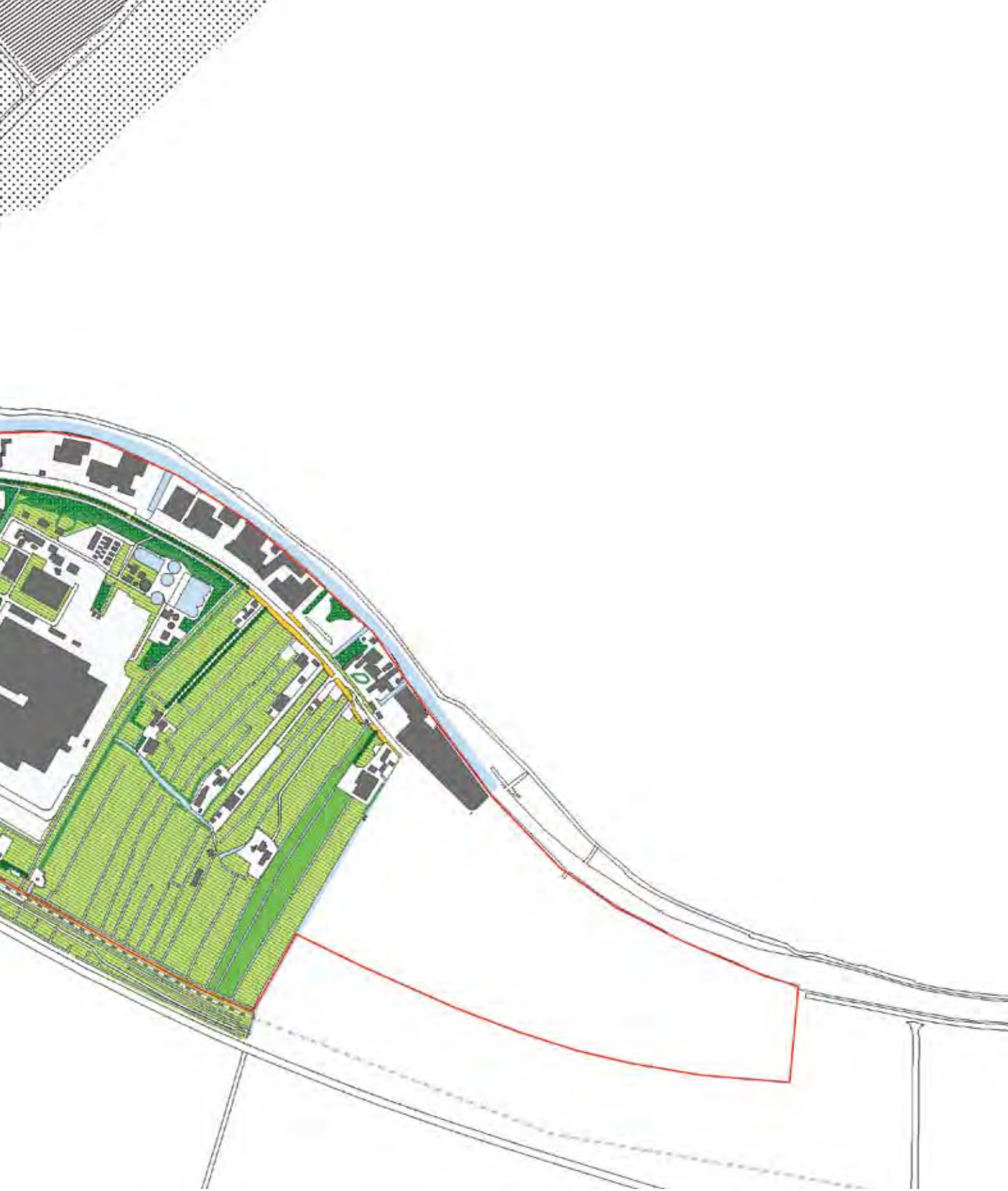


De oude kronkelende oeverwallen van de Kromme Rijn als idyllische stadsrand. Wat gaat de komst van de nieuwe N11 hierin veranderen? En hoe idyllisch is deze stadsrand eigenlijk? Want Zoeterwoude-Rijndijk wordt voornamelijk gedefinieerd door de Heineken fabriek, het aanverwante bedrijventerrein en de meubelboulevard langs de Kromme Rijn. De oeverwal als grootschalig bedrijven- en industrieterrein, ook al zijn delen van het Heineken terrein opvallend landschappelijk ingericht. De landzijde heeft zeker landschappelijke kwaliteiten: de slingerende rivier, de lanen, boerderijen en de molens. Maar van enige uitwisseling tussen deze terreinen en het gebruik van de landzijde is geen sprake.

Ook dit stadsrandgebied is getypeerd als 'Groene Grens', als is de rand zelf (het dijkje met aan de zuidzijde de Barremolen) niet toegankelijk. De vraag is wanneer de rand geslecht wordt en bebouwd Heineken de landzijde?



Topografie



0 m 750 m





N11

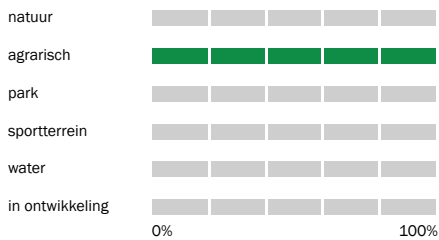




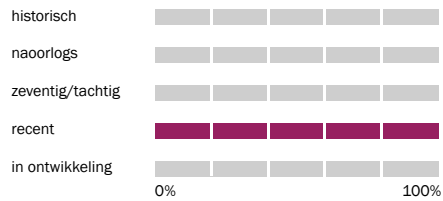
Landgebruik

0 m 1000 m

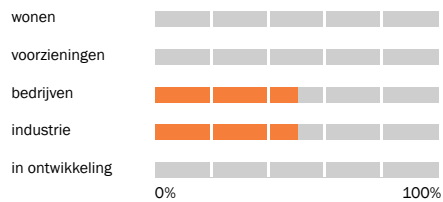
Gebruik land



Leeftijd stad



Gebruik stad

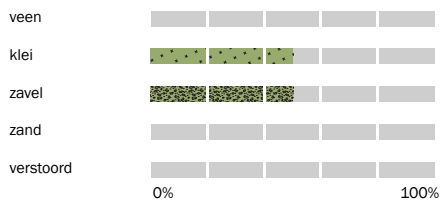




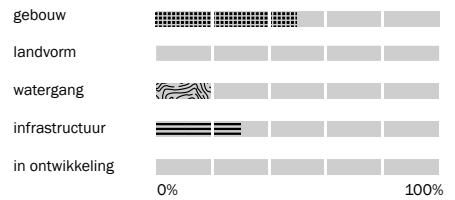
Landschap

0 m 1000 m

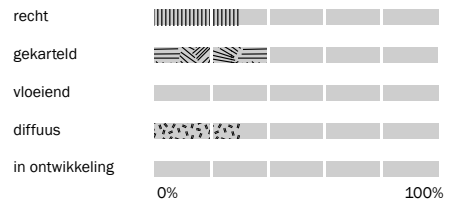
Bodem



Aard rand

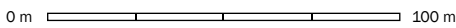


Vorm rand





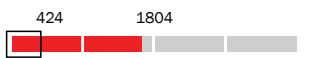
Infrastructuur



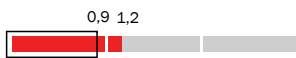
aantal personenauto's: 13

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 3

aantal motoren: 2,5

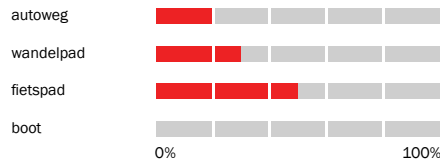


■ aantal personenauto's per km2
 □ aantal personenauto's per km2 Zuid-Holland

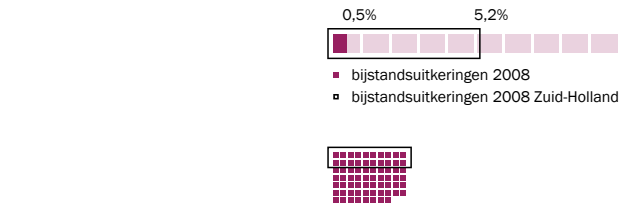


■ aantal personenauto's per huishouden
 □ aantal personenauto's per huishouden Zuid-Holland

Verhouding paden en wegen



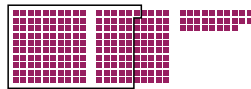
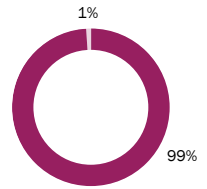
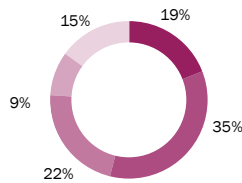
Bevolking



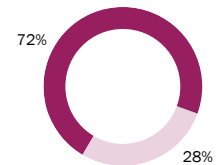
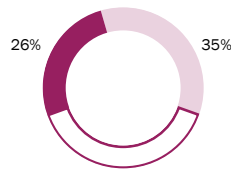
aantal inwoners: 25



- dichtheid: 3431 inwoners per km²
- ▣ dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²



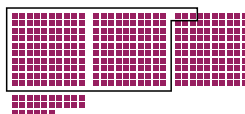
- gemiddeld inkomen 2007: € 22.800
- ▣ gemiddeld inkomen 2007 Zuid-Holland: € 15.100



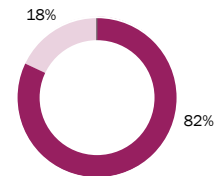
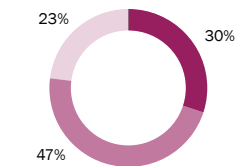
aantal woningen 2008: 11

aantal huishoudens: 11

gemiddelde grootte huishouden:
2,3 persoon per huishouden



- gemiddelde woningwaarde 2007: € 326.000
- ▣ gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000





Heineken





Laan

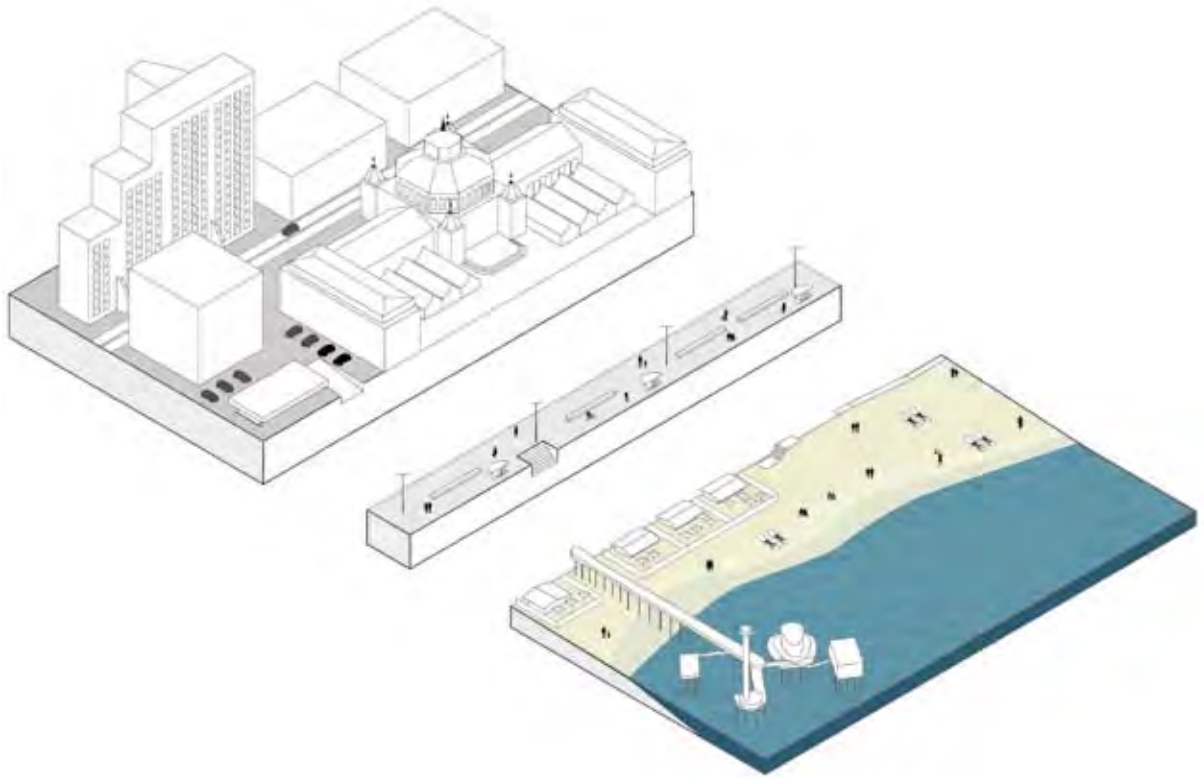




N11



Waterfront



4. Scheveningen – Noorderstrand

Den Haag Noordwest - Noordzeestrand



Een van de meest bekende en wellicht ook een uniek stadsrandgebied in Nederland, is het stadsrandgebied van Scheveningen. Mondaine appartementen direct aan het strand, gelegen tussen monumenten als het Kurhaus en seizoensgebonden strandtenten. Het is een zeer compact stadsrandgebied met een duidelijke voor- en achterzijde. De voorzijde is het toneel van badgasten, zonnende en flanerend mensen over de boulevard. De achterzijde laat zich vooral kenmerken als een stenige parkeerruimte, een niet aflatende stroom van auto's. De achterzijde verradt nauwelijks de nabijheid van de zee: de bebouwing is compact, en hoog.

De boulevard als openbare rand tussen de stedelijke stadszijde en de natuur van het Noordzeestrand: het is een duidelijke 'Waterfront'. Het is als stadsrandgebied het meest bezochte Waterfront en het meest toeristische, maar de uiterlijke staat van de pier en de boulevard zijn verontrustend.









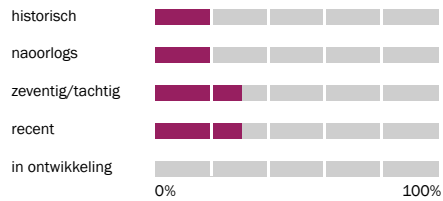
0 m  750 m



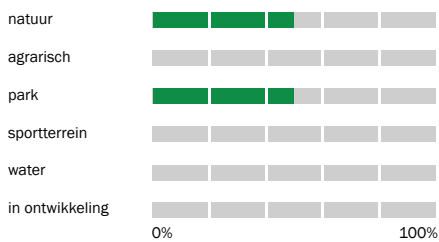
Landgebruik

0 m 1000 m

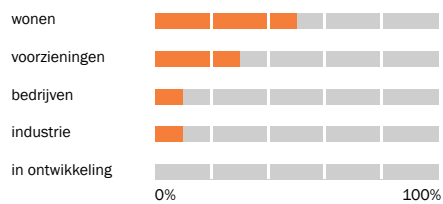
Leeftijd stad



Gebruik land



Gebruik stad

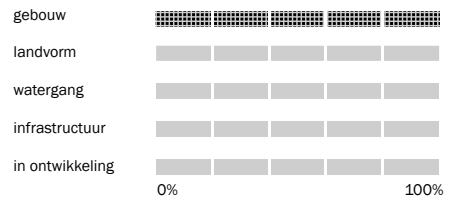




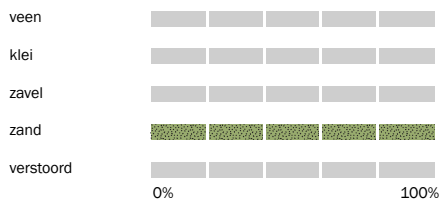
Landschap



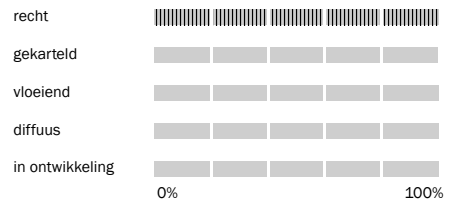
Aard rand



Bodem



Vorm rand



Bodem





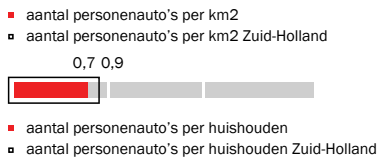
Infrastructuur

0 m 1000 m

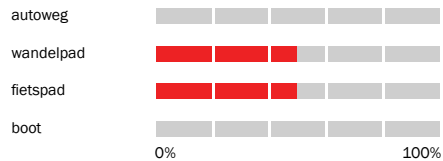
aantal personenauto's: 1400

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 165

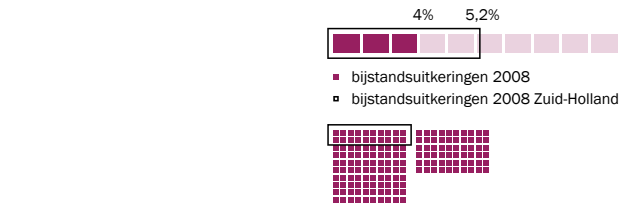
aantal motoren: 92



Verhouding paden en wegen

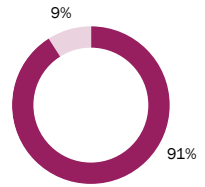
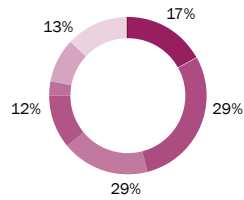


Bevolking

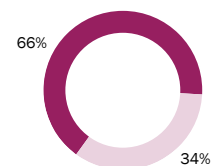
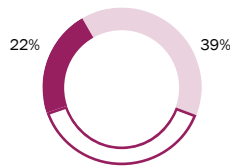


aantal inwoners: 2909

- dichtheid: 8000 inwoners per km²
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²
- = 50 inwoners



- gemiddeld inkomen 2007: € 19.975
- gemiddeld inkomen 2007 Zuid-Holland: € 15.100
- = € 100

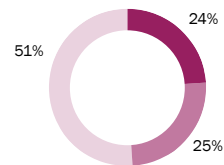


aantal woningen 2008: 2014

aantal huishoudens: 1053

gemiddelde grootte huishouden:
1,85 persoon per huishouden

- gemiddelde woningwaarde 2007: € 211.500
- gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000
- = € 1.000

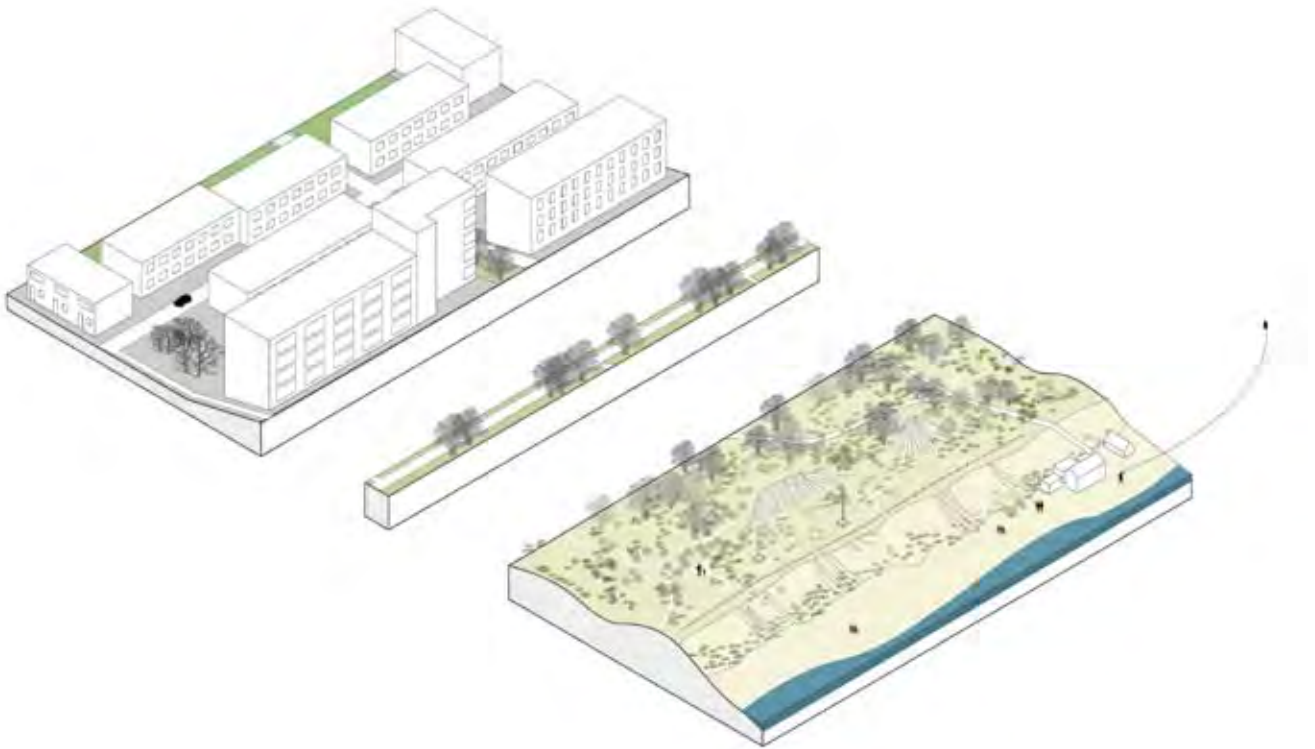




Gevers Deynootweg



Pier



5. Duindorp - Zuiderstrand

Den Haag West - Noordzeestrand



Duindorp is een naoorlogse wijk in een wel heel bijzondere omgeving. Het is een harde stadsrand midden in het duingebied van Den Haag, op een paar honderd meter van het Zuiderstrand. De geschiedenis van de wijk gaat terug tot in de 14e eeuw. Ondanks de prachtige ligging kende Duindorp een periode van verkrotting. Veel van de wijk is vanaf de jaren negentig gerenoveerd. Hoewel het vanuit de wijk makkelijk de duinen lopen is, is Duindorp ruimtelijk strikt gescheiden van de duinen. In de wijk verraden slechts enkele perkjes de aanwezigheid van de duinen. Gek genoeg heeft Duindorp niet de flair die van een 'badplaats' te verwachten valt, al lijkt daar wel verandering te komen. De duinen zijn open en vrij: hier valt nog vrij door de duinen te wandelen, buiten de schelpenpaadjes om. Het Zuiderstrand zelf is een veel rustiger strand dan het Noorderstrand, met een naaktgedeelte.

De breedte van de rand zelf is weliswaar minimaal (de natuur van de landzijde reikt met haar kruin tot aan de appartementen): het stadsrandgebied Duindorp is een 'Groene Grens'. De stadzijde trekt zich nauwelijks wat aan van de ligging in de bijzondere natuur. Enkele tientallen meters binnen in Duindorp zijn de duinen al uit het zicht.








Overgang



Topografie

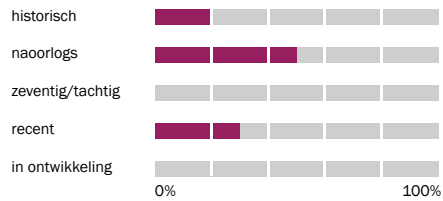
0 m  750 m



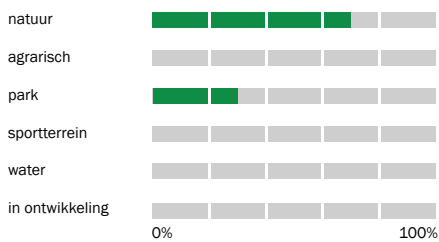
Landgebruik

0 m 1000 m

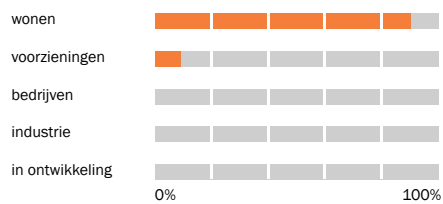
Leeftijd stad



Gebruik land

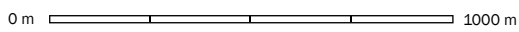


Gebruik stad





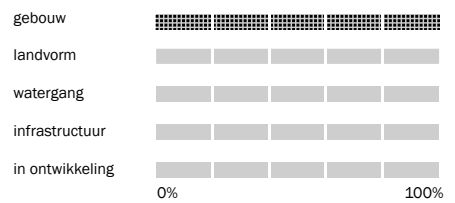
Landschap



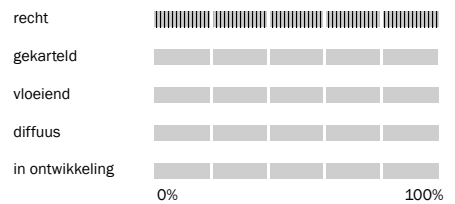
Bodem



Aard rand



Vorm rand





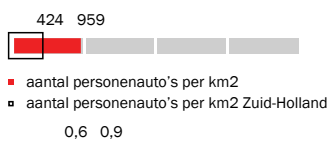
Infrastructuur

0 m 1000 m

aantal personenauto's: 1.540

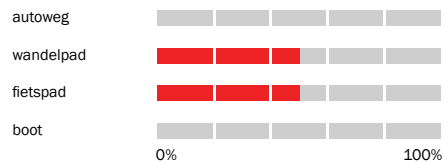
aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 110

aantal motoren: 90



- aantal personenauto's per huishouden
- aantal personenauto's per huishouden Zuid-Holland

Verhouding paden en wegen



Bevolking





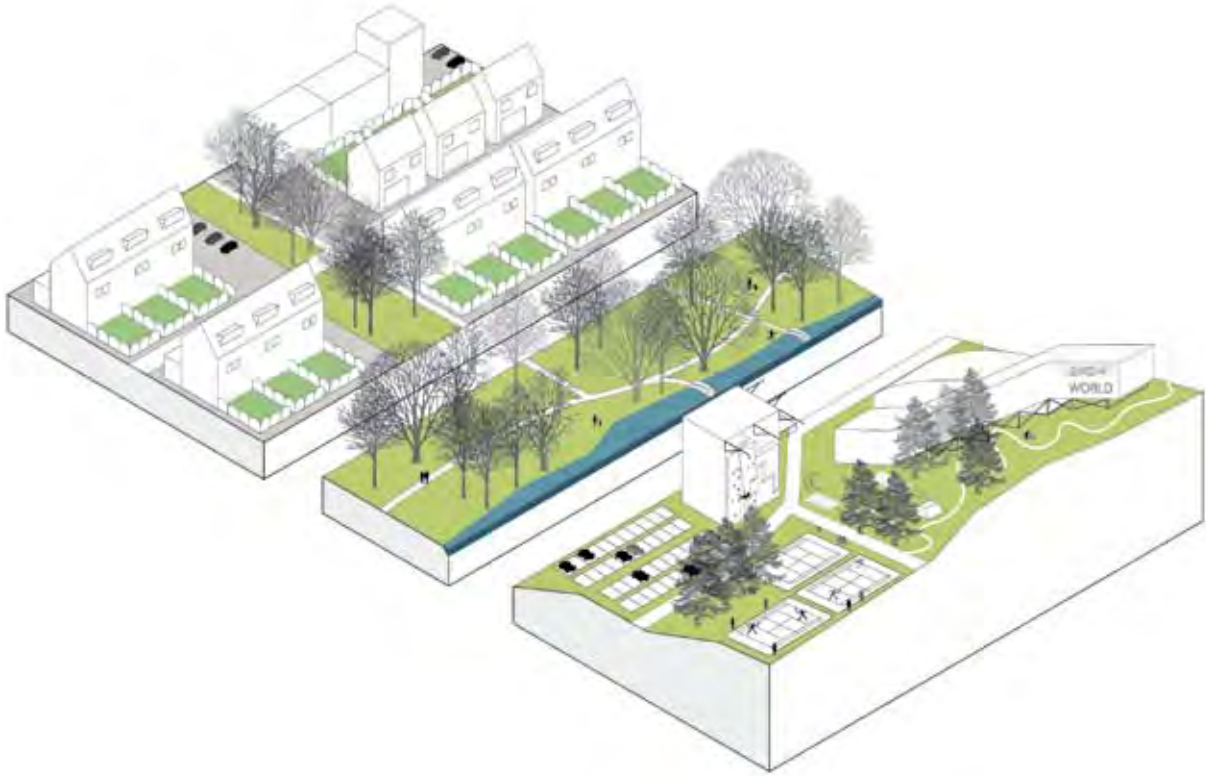




Duindorp met zicht op Den-Haag



Stortplaats



6. Buytenwegh – Snowworld

Zoetermeer noordwest - Groene Hart



Eens een puinstort, nu een recreatielandschap met een skibaan met regionale aantrekkingskracht. Maar profiteert de stedelijke kant van het stadsrandgebied hier ook van? Aan de kant van de jaren zeventig woonwijk Buytenwegh is niks te merken van Snowworld: de parkachtige rand met veel parkachtige bebossing maakt het een rustige woonwijk. Hoewel Snowworld duidelijk de boventoon voert bovenop de puinstort, is het terrein veelzijdiger dan dat: er zijn sportvelden, een crossbaan, een klimberg, mountainbiketrails, een tuincentrum. Maar ondanks al die functies is de uitstraling van het gebied vrij laveloos: een wirwar aan borden, hekken en verouderd straatmeubilair geven de indruk dat het recreatiegedeelte van dit stadsrandgebied nu al verouderd en verlopen is.

Stortplaats is de toepasselijke benaming voor het stadsrandgebied Buytenpark dat zijn oorsprong kent in de stort van puin uit de sloopwijken van de jaren zeventig. De dikke laag grond die daaroverheen gedrapeerd is maakt het nu geschikt als recreatiegebied, al is voor velen de gevestigde natuur hier belangrijker dan de recreatieve voorzieningen op en rond Snowworld.



Doorkijk naar Buytenwegpark



Topografie

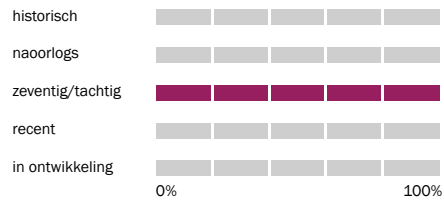
0 m  750 m



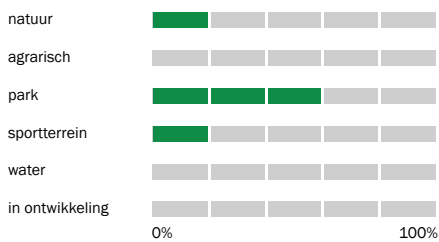
Landgebruik

0 m 1000 m

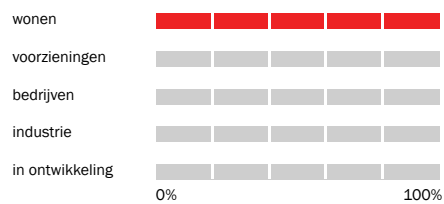
Leeftijd stad



Gebruik land



Gebruik stad

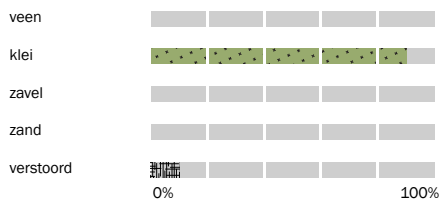




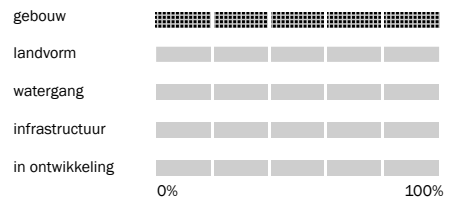
Landschap

0 m 1000 m

Bodem



Aard rand



Vorm rand





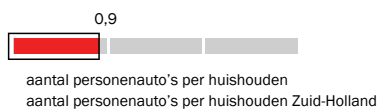
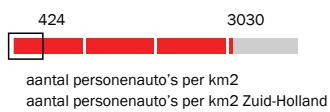
Infrastructuur

0 m 1000 m

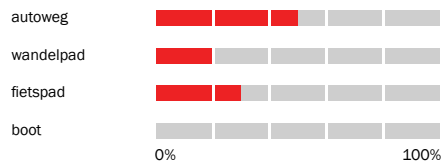
aantal personenauto's: 2.070

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 120

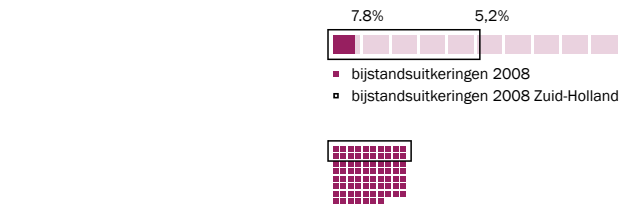
aantal motoren: 155



Verhouding paden en wegen



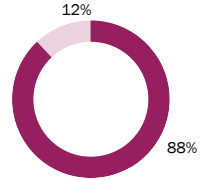
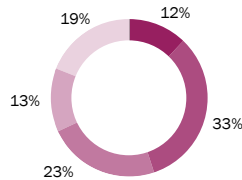
Bevolking



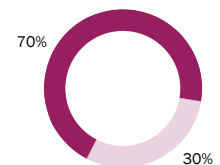
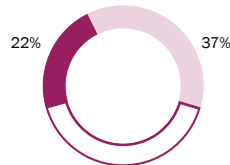
aantal inwoners: 5.090



- dichtheid: 3.875 inwoners per km2
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km2
- = 50 inwoners



- gemiddeld inkomen 2007: € 18.400
- gemiddeld inkomen 2007 Zuid-Holland: € 15.100
- = € 100

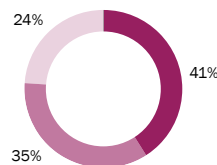


aantal woningen 2008: 2.333

aantal huishoudens: 2.335

gemiddelde grootte huishouden:
2,6 persoon per huishouden

- gemiddelde woningwaarde 2007: € 170.000
- gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000
- = € 1.000





Snowworld

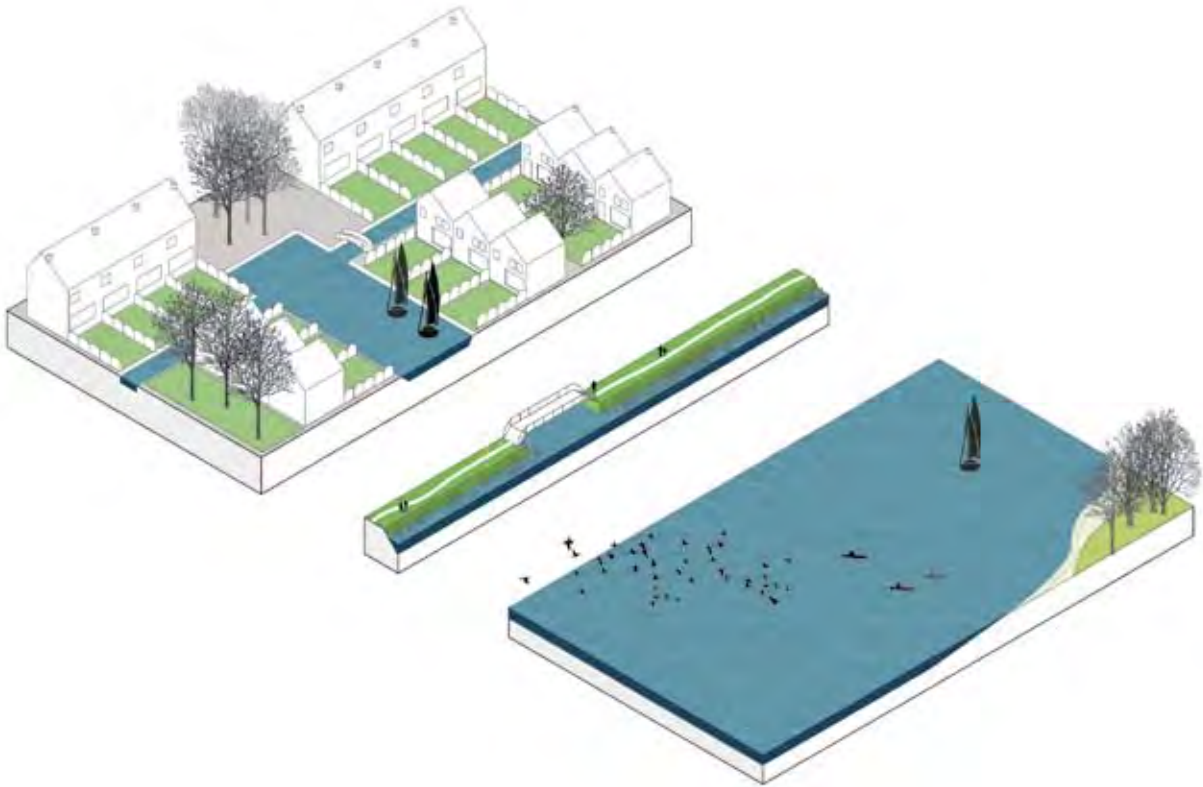




Ayers Rock



Watertfront



7. Seghwaert - Noord-Aa

Zoetermeer Noordoost - Groene Hart



Zo samenhangend als de woonwijk Seghwaert ontworpen is met de voormalige zandwinplas de Noord-Aa, zo afgekeerd ligt het ten opzichte van de Unesco Werelderfgoed Meerpolder. Het Noord Aa gebied heeft tegenwoordig bovenlokale bekendheid als recreatiegebied. Mensen komen er om te fietsen, zwemmen en surfen, maar ook voor naaktrecreatie of voor de gedoogde homo-ontmoetingsplek. Ondanks dat de jaren zeventig wijk Seghwaert integraal bedacht en uitgevoerd is met de plas, is het alledaagser dan verwacht, ondanks de kades, bootjes en tuinen aan het water. De aanwezigheid van het vele water heeft zich niet vertaald in luxe woningen en dito boulevards, maar wel kan gezegd worden dat zowel de ruimtelijke- als de gebruiksrelatie tussen Seghwaert en de Noord Aa nauw is.

De openbare kade, het water, het stenige karakter van de stadszijde: het zijn de karakteristieken van het 'Waterfront'. Maar tegelijkertijd is veel van de oever van de stadszijde geprivatiseerd en niet toegankelijk.







Naaktrecreatie toegestaan



Topografie

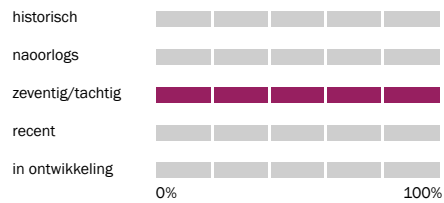
0 m 750 m



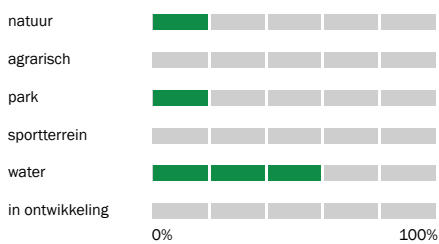
Landgebruik

0 m 1000 m

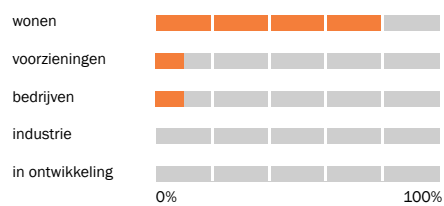
Leeftijd stad



Gebruik land



Gebruik stad

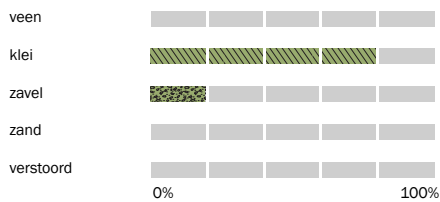




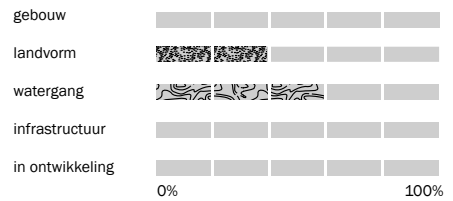
Landschap



Bodem



Aard rand



Vorm rand





Infrastructuur

0 m 1000 m

aantal personenauto's: 2.336

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 94

aantal motoren: 138

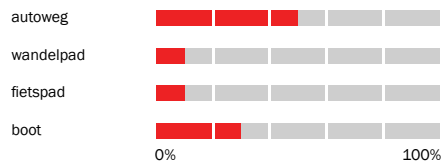


- aantal personenauto's per km2
- aantal personenauto's per km2 Zuid-Holland

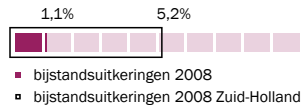


- aantal personenauto's per huishouden
- aantal personenauto's per huishouden Zuid-Holland

Verhouding paden en wegen



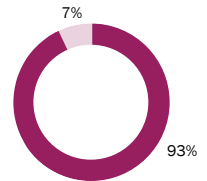
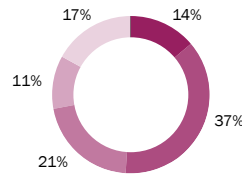
Bevolking



aantal inwoners: 4.965

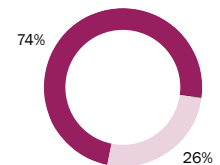
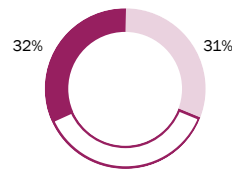
- dichtheid: 2.065 inwoners per km²
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²

■ = 50 inwoners



- gemiddeld inkomen 2007: € 21.700
- gemiddeld inkomen 2007 Zuid-Holland: € 15.100

■ = € 100



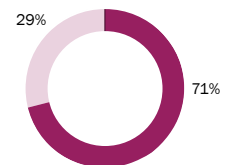
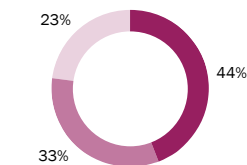
aantal woningen 2008: 2.087

aantal huishoudens: 2.082

gemiddelde grootte huishouden:
2,5 persoon per huishouden

- gemiddelde woningwaarde 2007: € 221.000
- gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000

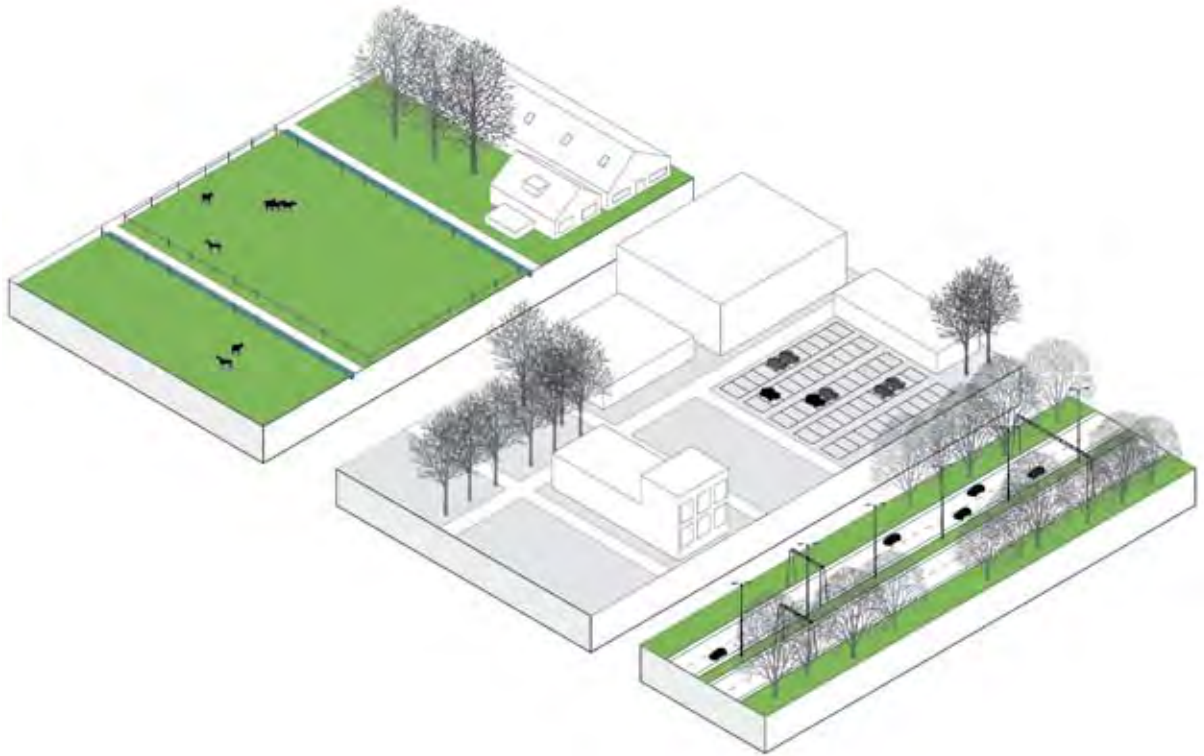
■ = € 1.000







Zichtlocatie



8. Gouwe Park – Zuidplaspolder

Gouda West



Een stadsrandgebied zonder stad: het nieuwe bedrijventerrein Gouwe Park ligt nu nog los van de stad Gouda. Alzijdig omsloten door spoor en snelwegen heeft dit nieuwe bedrijventerrein weinig te maken met de stad Gouda. Opvallend is dat zichtlocaties nooit inhouden dat het zicht erop kostbaar is en de loodsen nadrukkelijk en nauwkeurig ingepast moeten worden in het landschap, maar juist dat ze zoveel mogelijk opvallen, in welke vorm of op welke manier dan ook. Grote loodsen en dikbeletterde reclameborden manifesteren zich nadrukkelijk aan de automobilisten op de A20. De zichtrelatie met de A20 is aldus innig, maar met Gouda, of de Zuidplaspolder heeft dit stadsrandgebied niets.

Dit is zonder meer een stadsrandgebied dat in aanmerking komt als Zichtlocatie: dit stadsrandgebied dankt zelfs zijn bestaan aan de zichtbaarheid vanaf de A20.



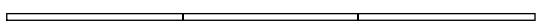
A20

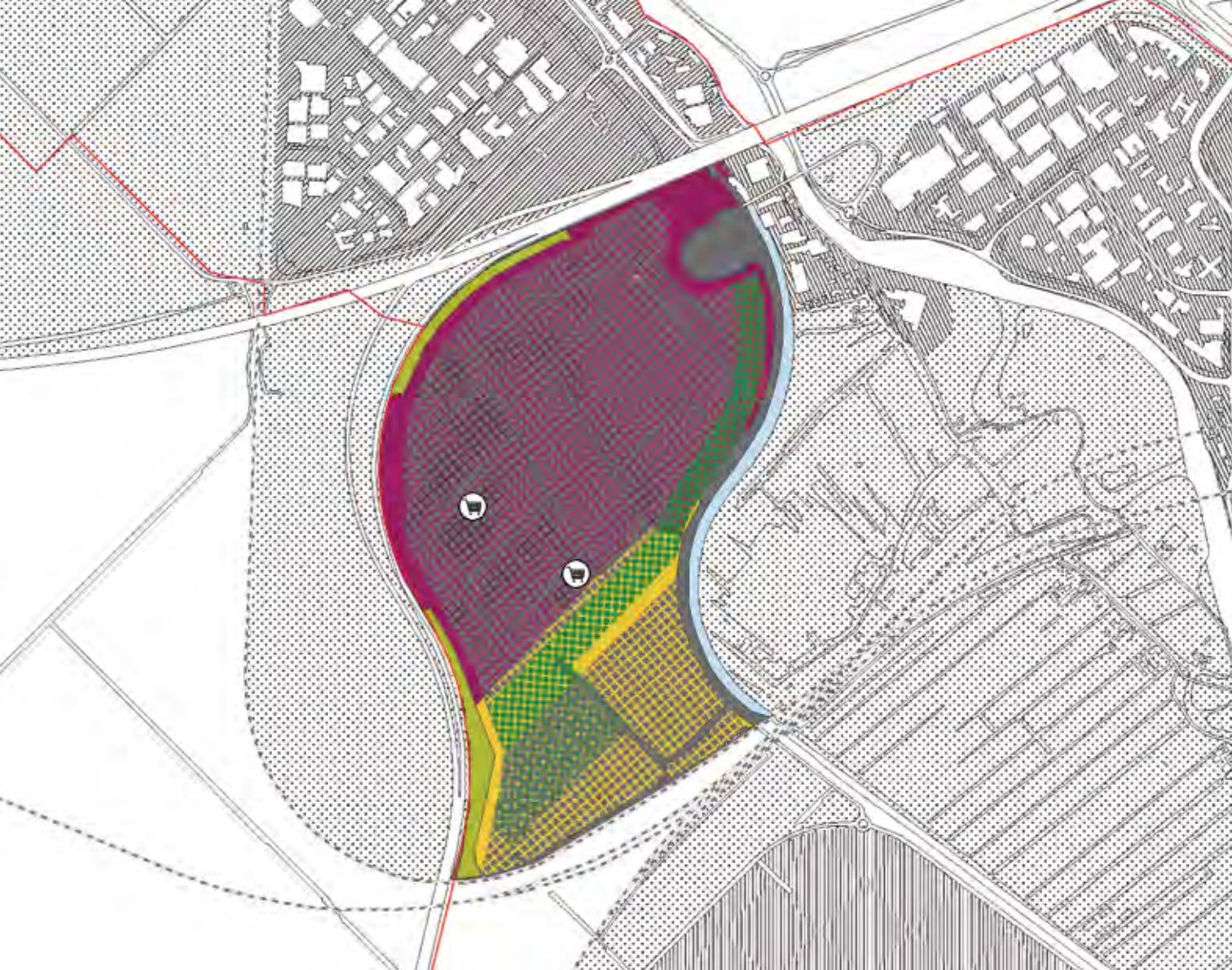






Topografie

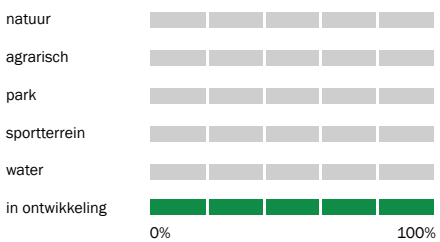
0 m  750 m



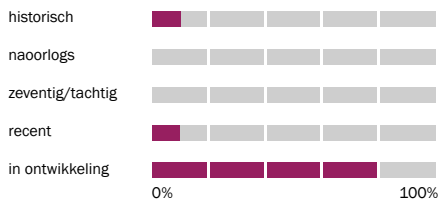
Landgebruik

0 m 750 m

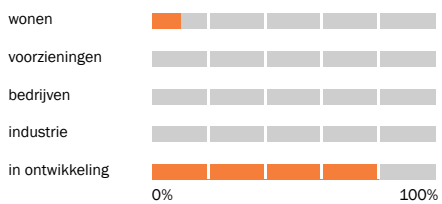
Gebruik land



Leeftijd stad



Gebruik stad

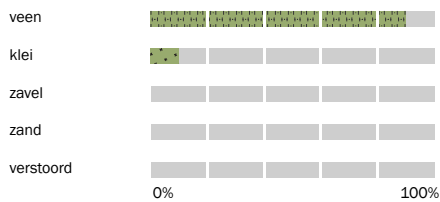




Landschap

0 m 750 m

Bodem



Aard rand



Vorm rand





Infrastructuur

0 m 750 m

aantal personenauto's: 12

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 7

aantal motoren: 2

37 424



- aantal personenauto's per km²
- aantal personenauto's per km² Zuid-Holland

0,9 2,4



- aantal personenauto's per huishouden
- aantal personenauto's per huishouden Zuid-Holland

Verhouding paden en wegen

autoweg

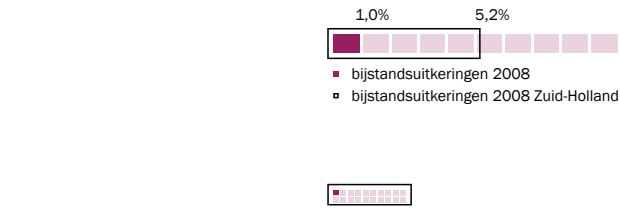
wandelpad

fietspad

boot

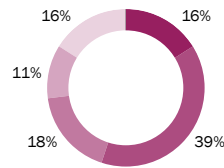
0% 100%

Bevolking

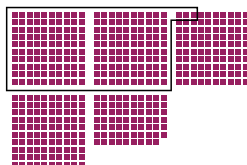
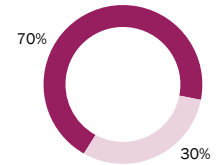
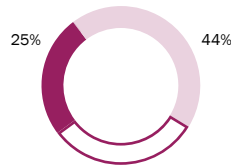


aantal inwoners: 12

- dichtheid: 39 inwoners per km²
- ▣ dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²
- = 50 inwoners



- gemiddeld inkomen 2007: € 19.000
- ▣ gemiddeld inkomen 2007 Zuid-Holland: € 15.100
- = € 100

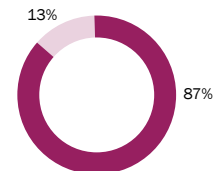
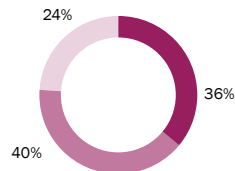


aantal woningen 2008: 4

aantal huishoudens: 5

gemiddelde grootte huishouden:
2,5 persoon per huishouden

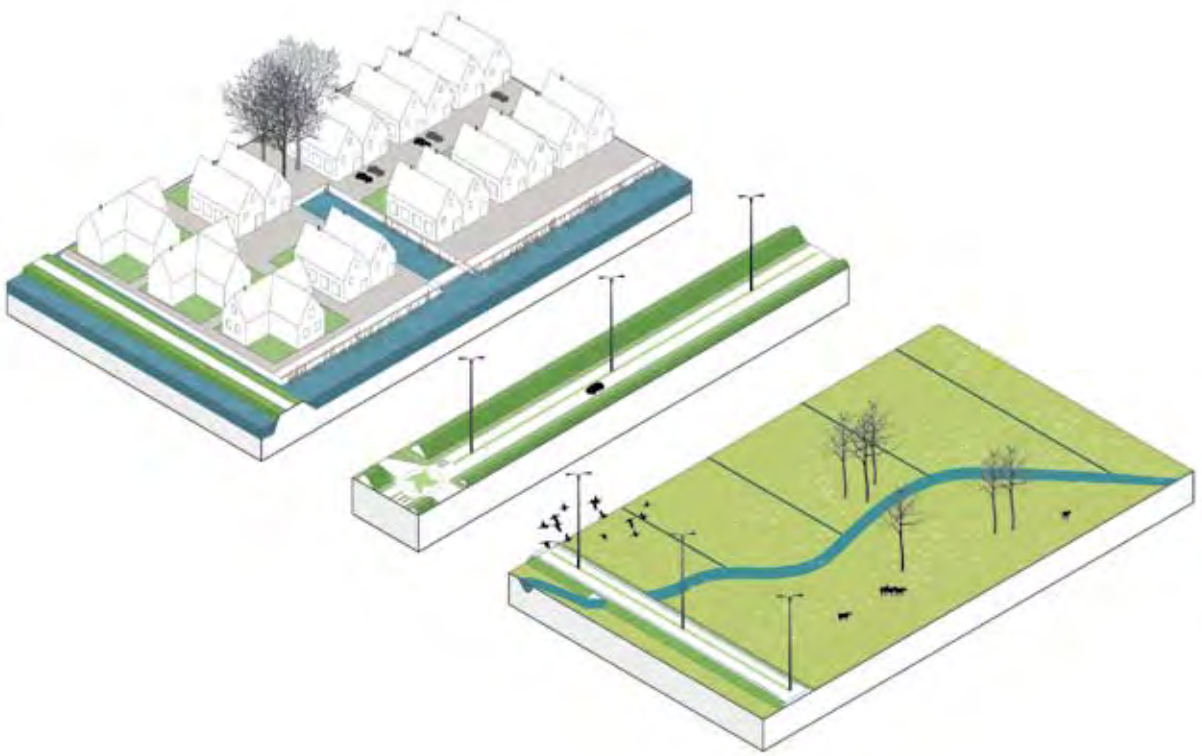
- gemiddelde woningwaarde 2007: € 469.000
- ▣ gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000
- = € 1.000







Groengordel



9. Tolhek - Klapwijkse Knoop

Pijnacker Zuid – Groenblauwe Slinger



Alsof de gehele ruimtelijke ordening van Zuid-Holland op één punt bij elkaar komt: de Klapwijkse Knoop is als stadsrand het resultaat van een opeenstapeling aan ruimtelijk claims en plannen. Als straks de stofwolken opgetrokken zijn, is de vraag wat er nu werkelijk geworden is van de Groenblauwe Slinger, de ecologische verbindingszone die niet alleen een plek moet bieden aan plant, water, mens en dier, maar ook Pijnacker en Berkel en Rodenrijs uit elkaar moet houden. Voorlopig heeft de automobilist het met de N471 en bijbehorende superrotondes gewonnen, al is de vraag of die de weg nog wel weet te vinden in een landschap dat onherkenbaar is veranderd.

Groengordel in wording, zo laat de Klapwijkse Knoop zich typeren. Het is nog de vraag hoe bruikbaar de groengordel is voor de mensen die in Tolhek wonen. De N471 is een flinke barrière, ondanks de tunneltjes.

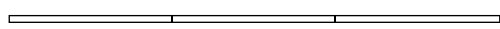








Topografie

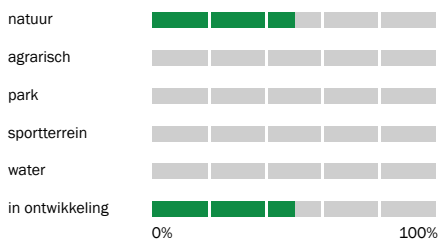
0 m  750 m



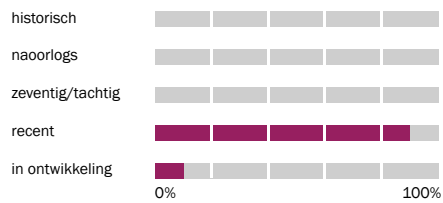
Landgebruik

0 m 750 m

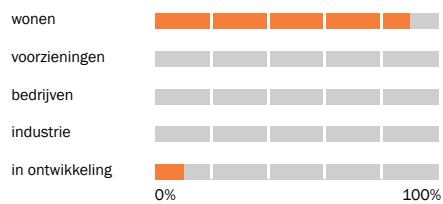
Gebruik land

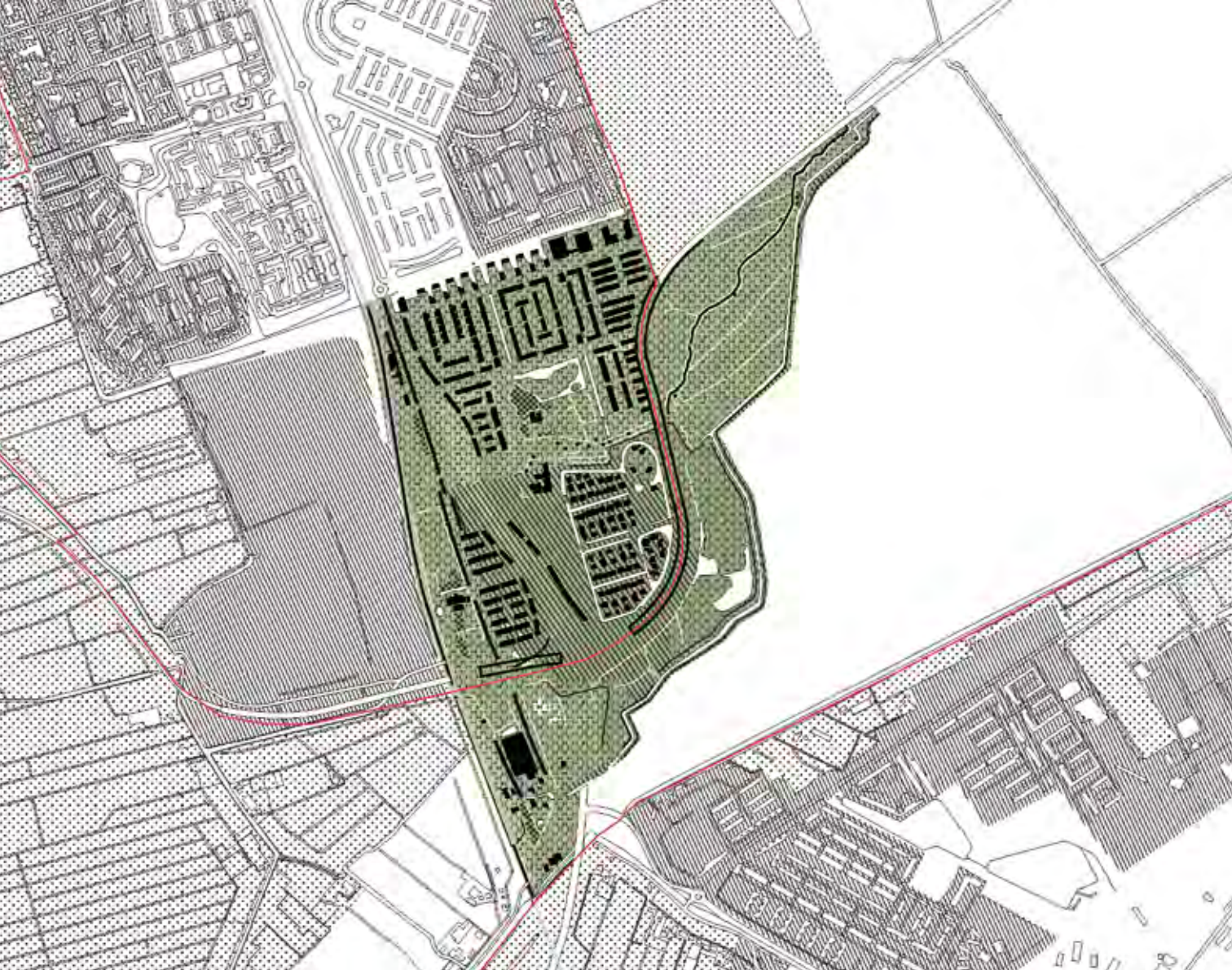


Leeftijd stad



Gebruik stad

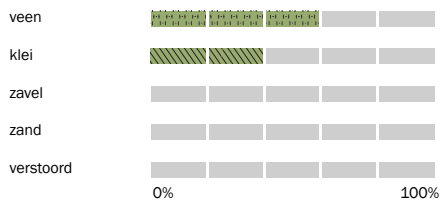




Landschap

0 m 750 m

Bodem



Aard rand



Vorm rand





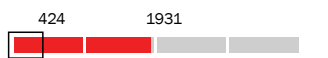
Infrastructuur

0 m 750 m

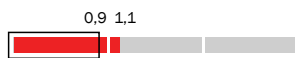
aantal personenauto's: 998

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 63

aantal motoren: 119

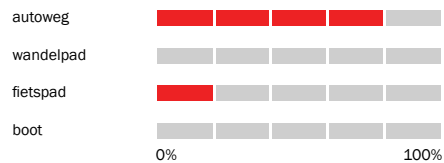


- aantal personenauto's per km2
- aantal personenauto's per km2 Zuid-Holland

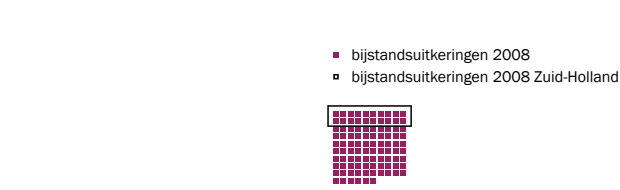


- aantal personenauto's per huishouden
- aantal personenauto's per huishouden Zuid-Holland

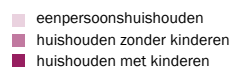
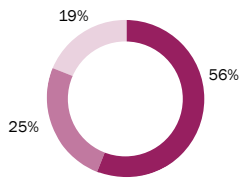
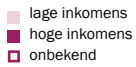
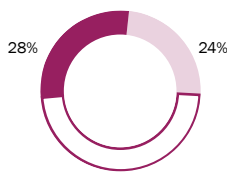
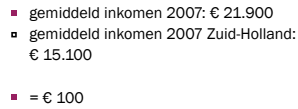
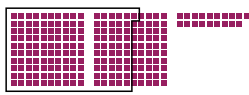
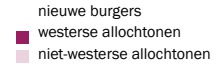
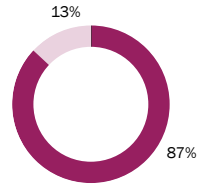
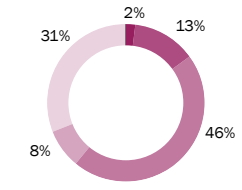
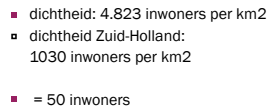
Verhouding paden en wegen



Bevolking



aantal inwoners: 2.492



aantal woningen 2008: 756

aantal huishoudens: 889

gemiddelde grootte huishouden:
2,8 persoon per huishouden



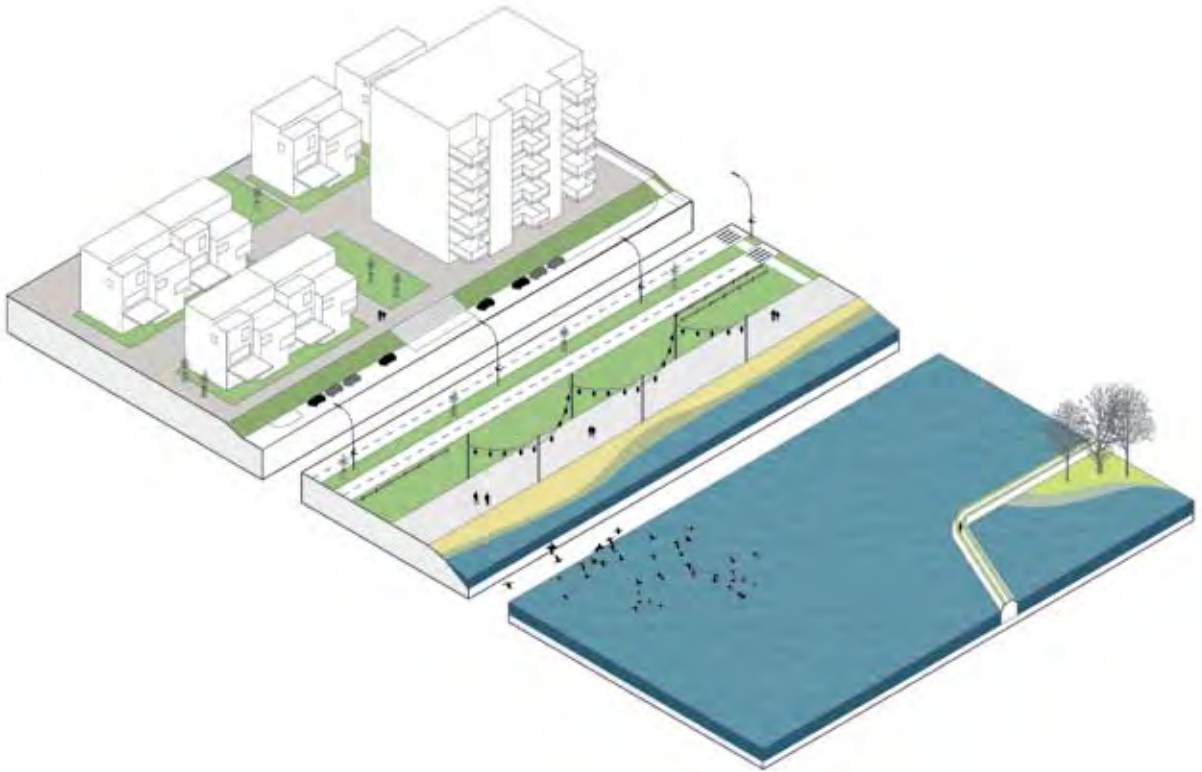


Tolwijk gezien vanaf de rotonde





Waterfront



10. Nesselande – Zevenhuizerplas

Rotterdam Noordoost - Zuidplaspolder



Zowel als Vinex-wijk als stadsrandgebied neemt het Rotterdamse Nesselande een bijzondere plek in. Wonen aan een recreatieplas met zowel de grote stad als het landschap vlakbij. Is dit (voor velen) de ideale stadsrand? De plannenmakers en bouwers rekenen er wel op. Met nieuw gegraven water, een heuse boulevard en hoogbouw die in de verte aan het mondaine Scheveningen doet denken, heeft Nesselande alle recreatieve- en woonkwaliteiten van een Waterfront in zich. Meer noordelijk maakt de boulevard plek voor een lossere, meer diffuse rand. Dat is het terrein van vrije kavels en een bonte verzameling aan woonvormen.

Met hangende verlichting en exotische bomen begint de boulevard van Nesselande werkelijk vorm te krijgen. Daarmee krijgt Nesselande de typische openbare flaneerruimte van het 'Waterfront', pal aan de Zevenhuizerplas.

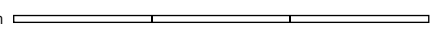




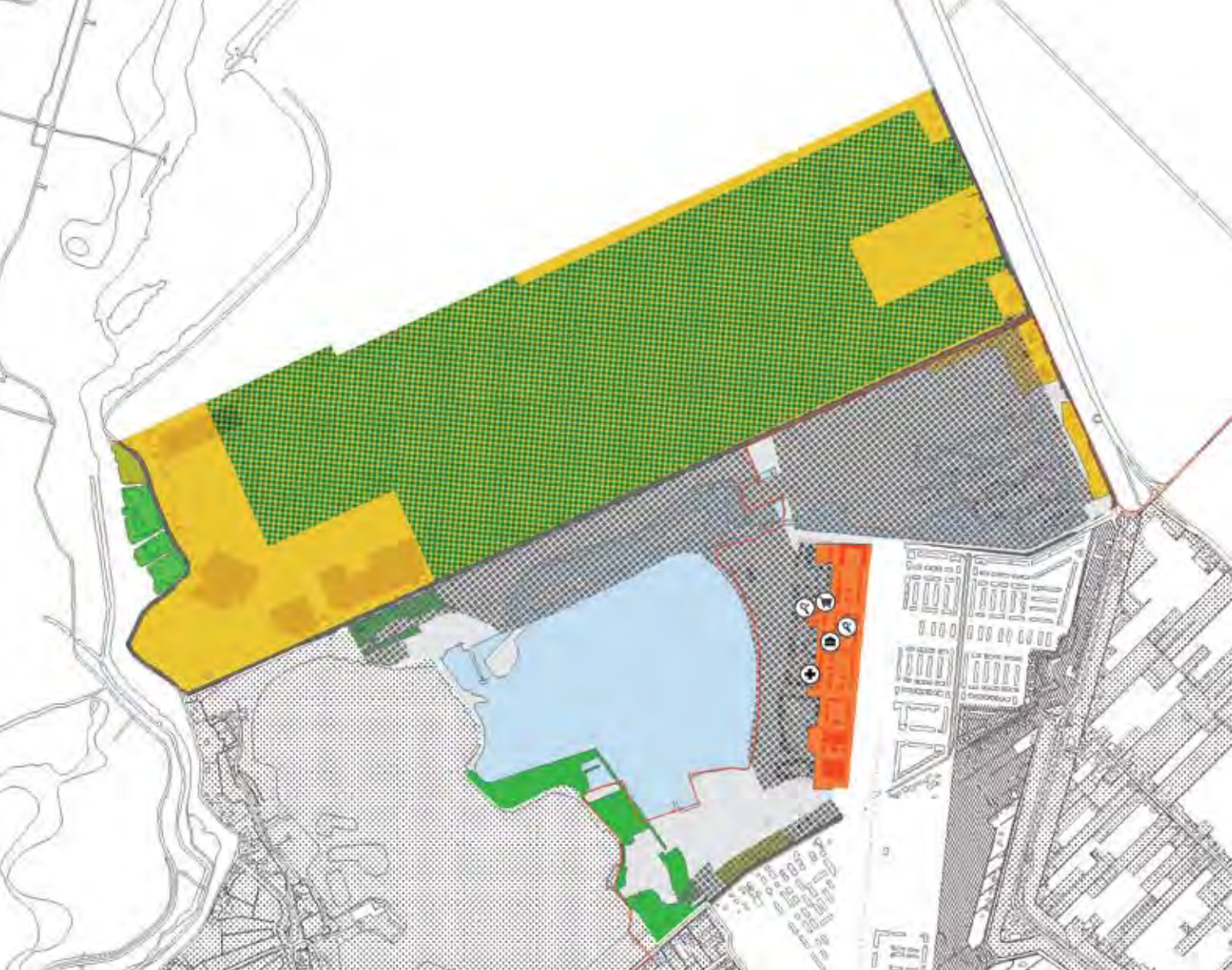


Topografie



0 m  750 m

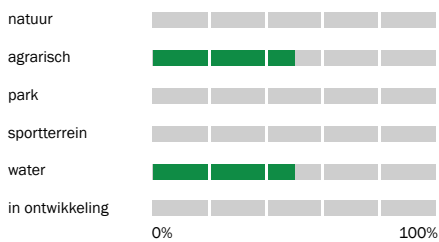




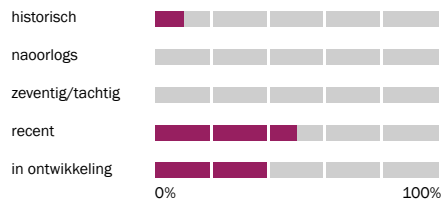
Landgebruik

0 m 1000 m

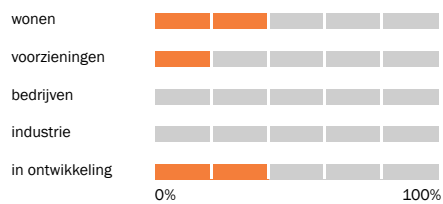
Gebruik land



Leeftijd stad

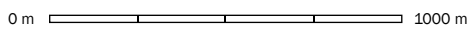


Gebruik stad

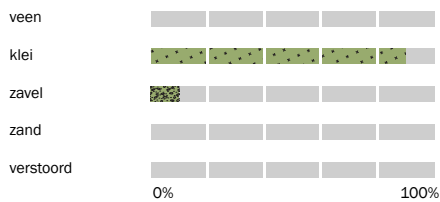




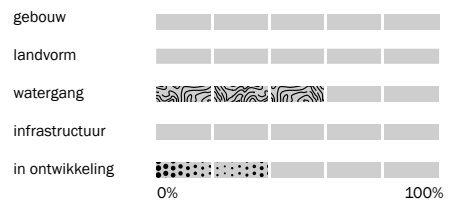
Landschap



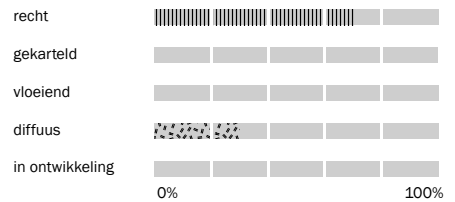
Bodem

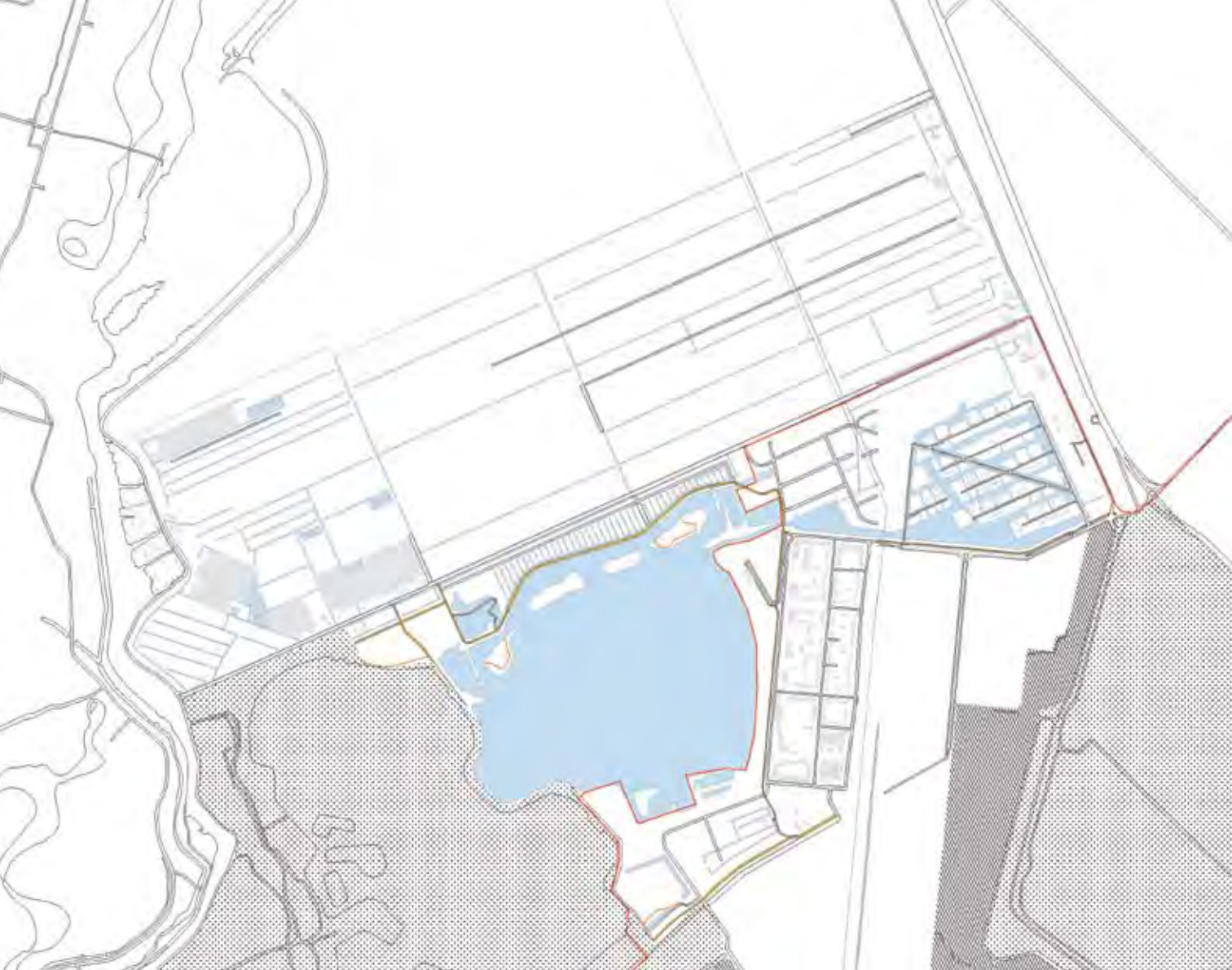


Aard rand



Vorm rand





Infrastructuur

0 m 1000 m

aantal personenauto's: 419

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 39

aantal motoren: 37

406 424



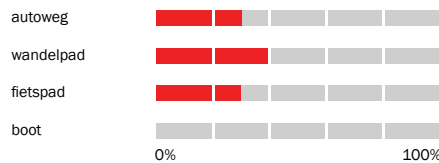
- aantal personenauto's per km²
- aantal personenauto's per km² Zuid-Holland

0,9 1,2

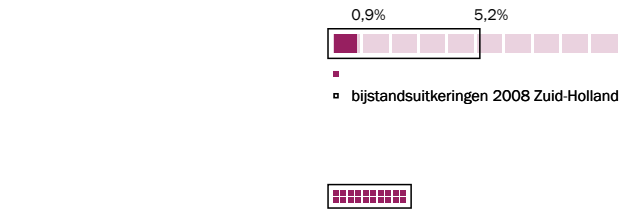


- aantal personenauto's per huishouden
- aantal personenauto's per huishouden Zuid-Holland

Verhouding paden en wegen



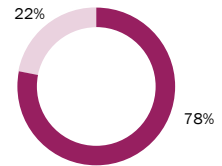
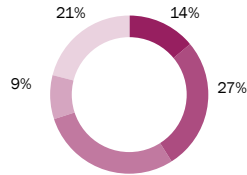
Bevolking



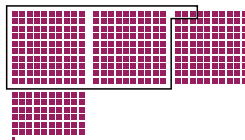
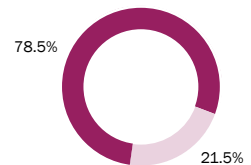
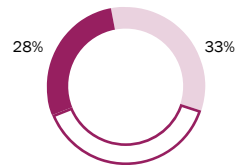
aantal inwoners: 1.035



- dichtheid: 1.006 inwoners per km2
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km2
- = 50 inwoners



- gemiddeld inkomen 2007: € 21.500
- gemiddeld inkomen 2007 Zuid-Holland: € 15.100
- = € 100

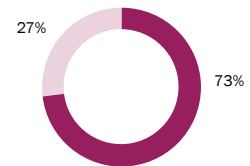
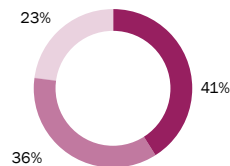


aantal woningen 2008: 145

aantal huishoudens: 380

gemiddelde grootte huishouden:
2,5 persoon per huishouden

- gemiddelde woningwaarde 2007: € 360.500
- gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000
- = € 1.000





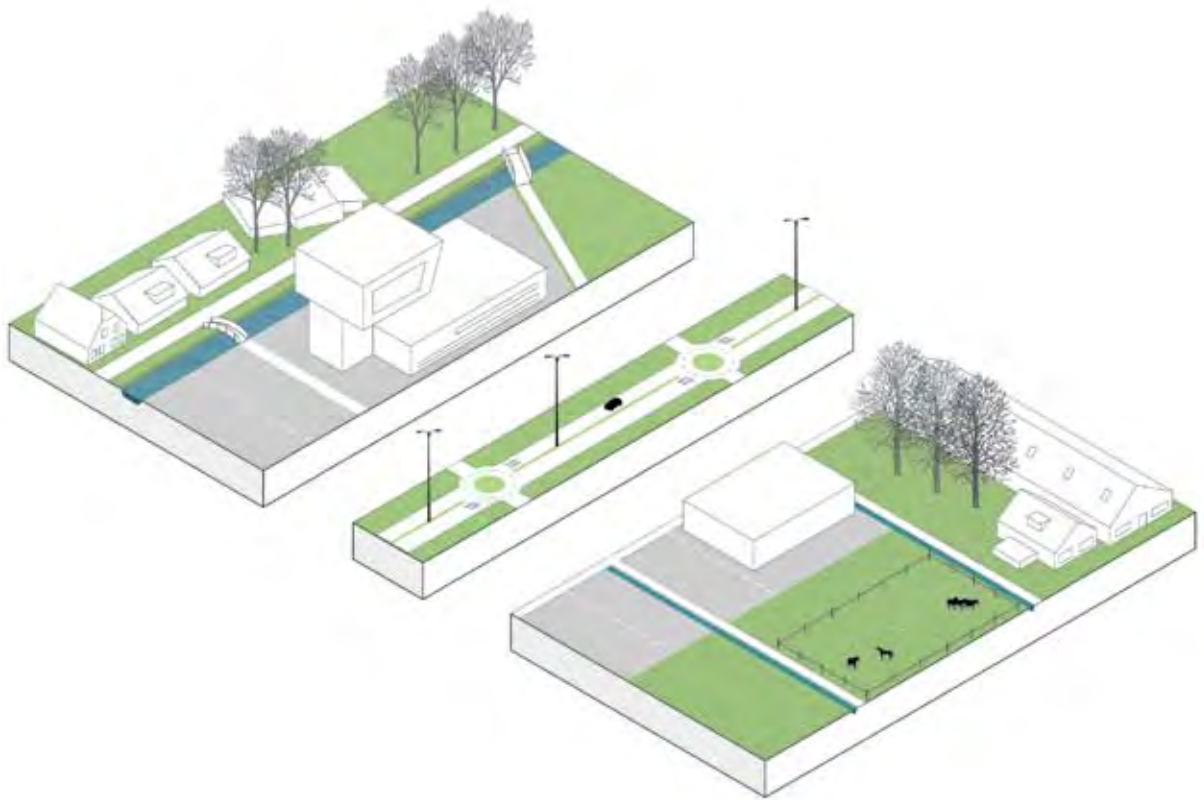
De boulevard







Zichtlocatie



11. Rodenrijs - Polder Oudeland

Berkel en Rodenrijs Zuidwest



Polder Oudeland is gelegen aan de zuidwestelijke zijde van Berkel en Rodenrijs. Van een oude polder is het stadsrandgebied in korte tijd veranderd in een woonwijk en bedrijventerrein, waarvan het overgrote deel nu nog bestaat uit zandhopen en papieren plannen. Van grote invloed op deze ontwikkeling is de komst van de N471. Deze nieuwe provinciale weg is op een aantal plekken de scheiding tussen stad en land, maar hier is het juist de schakel die de verbouwing van de polder in een bedrijventerrein mogelijk heeft gemaakt. Het bedrijventerrein zelf presenteert zich enerzijds als de economische poort naar Berkel en Rodenrijs, met luxe loodsen met hellingbanen, grote neonletters en opgegroeide gevels. Maar de neonletters kunnen niet verhullen dat het niet veel meer is dan een gemeentelijk bedrijventerrein met lokale ondernemingen.

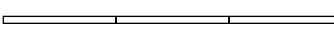
Ook al ligt het niet aan een grote snelweg, ook Rodenrijs – Oudeland is een 'Zichtlocatie'. Het bedrijventerrein dankt zijn aanwezigheid aan de N471 en de bedrijven maken daar ook dankbaar gebruik van.









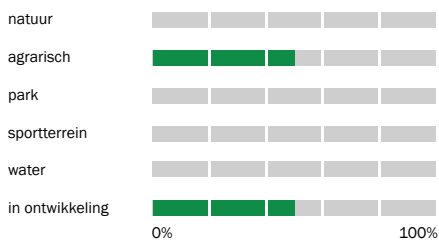
0 m  750 m



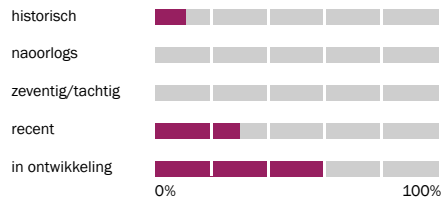
Landgebruik

0 m 1000 m

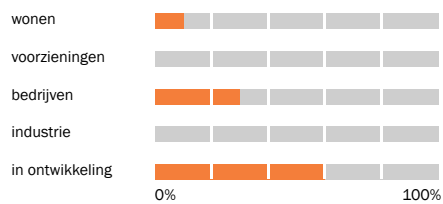
Gebruik land



Leeftijd stad



Gebruik stad

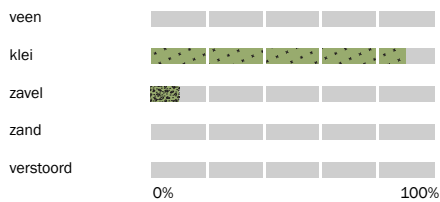




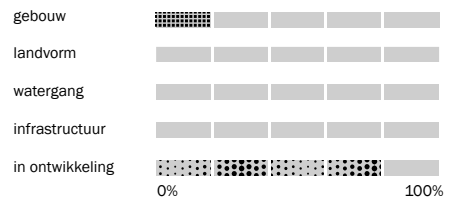
Landschap

0 m 1000 m

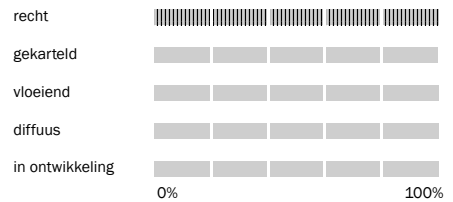
Bodem



Aard rand



Vorm rand





Infrastructuur

0 m 1000 m

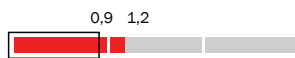
aantal personenauto's: 755

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 335

aantal motoren: 60

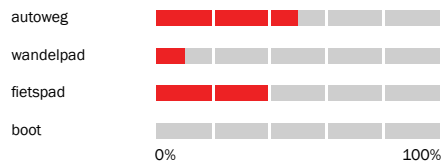


- aantal personenauto's per km2
- aantal personenauto's per km2 Zuid-Holland

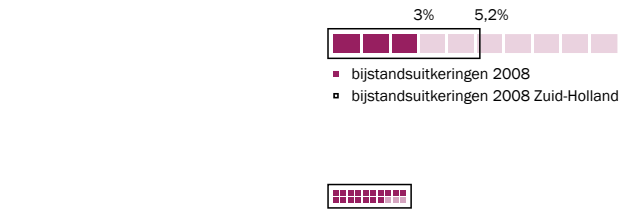


- aantal personenauto's per huishouden
- aantal personenauto's per huishouden Zuid-Holland

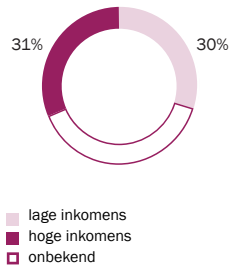
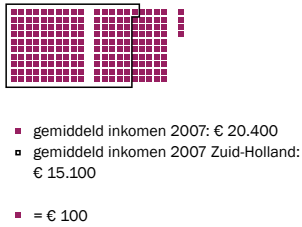
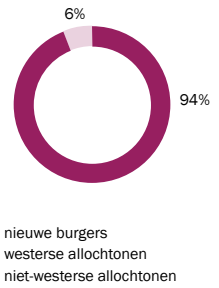
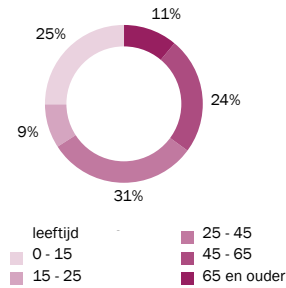
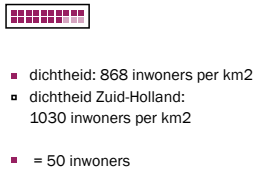
Verhouding paden en wegen



Bevolking



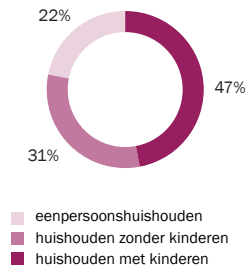
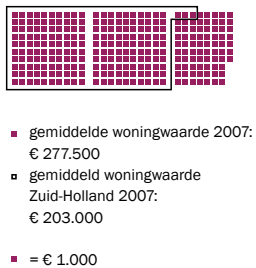
aantal inwoners: 1.430



aantal woningen 2008: 505

aantal huishoudens: 530

gemiddelde grootte huishouden:
2,7 persoon per huishouden









Helmhoek



Groengordel



12. Tanthof – Abtwoudse Bos

Delft Zuid - Midden Delfland



Wat de stadzijde betreft, bestaat dit Zuid Delftse stadsrandgebied al geruime tijd, voornamelijk een woonwijk uit de zeventiger jaren. De landelijke zijde is sinds kort veranderd van pastoraal agrarisch land in een bosrijk parklandschap. Er is veel nieuw bos aangeplant, dat inmiddels een redelijke hoogte bereikt heeft, maar niet de aantrekkelijkheid heeft van een volwassen bos op zandgrond. Naast bos bevinden zich in het parklandschap een aantal typische recreatieve functies en voorzieningen, zoals sportvelden en een mini camping. Precies op de rand tussen stad en land staan een aantal urban villa's, waarvan de bovenste lagen de bewoners nu nog net over de boomtoppen uitzicht geven. Achter de appartementenblokken is het makkelijk het Abtwoudse bos snel te vergeten: hier de alledaagse straatjes en rijtjeshuizen van Tanthof, met langs het spoor een strook loodsen en bedrijven.

Een mooi voorbeeld van een 'Groengordel', waar het park uiteindelijk een eigen karakter toevoegt (ook dankzij Moeder Aarde, het Google Earth kunstwerk). Ook de rand zelf gaat mee in het nieuwe parklandschap.









Topografie

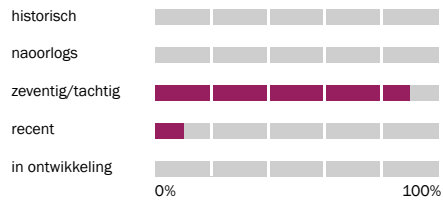
0 m  750 m



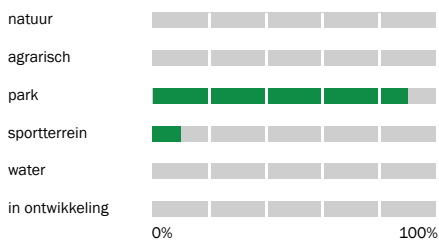
Landgebruik

0 m 1000 m

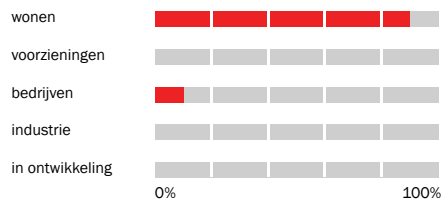
Leeftijd stad



Gebruik land



Gebruik stad

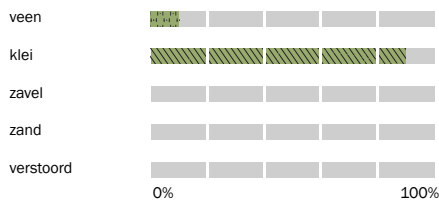




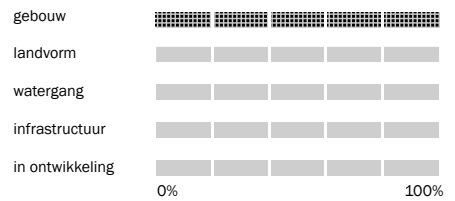
Landschap

0 m 1000 m

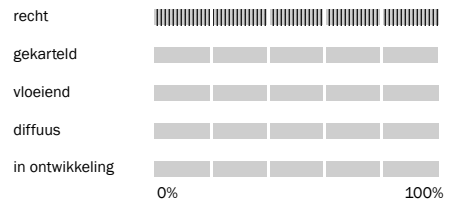
Bodem



Aard rand



Vorm rand





Infrastructuur

0 m 1000 m

aantal personenauto's: 1.610

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 68

aantal motoren: 138

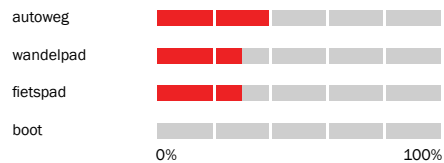


- aantal personenauto's per km²
 - aantal personenauto's per km² Zuid-Holland
- 0,83 0,9

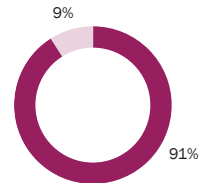
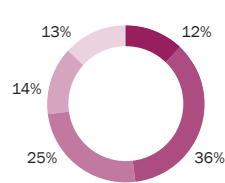
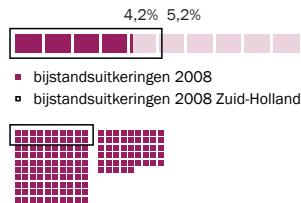


- aantal personenauto's per huishouden
- aantal personenauto's per huishouden Zuid-Holland

Verhouding paden en wegen

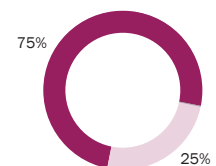
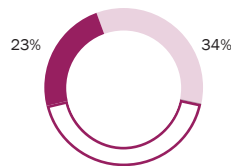


Bevolking



aantal inwoners: 4.110

- dichtheid: 7.770 inwoners per km²
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²
- = 50 inwoners



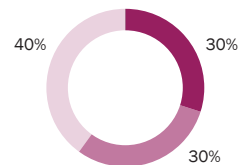
- gemiddeld inkomen 2007: € 18.900
- gemiddeld inkomen 2007 Zuid-Holland: € 15.100
- = € 100

aantal woningen 2008: 1.868

aantal huishoudens: 2.020

gemiddelde grootte huishouden:
2,0 persoon per huishouden

- gemiddelde woningwaarde 2007: € 188.500
- gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000
- = € 1.000



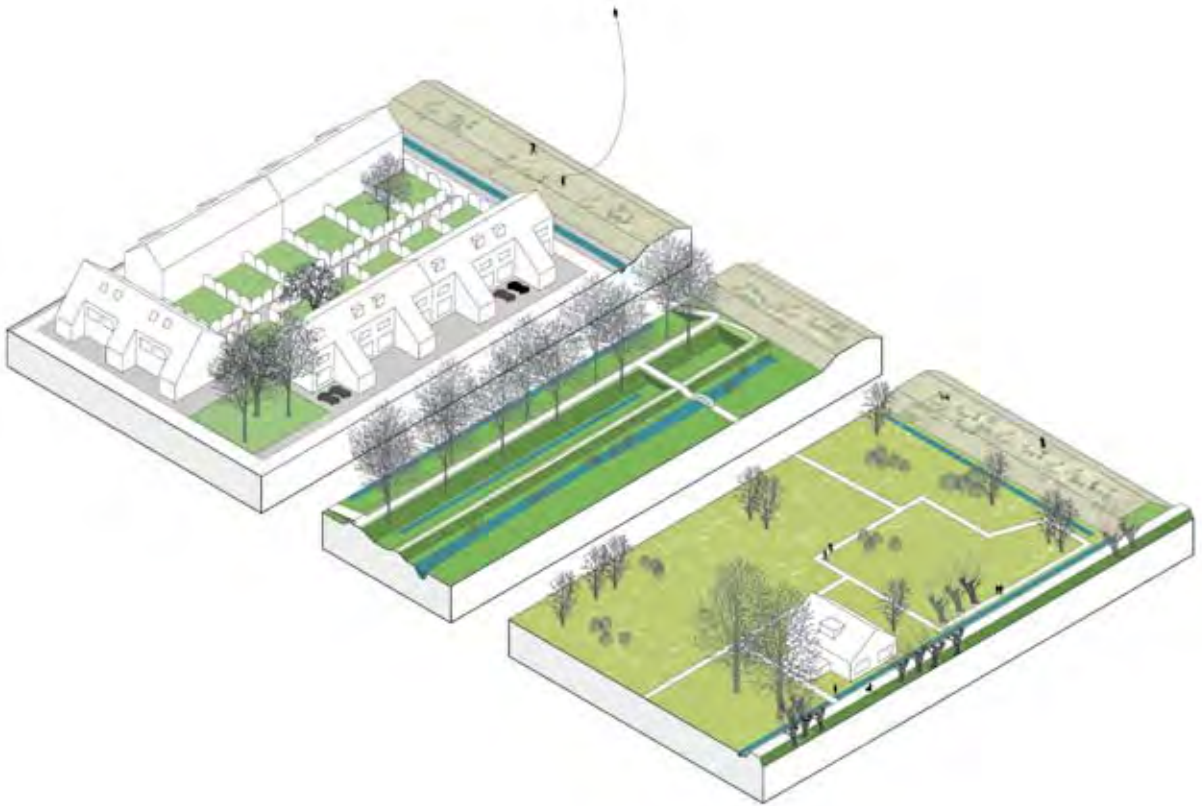








Groengordel



13. Kethel – Zuidrand

Schiedam Noord - Midden Delfland



De landschappelijke kant van dit stadsrandgebied, de zogenaamde Zuidrand (van Midden-Delfland), bevindt zich op een keerpunt: terwijl de polders veranderen in een recreatiegebied met kenmerkende kronkelpadjes en bosjes, ligt het Freiraam van het A4 talud klaar om verbouwd tot worden tot half verdiepte snelweg. Met de komst van Sveapark, een woonwijk in Zweedse stijl, heeft ook de stadsrand hier een nieuwe vorm gekregen. De herinrichting van de Zuidrand beoogt die met een nieuwe dijk en bijbehorende bomen af te maken. De vraag is wat dit alles oplevert. De mogelijkheid is er, dat het vrije gebruik van het A4 talud door kitters, vliegeniers en wilde honden met de standaard herinrichting tot overgangsgebied tussen stad en polder zal verdwijnen.

Het is een kersverse Groengordel, het stadsrandgebied van Kethel. Enerzijds welkom als gebied om de hond uit te laten, maar jammer dat het polderlandschap en A4 talud ervoor moeten verdwijnen.










Topografie

0 m  750 m

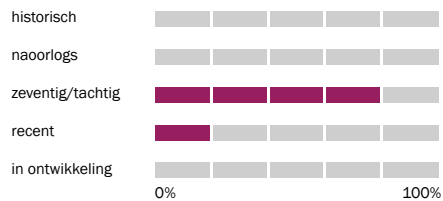




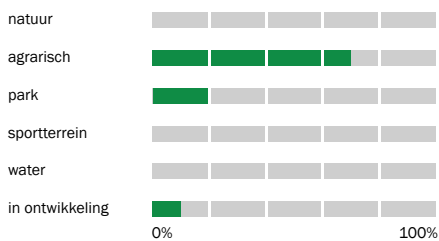
Landgebruik

0 m 1000 m

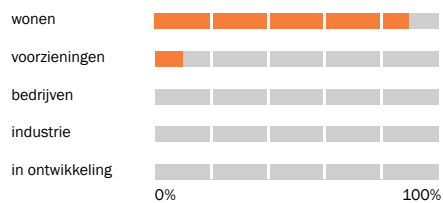
Leeftijd stad



Gebruik land



Gebruik stad

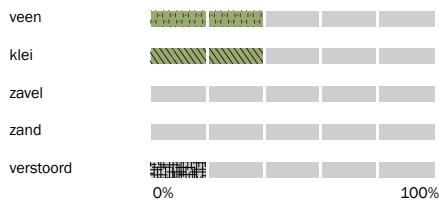




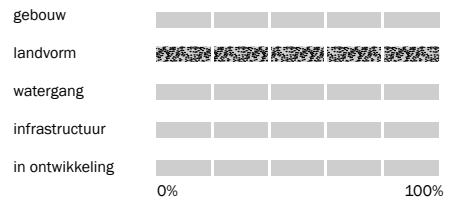
Landschap

0 m 1000 m

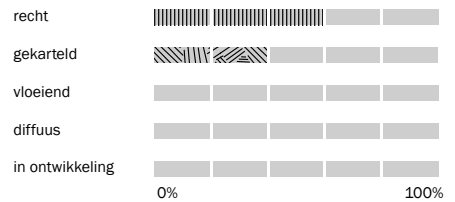
Bodem



Aard rand



Vorm rand





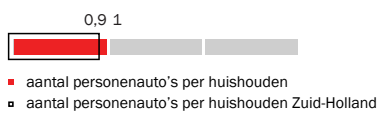
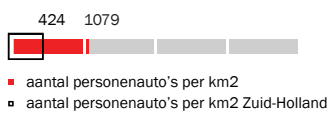
Infrastructuur

0 m  1000 m

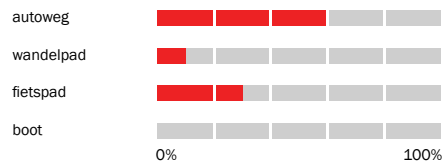
aantal personenauto's: 2.444

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 52

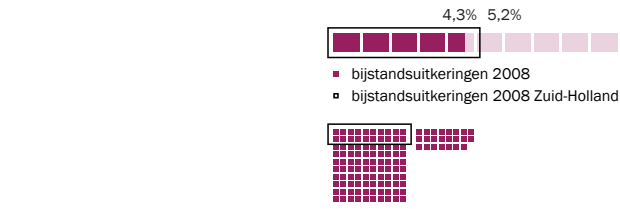
aantal motoren: 143



Verhouding paden en wegen

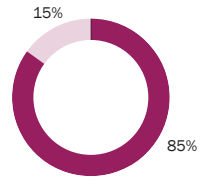
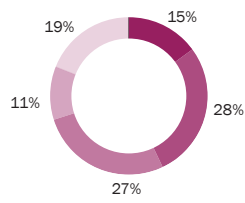


Bevolking

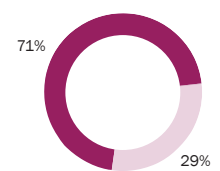
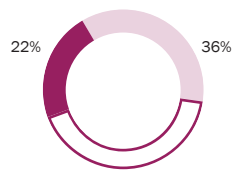


aantal inwoners: 17.490

- dichtheid: 6.390 inwoners per km²
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²
- = 50 inwoners



- = € 100

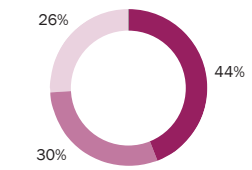


aantal woningen 2008: 5.227

aantal huishoudens: 7.789

gemiddelde grootte huishouden:
2,5 persoon per huishouden

- gemiddelde woningwaarde 2007: € 207.100
- gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000
- = € 1.000

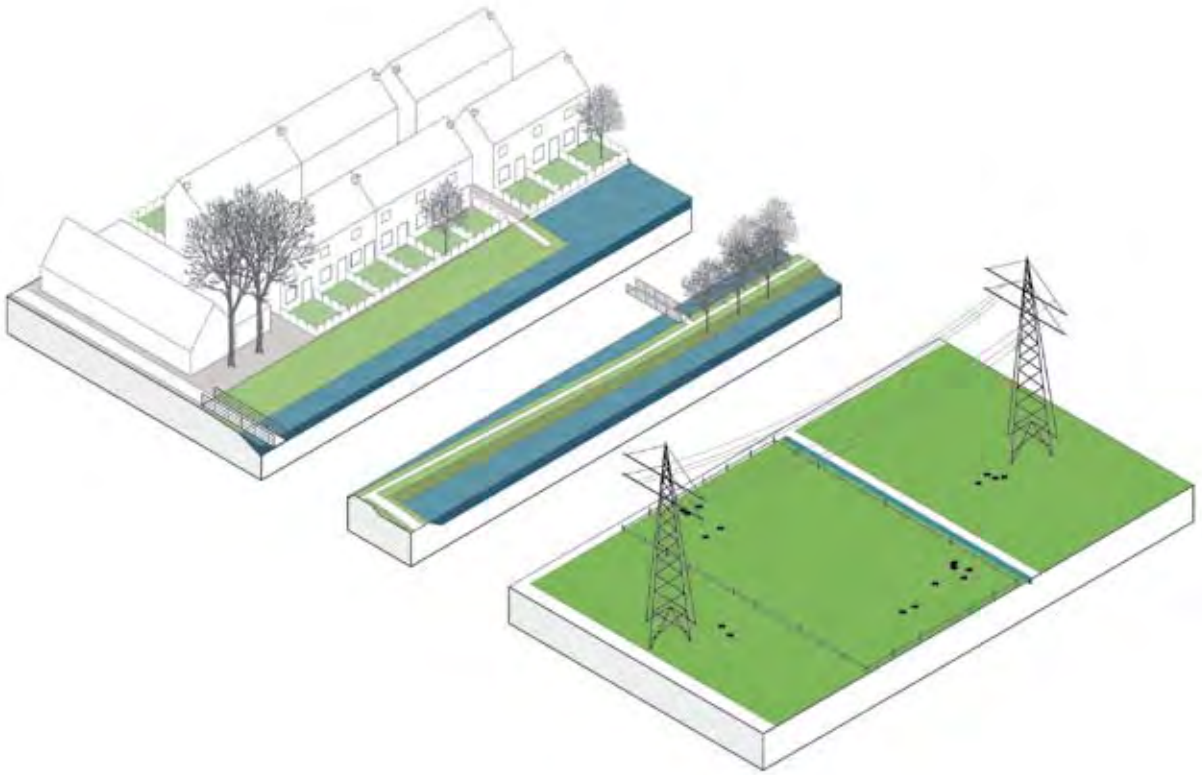












14 Vogelenzang – Simonshaven

Spijkenisse Zuidwest - Putten



Aan de binnenkant is het een typisch doolhof van de jaren zeventig, maar de mensen die aan de buitenzijde van de stadsrand van Vogelenzang en Vriesland in Spijkenisse wonen hebben geluk: dit is een van de mooiste stadsranden in Zuid-Holland. De landschapszijde wordt bepaald door het kleigebied van het eiland Putten. Hoogspanningsleidingen ontsieren het beeld wellicht, maar dat neemt niet weg dat de openheid van het landschap richting Simonshaven indrukwekkend is en een woongenot moet zijn voor de enkelen die een huis met tuin hebben weten te bemachtigen langs de rand. Tegelijkertijd is de hele rand wel toegankelijk voor wandelaars en kinderen: over een kade onder de bomen is het beste van stad en land zichtbaar.

De Groene Grens in zijn beste vorm, zo laat de stadsrand van Spijkenisse Zuidwest zich het best typeren. Stad en land bestaan naast elkaar, maar de informele kade verzacht de verschillen tussen de twee en maakt beleving van het polderlandschap mogelijk.

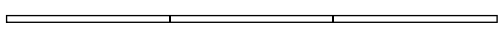




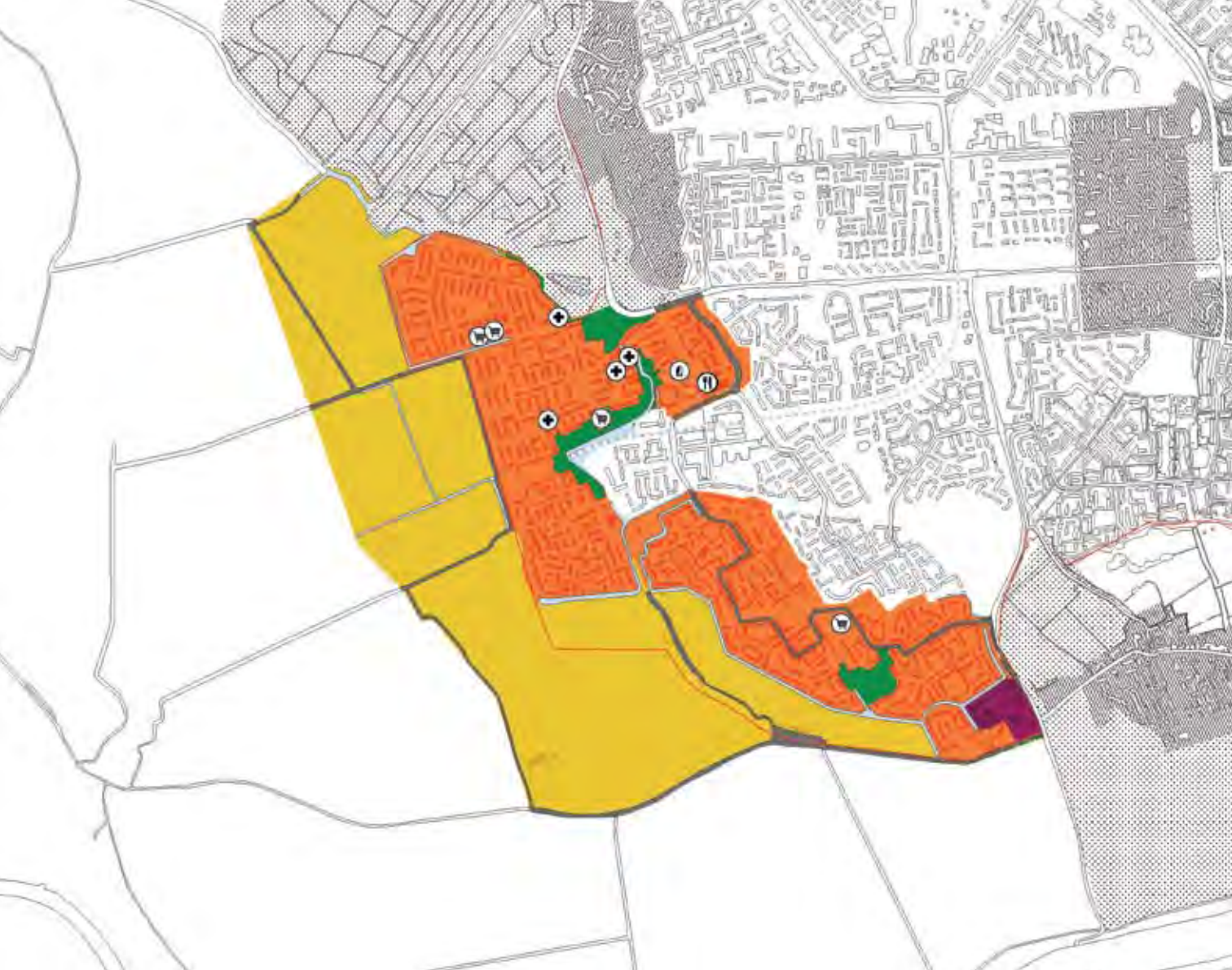


Topografie



0 m  750 m

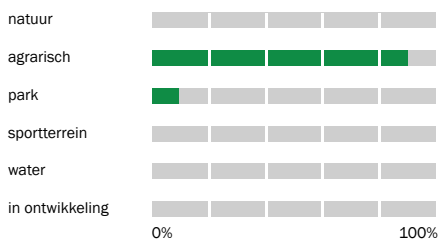




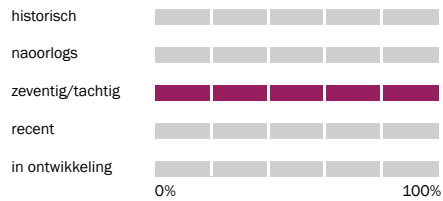
Landgebruik

0 m 1000 m

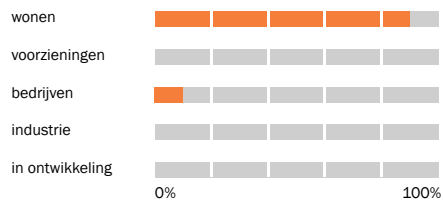
Gebruik land



Leeftijd stad



Gebruik stad

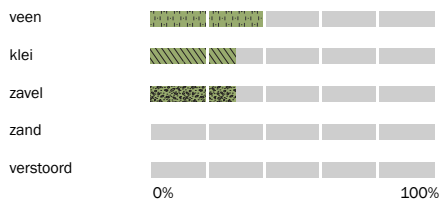




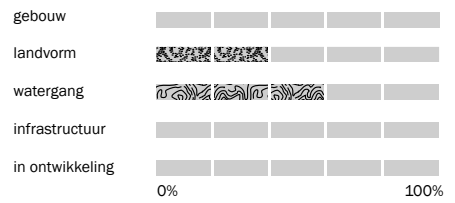
Landschap

0 m 1000 m

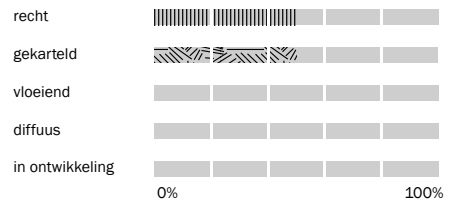
Bodem



Aard rand



Vorm rand





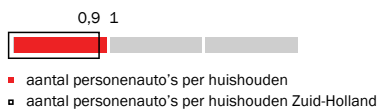
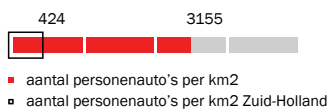
Infrastructuur

0 m 1000 m

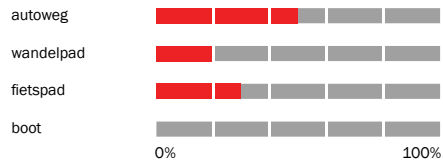
aantal personenauto's: 4.423

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 226

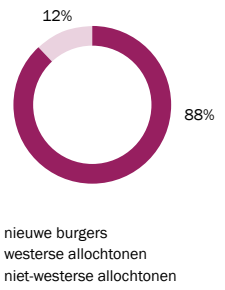
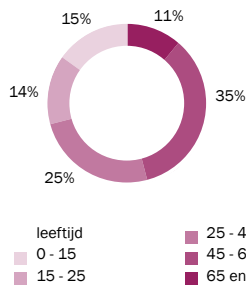
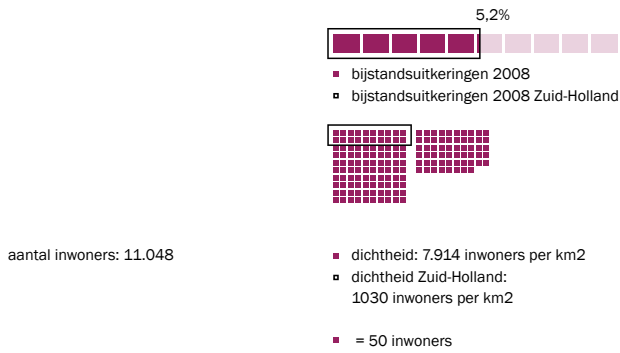
aantal motoren: 348



Verhouding paden en wegen



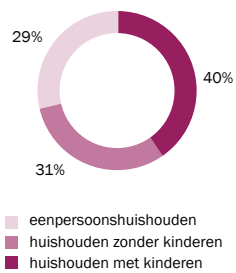
Bevolking



aantal woningen 2008: 4620

aantal huishoudens: 4648

gemiddelde grootte huishouden:
2,3 persoon per huishouden

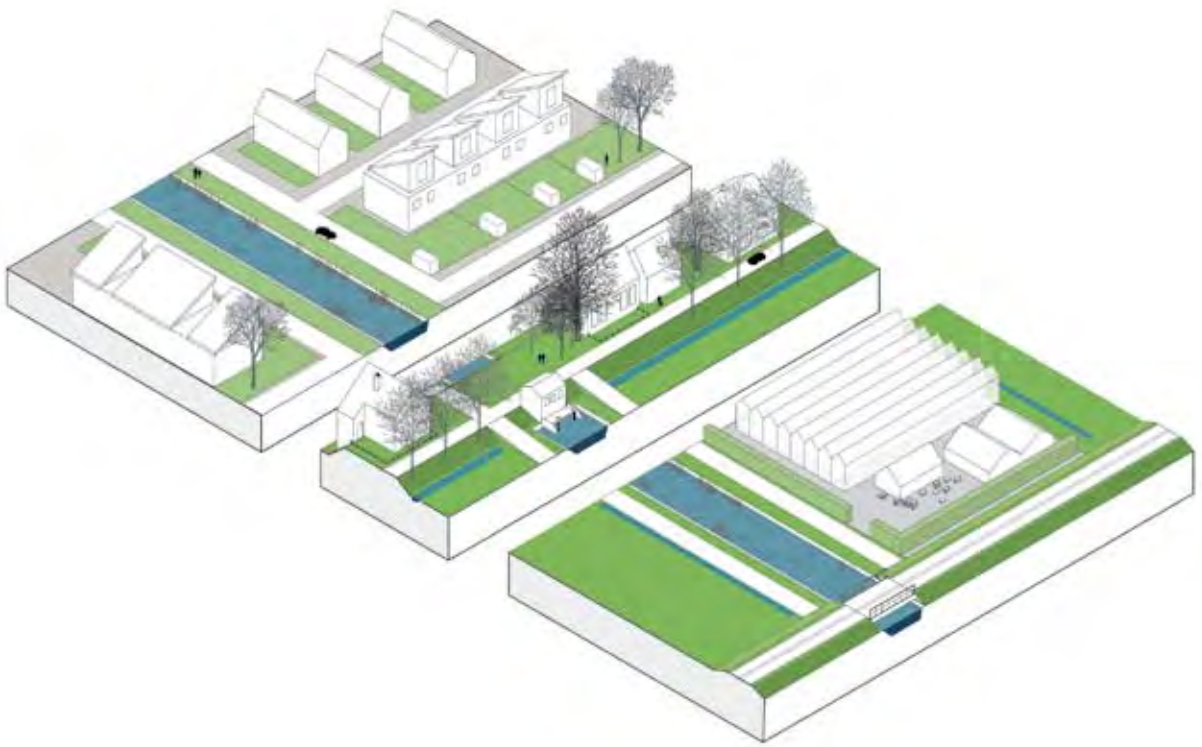












15. Stougjesdijk - N217

Oud-Beijerland Zuidoost - Hoekse Waard



Nu de nieuwe provinciale weg N17 geopend is voor verkeer, rijst de vraag wat de gevolgen zijn voor het stadsrandgebied aan de Oud-Beijerlandse Stougjesdijk. Wat nu nog een oude stadsrand is, met een dijk als drager, geflankeerd door oude boerderijen en buitenverblijven, zou wel eens eenzelfde kant op kunnen gaan als Polder Oudland: van agrarisch landschap naar een bedrijventerrein op zichtlocatie, met dito loodsen. Tegelijkertijd maakt dit stadsrandgebied onderdeel uit van het Nationaal Landschap de Hoekse Waard en is er de vraag of Oud-Beijerland werkelijk nog meer bedrijventerreinen nodig heeft.

De traditionele woonwijk als stadsdeel, de bebouwde dijk als rand en de kleiakkers als landzijde: Stougjesdijk - N217 is een typische 'Groene Grens'. Nu nog een Groene Grens, maar Zichtlocatie, Groengordel of Gouden Rand, wat zal het worden?

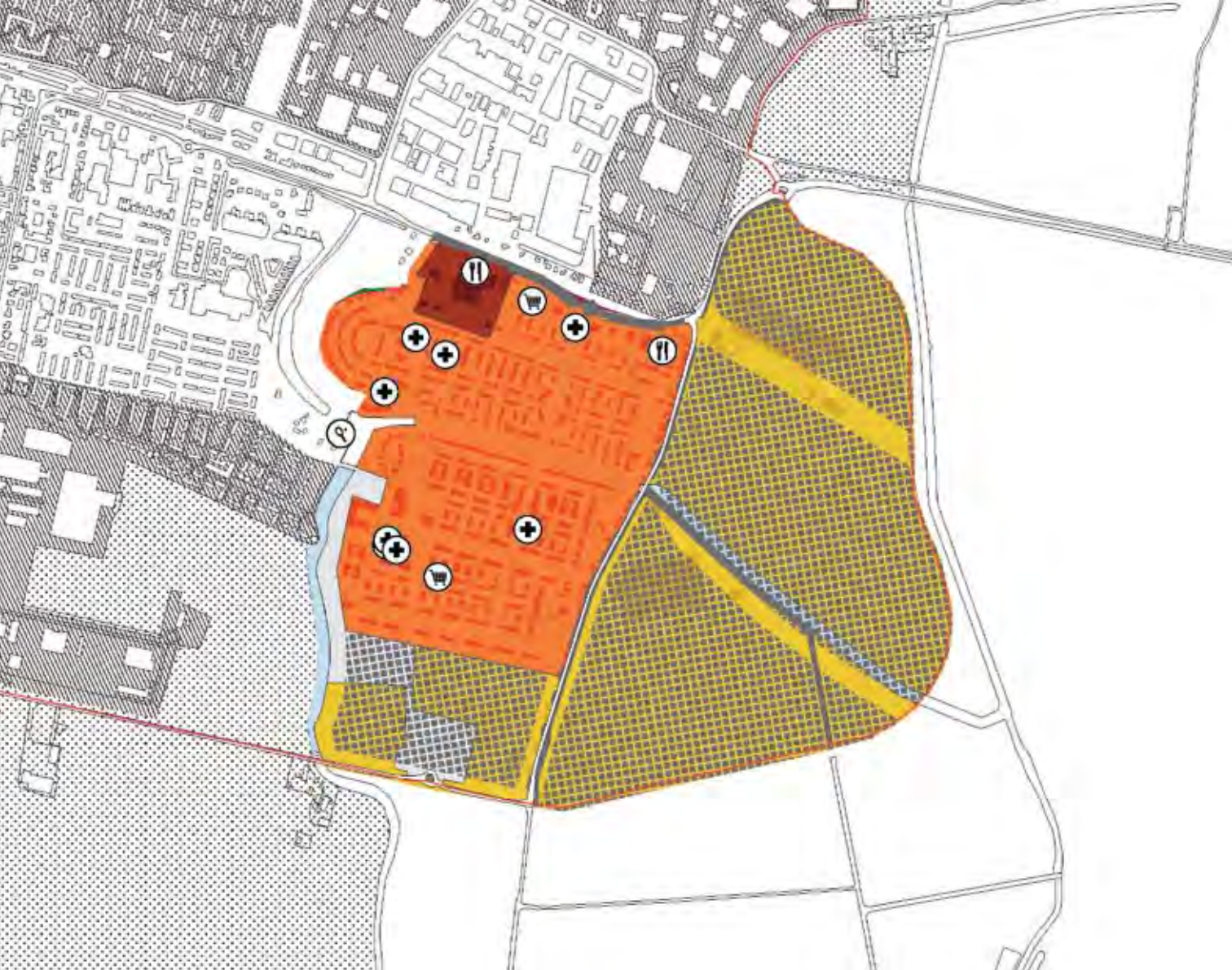








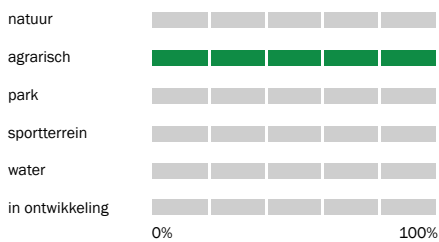
Topografie



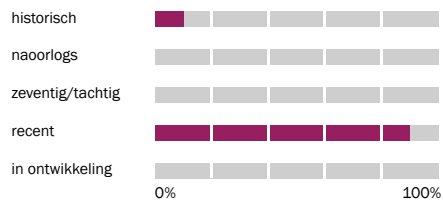
Landgebruik

0 m 750 m

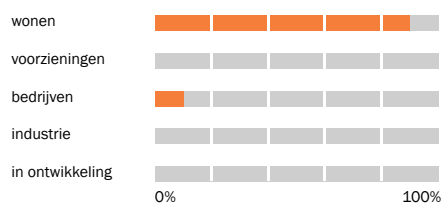
Gebruik land

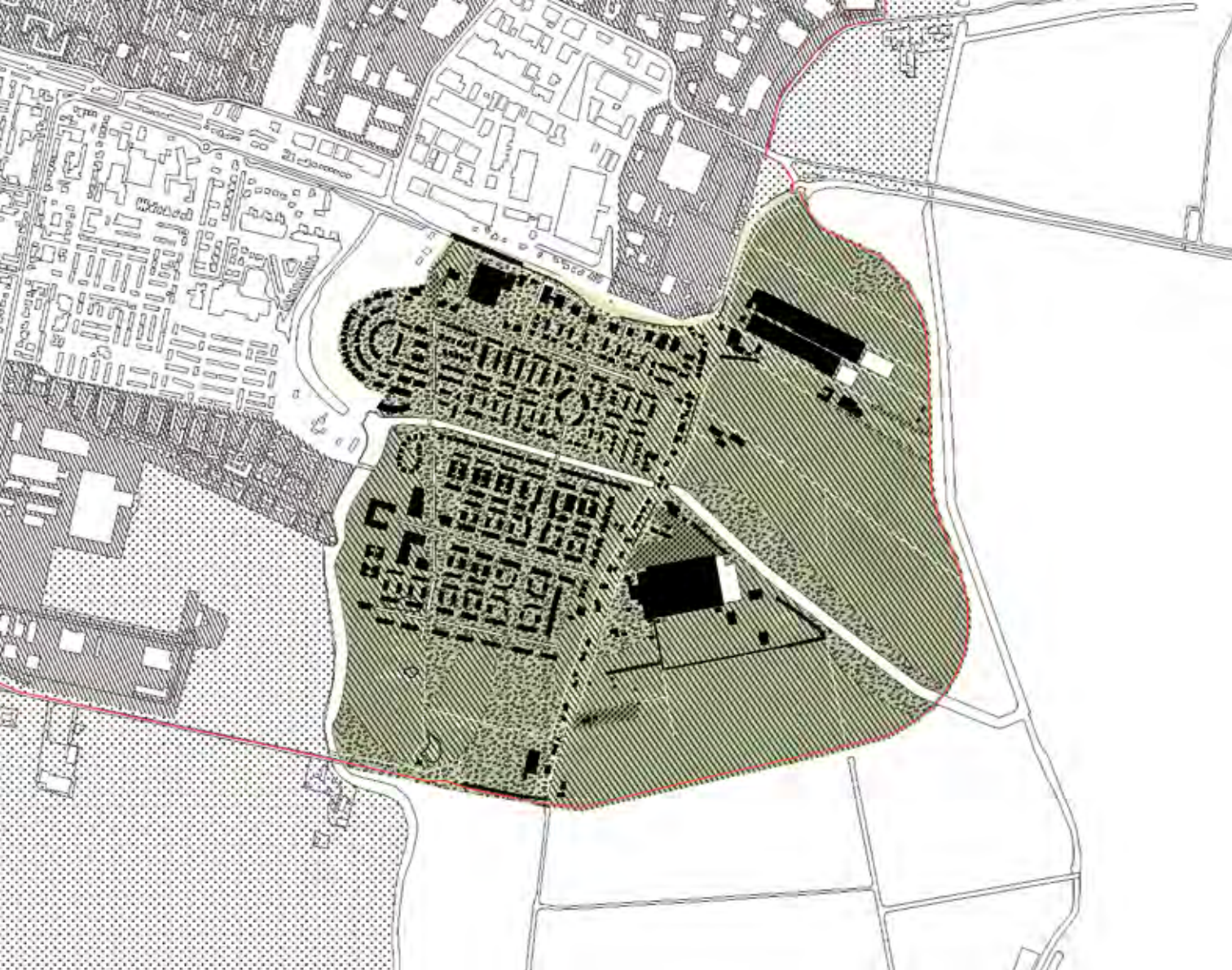


Leeftijd stad



Gebruik stad

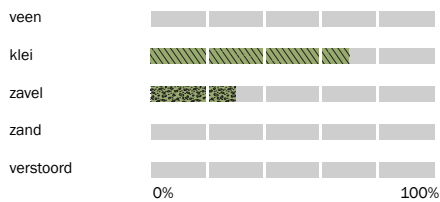




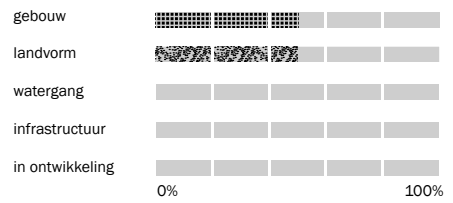
Landschap

0 m 750 m

Bodem



Aard rand



Vorm rand





Infrastructuur

0 m 75 m

aantal personenauto's: 1.838

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 127

aantal motoren: 142

337 424

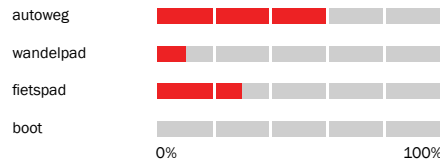


- aantal personenauto's per km2
 - aantal personenauto's per km2 Zuid-Holland
- 0,9 1,3

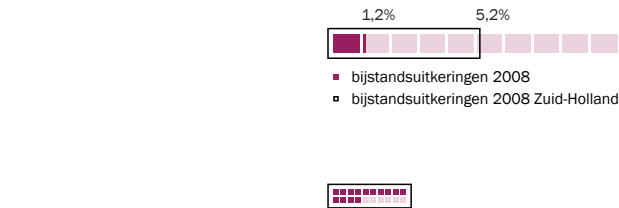


- aantal personenauto's per huishouden
- aantal personenauto's per huishouden Zuid-Holland

Verhouding paden en wegen



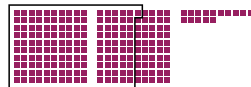
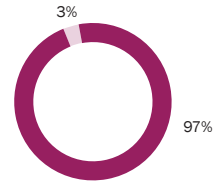
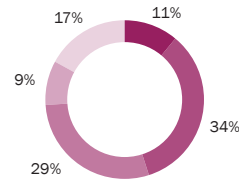
Bevolking



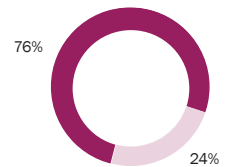
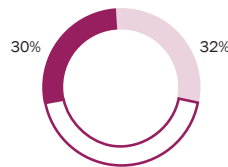
aantal inwoners: 4.043



- dichtheid: 732 inwoners per km²
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²
- = 50 inwoners



- gemiddeld inkomen 2007: € 21.500
- gemiddeld inkomen 2007 Zuid-Holland: € 15.100
- = € 100



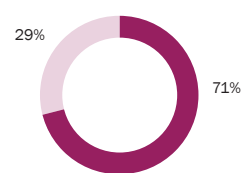
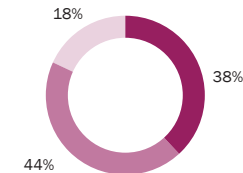
aantal woningen 2008: 1.528

aantal huishoudens: 1.530

gemiddelde grootte huishouden:
2,5 persoon per huishouden



- gemiddelde woningwaarde 2007: € 280.000
- gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000
- = € 1.000



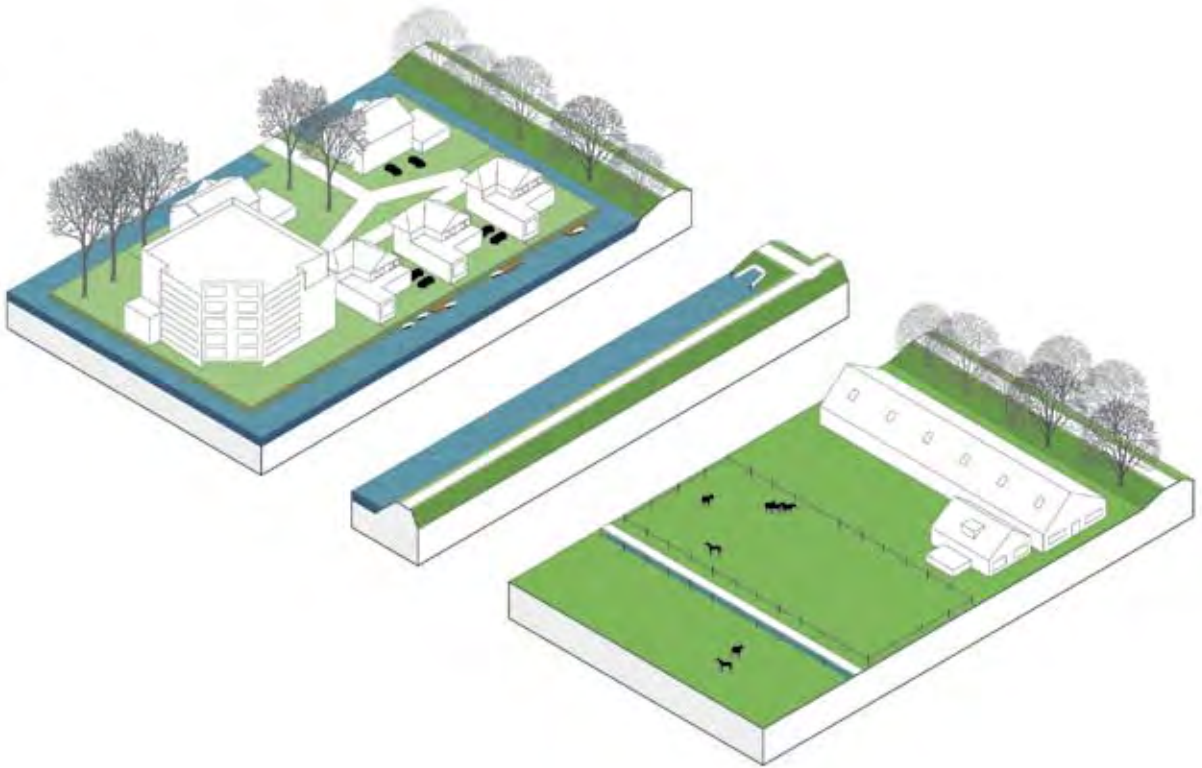








Woonlandschap



16. Carnisselande - Het Buitenland van Rhoon

Barendrecht West – Eiland IJsselmonde



Aan de stedelijke zijde van dit stadsrandgebied ligt de Vinexwijk Carnisselande. Aan de landelijke zijde liggen de bedijkte zeekleipolders van Eiland IJsselmonde. Stad en land worden gescheiden door de Koedood, een historische waterloop die bij aanleg van de woonwijk een stuk is verlegd. Aan de binnenzijde is met veel water een suburbaan waterwoonmilieu gemaakt, met afwijkende woningtypologieën en relatief veel gestapelde woningbouw, die voor hoogteaccenten zorgt in de gebouwde stadsrand. De waterrijke zone is door middel van paden en bruggen toegankelijk, maar niet vol gezet met bomen, zodat de wijk zichtbaar is vanuit het buitengebied en vice versa. Op meerdere plekken zijn er verbindingen vanuit de wijk naar het buitengebied. Als compensatiegebied voor de Tweede Maasvlakte is de landelijke zijde van het stadsrandgebied volop in beweging. Plannen verraden onder andere meer verparking en bebossing.

Hoewel er over de architectuur te twisten valt, gaat daar niet om. De manier waarop het water van de nieuwe Koedood door dringt in de wijk en de dijken vanzelfsprekende deel uitmaken van de groenstructuur, maakt Carnisselande tot een Woonlandschap.





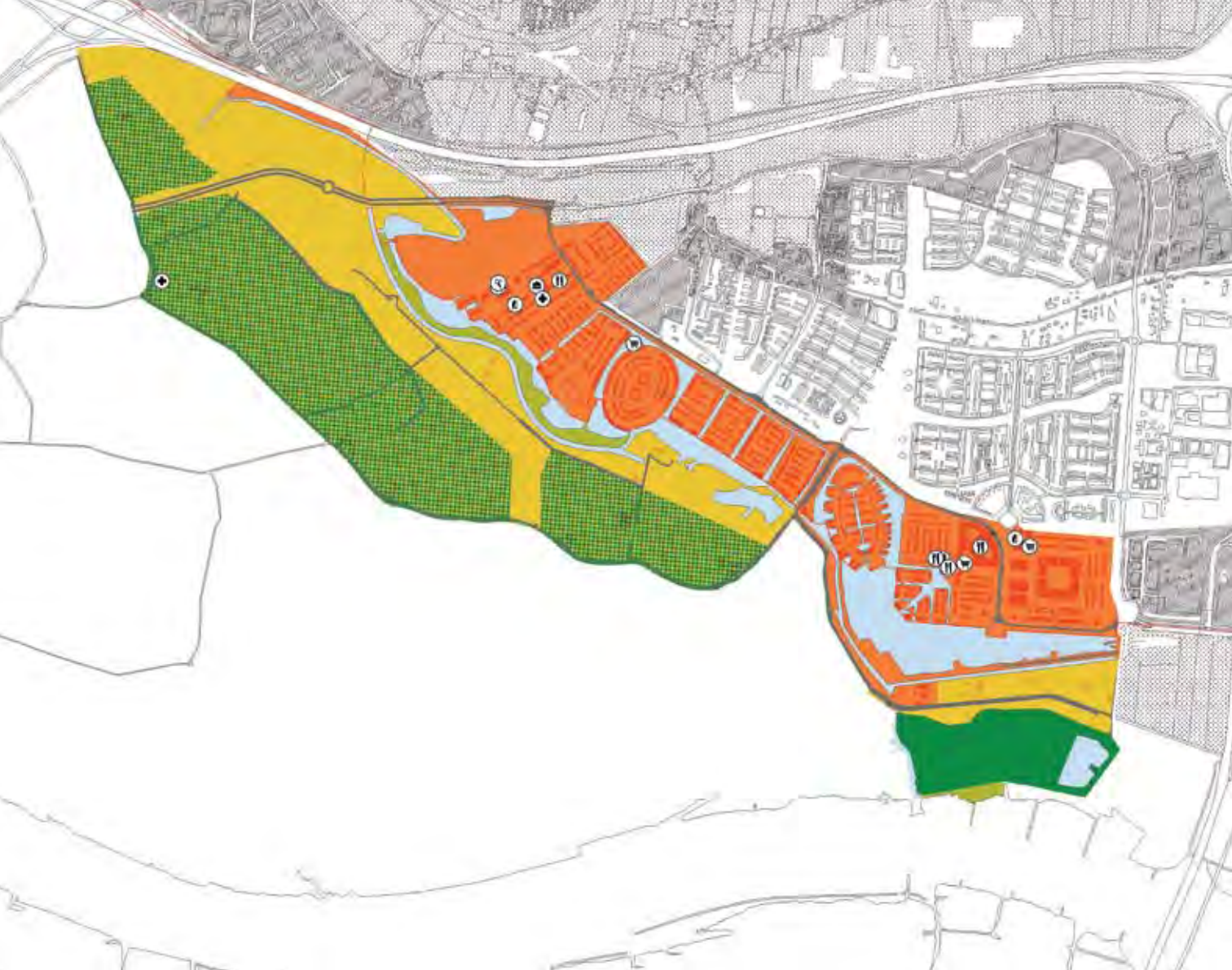
Dijkhuis



Topografie



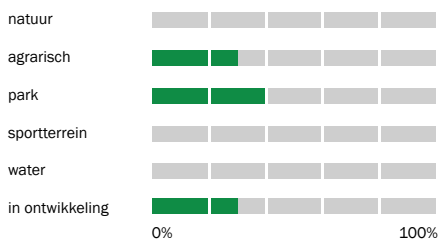
0 m  750 m



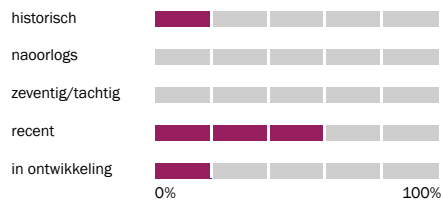
Landgebruik

0 m 1000 m

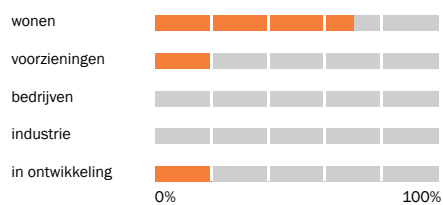
Gebruik land



Leeftijd stad



Gebruik stad

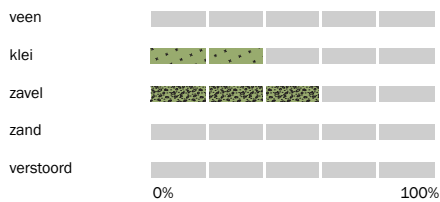




Landschap

0 m 1000 m

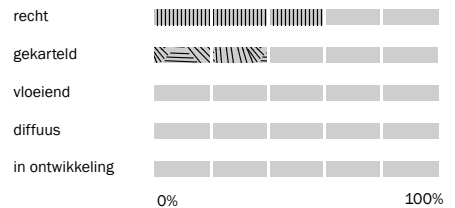
Bodem



Aard rand



Vorm rand





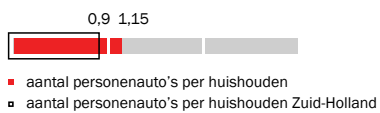
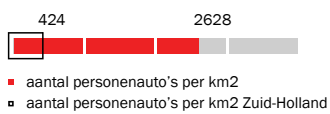
Infrastructuur

0 m 1000 m

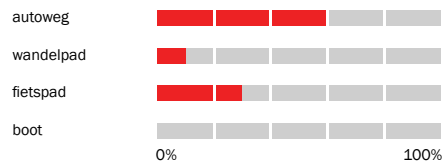
aantal personenauto's: 4.768

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 326

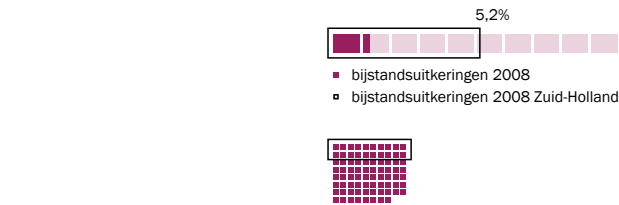
aantal motoren: 340



Verhouding paden en wegen

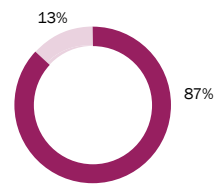
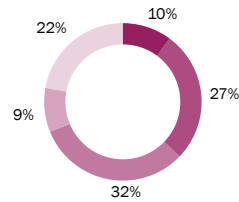


Bevolking

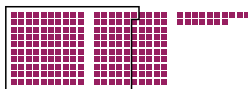


aantal inwoners: 10.454

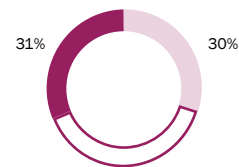
- dichtheid: 3.911 inwoners per km²
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²
- = 50 inwoners



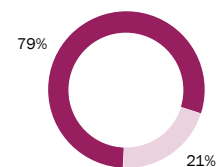
- nieuwe burgers
- westerse allochtonen
 - niet-westerse allochtonen



- gemiddeld inkomen 2007: € 21.725
- gemiddeld inkomen 2007 Zuid-Holland: € 15.100
- = € 100



- lage inkomens
- hoge inkomens
- onbekend



- werkzame personen
- werkzame personen

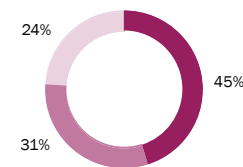
aantal woningen 2008: 4.768

aantal huishoudens: 4.080

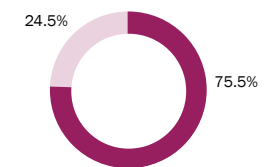
gemiddelde grootte huishouden:
2,5 persoon per huishouden



- gemiddelde woningwaarde 2007: € 289.000
- gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000
- = € 1.000



- eenpersoonshuishouden
- huishouden zonder kinderen
- huishouden met kinderen

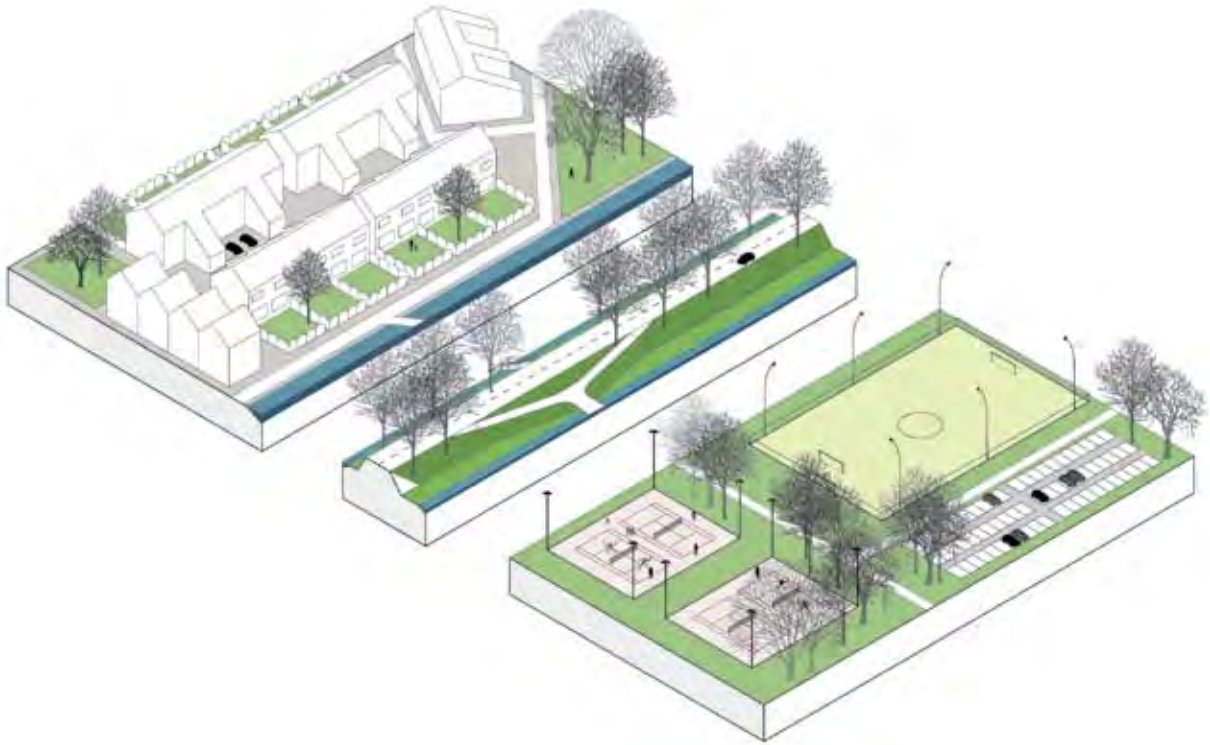


- huurwoning
- koopwoning





Groengordel



17. Sterrenburg – Wieldrechtse Zeedijk

Dordrecht Zuid



Jaren geleden hebben de bewoners van Dordrecht in een referendum de stadsrand bepaald: de Wieldrechtse Zeedijk. Inmiddels wordt de stedelijke zijde van de stadsrandzone opgevuld met sportvelden en woonwijken. De wijk Sterrenburg werd voor het overgrote deel in de jaren zestig en zeventig gebouwd en vertoont duidelijk de kenmerken van de op dat moment heersende trends in de woningbouw. Sterrenburg wordt vanwege zijn grootte verdeeld in drie stukken: Sterrenburg I, II en III. Ondanks de groene dooradering is er nauwelijks een ruimtelijke relatie met het ommeland, dat door de hoge Wieldrechtse Zeedijk van de wijk afgeschermd is van polder en krekenslandschap van de Dortse Biesbosch. De sportvelden aan weerszijden van de wijk horen meer bij de wijk dan het nationale park en Strategische Groenproject.

Kan een stadsrand meerdere stadsrandtypes herbergen? Sterrenburg grenst aan drie verschillende randen en drie verschillende landzijden. Maar: het boerenland wordt sterk gescheiden van Sterrenbrug door de Wieldrechtse Zeedijk en aan de twee andere zijden liggen parken en sportvelden. Dat maakt dit stadsrandgebied tot een Groengordel.



Open dag

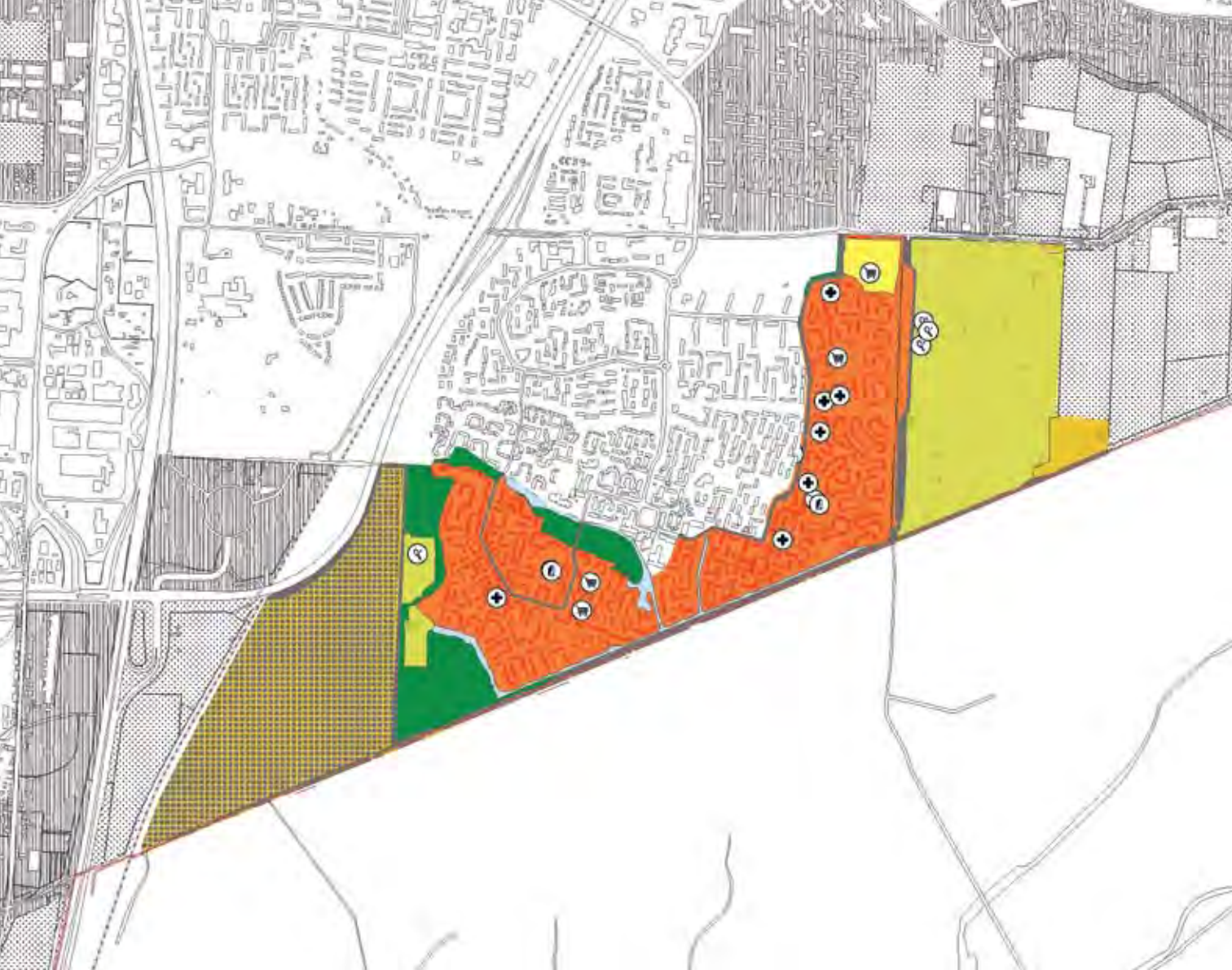




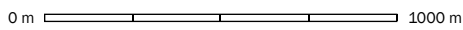
Topografie



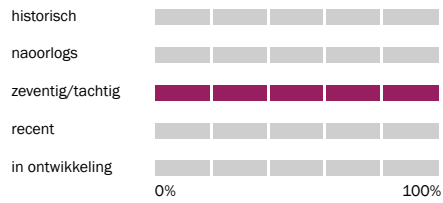
0 m 750 m



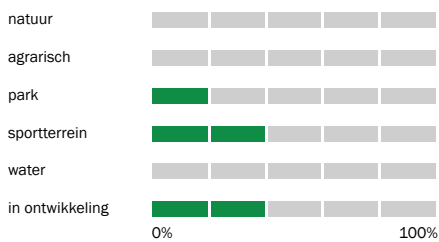
Landgebruik



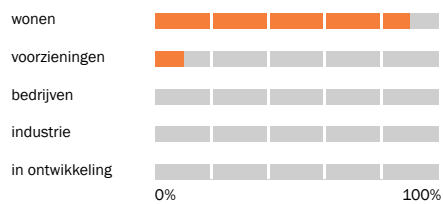
Leeftijd stad



Gebruik land



Gebruik stad

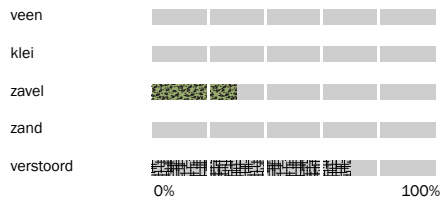




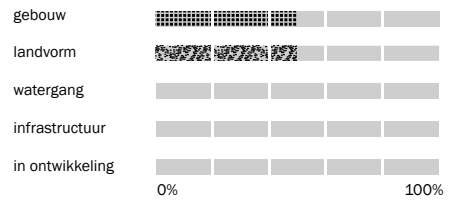
Landschap



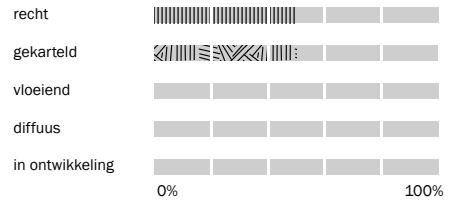
Bodem



Aard rand



Vorm rand





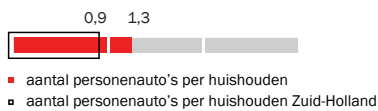
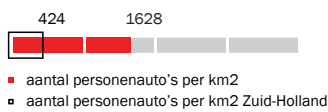
Infrastructuur

0 m 1000 m

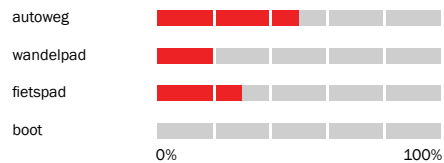
aantal personenauto's: 1.383

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 434

aantal motoren: 71



Verhouding paden en wegen

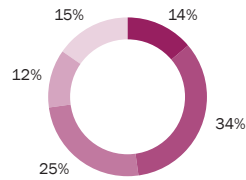


Bevolking

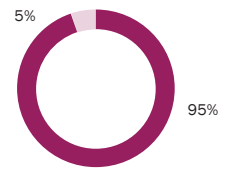
aantal inwoners: 9.095



- dichtheid: 4.155 inwoners per km²
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²
- = 50 inwoners



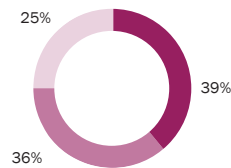
- 0 - 15
- 15 - 25
- 25 - 45
- 45 - 65
- 65 en ouder



- nieuwe burgers
- westerse allochtonen
- niet-westerse allochtonen

aantal huishoudens: 3.823

gemiddelde grootte huishouden:
2,4 persoon per huishouden



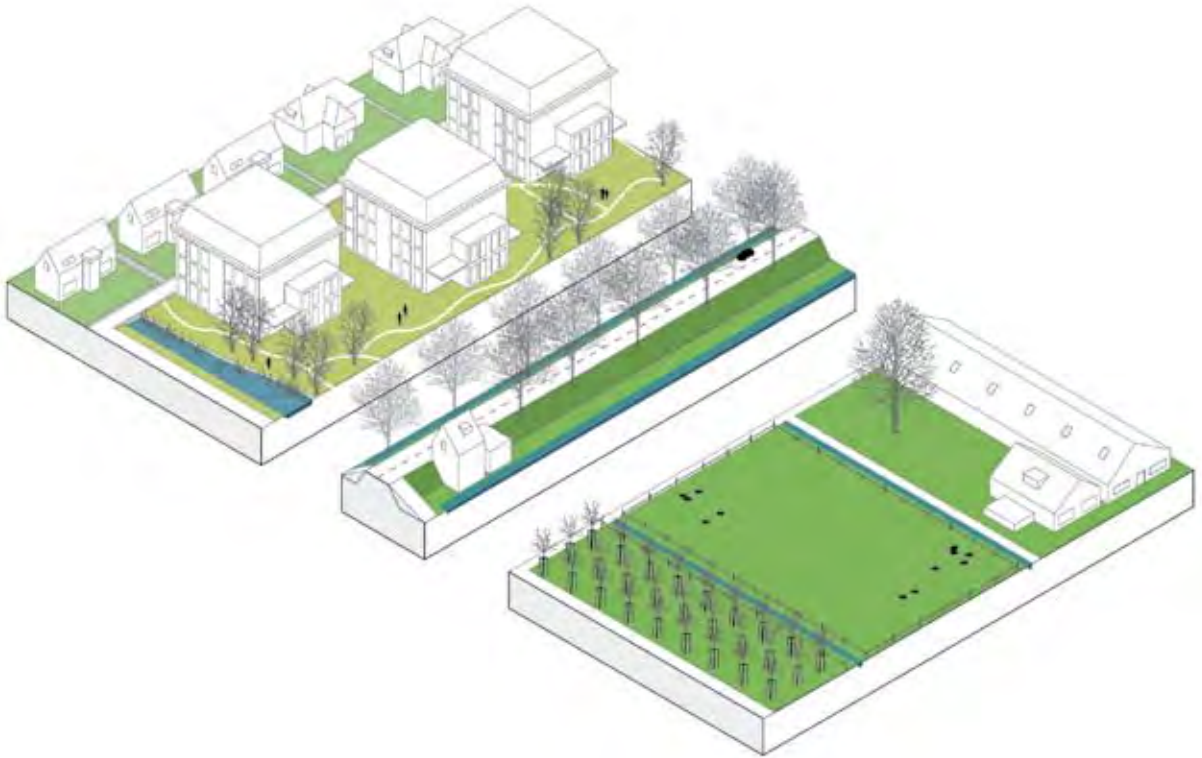
- eenpersoonshuishouden
- huishouden zonder kinderen
- huishouden met kinderen











18. De Hoven - Kop van het Land

Dordrecht Oost - Dortse Biesbosch



Dit stadsrandgebied bestaat uit een bedrijventerrein, geestelijk instituut en een woonwijk. Ontwikkelaars hebben recentelijk met de nieuwe woonwijk het gebruik en de aanblik van de stadsrandzone aan de oostzijde van Dordrecht opnieuw bepaald. De Hoven is een niet alledaagse woonwijk met als hoogtepunt drie in een rietpark gelegen appartementenblokken als formele begrenzing van de stad. Daarachter wordt de wijk ingeklemd door de Provinciale weg en de Zuidendijk, samen vormen ze een formele grens tussen stad en land.

Hetgeen dat deze stadsrand bijzonder maakt, is niet hetgeen dat hem typeert: de drie appartementengebouwen in het bijbehorende park liggen achter de dijk, relatief geïsoleerd en apart van het landschap. Daarmee is het een Groene Grens, een van de meest traditionele stadsrandtypen



Topografie



0 m 750 m





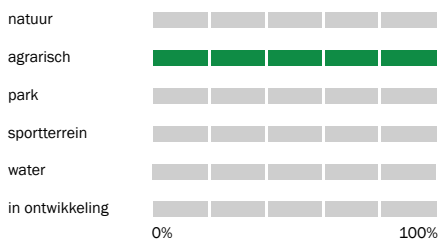




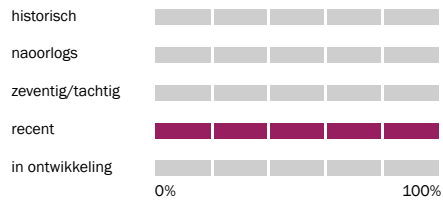
Landgebruik

0 m 1000 m

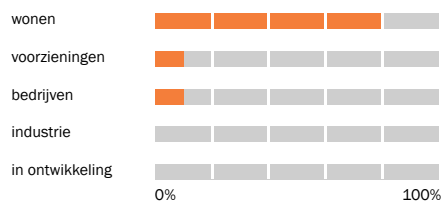
Gebruik land

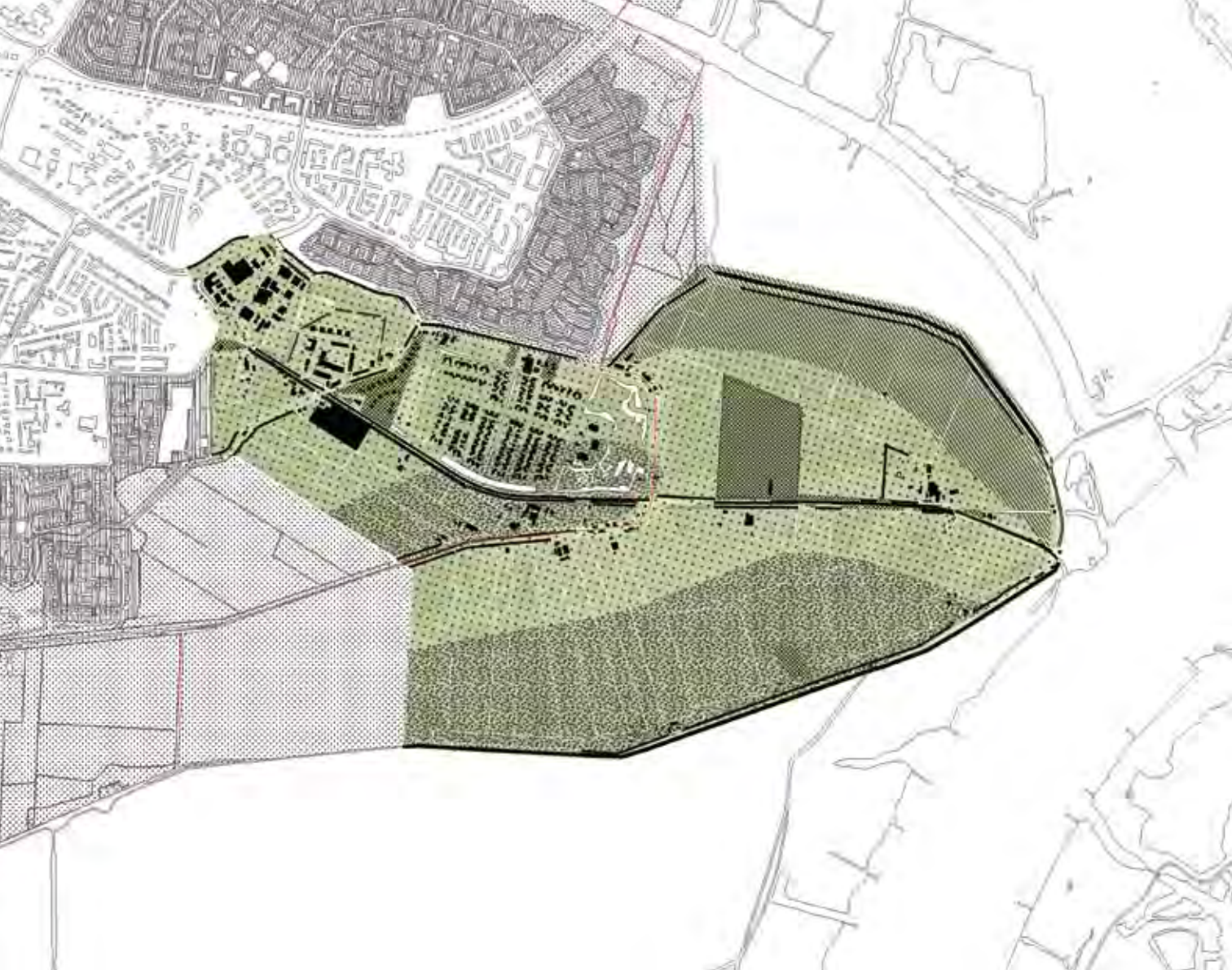


Leeftijd stad

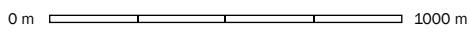


Gebruik stad

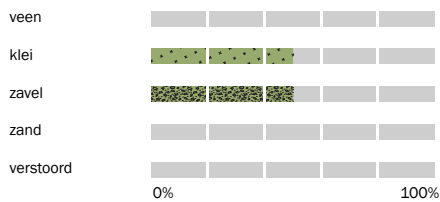




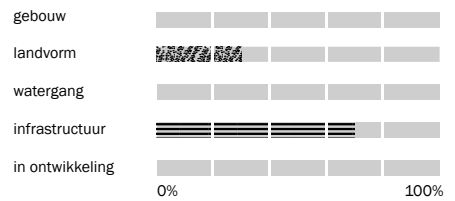
Landschap



Bodem



Aard rand



Vorm rand





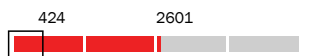
Infrastructuur

0 m 1000 m

aantal personenauto's: 577

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 358

aantal motoren: 396

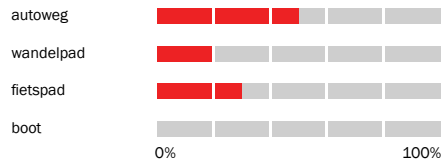


- aantal personenauto's per km2
 - aantal personenauto's per km2 Zuid-Holland
- 0,9 0,94



- aantal personenauto's per huishouden
- aantal personenauto's per huishouden Zuid-Holland

Verhouding paden en wegen

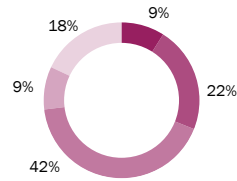


Bevolking

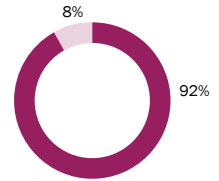
aantal inwoners: 1570



- dichtheid: 840 inwoners per km²
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²
- = 50 inwoners



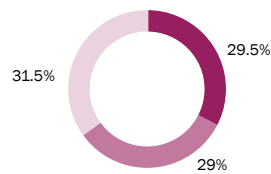
- 0 - 15
- 15 - 25
- 25 - 45
- 45 - 65
- 65 en ouder



- westerse allochtonen
- niet-westerse allochtonen

aantal huishoudens: 462

gemiddelde grootte huishouden:
2,5 persoon per huishouden

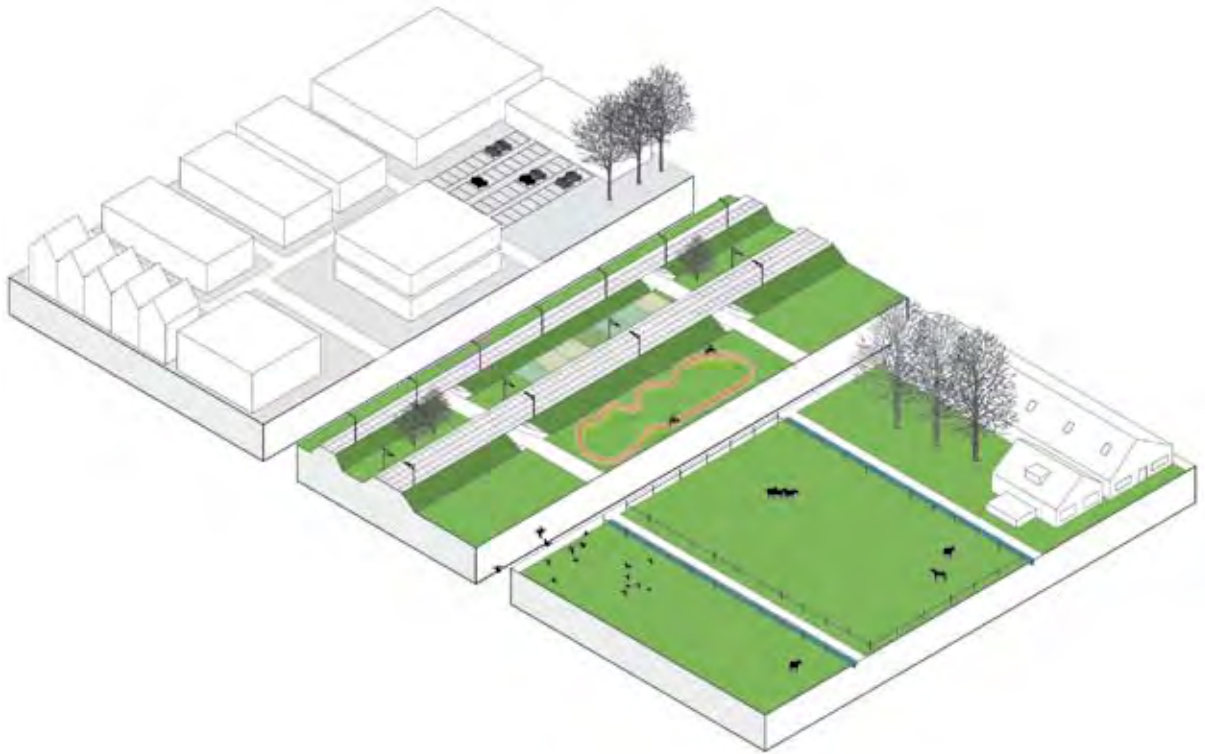


- eenpersoonshuishouden
- huishouden zonder kinderen
- huishouden met kinderen





Zichtlocatie



19. Nijverwaard – Alblasserwaard

Sliedrecht Noord - Groene Hart



De Betuwelijn vormt een harde grens tussen stad en land aan de noordelijke zijde van Sliedrecht. Het contrast kan niet groter: aan de ene kant een compact bedrijventerrein van bedenkelijk allooi, aan de andere zijde de veenweiden van het Nationaal Landschap het Groene Hart. De loodsen aan de zuidelijke kant van de Betuwelijn verraden niet veel van hun magnifieke ligging aan een Nationaal Landschap: daarvoor is de barrièrewerking van de Betuwelijn te groot. Aan de noordelijke kant van de tunnels onder het spoor ligt het weidse veenweidelandschap, met in het spoortalud een aantal stereotype vormen van Randstedelijk landgebruik: een motorcrossbaan en een bouwopslag.

Het is een kwaad en tegelijkertijd een zegen: de Betuwelijn die het landschap zo hardvochtig doorsnijdt, maar ook het bedrijventerrein en het veenweidegebied hier uit elkaar houdt. Het is het stadsrandtype 'Zichtlocatie', waar de fysieke en ruimtelijke barrières van grootschalige infrastructuur stad en land van elkaar scheiden.



Betuwelijn

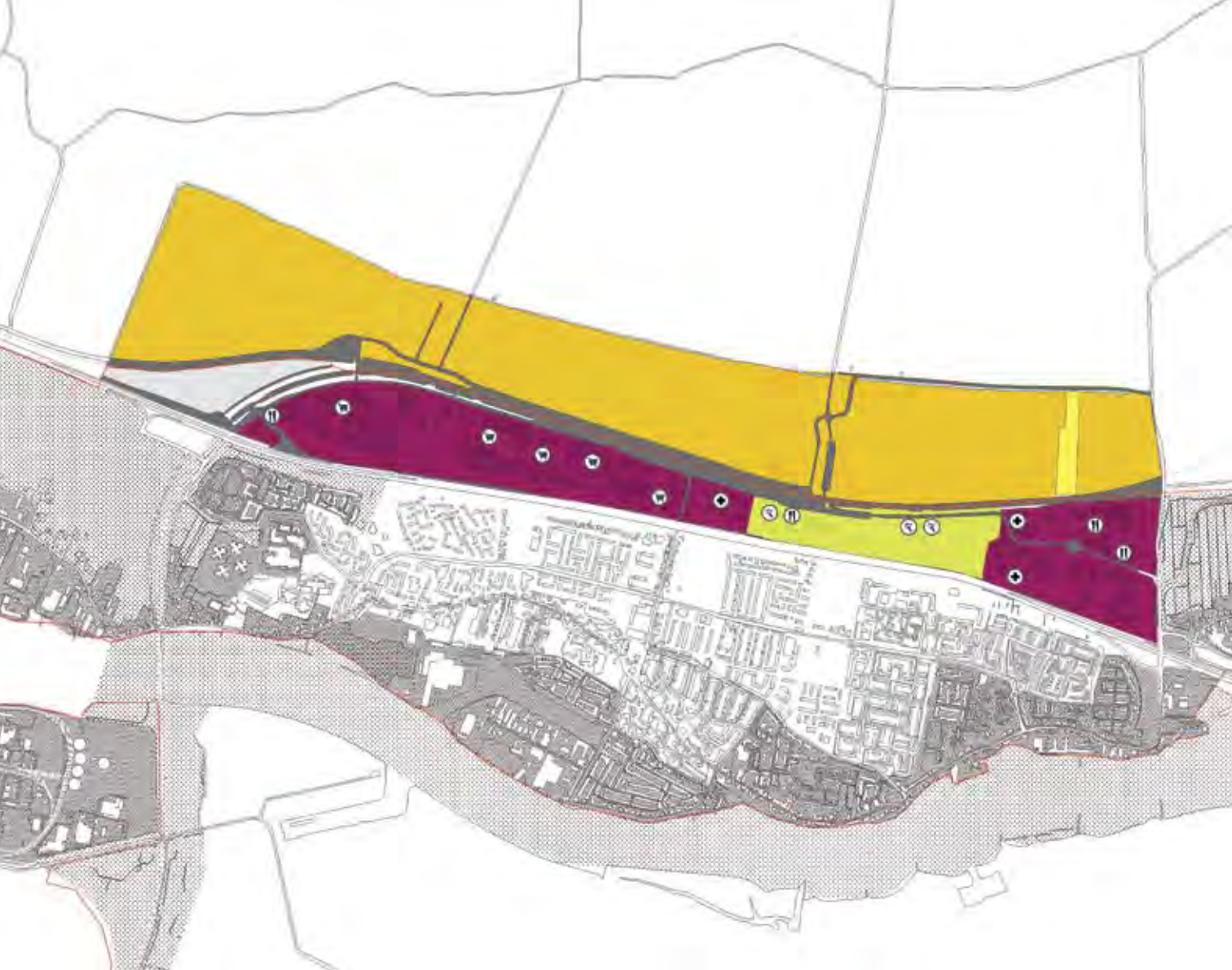




Topografie



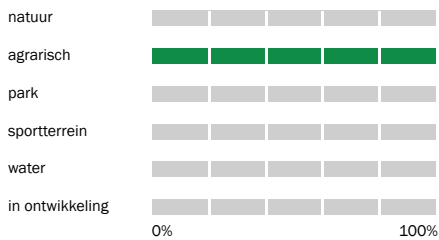
0 m  750 m



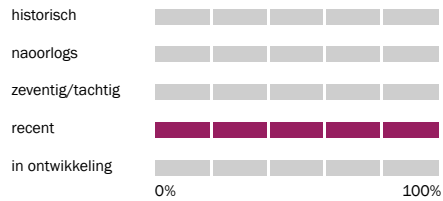
Landgebruik

0 m 1000 m

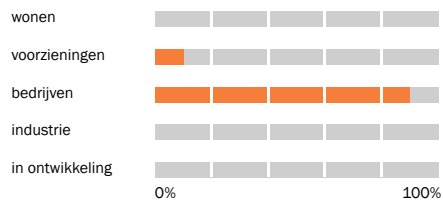
Gebruik land



Leeftijd stad



Gebruik stad

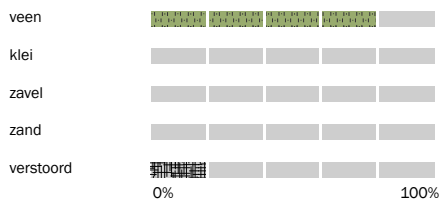




Landschap

0 m 1000 m

Bodem



Aard rand



Vorm rand





Infrastructuur

0 m 1000 m

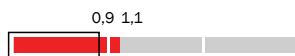
aantal personenauto's: 405

aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 194

aantal motoren: 15

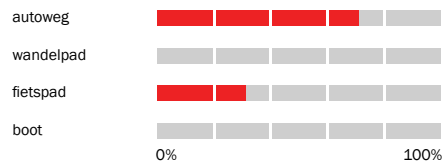


- aantal personenauto's per km2
- ▣ aantal personenauto's per km2 Zuid-Holland

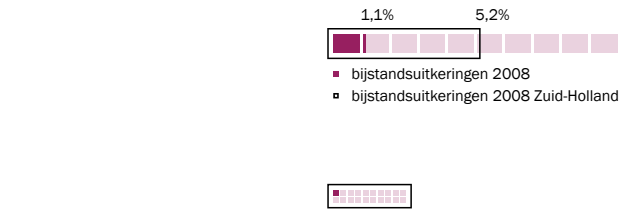


- aantal personenauto's per huishouden
- ▣ aantal personenauto's per huishouden Zuid-Holland

Verhouding paden en wegen

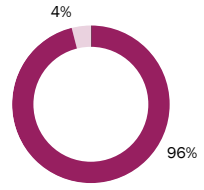
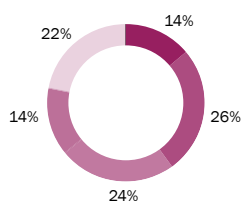


Bevolking

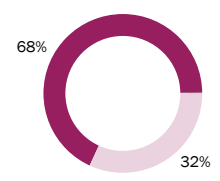
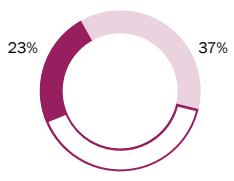


aantal inwoners: 286

- dichtheid: 61 inwoners per km²
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²
- = 50 inwoners



- = € 100

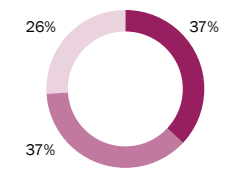


aantal woningen 2008: 109

aantal huishoudens: 116

gemiddelde grootte huishouden:
2,7 persoon per huishouden

- gemiddelde woningwaarde 2007: € 218.000
- gemiddeld woningwaarde Zuid-Holland 2007: € 203.000
- = € 1.000





Crossbaan

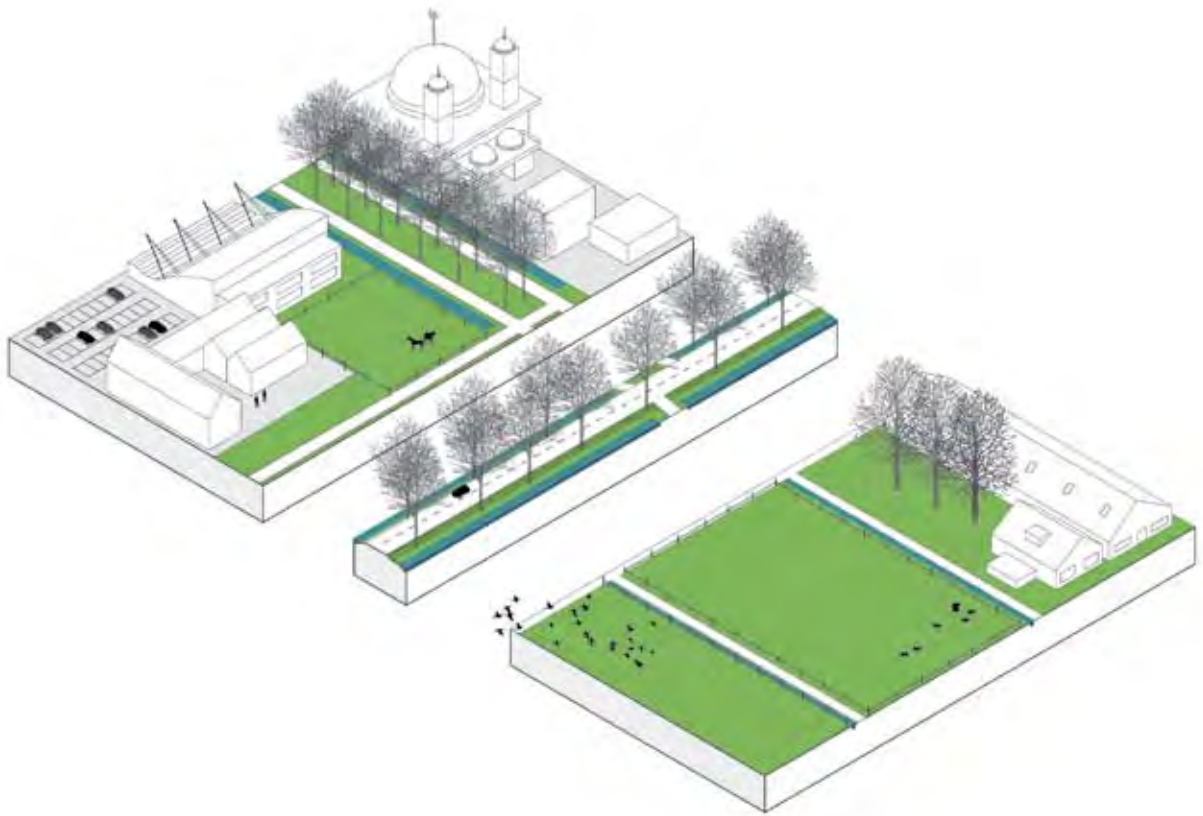






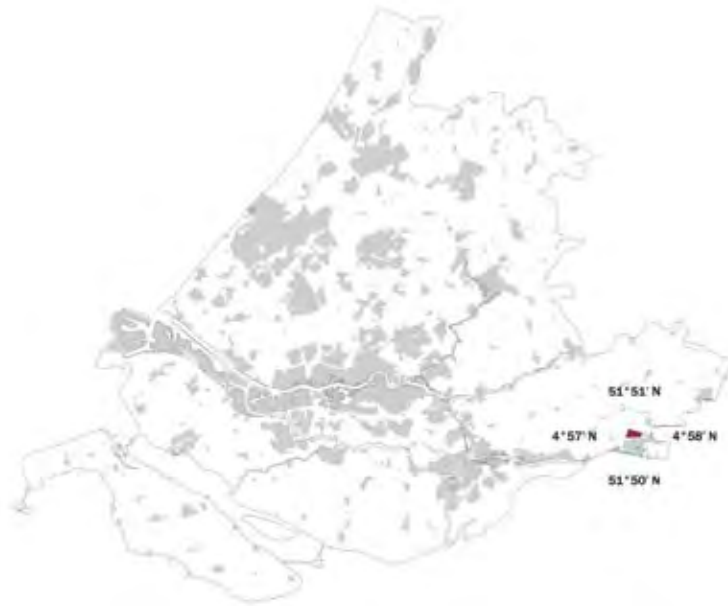
Baby & tiener megastore

Stortplaats



20. De Haarhof - Alblasserwaard

Gorinchem noord - Groene Hart



Alsof alle 'ongewenste' voorzieningen van Gorinchem aan de andere kant van de A15 gepland zijn. In deze stadsrandzone liggen een onder andere moskee, een uitvaartcentrum, een scholengemeenschap, sportcentrum, boerderijen en paardenlandjes vlak naast elkaar. In feite is de ligging prachtig, zo pal tegen het Groene Hart aan, maar de ondoordachte verzameling van vormen en functies van de stadszijde van het stadsrandgebied doet dat snel vergeten. Van de landelijke ligging hoeft dit stadsrandgebied het niet te hebben: het Groene Hart zal verder aan de horizon verdwijnen als het geplande bedrijventerrein rond knooppunt Gorinchem eenmaal gerealiseerd is.

De 'Stortplaats' kan zowel aan de stadszijde liggen als aan de landzijde van het stadsrandgebied. In dit geval gaat het om het eerste, de bonte verzameling van regulier, sport en onderwijs nu. Ook hier gaat het om een stadsrandgebied in verandering.









Topografie

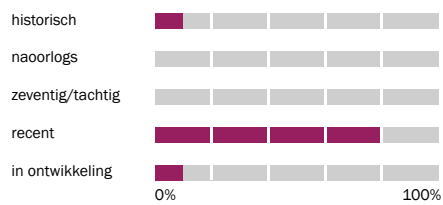
0 m 750 m



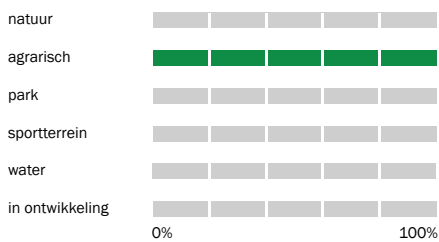
Landgebruik

0 m 750 m

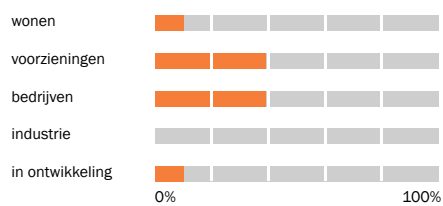
Leeftijd stad



Gebruik land



Gebruik stad

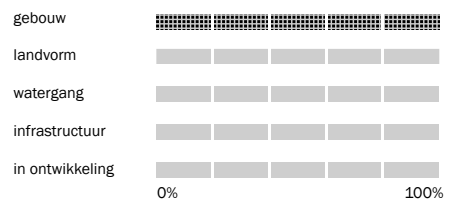




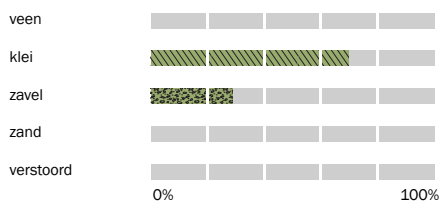
Landschap

0 m 750 m

Aard rand



Bodem



Vorm rand



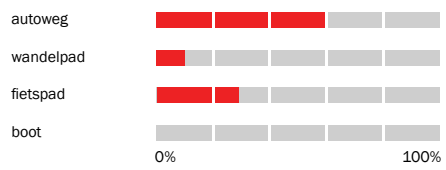


Infrastructuur

0 m 750 m

aantal personenauto's: 38
 aantal bedrijfsmotorvoertuigen: 23
 aantal motoren: 5

Verhouding paden en wegen

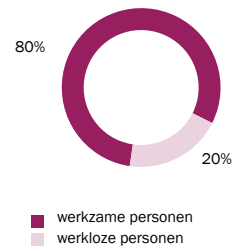
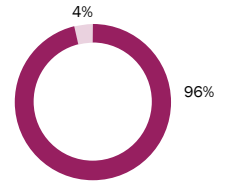
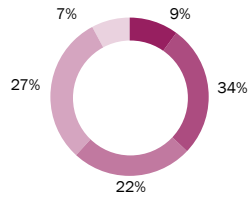


Bevolking

aantal inwoners: 95



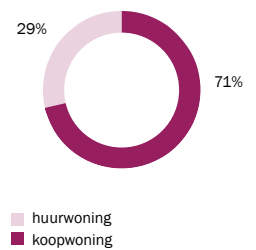
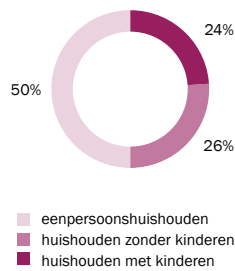
- dichtheid: 41 inwoners per km²
- dichtheid Zuid-Holland: 1030 inwoners per km²
- = 50 inwoners



aantal woningen 2008: 33

aantal huishoudens: 45

gemiddelde grootte huishouden:
2,0 persoon per huishouden

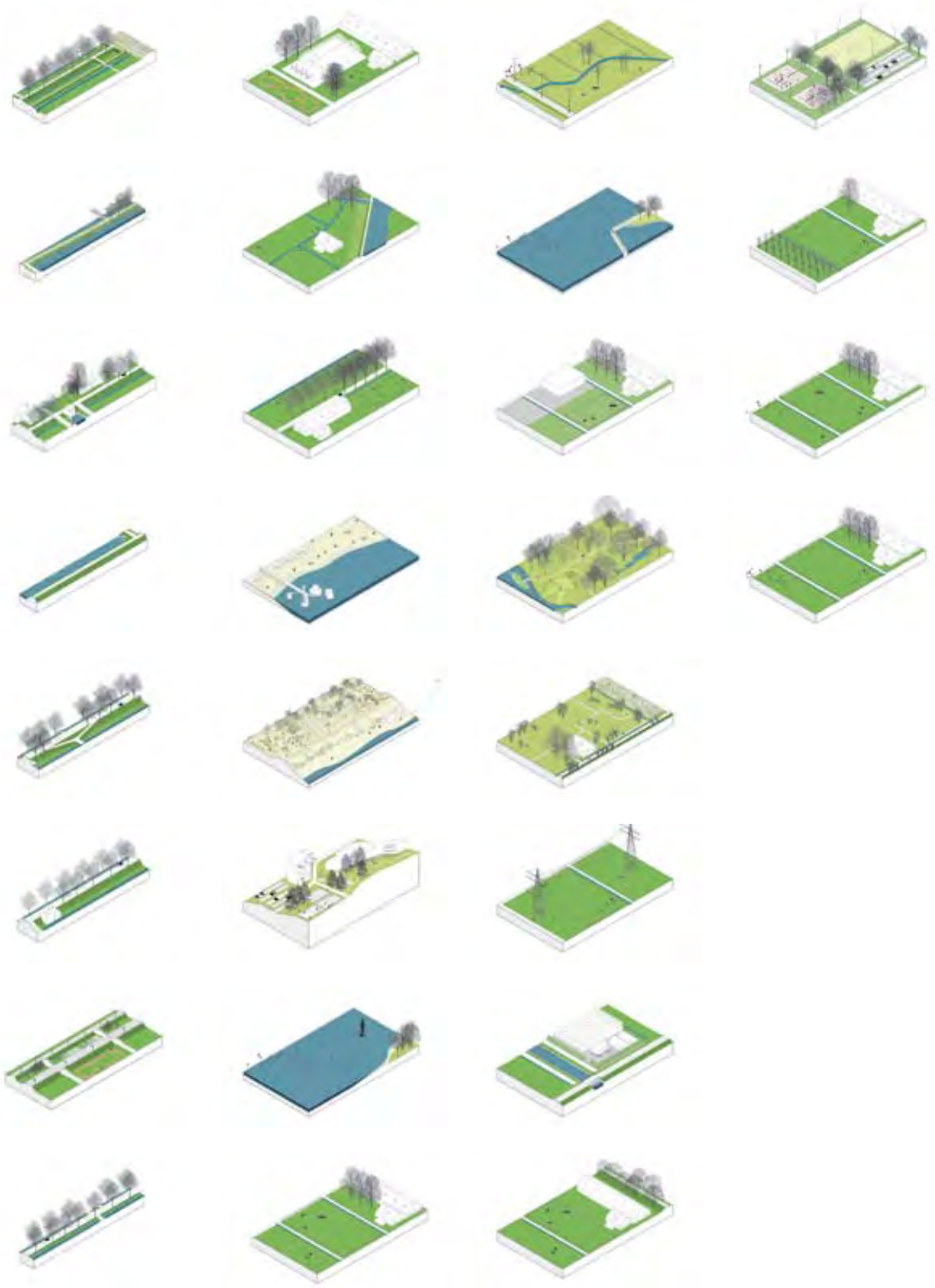






Blokkendoos





REGISTER

	Stadsrandgebied	Pagina
Abtwoudse Bos	12	X
Alblasserwaard	19, 20	
Alphen aan den Rijn	3	
Barendrecht	16	
Berkel en Rodenrijs	11	
Boterhuispolder	2	
Buytenwegh	6	
Carnisselande	16	
De Haarhof	20	
De Hoven	18	
Delft	12	
Den Haag	4, 5	
Dordrecht	17, 18	
Dortse Biesbosch	18	
Duindorp	5	
Eiland IJsselmonde	16	
Gorinchem	20	
Gouda	8	
Gouwe Park	8	
Groenblauwe Slinger	9	
Groene Hart	2, 6, 7, 8, 19, 20	X, XXX, XX, XXX, XX
Heen, 't	1	
Hoekse Waard	15	
Kagerplassen	2	
Kethel	13	
Klapwijkse Knoop	9	
Kop van het Land	18	
Leiden	2	
Leyhof	2	
Midden-Delfland	13, 14	
Nesselande	10	
Nijverwaard	19	
Noord-Aa	7	
Noorderstrand	4	
Oud-Beijerland	15	
Pijnacker	9	
Polder het Buitenland van Rhoon	16	
Polder Oudeland	11	
Rijnsburg	1	

	Stadsrandgebied	Pagina
Rotterdam	10	
Scheveningen	4	
Schiedam	14	
Seghwaert	7	
Simonshaven	14	
Sliedrecht	19	
Snowworld	6	
Spijkenisse	14	
Sterrenburg	17	
Stougjesdijk	15	
Tanthof	12	
Tolhek	8	
Vogelenzang	14	
Wieldrechtse Zeedijk	17	
Zevenhuizerplas	10	
Zoetermeer	6, 7	
Zoeterwoude-Rijndijk	3	
Zuiderstrand	5	
Zuidplaspolder	8, 10	

COLOFON

Opdracht

Opdrachtgever: Eric-Luiten, provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit in Zuid-Holland

Met medewerking van: Odette Hartgerink, Arjan van de Lindeloof, Marlies Feringa

Uitvoering

Uitvoering: LOLA landscape architects, Rotterdam

Team: Eric-Jan Pleijster, Cees van der Veeken, Peter Veenstra, Maira Bos, Valeria Zamboni, Francesco Garofalo, Xiaoyu Xu

Tekst: LOLA landscape architects

Fotografie, cartografie en infografie: LOLA landscape architects

Druk

Druk: Veenman drukkers, Rotterdam

BRONNEN

Bronnen

Stad Noch Land, De ruimtelijke ontordening van Nederland, Staatsbosbeheer, NAI Uitgevers, 2006

Buiten Westen, Han Wezenaar, 1994

Exurbia, Wonen buiten de Stad, Harry Den Hartog, 2006

Kaartmateriaal

Alle brongegevens voor het vervaardigde kaartmateriaal zijn door de Provincie Zuid-Holland ter beschikking gesteld.

Topografie: © Topografische Dienst Kadaster, Emmen 2007

Kadastrale gegevens: © Topografische Dienst Kadaster, Emmen 2007

Hoogtekaart: RWS-DID

Plandichtheid: Atelier Zuidvleugel

Cultuurhistorie en archeologie: CHS Zuid Holland

Grondgebruik: Centraal Bureau voor Statistiek

Nationaal Wegenbestand: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Grondprijzen: Stad en Land, CPB

Grondeigendommen: DLG

Rotterdam, maart 2011

LEGENDA

Algemeen

- rode contour
- aangrenzende stedelijke rand
- aangrenzende landelijke rand

Topografie

- bebouwing
- kassen
- overig gebruik bodem
- water
- zand
- weiland
- akkerland
- gemengd bos
- naaldbos
- loofbos
- boomkwekerij
- fruitkwekerij
- griend
- begraafplaats
- bomenrij
- dijk
- talud
- wal / kade
- spoor
- weg
- voetpad
- fietspad
- hoogspanning

Landgebruik

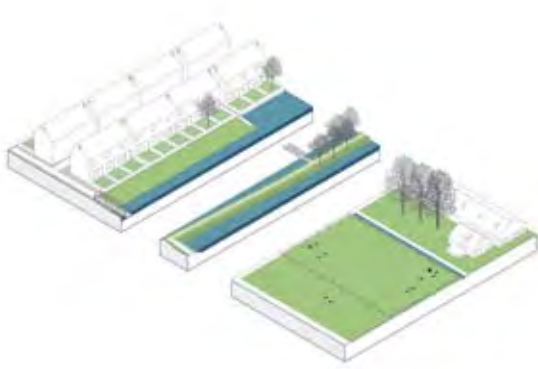
- bebouwd terrein
- semi-bebouwd terrein
- verkeer
- binnenwater
- landbouw
- bos en natuur
- sport
- verblijfsrecreatie
- dagrecreatie
- park en plantsoen
- begraafplaats
- stedelijke plannen
- landschappelijke plannen
- sociaal-cult. voorzieningen
- openbare voorzieningen
- woongebied
- detailhandel en horeca
- bedrijfsterrein
- cultuur
- onderwijs
- gezondheid
- sport
- horeca
- verblijf
- commercie

Landschap

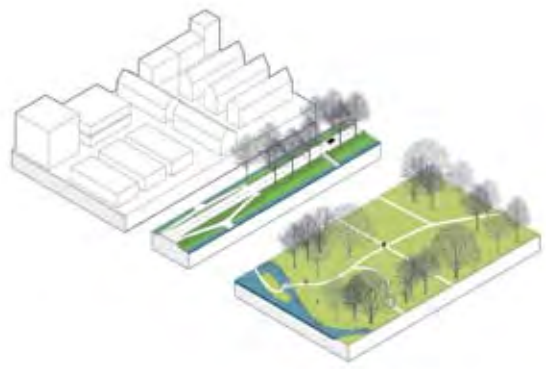
- < -1 meter
- 0
- > 4 meter
- > 1
- + 1
- + 2
- > 4 meter
- veen
- zand
- lichte zavel
- zware zavel
- lichte klei
- zware klei
- leem
- bebouwing
- bos
- bomenrij
- dijk
- talud
- wal / kade

Infrastructuur

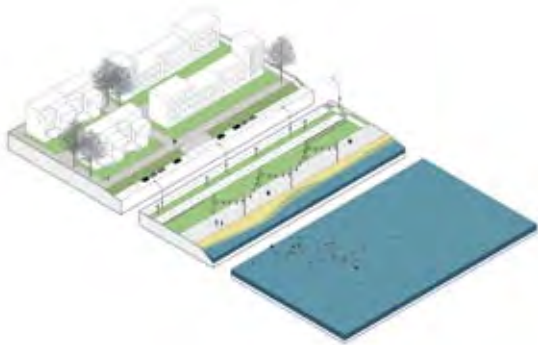
- bebouwing
- water
- voetpad
- fietspad
- tram
- pont / veer
- hoogspanning
- spoor
- hoofdweg
- regionale weg
- lokale weg



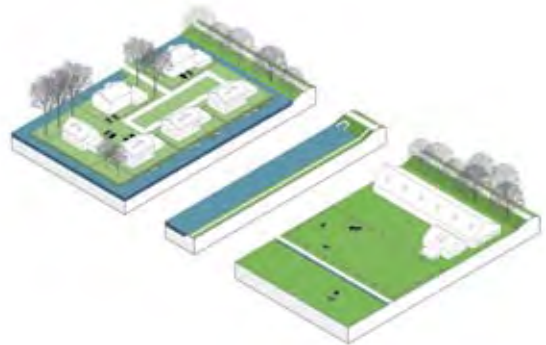
Groene Grens



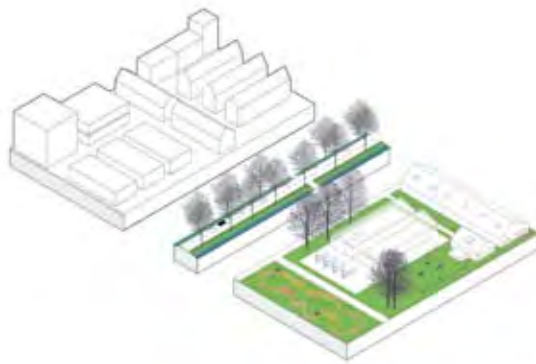
Groengordel



Waterfront



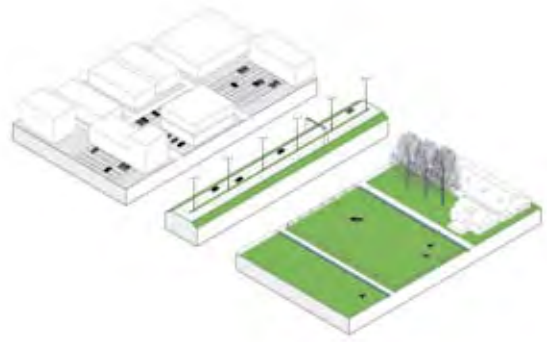
Woonlandschap



Spanningsveld



Loodsenland



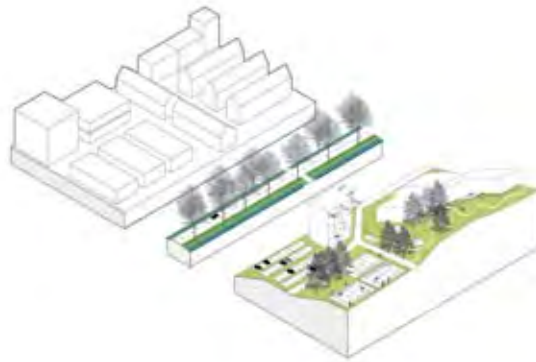
Zichtlocatie



Havenkwartier



Vrijhaven



Stortplaats



Ondanks dat de stedelijke uitbreidingen in de provincie Zuid-Holland zich enigszins hebben gestabiliseerd, is de stadsrand niet tot rust gekomen. Aan de rand van de stad wordt natuur ontwikkeld, worden recreatieterreinen aangelegd, of wordt lekker gerommeld op een plek waar men het allemaal niet zo nauw neemt. Na jaren van bouwen, planten en graven langs de stadsrand geeft de Stadsrandenatlas overzicht. Want wat voor een soort stadsrand is er in Zuid-Holland eigenlijk ontstaan en wat zijn er voor verschillen en overeenkomsten in die provinciale stadsranden te benoemen?

De Stadsrandenatlas van de Zuidvleugel vergroot de stadsrand uit en bekijkt ze als een gebied: het stadsrandgebied, de optelsom van de rand met delen van de aangrenzende stad en land. Dat er verschillen zijn tussen de stadsrandgebieden van Zuid-Holland wordt snel duidelijk. Er is niet sprake van één uniforme stadsrand, of een onherkenbare oneindigheid aan stadsrandgebieden, maar een familie van standsrandgebieden met overeenkomstige eigenschappen in de rand, de stadszijde of de landzijde.

De Stadsrandenatlas introduceert de Stadsrandentypologie: een familie van stadsranden die tezamen de gehele overgang tussen stad en land kunnen beschrijven. Er worden tien typen stadsrandgebieden benoemd, die de samen verscheidenheid aan stadsranden in de provincie Zuid-Holland beschrijven.