



provincie **HOLLAND**
ZUID

Gebiedsprofiel
IJsselmonde

H+N+S Landschapsarchitecten

Soesterweg 300
3812 BH Amersfoort
t 033 4328036
f 033 4328280

www.hnsland.nl
mail@hnsland.nl

Enno Zuidema Stedebouw

Schiedamsevest 91d
3012 BG Rotterdam
t 010 4048289
f 010 4048279

www.ezstedenbouw.nl
mail@ezstedenbouw.nl

Amersfoort, juli 2013

© H+N+S Landschapsarchitecten

Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd
en/of openbaar gemaakt mits de bron wordt vermeld.

.....

Gebiedsprofiel IJsselmonde

Opgesteld door H+N+S Landschapsarchitecten en Enno Zuidema Stedebouw,
in opdracht van de Provincie Zuid Holland

juli 2013



Zicht over het open polderlandschap richting de stad

Inhoud

Inleiding	7
Het verhaal van de streek	
Het verhaal van IJsselmonde	13
Uitwerking legenda-eenheden	
Herkenbaar open zeeleipolderlandschap	33
Onderscheidend riviereengebied	41
Weg door stad en land	47
Doorsnijdend spoor	59
Water als structuurdrager	67
Kwaliteit in dorpsgebied	75
Kwaliteit van de stads- en dorpsrand	85
Linten blijven linten	93
Werkgebieden met karakter	99
Vrijetijdslandschap	105
Rust en stilte	115
In de praktijk	
Inleiding	119
Polder De Hooge Nesse	121
Zuidrand Barendrecht	133
Omgeving Albrandswaardse polder	143
Geraadpleegde bronnen	155



Kwaliteitskaart 2020 Provinciale Structuurvisie

Provinciale Staten 30 januari 2013

provincie **HOLLAND**
ZUID

Verklaring

K
U
S
T



Natuurlijke duinen



Bollenlandschap in de binnenduinrand



Historische landgoederen in de binnenduinrand

C
O
M
P
E
N
L
E
X



Herkenbaar waterrijk veen(weide)



Droogmakerij als herkenbare eenheid

D
E
L
T
A



Onderscheidend rivierengebied



Herkenbare open zeekeipolder

N
E
T
W
E
R
K
E
N



Weg door stad en land



Doorsnijdend spoor, verdichte stationsomgeving



Water als structuurdrager

B
E
L
E
V
I
N
G



Gevarieerd en verbindend vrijetijdlandschap



Identiteitsdragers van Zuid-Holland



Rust en stilte

niet afgebeeld
zie kaart 17

(S
O
C
C
U
P
A
L
I
T
I
E



Kwaliteit in stads- en dorpsgebied



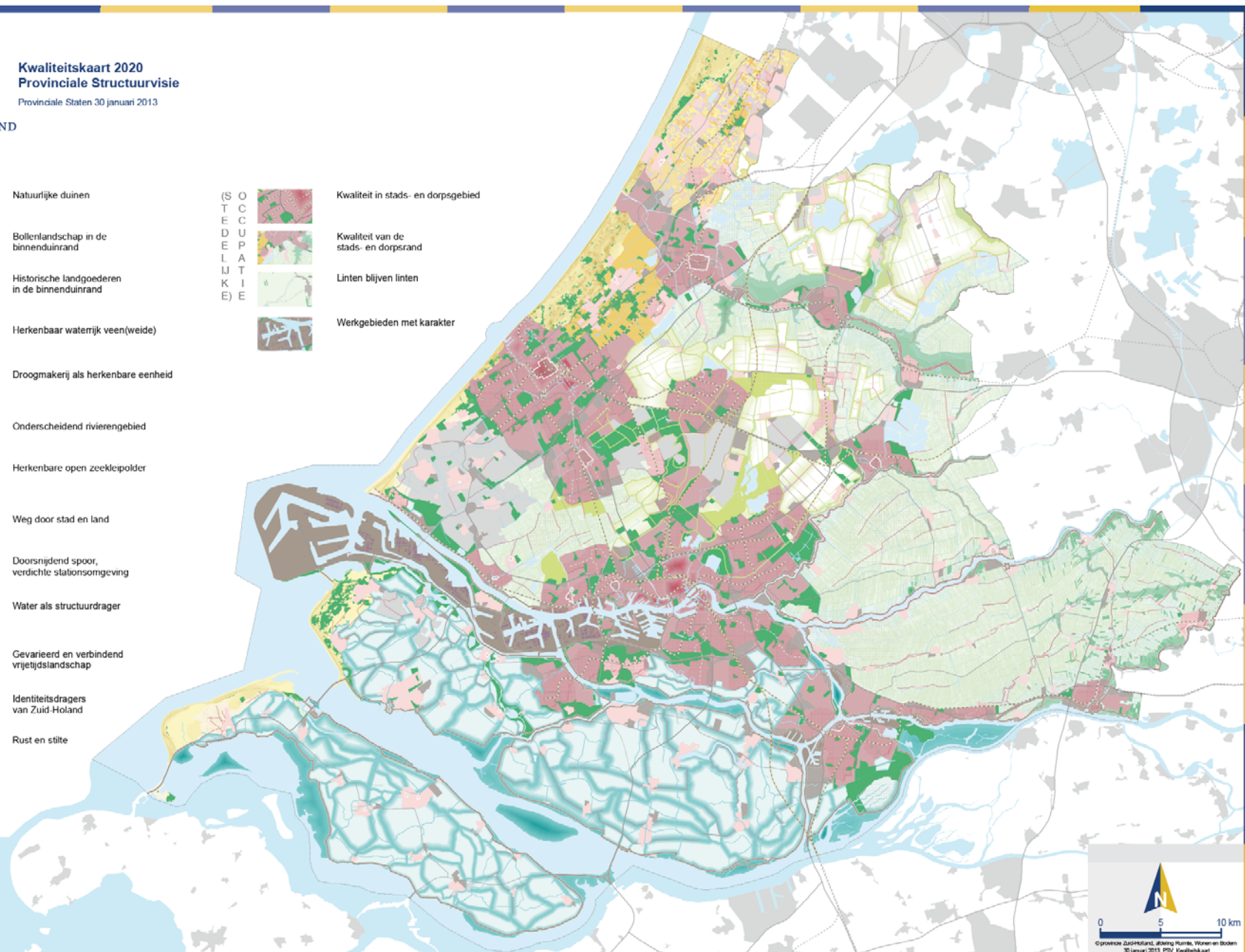
Kwaliteit van de stads- en dorpsrand



Linten blijven linten



Werkgebieden met karakter



Inleiding

De provincie Zuid-Holland maakt werk van kwaliteit in de ruimtelijke ordening. Met de kwaliteitskaart in de provinciale structuurvisie is hiertoe een eerste aanzet gedaan. Als uitwerking van deze kwaliteitskaart worden in het buitengebied van Zuid-Holland voor 16 gebieden de “gebiedsprofilen ruimtelijke kwaliteit” opgesteld.

Dit gebiedsprofiel omvat een beschrijving van karakteristieken, ontwikkelingen, kwaliteiten en ambities in het gebied. Oftewel een antwoord op de vragen: ‘wat is er’, ‘wat speelt er’, ‘wat is waardevol’ en ‘wat willen we daarmee’. Het gebiedsprofiel is samen met gemeenten en andere gebiedspartners opgesteld. Gezamenlijk is bepaald wat karakteristiek is voor de streek en wat de (gewenste) ruimtelijke kwaliteit is. Met het formuleren van kwaliteitscriteria wordt de eerste stap gezet naar het maken van mooie, functionele en duurzame plannen.

Het gebiedsprofiel is een hulpmiddel om de kwaliteit van plannen en ontwikkelingen te stimuleren. Het is nadrukkelijk geen blauwdruk of ontwikkelingsplan. Er wordt niet bepaald waar welke functie mag komen; er staan dus geen contouren, bestemmingen of functies in. Elke ontwikkeling vraagt uiteindelijk om maatwerk.

Wat is een gebiedsprofiel?

Een gebiedsprofiel is een compacte kwaliteitsgids met een beschrijving van ruimtelijke elementen die van bovenregionaal belang zijn. De kwaliteitskaart is het kader voor dit gebiedsprofiel.

De gebiedsprofilen geven vooral richting aan middelgrote ruimtelijke ingrepen en aanpassingen. Grote ruimtelijke opgaven (opgaven waarbij het bestaande landschap getransformeerd wordt naar een nieuw landschap) vragen om een apart kwaliteitsplan.

De werking van het gebiedsprofiel moet gezien worden in relatie tot de andere provinciale RO-instrumenten. De ‘set van instrumenten’ is:

- structuurvisie: functiekaart en kwaliteitskaart (kader),
- verordening (kader):
 - SER-ladder voor duurzame verstedelijking,
 - verplichting beeldkwaliteitsparagraaf,
 - contouren
- en gebiedsprofilen (handreiking).

De functiekaart

De functiekaart in de structuurvisie geeft de gewenste ruimtelijke functies weer die zijn vastgelegd als ruimtelijk beleid tot 2020. Deze kaart beantwoordt de vraag: wat komt waar? Op de functiekaart staan dus naast bestaande functies ook geplande ontwikkelingen.

De kwaliteitskaart

Terwijl de functiekaart stuurt op ‘welke functie waar’, stuurt de kwaliteitskaart op het ‘waar en hoe’, onder het motto; “als je iets doet, doe het dan goed”. Met de kwaliteitskaart wordt beoogd dat alle ontwikkelingen positief bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. Dit kan door bij te dragen aan een mooiere omgeving, verbetering van de gebruikswaarde en / of een hogere duurzaamheid.

De kwaliteitskaart beschrijft de huidige kenmerken en kwaliteiten van gebieden in tekst en kaartbeeld. Op de kaart staat daarom het landschap zoals dat er vandaag de dag bij ligt. Dit betekent dat op stapel staande ontwikkelingen die nog niet in uitvoering zijn, niet zijn meegenomen. (Wat nog niet gerealiseerd is, maakt nog geen deel uit van de karakteristiek van de plek). De ambities, behorend bij de kwaliteitskaart, geven aan of de provincie een bepaalde karakteristiek wil behouden, versterken en/of vernieuwen. Deze ambities geven inzicht in hoe men bij ruimtelijke ingrepen rekening kan houden met typische kenmerken van de streek, de ontwikkelingsgeschiedenis, schaal, maat, functionaliteit, ruimtelijke opbouw, samenhang en verschijningsvorm van de directe omgeving en met de inpassing in de bredere omgeving.

De gebiedsprofilen

De gebiedsprofilen zijn de schakel tussen de kwaliteitskaart van de structuurvisie (meer algemeen en op de schaal van de hele provincie) en de beeldkwaliteitsparagrafen van lokale overheden (gemeentelijke of nog kleinere schaal). Het gebiedsprofiel is een uitwerking van de legenda-eenheden van de kwaliteitskaart. Het geeft een beschrijving en ambitie voor de kenmerken en kwaliteiten van een gebied, zoals we dat nu om ons heen waarnemen.

Gemeenten hebben nog steeds een eigen verantwoordelijkheid op het lokale schaalniveau en kunnen - aanvullend aan de ambities uit het gebiedsprofiel -

lokaal waardevolle plekken of kwaliteiten beschermen door een gemeentelijk kwaliteitskader. Andersom geldt, dat het gebiedsprofiel niets expliciet verbiedt of gebieden op slot zet.

Hoe werkt een gebiedsprofiel?

Gebiedsprofilen zijn zelfbindend voor de provincie.

Ze worden vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Voor de provincie dient het gebiedsprofiel als handleiding om de kwaliteit te stimuleren bij gebiedsprocessen en provinciale uitvoeringsprojecten.

De provincie gebruikt een gebiedsprofiel in gesprek met de gemeente.

Het gebiedsprofiel wordt vooral ingezet aan de voorkant van planprocessen, daar waar een provinciaal belang een rol speelt. Het zal bij het vooroverleg op tafel komen om het gesprek aan te gaan over de kwalitatieve aspecten van een ontwikkeling.

De kwaliteitskaart is het formele kader op basis waarvan de provincie een overlegreactie of een zienswijze kan indienen. Het gebiedsprofiel is hierbij - door een concretere invulling van de ambities uit de kwaliteitskaart - een toelichting met een gebiedsspecifieke uitwerking. Het biedt inzicht in de provinciale afwegingen die gemaakt kunnen worden.

Daarnaast is het een hulpmiddel voor gemeenten.

Het gebiedsprofiel is een handreiking bij het opstellen van regionale en gemeentelijke structuurvisies, bij bestemmingsplannen en beeldkwaliteitsparagrafen in het bijzonder. Met het gebiedsprofiel in de hand wordt het opstellen van dergelijke plannen eenvoudiger.

Als er geen gemeentelijke leidraad is voor ruimtelijke kwaliteit, kan de gemeente het gebiedsprofiel gebruiken om plannen van initiatiefnemers te beoordelen op hun bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit. Immers, initiatieven op de kleinste schaal kunnen effect hebben op het gehele kwaliteitsbeeld.

Hoe werkt dit in de praktijk voor gemeentelijke plannen of initiatieven van ondernemers?

Als in een overleg tussen gemeente en provincie een ontwikkeling (woonwijk,

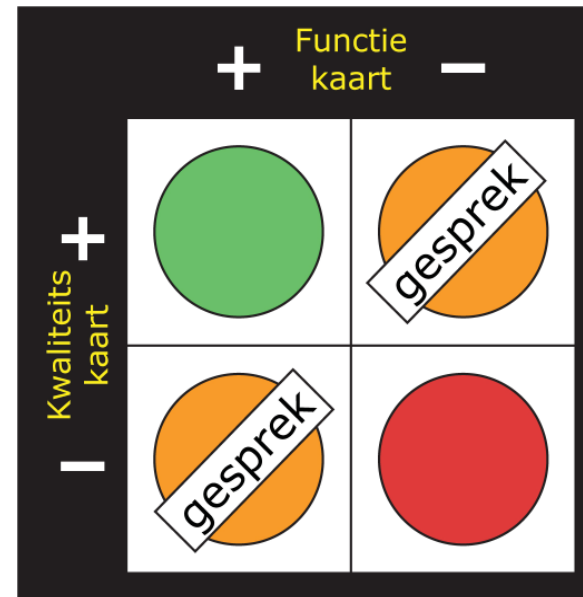
bedrijventerrein, groengebied, enzovoort) voorgelegd wordt, zijn op dit moment * vier verschillende scenario's mogelijk:

- Staat een ontwikkeling op de functiekaart en past het binnen de ambities van de kwaliteitskaart, zoals die zijn beschreven voor de betreffende locatie, dan kan het plan ongewijzigd vastgesteld en uitgevoerd worden.
- Staat een ontwikkeling niet op de functiekaart en sluit het niet aan bij de ambities van de kwaliteitskaart, dan zal de provincie niet akkoord gaan.
- Staat een ontwikkeling op de functiekaart, maar sluit het niet aan bij de ambities van de kwaliteitskaart, zoals die zijn beschreven voor de betreffende locatie, dan zal de provincie adviseren om een beeldkwaliteitparagraaf of –plan op te stellen. Hierin staat een toelichting, hoe het plan rekening houdt met of bijdraagt aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit aan de hand van een verwijzing naar de ambities van de kwaliteitskaart. Het gebiedsprofiel kan in dit geval helpen om een vertaalslag te maken van de globale provinciale ambities naar concrete ruimtelijke voorstellen.
- Staat een ontwikkeling niet op de functiekaart, maar past het wel binnen de ambities van de kwaliteitskaart, doordat het een verbetering zou betekenen van de ruimtelijke kwaliteit van de betreffende locatie, dan adviseert de provincie om een verzoek tot ontheffing of actualisering van de PSV in te dienen. Dit kan aan de hand van een toelichting die verwijst naar de ambities van de kwaliteitskaart. Het gebiedsprofiel kan in dit geval helpen om een vertaling te maken van de ruimtelijke implicaties van het voorgestelde plan naar de provinciale kwaliteitsambities.

Leeswijzer

Het gebiedsprofiel begint met het verhaal van de streek. Dit verhaal dient als kennismaking met het gebied (geschiedenis en ligging in de ruimere context),

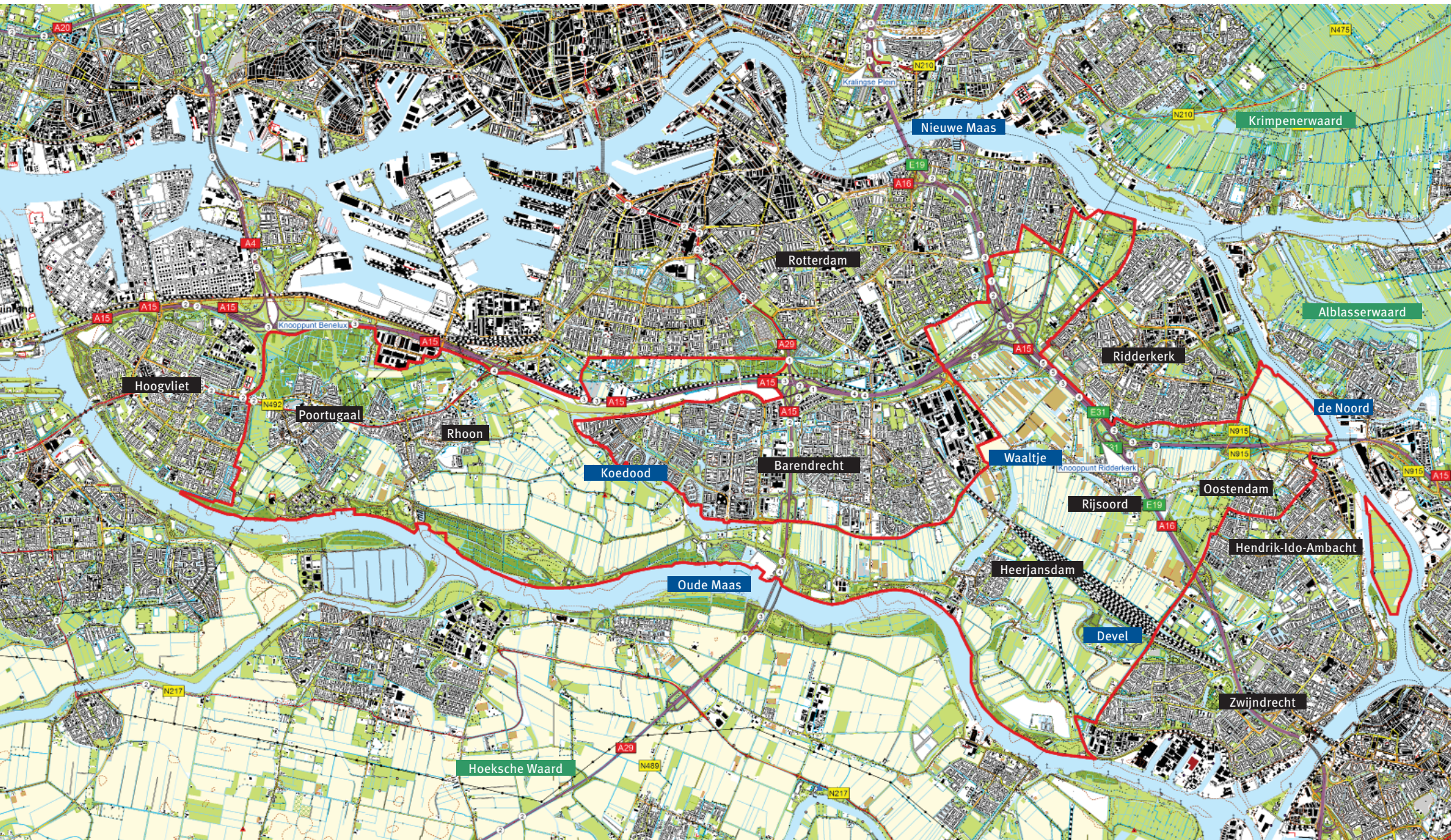
de onderscheidende 'smaakmakende' karakteristieken en de ontwikkelingen die er spelen. Daarna worden ruimtelijke elementen per themakaart systematisch uitgewerkt en geïllustreerd. Het laatste hoofdstuk gaat in op de praktische toepassing van het gebiedsprofiel. Hierin staan ter inspiratie voorbeelden uitgewerkt.



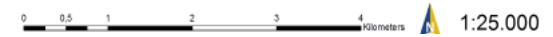
Gebiedsprofiel als referentiedocument bij vooroverleg

** Op dit moment werken we met een combinatie van functiekaart en kwaliteitskaart uit de Structuurvisie en de Verordening Ruimte als het formele kader, aangevuld met de gebiedsprofielen als handreiking. Om nog beter het ontwikkelen van ruimtelijke kwaliteit te bevorderen, is een verschuiving nodig van sturen op verboden en aantallen naar sturen op (kwaliteits)doelen. In de komende periode wordt verkend hoe we het best dit doel kunnen bereiken en welke instrumenten we daarvoor nodig hebben. Vooralsnog blijft het bestaande instrumentarium (PSV, VR) gewoon geldig.*

Het verhaal van de streek



Begrenzing gebiedsprofiel



Het verhaal van IJsselmonde

IJsselmonde ligt in de Maasdelta en wordt omgeven door water: de Nieuwe Maas in het noorden, de Oude Maas in het zuiden en de Noord in het oosten. Het eiland dankt zijn naam aan het voormalige dijkdorpje dat tegenover de monding van de Hollandse IJssel lag. Het gebied behoort tot de Rotterdamse regio en laat van noord naar zuid een bijzondere gradiënt zien, van de Kop van Rotterdam Zuid, via uitgestrekt naoorlogs woongebied naar de nóg relatief open polders als overgang naar de Hoeksche Waard, een luwer eiland in de Zuid-Hollandse Delta.

Hoewel IJsselmonde in landschappelijke zin ‘eiland’ genoemd kan worden, overstijgt de stedelijke invloedssfeer van de Rotterdamse Stadsregio de fysieke grenzen. Op stedelijk gebied is juist de inzet om de barrièrewerking van het water zoveel mogelijk op te heffen. Bruggen, veerverbindingen en waterfronten benadrukken zowel de waterranden als de verbinding daartussen.

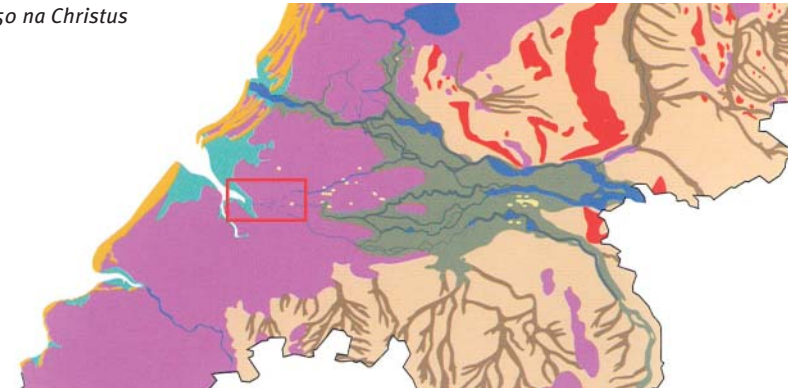
Ontstaansgeschiedenis

IJsselmonde in de huidige situatie is beter te begrijpen met kennis van het onderliggende landschap. Het plangebied van het gebiedsprofiel wordt ondanks de verstedelijking en doorsnijding door grootschalige infrastructuur nog altijd gekenmerkt door een landschap bestaand uit rivieren, dijken, oude kreken en polders.

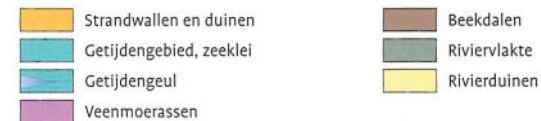
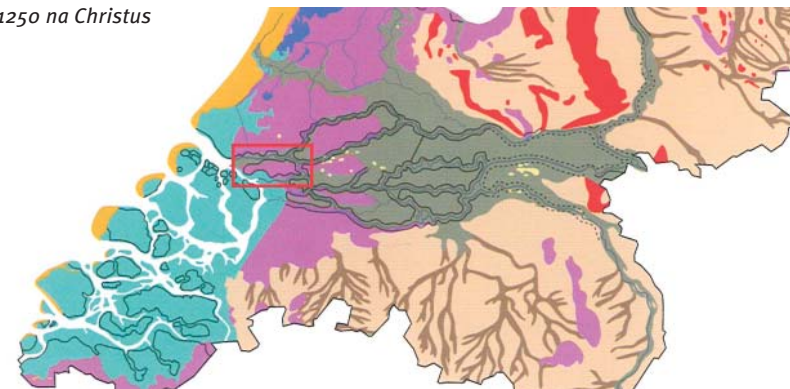
Geomorfologie, occupatie en ontginning door de eeuwen heen

Het stijgen en dalen van de zeespiegel tijdens het Holoceen heeft grote invloed gehad op het ontstaan van IJsselmonde. Ongeveer 5000 jaar geleden ontstond onder invloed van het stijgen van de zeespiegel een rij strandwallen, ongeveer

50 na Christus



1250 na Christus



bron: De Bosatlas van de geschiedenis van Nederland

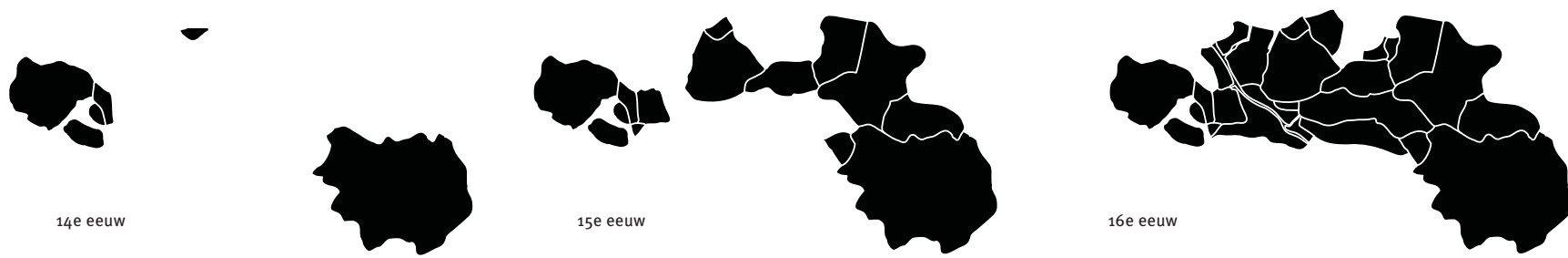
ter plaatse van de huidige kustlijn. Achter deze strandwallen lag een grote lagune waarin een dik veenpakket werd gevormd; het Hollandveen. Door de verder stijgende zeespiegel drong de zee echter de lagune binnen. Bij de Stormvloed van 1214 werd heel Nederland getroffen. Dit resulteerde in een grote afslag van veengebieden in heel West-Nederland. Zo ontstond een deltalandschap, gekenmerkt door een grote dynamiek onder invloed van rivieren en getijdenwerking in open zeearmen. Geleidelijk werden grote delen van de delta bedekt met kalkrijke zand-, zavel- en kleilagen, tot enkele meters dik, zo ook het gebied van het huidige IJsselmonde. In IJsselmonde komt het Hollandveen alleen nog voor in de Zwijndrechtse Waard op een diepte van minder dan 120 cm.

Uit de Romeinse tijd zijn op IJsselmonde bewoningssporen gevonden, onder andere op de oeverwallen van De Waal en de Devel. Pas in de latere Middeleeuwen werd IJsselmonde op grotere schaal bewoond. Omstreeks 1300 was een groot deel van IJsselmonde omdijkt, namelijk het eiland Rhoon, de Zwijndrechtse Waard en de daartussen gelegen Riederwaard. In de 14e eeuw vond een groot aantal stormvloeden plaats die grote doorbraken in de kustlijn van de Lage Landen veroorzaakten. Bij de stormvloed

van 1322 kwamen grote delen van Nederland onder water te liggen. Vooral Zeeland en Zuid-Holland werden zwaar getroffen.

Ook het gebied, waar nu IJsselmonde ligt, werd getroffen: de Riederwaard en de Zwijndrechtse Waard liepen onder water. In 1331 werd de aanzet gegeven tot het herbedijken van de Zwijndrechtse Waard door graaf Willem III van Holland en Hendrik I van Brederode. Acht personen waren bereid de kosten van het bedijkingsproject te dragen en ontvingen als tegenprestatie de titel van ambachtsheer van een specifiek deel - de ambachtsheerlijkheden - van de Zwijndrechtse Waard. Deze gebiedsdelen werden gescheiden door kaarsrechte wegen, waarvan een deel nog aanwezig is, zoals de Langeweg. Bij het herstel van de dijken van de Zwijndrechtse Waard werden De Waal en de Devel afgedamd en binnenbedijkt.

De Riederwaard werd niet opnieuw in zijn geheel omdijkt maar werd gedurende langere tijd als op- en aanwassen ingedijkt waardoor de kleinere en langgerekte polders ontstonden. In 1580 werden de oostelijke en westelijke delen door deze indijkingen met elkaar verbonden en kreeg IJsselmonde zijn huidige vorm. Daarbij werd ook de Koedood als oude stroomgeul afgedamd. Op Midden-IJsselmonde waren Charlois en Katendrecht de belangrijkste kernen in het noordelijke gedeelte. In het zuidelijke gedeelte, de latere

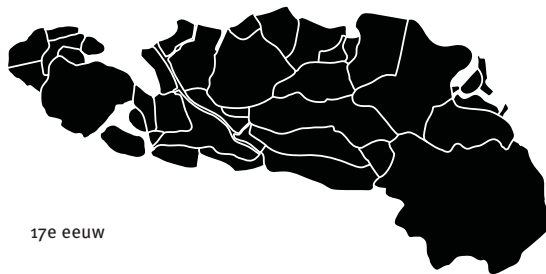


De ontstaansgeschiedenis van IJsselmonde

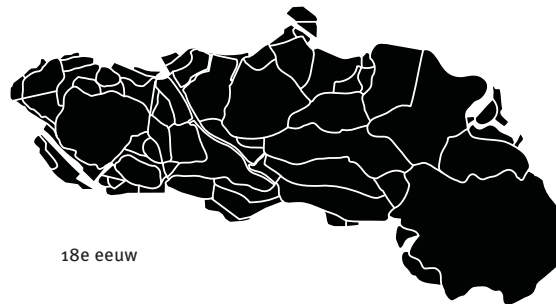
aanwassen, bevond de bewoning zich langs de dijken met alleen Barendrecht als een kleine kern. Het grondgebruik bestond uit akkers en weiden. Aan de oostkant waren IJsselmonde, Ridderkerk en Heerjansdam de belangrijkste dorpen en lag de overige bebouwing in linten langs de dijken. Het gebied had hier een zeer open karakter doordat in het middengebied geen bomen als kavelscheiding voorkwamen. De Zwijndrechtse Waard was minder dicht bewoond dan de rest van IJsselmonde. Het bodemgebruik bestond hier uit weiden en akkers met vrij weinig bomen langs de kavelscheidingen. Omstreeks 1850 werden de meeste dijken extra gemarkeerd door hun beplanting met bomen en sommige door bebouwing aan de dijk. Het lint van De Waal met zijn beplanting en bebouwing begrenst de Zwijndrechtse Waard in het westen en oosten. In het zuiden wordt de ruimte begrensd door de dijk langs de Oude Maas. De Devel meandert door het gebied, zichtbaar door zijn kades, bebouwing en beplanting. De visuele relatie met de grote rivieren is gering omdat het buitendijkse land grotendeels als rietland en grienden in gebruik is en de wegen daar doorgaans niet op de kruin van de dijk lopen.

Grote verstedelijking vanaf begin 20e eeuw

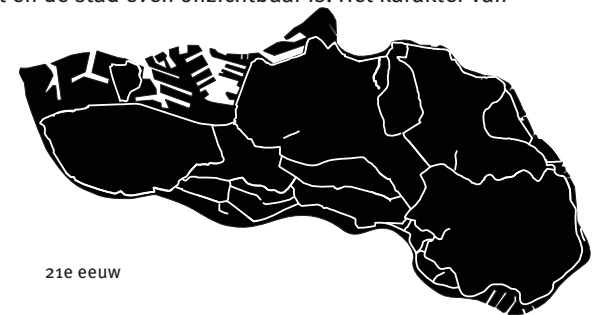
Vooralsinds de aanleg van de Nieuwe Waterweg in 1870, waardoor Rotterdam voor grotere zeeschepen bereikbaar werd, ontwikkelden de havens zich tot een zeer omvangrijk havengebied. Door de groei van het Havenbedrijf en



17e eeuw



18e eeuw



21e eeuw

andere industrie neemt de verkeersfunctie en werkgelegenheid in de regio toe. Rotterdam en de Drechtsteden breiden snel uit. Mede onder invloed van het rijksbeleid van gebundelde deconcentratie, waardoor forensenplaatsen zoals Rhoon, Barendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht en Ridderkerk fors groeien, ontstaat de grote stedelijke agglomeratie van de zuidelijke Randstad. Het overgebleven agrarisch gebied ligt voor een belangrijk deel ingeklemd tussen deze bevolkings- en industrieconcentraties.

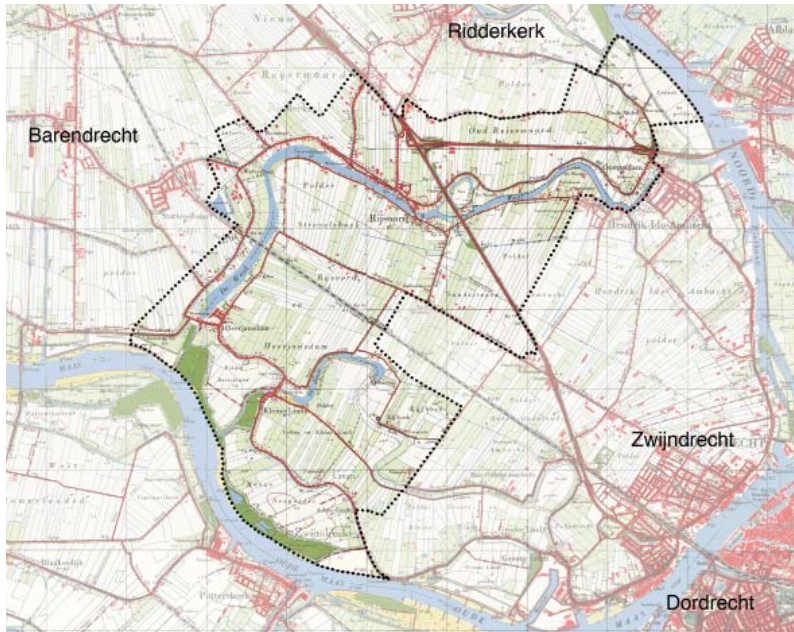
De strategische ligging tussen Rotterdam en Antwerpen doet zich duidelijk in het gebied gelden. Een groot aantal rijkswegen wordt aangelegd of verbreed. Deze doorsnijden het gebied in sterke mate, zowel functioneel als visueel. De toename van het aantal doorsnijdingen van de poldereenheden en toename van de omvang en hoeveelheid massa-elementen, zoals bebouwing en beplanting, delen het gebied op in kleinere, minder duidelijk gevormde en minder eenduidig begrensde ruimten. Op veel plaatsen wordt het traditionele agrarisch grondgebruik als relic ervaren; de veelheid van kassen roept een sfeer van industrialisatie en verstedelijking op.

De relatie tussen stad en land

Om te voorkomen dat het oprukkende stedelijk gebied aan elkaar groeit, wordt Oost-IJsselmonde in 1977 toegevoegd aan de Rijksbufferzones. Als Rijksbufferzone moet het gebied een open, groene zone blijven, waar de landbouw domineert en de stad even onzichtbaar is. Het karakter van

de Randstad als een ring van kleine steden gescheiden door agrarische landschappen en groengebieden moest zo gewaarborgd blijven. Daarnaast werd beoogd de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting van de bufferzone te verbeteren. Hierbij werd grondverwerving en inrichting als instrument ingezet om de agrarische, recreatieve of natuurwetenschappelijke functie veilig te stellen.

In 2008 – bijna 30 jaar na het verkrijgen van de status – blijkt dat in de bufferzone toch veel woningen en glastuinbouw gerealiseerd zijn en te weinig invulling is gegeven aan de groene recreatiefunctie (citaat boek: 30 jaar bufferzones). Het stedelijk gebied van Barendrecht, Ridderkerk, Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht is flink uitgebreid tot aan de grenzen van het

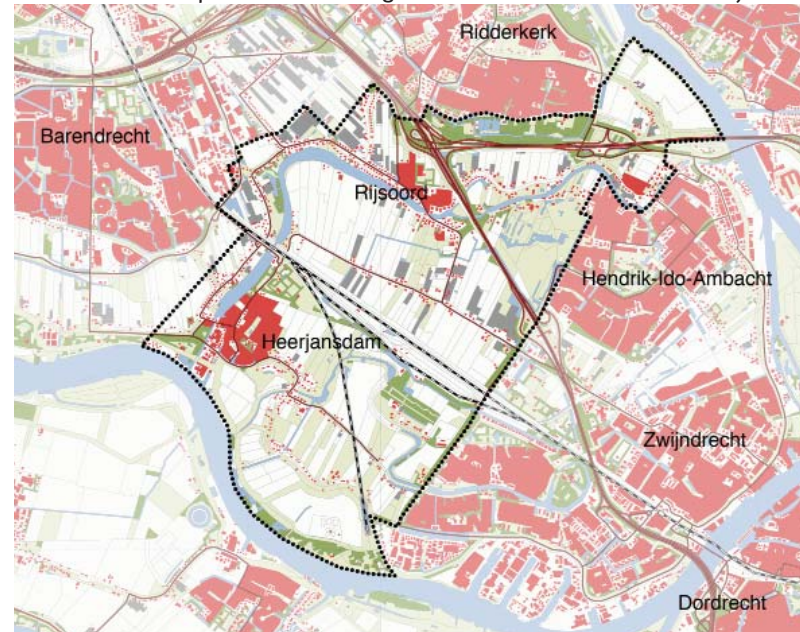


Oost-IJsselmonde 1958, begrenzing conform de kaart in het boek 'Atlas Bufferzones', 1984

bufferzonegebied. Ook is door de aanleg van grootschalige infrastructuur, zoals de spoor- en snelwegen de versnippering van het gebied toegenomen en de toegankelijkheid verslechterd. Het gebied heeft inmiddels de status van provinciaal landschap. Met deze status krijgt de strategie van het landelijke gebied een accentverschuiving van uitsluitend tegengaan van verstedelijking naar meer integraliteit en gebiedsontwikkeling.

Huidig landschapsbeeld

De verstedelijking heeft in al zijn schakeringen een stempel gedrukt op het eiland. De sfeer wordt bepaald door hoogbouw, suburbaan wonen, het rangeerterrein Kijfhoek, infrastructuur en allerhande stadsrandfuncties zoals opslagplaatsen, tuincentra, kassen, maneges, stacaravans, recreatieterreinen en volkstuinen. Op zichzelf hoeven geen van deze elementen schadelijk of



Huidige kaart Oost-IJsselmonde conform de Nota Ruimte, 2005
bron: 50 jaar Rijksbufferzones (Ministerie van VROM, 2008)

negatief of lelijk te zijn. De dichte pakking, de toevallige locatiekeuze, de onverzorgde staat of het kortstondige, marginale karakter evenals het dikwijls ontbreken van een samenhang in bijvoorbeeld schaal of maat zorgen voor de negatieve ervaring. De polders tussen Rhooon, de wijk Portland en de Oude Maas zijn nog overwegend in gebruik als open akkerbouwgebied met openheid en herkenbare dijken. Er is op IJsselmonde voortvarend gewerkt aan de aanleg van groen- en recreatiegebieden. De wijze waarop is echter behoorlijk gefragmenteerd en de verankering in het landschap en lokale cultuurhistorie laat te wensen over.

Ontwikkelingen

Voor het landelijk gebied van IJsselmonde zijn de afgelopen jaren vele plannen ontwikkeld. Als alle recente plannen en initiatieven in IJsselmonde bijeen worden getekend ontstaat een fascinerend beeld. Veel van die plannen zijn sterk projectmatig en uitvoeringsgericht. Het risico bestaat dat de plannen niet op elkaar aansluiten. Als reactie hierop zijn de Gebiedsvisie Deltapoort

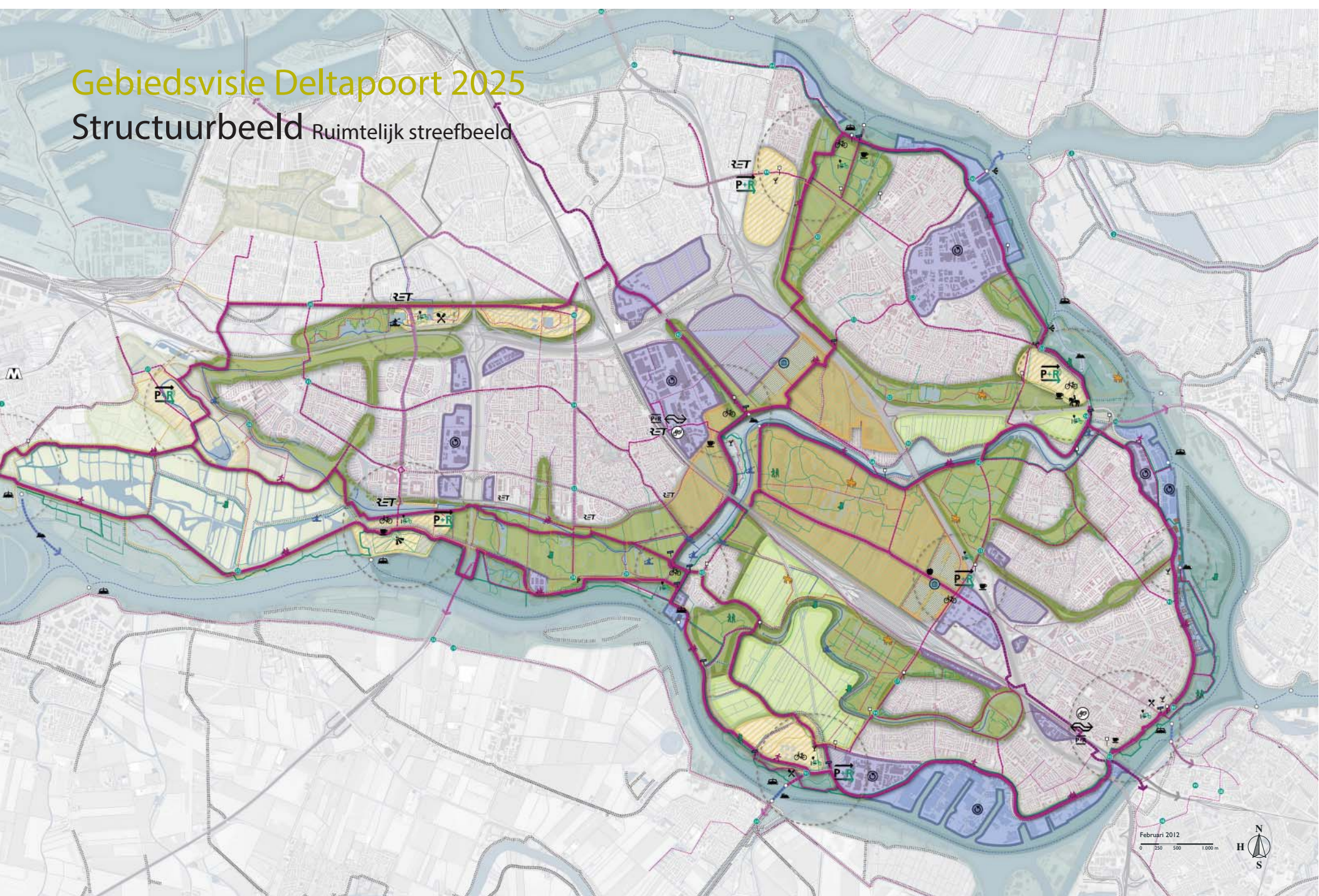
en Het Buitenland van Rhooon opgesteld. Overkoepelende projecten, gericht op het verbeteren van de ruimtelijke samenhang en de versterking van de gebiedsidentiteit. Ook de Blauwe Verbinding is gericht op deze ambities.



Stadsrand Carnisselande

Gebiedsvisie Deltapoort 2025

Structuurbeeld Ruimtelijk streefbeeld



Gebiedsvisie Deltapoort

In 2010 heeft de Stuurgroep Deltapoort aangegeven de ruimtelijke en de recreatieve kwaliteit van de Deltapoort te willen verbeteren. Dit moet leiden tot een verbetering van het vestigingsklimaat en de economische situatie in het gebied. Om deze ambitie concreet te maken en kracht bij te zetten is in 2012 de Gebiedsvisie Deltapoort 2025 met bijhorend uitvoeringsprogramma opgesteld. IJsselmonde wordt hierin onder andere gezien als uitloopgebied voor de omliggende steden. Er is veel aandacht voor verbetering van de kwaliteit de verschillende natuur- en recreatiegebieden, onder andere door het slechten van fysieke en mentale barrières. Er moet meer aandacht geschonken worden aan het onderling verbinden en aansluiten van de diverse projecten door bijvoorbeeld de realisatie van het recreatief routenetwerk.
















Themagebieden

-  de open landschapskamers
koestergebieden, openheid en rust
-  de zone rivier en dijk
deltafactoren en getijdenatuur
-  de tuin van Deltapoort
kierschelijk agrarisch mozaïeklandschap
-  de groene stadsranden
groene kragen en verbindingen
-  de leisurezones
hoogdynamisch, geprogrammeerd
-  Werklocaties
natte en droge bedrijventerreinen

Routenetwerk

-  Hoofdroutesysteem
Dijk- en deltanatuur route
-  Langs het Waalje route
-  Maas-tot-Noord route
-  Tussen Maas en stad route
-  Verse streekproducten route
-  Modaliteiten
Fiets- en skatenetwerk
-  Wandelnetwerk
-  Kano- en roeienetwerk
-  Ruiteretwerk

Voorzieningen

-  Poorten / Knooppunten (lokaal & regionaal)
Verzamelpunten basisvoorzieningen en startpunt van routes, opladen in relatie tot concentratiegebieden
-  parkeren en recreëren (TOP)
-  NS station
-  metrostation
-  RET tramhalte
-  bushalte
-  waterbus
-  veerpont
-  oplaadpunt elektrische fiets
-  horeca
-  (OV-)fietsverhuur
-  OV-lijn (trein, tram)
-  nationaal wegennet
-  uitzichtpunt
-  fietsknooppuntnetwerk



(Bron: Het Buitenland van Rhoon
Tussenrapportage schetsontwerp voor inrichting, beheer en organisatie, 2012)

Het Buitenland van Rhoon

Met de aanleg van de Tweede Maasvlakte wordt de economie van de regio Rotterdam versterkt. Daarnaast is in de PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam de ambitie vastgelegd de leefbaarheid en de economie te versterken. Daartoe worden onder andere 750 ha nieuwe natuur- en recreatiegebieden aangelegd. Het 600 ha grote Buitenland van Rhoon is daar onderdeel van. Het wordt een open, aantrekkelijk en voor iedereen toegankelijk natuur- en recreatiegebied in het hart van IJsselmonde, waarbij de polderstructuur van dijken, lanen en wegen het raamwerk vormt. De Groene verbinding over de A15 en de Betuweroute wordt de toegangspoort tot het Buitenland van Rhoon. Wandelaars en fietsers kunnen straks via een bijzonder vormgegeven brug vanuit Rotterdam naar het groene gebied.



Het Buitenland van Rhoon

- Blauwe Verbinding**
- 1 Trace Noord
 - 2 Trace Zuidelijk Randpark
 - 3 Trace Heulweg
 - 4 Trace Rhoonse Baan
 - 5 Aansluiting bij Buitenland van Rhoon
 - 6 Recreatiesluis Albrandswaard
 - 7 Blauwe verbinding in Zuidpolder



De Blauwe Verbinding (Uitvoeringsprogramma, 2010)

Blauwe Verbinding

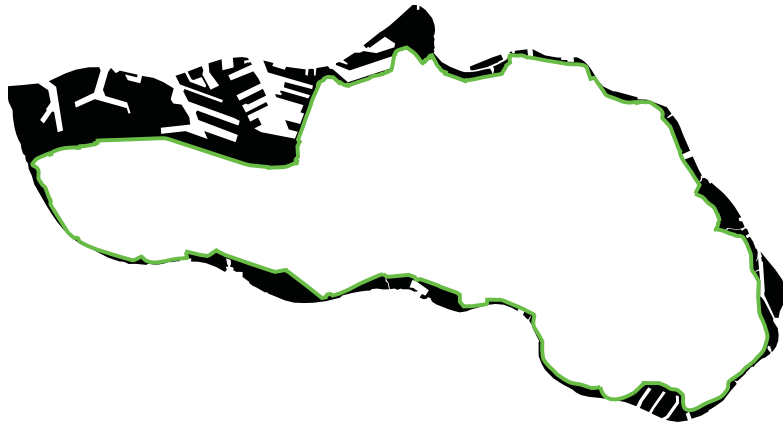
De Blauwe Verbinding is een initiatief van de Gemeente Rotterdam en Waterschap Hollandse Delta om een doorgaande open waterverbinding te realiseren tussen het Zuiderpark in Rotterdam en De Waal bij Heerjansdam. Deze, deels nieuwe, waterverbinding krijgt een belangrijke functie als drager van een robuuste waterstructuur op het eiland IJsselmonde. De bestaande Koedood wordt opgenomen in deze nieuwe waterverbinding. De Blauwe Verbinding krijgt een functie voor de aanvoer van schoon water naar het stedelijke gebied van Rotterdam, als ecologische verbinding tussen verschillende groengebieden en als vaarroute voor de kleine recreatievaart (sloepen en kano's). Wandel- en fietsroutes op de oever vormen aantrekkelijke verbindingen tussen de groengebieden onderling, als onderdeel van het toekomstig recreatief routenetwerk op IJsselmonde. De Blauwe Verbinding vormt in de toekomst ook de ruggengraat van de Klimaatbuffer IJsselmonde, waarmee het waterbergend vermogen van het eiland IJsselmonde wordt vergroot en het watersysteem robuuster gemaakt.



Vaarverbinding voor jong en oud (brochure Blauwe Verbinding)

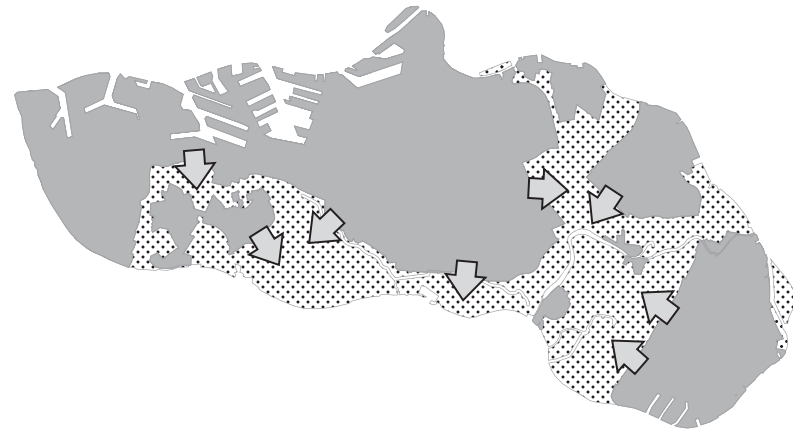
Stad en land verbonden

- IJsselmonde wordt in het geheel door water omgeven en hoort bij de familie van Zuid-Hollandse waarden en eilanden in de delta. De beleving van een duidelijke grens met entrees kan de basis vormen voor een eigen ruimtelijke identiteit. In de huidige situatie is de waterrand echter lang niet overal te beleven. De waarde van het buitengebied zal toenemen wanneer het water en het eiland beide beleefbaar zijn.



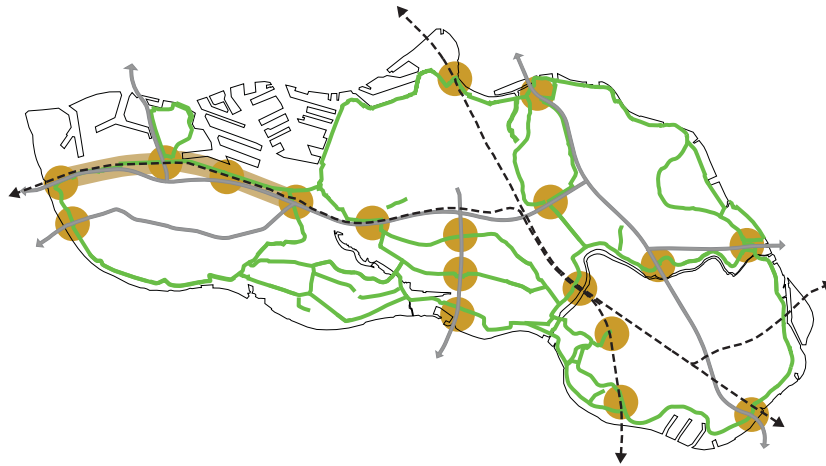
De dijkring van het eiland IJsselmonde

- De grote mate van verstedelijking maakt IJsselmonde totaal verschillend ten opzichte van de andere 'leden van de familie eilanden', zoals de Hoeksche Waard en Voorne-Putten. De sterk verstedelijkte Rotterdamse regio en de luwte van de Hoeksche Waard ontmoeten elkaar letterlijk op IJsselmonde. Het landelijke gebied van IJsselmonde heeft in alles te maken met de stad. Het is recreatieve gebruikruimte voor de stedeling, er liggen stedelijke functies in en de stad voelt overal dichtbij. Naast de verstedelijking heeft ook de landbouw in IJsselmonde betekenis. In een aantal polders is de karakteristieke openheid verbonden met het gebruik als akkerbouwgebied.



De verstedelijkingsdruk op het landelijk gebied van IJsselmonde is hoog

- Het dijkenpatroon is het gevolg van de stapsgewijze inpolderingsgeschiedenis. In het landelijke gebied omsluiten zij de verschillende 'kamers' van het polderlandschap. In het stedelijke gebied vormen zij de herinnering hieraan en bieden bijzondere kwaliteit aan de dorpen en steden. De dijken verbinden het bebouwde met het onbebouwde landschap en zorgen voor ruimtelijke samenhang op de schaal van IJsselmonde als geheel. In de praktijk zijn echter veel dijken doorsneden door (grootschalige) infrastructuur. De feitelijke verbinding tussen stad en land, van groot belang voor recreatie, kan beter.



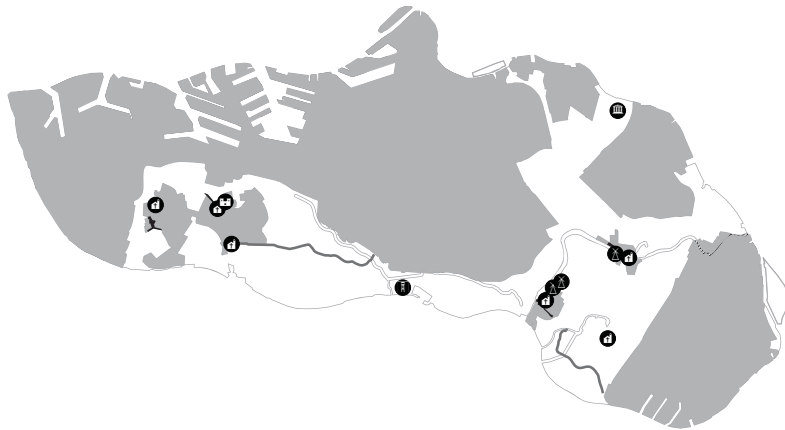
Het dijkenpatroon van de polder is doorsneden door grootschalige infrastructuur

- Het netwerk van waterlopen vormt een andere kwaliteit van IJsselmonde. Het zijn kreken en rivierarmen, die herinneren aan de natuurlijke geschiedenis van het gebied. Het contrast tussen de rationele verkaveling en de lome bochten van het water is groot. De Waal en de Devel voegen hiermee een bijzondere laag toe in het landschap van IJsselmonde. Bovendien zijn het dragers van de cultuurhistorie, aangezien de oevers al vroeg bewoond werden. De contactpunten tussen het binnen- en het buitenwater vormen interessante plekken, die veel vertellen over de opbouw van het gebied. Voor de waterlopen geldt hetzelfde als voor de dijken: in potentie zijn zij als route zeer interessant, maar de huidige situatie is voor verbetering vatbaar. De oevers zijn niet overal toegankelijk.



De hoofdwaterstructuur van IJsselmonde

- Het gebied kent tal van bijzondere locaties, iconen of oriëntatiepunten. Zij zijn mede bepalend voor de identiteit van het gebied. Vaak liggen ze op knooppunten van waterlopen en dijken. De belevingswaarde van deze locaties neemt verder toe als zij opgenomen zouden zijn in een goed functionerend netwerk van paden en routes.



Kenmerkende landschapselementen en gebouwen op IJsselmonde

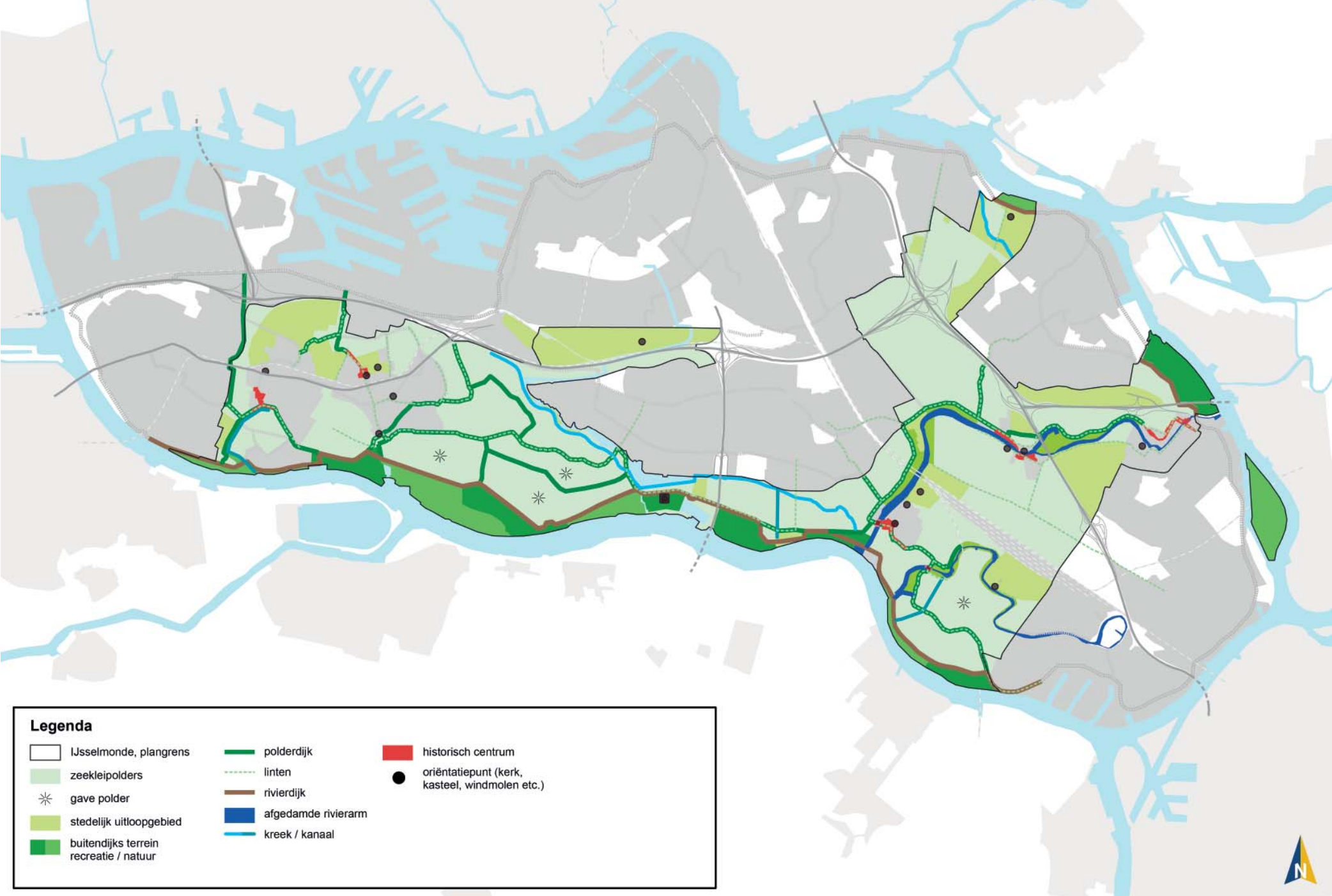
- De dynamiek van IJsselmonde betreft niet alleen het verstedelijkte gebied, maar zeker ook de 'groene ruimte'. Er speelt een groot aantal plannen gericht op recreatie en natuur. Een tweetal overkoepelende projecten is gericht op het verbeteren van de ruimtelijke samenhang en versterking van de gebiedsidentiteit: de Gebiedsvisie Deltapoort en het Buitenland van Rhoon. Sturende ruimtelijke principes zijn: duidelijker kiezen voor onderscheidende identiteiten van deelgebieden (gebruikspotenties en landschapsbeeld) én de ontwikkeling van een aantal helder getypeerde routes die alle bestaande en nieuwe kwaliteiten met elkaar verbinden.



Grote delen van het Landelijk gebied van IJsselmonde hebben te maken met ontwikkelingen gericht op recreatie en natuur. Een samenhangend routenetwerk moet de verbindende schakel gaan vormen. (voorstel routenetwerk gebiedsvisie Deltapoort)



Uitzicht over de Oude Maas



Legenda

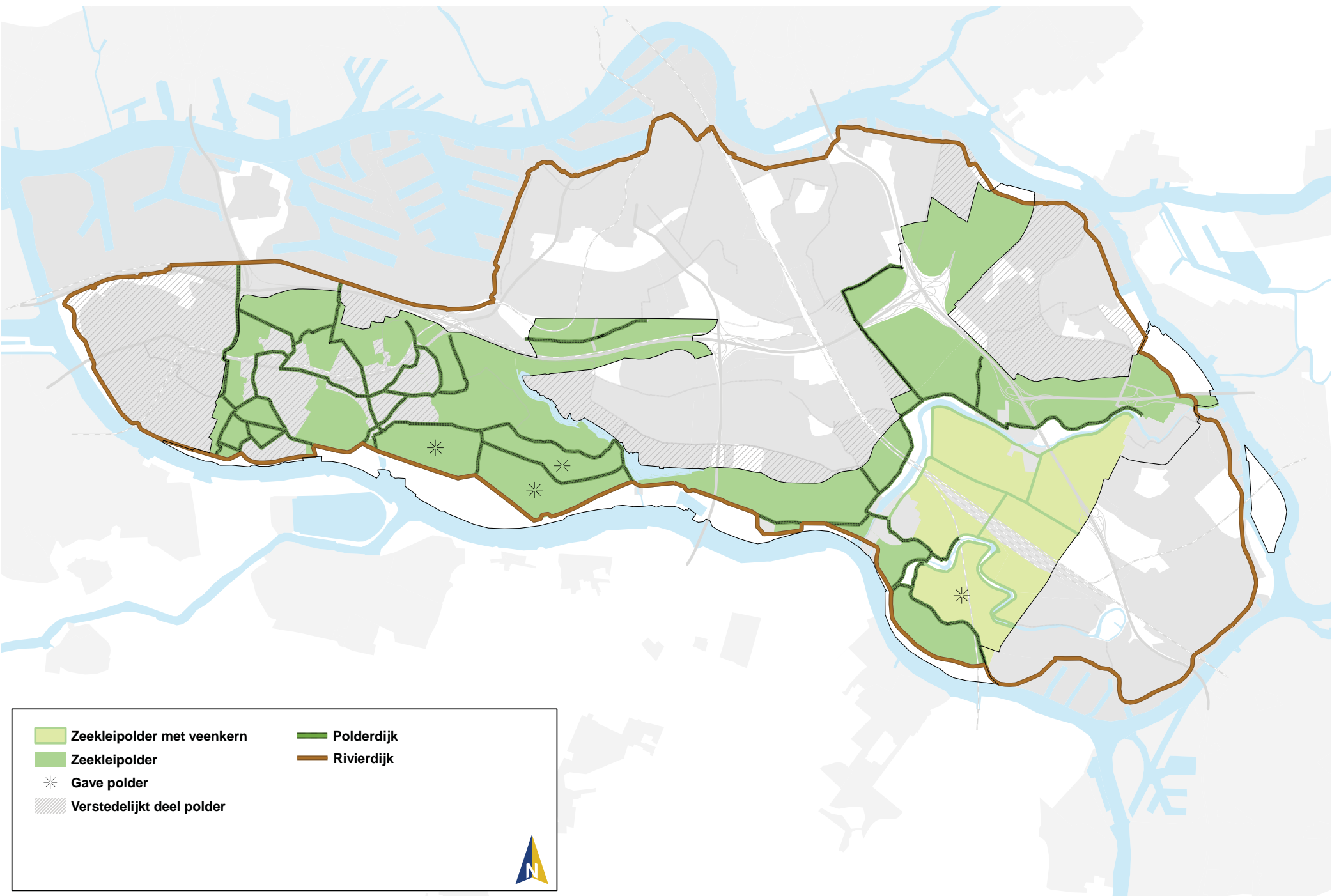
- | | | |
|---|---|--|
|  IJsselmonde, plangrens |  polderdijk |  historisch centrum |
|  zeekleipolders |  linten |  oriëntatiepunt (kerk, kasteel, windmolen etc.) |
|  gave polder |  rivierdijk | |
|  stedelijk uitloopgebied |  afgedamde rivierarm | |
|  buitendijks terrein recreatie / natuur |  kreek / kanaal | |



Kenschets gebied

Deze kaart geeft de identiteit van IJsselmonde weer. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen het gebied binnen en buiten de begrenzing van het gebiedsprofiel. Het gebied 'Het eiland IJsselmonde' is grotendeels verstedelijkt. Het areaal 'landschap' is ten opzichte van het stedelijke gebied beperkt en bovendien versnipperd in gebruik, plaatselijk verrommeld en doorsneden door grootschalige infrastructuur. Binnen de grenzen van het gebiedsprofiel is meer samenhang te zien, maar ook hier staat deze onder druk. Een aantal polders is echter nog uitgesproken open en gaaf. De dijken en een aantal waterlopen vertellen het verhaal van de opeenvolgende inpolderingen. In hun nieuwe rol vormen zij een landschappelijk raamwerk voor IJsselmonde als geheel en verbinden zij stedelijk en landelijk gebied. De rivieroever kent zeer verschillende gezichten. Opvallend zijn de vele opgehoogde terreinen die uiteenlopende recreatieve bestemmingen hebben. Andere oevers staan nog onder invloed van de beweging van het water. IJsselmonde kent een grote lengte aan stads- en dorpsranden, van uiteenlopende aard en kwaliteit. Historische dorpscentra, buitenplaatsen en windmolens zijn waardevolle relictten in het gebied. Het landschap van IJsselmonde speelt in potentie een grote rol voor de bewoners van het omliggende stedelijke gebied. De bereikbaarheid, belevingswaarde en gebruiksmogelijkheden verdienen echter een impuls.

Uitwerking legenda-eenheden



Zeekleipolder met veenkern

Zeekleipolder

* Gave polder

Verstedelijkt deel polder

Polderdijk

Rivierdijk



Herkenbaar open zeeleipolderlandschap

Karakteristiek

IJsselmonde is een zeeleipolderlandschap, opgebouwd uit op- en aanwasvelden. Een duidelijk verschil tussen deze velden is echter niet zichtbaar meer. De oudste veld is de Zwijndrechtse Waard. Dit is de enige veld die een veenlaag in de bodem heeft. Dit is zichtbaar in de verkavelingsstructuur, die bestaat uit lange smalle kavels gescheiden door sloten, terwijl de kavels in de zeeleivelden groter en blokvormig zijn. Na de stormvloed van 1322 was dit de enige veld die snel herbedijkt werd (in 1331). De Riederwaard (Ridderkerk) was ook al eerder bedijkt, maar werd na herhaaldelijke overstromingen in de 14e eeuw in fases opnieuw ingeveld vanaf 1416. Tot de oudste velden behoort ook de Veld Rhoon. Het zeeleipolderlandschap kenmerkt zich van oorsprong door open agrarische velden. De dijken zijn vaak beplant. Door de verstedelijking, aanleg van infrastructuur en recreatieve vormen van landgebruik is de herkenbaarheid van het veldlandschap vervaagd. Grote delen van de velden zijn bebouwd, waardoor veldgrenzen in het stedelijk gebied zijn komen te liggen.

Ontwikkelingen

In veel velden is een transformatie van gebruik en inrichting gaande. In de Gebiedsvisie Deltapoort zijn hier verschillende ontwikkelingsrichtingen aan toegekend. In de velden die grenzen aan de stadsrand zullen de ontwikkelingen gericht zijn op het versterken van de recreatieve functies en het verbeteren van de recreatieve infrastructuur. In de nog gave open velden, zoals de velden Groote en Kleine Lindt wordt gestreefd naar behoud van het open agrarische karakter van de veld, met behoud van grondgebonden landbouw. Het plan voor Het Buijtenland van Rhoon voorziet in een transformatie van

de nog gave open velden tussen Rhoon en Barendrecht tot natuur- en recreatiegebied. In het gebied rond de Langeweg zal het landschapsbeeld het sterkst transformeren; hier wordt in de Gebiedsvisie Deltapoort een coulissenlandschap en gemengd gebruik van wonen, tuinbouw en recreatie voorgesteld.

Ambities uit de kwaliteitskaart

- Herkenbaar houden van het patroon van op- en aanwasvelden door behouden en versterken van de (beplante) dijk als herkenbare landschappelijke structuurdrager in contrast met de grootschalige, open veld.
- Ontwikkelingen dragen bij aan het contrast tussen de regelmatige patronen in de veld en de (verkaveling rond) de kronkelige kreek.
- Dorpen liggen als compacte kernen aan de rand van een veld
- Versterken van de kreek als herkenbare landschappelijke structuurdrager van het zeeleilandschap.
- Versterken van het contrast tussen de binnendijkse akkerbouwvelden en buitendijkse natuur.
- Naast de ambities voor de zeeleivelden als geheel geldt voor de veenveld dat ontwikkelingen rekening houden met het herkenbaar houden van het kleinschalige dijkenpatroon en de relatief onregelmatige verkaveling. Veenrestanten bepalen het beeld.

Rivierdijk

Voor de uitwerking van deze legenda-eenheid verwijzen wij naar Onderscheidend Rivierengebied (pagina 43).

Zeekleipolder met veenkern

Karakteristiek

In IJsselmonde ligt één polder met een veenkern, de Zwijndrechtse Waard. Deze polder werd al bedijkt voor 1028, door de stormvloed van 1322 overstroomd en in 1331 opnieuw bedijkt. Hierdoor is relatief weinig veen weggespoeld en weinig zeeklei afgezet. Deze afwijkende bodemopbouw is te herkennen door de verkavelingstructuur, die hier bestaat uit smalle lange kavels gescheiden door sloten. De Zwijndrechtse Waard is de grootste polder van IJsselmonde en bevat twee afgedamde en binnenbedijkte rivierarmen, De Waal en de Devel. De Zwijndrechtse Waard is tijdens de ontginning verdeeld in poldereenheden, ook wel ambachtsheerlijkheden genoemd. Deze werden van elkaar gescheiden door lange rechte wegen.

Door de groei van Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht is ongeveer de helft van de polder verstedelijkt. De andere helft is voornamelijk in agrarisch gebruik. Daarnaast wordt de polder gekenmerkt door de vele doorsnijdingen van grootschalige infrastructuur, zoals de A15, A16, de HSL en rangeerterrein Kijfhoek. Met name ten noorden van het rangeerterrein is de polderstructuur niet ruimtelijk onderscheidend en wordt het open karakter van de polder verstoord door verspreide kassen en de beplanting van recreatiegebieden. De polders Groote en Kleine Lindt zijn nog vrij gawe open polders met de polderdijken en Devel als heldere grenzen.



Inzetten op openheid in landschapskamers de Groote en de Kleine Lindt (Gebiedsvisie Deltapoort)

Ambities

- In de polders Groote en Kleine Lindt inzetten op het open en weidse karakter.
- Voorkom versnippering van de ruimte door beplantingen te koppelen aan de dijk en de erven en ontwikkelingen in te zetten voor de afronding van de compacte dorpskern.
- Geef ruimte aan de ontwikkeling van grondgebonden landbouw (verbreding en schaalvergroting waar nodig) als drager van het open polderlandschap.
- Bij ontwikkelingen in het poldergebied tussen Rijsoord en rangeerterrein Kijfhoek inzetten op de polder als één ruimtelijke eenheid met een eigen identiteit, die bepaald wordt door een kleinschaligheid en variatie, coulissen en de Langeweg en Rijksstraatweg als groen polderlint.
- Versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het historische patroon van lange rechte polderwegen, door een eenduidige vormgeving van het wegprofiel, bermen en wegbeplanting.
- Versterken van De Waal en Devel als herkenbare landschappelijke structuurdragers en rand van de polder.
- Herkenbaar houden van het verkavelingspatroon van lange smalle kavels.



Gebiedsvisie Deltapoort maakt eenduidige keuzes per polder (eenheid). In lichtgroen zijn de zogenaamde landschapskamers aangegeven.

Zeekleipolder

Karakteristiek

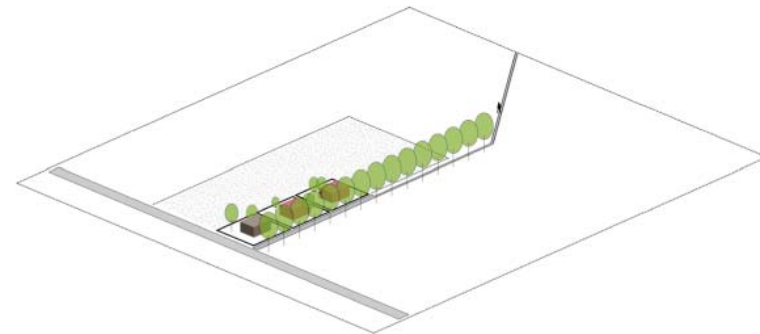
Na de grote stormvloed in de 14e eeuw is IJsselmonde in de loop van honderden jaren door bedijking van opwassen en aanwassen ontstaan. De op- een aanwas polders zijn moeilijk van elkaar te onderscheiden door de grote mate van verstedelijking die op het eiland heeft plaatsgevonden. Grote delen van en soms gehele polders zijn bebouwd. In andere polders overheerst het agrarische gebruik, met voornamelijk akkerbouw en tuinbouw. Van oudsher hebben deze polders een open karakter. Vaak is de poldergrens nog goed herkenbaar als beplante dijk in landelijk gebied en als oud bebouwingslint in stedelijk gebied. Het open karakter van deze polders is aangetast door verspreide glastuinbouw en de ontwikkeling van o.a. recreatiegebieden met een groenstructuur die niet geënt is op de polderstructuur. De nog open delen van de zeekleipolders staan onder grote druk van verstedelijking en functieverandering van agrarisch naar recreatief gebruik.



Akkerbouw in de Molenpolder

Ambities

- Versterken van de polders als onderscheidende ruimtelijke eenheden met een eigen karakter. Bij (nieuwe) ontwikkelingen (recreatie, natuur, verbreden landbouw) uitgaan van een sterke en eigen identiteit per polder. Eenheid en herkenbaarheid gaan voor absolute openheid.
- Behoud van het open karakter van de polders door het behouden dan wel versterken van zichtrelaties tussen oriëntatiepunten, zoals kerktorens, en polderranden.
- Versterken van de polderdijken, randen en verkaveling als structuurdrager van de polders.
- Versterken van het contrast tussen de open gecultiveerde binnendijkse polders met zicht van polderdijk tot polderdijk en ruige en bosrijke buitendijkse natuur- en recreatiegebieden.
- Gebruiklandschappelijke structuur van o.a. dijken en kreken als dragervoor uitbreiding van het recreatieve langzaam verkeersnetwerk.
- Ontwikkelruimte bieden aan verbrede landbouw als drager van het open polderlandschap, waarbij de nabijgelegen stad als afzetmarkt gebruikt kan worden.



Ruimte voor ruimte woningen vergroenen de Achterzeedijk en kunnen gekoppeld worden aan de aanleg van recreatieve routes. (Gebiedsvisie Deltapoort)

Gave polder

Karakteristiek

Op IJsselmonde zijn enkele plekken waar het agrarisch polderlandschap nog gaaf is. In deze polders is nog sprake van agrarisch gebruik, waardoor de polders zich kenmerken als open ruimtes, begrensd door veelal beplante polderdijken. De bebouwing is schaars en gekoppeld aan de polderdijken.

Ambities

- Versterken van de gave polders als onderscheidende ruimtelijke eenheden met een eigen karakter. Bij ontwikkelingen de polder als één geheel beschouwen.
- Behoud van het open karakter van de gave polders bij transformatie naar grootschalig natuurgebied.
- Behoud van herkenbare poldergrenzen door het contrast tussen de (beplante) dijk en de grootschalige, open polder te versterken.
- Gebruik landschappelijke structuur van o.a. dijken en kreken als drager voor uitbreiding van het recreatieve langzaam verkeersnetwerk.

Verstedelijkt deel polder

Karakteristiek

Veel polders op IJsselmonde zijn geheel of gedeeltelijk verstedelijkt. Hierdoor komt de grens tussen stad en land niet overeen met de oorspronkelijke poldergrens. Deze ligt vaak als een oud bebouwingslint in het stedelijk gebied, meestal haaks op de stadsrand.

Ambities

- Oude bebouwingslinten zichtbaar en herkenbaar maken in het stedelijk gebied. Aandacht voor een goede landschappelijke inpassing en ontwikkelen als verbinding tussen stad en land. Dit kan bijvoorbeeld door de ruimte tussen het dijklint en de aangrenzende buurten open en groen van karakter te houden (zie ook Ingesloten dijklint en Stad-landverbinding).



Gaaf polderlandschap in het Buitenland van Rhoon



Bestaande situatie aan de Achterzeedijk



Sanering van glas legt in sommige gevallen kale achterliggende erven bloot, en levert geringe ruimtelijke kwaliteitswinst op.



Sanering door middel van ruimte-voor-ruimte woningen maakt het mogelijk al het verspreide glas te saneren en de openheid maximaal te herstellen

(Bron: Gebiedsvisie Deltapoort)

Polderdijk

Karakteristiek

De polders worden begrensd door dijken. Deze dijken vormden ten tijde van de aanleg de bescherming tegen de rivier. Een deel van de polderdijken heeft tevens een functie als vestigings- en ontginningsbasis en als infrastructuur. Ook functioneren ze als lijnen waarlangs men zich in het landschap kan oriënteren. De polderdijken zijn grotendeels beplant, soms met aan beide zijden van de dijk een dubbele rij bomen, zoals de Molenpolderse Zeedijk. Op enkele plaatsen zijn de polderdijken verwijderd. Langs de zuidzijde van De Waal en langs de Devel hebben nooit polderdijken gelegen. Deze rivierarmen zijn bij (her)inpoldering in 1331 afgedamd en onderdeel geworden van de aangrenzende polders.



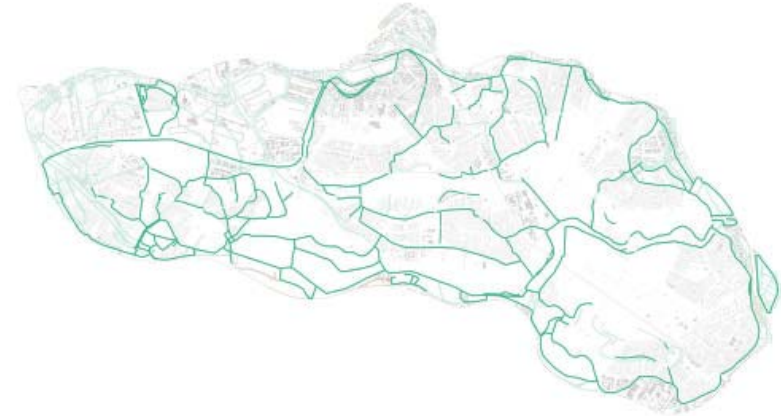
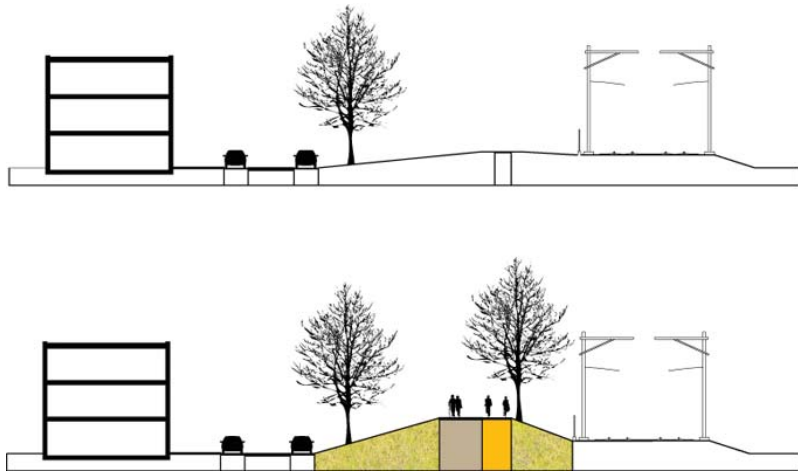
Beplante dijk als structuurdrager in het landschap

Ambities

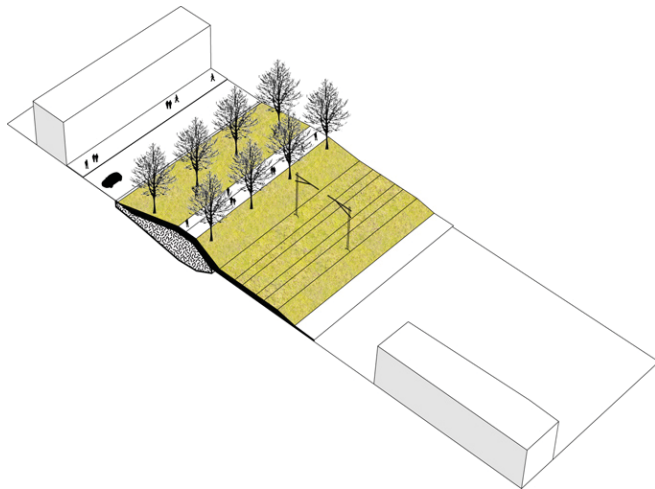
- Behoud en versterking van de dijken als structuurdrager van het polderlandschap (zie ook kaart Linten blijven Linten / Dijklint).
- De dijkstructuur gebruiken als basis voor recreatieve routes. Het recreatieve gebruik wordt versterkt door een verbeterde verkeersveiligheid.
- Beplanting op de dijken behouden en versterken.
- Dijken in stedelijk gebied zichtbaar en herkenbaar maken, verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit.
- Dijken in stedelijk gebied ontwikkelen als verbinding tussen stad en land (zie ook Stad-landverbinding).
- Landschappelijke continuïteit van de dijken verbeteren door het opheffen of verzachten van barrières door grote infrastructuur. De dijken blijven als zodanig herkenbaar en er wordt uitgegaan van een logische routing.
- Knooppunten tussen waterlopen en dijken beter beleefbaar maken, door verbeteren van de zichtbaarheid en toegankelijkheid van deze plekken.



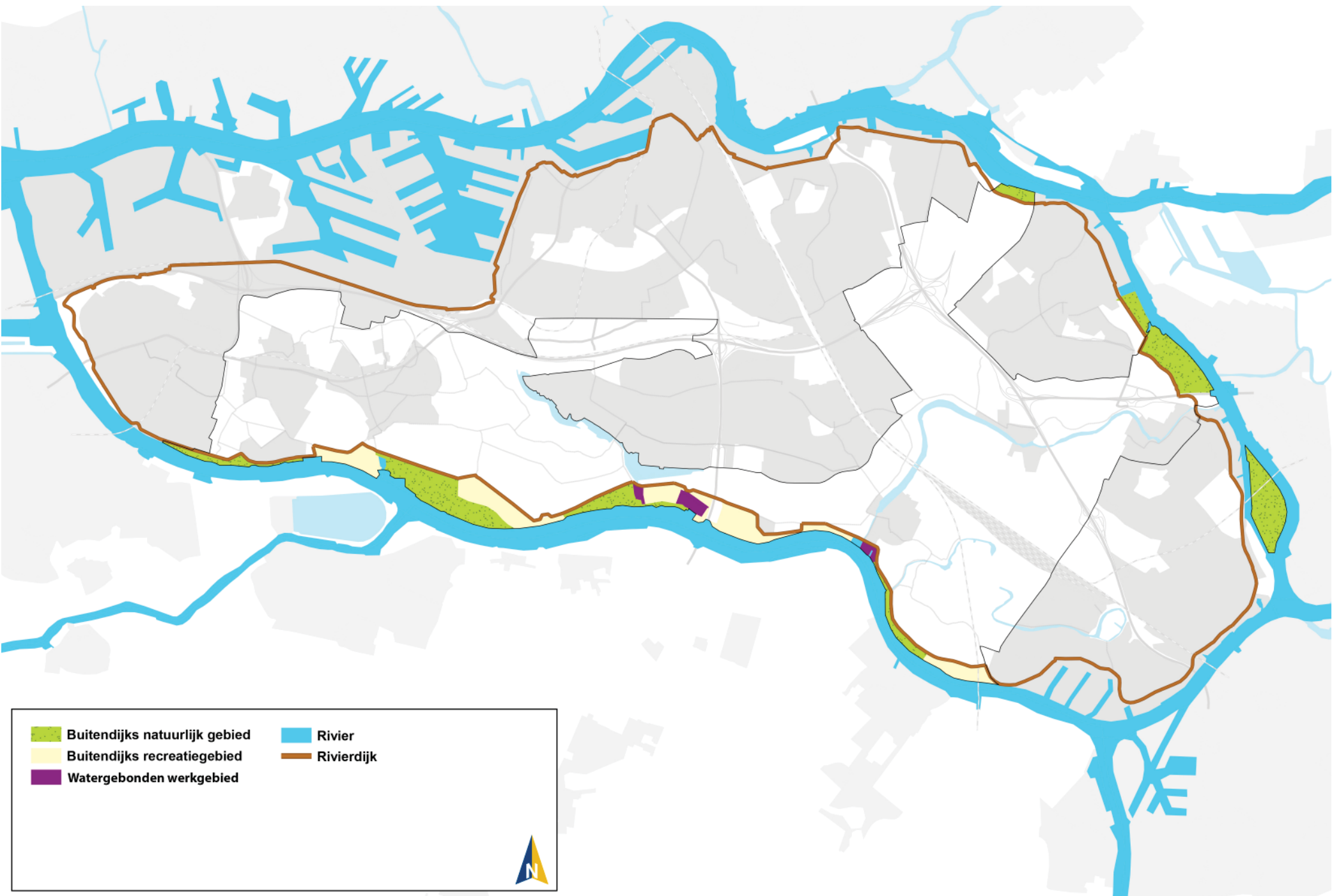
Beplante polderdijk met dijkbebouwing









*Bestaande (groen) en verdwenen dijken (lichtblauw)
(Dijkenatlas IJsselmonde - Lola Landschapsarchitecten, WUR Alterra)*



*Herkenbare groene dijken als dragers van verbindingen tussen stad en land
(Dijkenatlas IJsselmonde - Lola Landschapsarchitecten, WUR Alterra)*



 Buitendijks natuurlijk gebied	 Rivier
 Buitendijks recreatiegebied	 Rivierdijk
 Watergebonden werkgebied	



Onderscheidend rivierengebied

Karakteristiek

IJsselmonde is een eiland dat omringd wordt door rivierarmen. Langs de randen van het eiland, tegen de rivierdijken aan, liggen de buitendijkse gebieden. Binnen het plangebied zijn deze gebieden grotendeels in gebruik als natuurgebieden en recreatiegebieden. De natuurgebieden bestaan voornamelijk uit beboste grienden, die met hun natuurlijke karakter in sterk contrast staan met de open, agrarische polders binnendijks. Ook de Sophiapolder, een eiland voor Hendrik-Ido-Ambacht, is een buitendijks natuurgebied gekenmerkt door dynamische getijdennatuur.

De recreatiegebieden hebben een zeer divers karakter. Sommige zijn zeer op de rivier gericht, terwijl andere ook functioneren als uitzichtpunt over IJsselmonde. Veel van de buitendijkse recreatiegebieden zijn opgehoogd en contrasteren hierdoor, en door de intensievere inrichting, met de lager gelegen natuurgebieden die onder invloed staan van de getijden op de rivier.

Het buitendijks gebied wordt op twee plaatsen doorsneden door de tunnelingangen van de A15 en A29.

De buitendijkse gebieden van Rotterdam-Zuid, Ridderkerk, Hendrik-Ido-Ambacht en Zwiendrecht zijn sterk verstedelijkt en veelal in gebruik als haventerreinen. Deze gebieden worden hier buiten beschouwing gelaten.

Ontwikkelingen

De ontwikkelingen in de buitendijkse gebieden zijn te verdelen in twee richtingen. Gebieden die nu nog een agrarische functie hebben, worden getransformeerd tot natuurgebieden in het kader van het programma Deltanatuur. Van de gebieden met een recreatieve functie wordt verwacht dat het gebruik intensifieert. Er is de ambitie de recreatie- en natuurgebieden beter met elkaar te verbinden.

Daarnaast is binnen de rivierzone een locatie aangewezen voor plaatsing van windturbines. Het gaat hier om een heldere opstelling als markering van de grens tussen land en water en entree van het eiland.

Ambities uit de kwaliteitskaart

- Nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan behoud van de rivierdijk als herkenbare landschappelijke structuurdrager van het rivierengebied
- Versterken van het doorgaand profiel van de rivierdijk. Dit draagt bij aan het herkenbaar houden en begripbaar houden van de dijk. Het ritme langs de dijk met afritten, bebouwing, afwisselend open-dicht etc. kan houvast geven voor het plaatsen en vormgeven van nieuwe ontwikkelingen, evenals het dwarsprofiel van de dijk en bijbehorende bebouwing.
- Behoud van de doorzichten vanaf de dijk op het achterliggende landschap.
- Nieuwe ontwikkelingen op of tegen de dijk krijgen een voorkant naar de rivier.
- Behoud of herstel van openbare oevers, indien van toepassing herstel van het jaagpad.
- Waar mogelijk koppelen van recreatieve routes aan water en/ of dijk.
- Het versterken van het natuurlijk landschap met ruimte voor dynamische natuurlijke processen en wisselende waterstanden zijn uitgangspunt bij ontwikkelingen in het buitendijks gebied.
- Waar mogelijk versterken van het contrast tussen binnen- en buitendijks gebied (bv. Zegenpolder, binnendijkse natuurontwikkeling vormt uitzondering).

Rivier

Karakteristiek

Het eiland IJsselmonde wordt begrensd door de Nieuwe Maas aan de noordzijde, de Noord aan de oostzijde en Oude Maas aan de zuid- en westzijde. Het plangebied grenst aan de Noord en de Oude Maas.

De Oude Maas scheidt IJsselmonde van het Eiland van Dordrecht, de Hoeksche Waard en Voorne-Putten. De Noord is een 9 km lange riviertak tussen IJsselmonde en de Alblasserwaard en stroomt ter hoogte van Slikkerveer (ten noorden van Ridderkerk) samen met de Lek, waar ze samen de Nieuwe Maas vormen. In de Noord ligt de Sophiapolder, een poldereiland dat recent is heringericht tot natuurgebied.

Beide rivieren kennen een getijdeninvloed en worden druk bevaren door de binnenvaart. De belangrijkste kwaliteit van de rivieren is het gevoel van ruimte door de grote maat van het water en de lange zichtlijnen over de rivieren.

Vanaf het eiland is de rivier echter moeilijk te ervaren door de hoge rivierdijk. Daarnaast zijn de buitendijkse gebieden vaak bebost of verstedelijkt en slecht toegankelijk.



Rivier als attractie, uitzichtpunten

Ambities

- Versterken van de beleefbaarheid van de rivier door het water toegankelijk te maken. Dit kan door het toevoegen van langzaam verkeersverbindingen langs het water en/of openbaar toegankelijke plekken aan de rivieroever.
- Versterken van de contactpunten tussen binnen- en buitendijks water, bijvoorbeeld bij gemalen en dammen. Maak hier een visueel contact tussen de wateren mogelijk.
- Oversteekpunten, zoals pontjes en fietstunnels, in stand houden en aantrekkelijk inrichten, waarbij de relatie met de rivier verbeterd wordt. Indien mogelijk het aantal oversteekpunten uitbreiden.



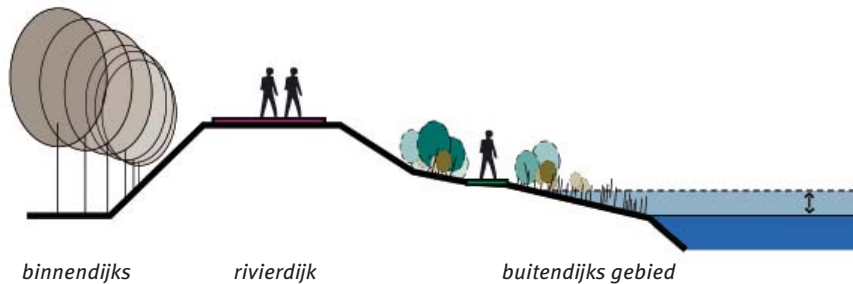
Genieten van het uitzicht langs het water

Rivierdijk

Karakteristiek

De rivierdijk heeft een asymmetrisch profiel. De buitendijkse gronden liggen over het algemeen 2 tot wel 4 meter hoger dan de binnendijkse polders. Dit is het resultaat van enerzijds inklinking van de bodem in de polder, anderzijds natuurlijke opslibbing en kunstmatige ophoging van buitendijkse aanwassen en polders. Met name de dijken langs de Oude Maas kennen zeer hooggelegen buitendijkse gebieden, waardoor de herkenbaarheid van het dijklichaam als scheidend element tussen polders en buitendijks gebied laag is.

Bovendien ligt de infrastructuur meestal achter de dijk. Uitzonderingen zijn het Drs. J Borgmanpad, een fiets/voetpad langs de buitenzijde van de Nieuwlandse Dijk en een lokale weg op de vrij brede kruin van de Oostmolendijk.



Ambitie: de kruin van de rivierdijk benutten voor het aanleggen van recreatieve routes

Ambities

- De kruin van de rivierdijk benutten voor het aanleggen van aantrekkelijke recreatieve routes waardoor het contrast tussen binnendijks- en buitendijksgebied zichtbaar en beleefbaar wordt. Opnemen van deze routes in een samenhangend routenetwerk in zowel het binnen- als buitendijks gebied.
- Versterken van het doorgaand profiel van de rivierdijk: een continue vormgegeven binnendijks talud met grasbekleding en een heldere grens tussen dijkkruijn en opgehoogd buitendijks terrein.
- Versterken van zichtbaarheid van contactpunten tussen binnendijkse en buitendijkse waterstructuur, bijvoorbeeld gemalen.



Dijk als 'gids'

Buitendijks natuurlijk gebied

Karakteristiek

Het buitendijks natuurlijk gebied bestaat grotendeels uit laaggelegen grienden met getijdeninvloed. Dit zijn voormalige wilgenhoutplantages op buitendijkse aanwasolders die tot 1960 op grote schaal werden geëxploiteerd. Gedeelten worden nu nog beheerd als hakhout, op andere delen heeft zich vloedbos ontwikkeld. Hier en daar zijn ook meer grazige gebieden en rietkragen aanwezig. Op de buitendijkse grienden lag vaak een griendheuvel; een kleine terp met daarop een griendkeet waar griendwerkers overnachtten. Een deel van de grienden op IJsselmonde heeft nu de status van natuurgebied. De grienden zijn beperkt toegankelijk.

Op een aantal plekken liggen bekende buitendijkse polders, waardoor ook intensiever gebruik, zoals landbouw, mogelijk is. Zo ligt in de opgehoogde Nieuwe Polder een golfterrein. De Crezéepolder werd tot voor kort agrarisch gebruikt. Deze polder wordt heringericht als natuurgebied. De Sophiapolder is recent ontwikkeld tot getijdennatuur.



Beleefbaar maken van de cultuurhistorisch waardevolle griendencultuur

Ambities

- Uitbreiding buitendijks dynamisch zoetwatergetijden natuurgebied, bestaand uit ruigtes, rietlanden en kreken. Ook in kleinere buitendijkse gebieden het inrichtingsthema van de dynamische getijdennatuur doorzetten.
- Beleefbaar maken van de rivier en de buitendijkse natuurgebieden door de aanleg van doorgaande routes, zowel op de dijken als richting het water. Inzet op kwaliteitsverbetering van entrees. Een doorgaande route vergroot ook de samenhang tussen de buitendijkse gebieden onderling. De ecologische draagkracht en de natuurwetgeving bepalen bij deze ontwikkelingen de randvoorwaarden.
- Behoud van het cultuurhistorische en natuurlijke karakter van de grienden, door delen te blijven beheren als griendcultuur.



Ontwikkelen van buitendijkse getijdennatuur

Buitendijks recreatiegebied

Karakteristiek

Een deel van de buitendijkse terreinen worden gebruikt als dagrecreatiegebieden waarvan één met verblijfsrecreatie. De recreatieterreinen, zoals de Jan Gerritsepolder, liggen in aanwasolders die zijn opgehoogd met baggerslib, puin en grond. Dit geeft veel vrijheid t.a.v. het landgebruik, en dat op een unieke locatie: hoog, op de grens van binnen- en buitendijks en met uitzicht op het water. Wel is de relatie met de natuurlijke beweging van het water verbroken.

De recreatieterreinen in de buitendijkse gebieden zijn parkachtig ingericht en kennen voorzieningen zoals een hotel, restaurant, jachthavens, golf en thermen. De kwaliteiten van deze terreinen, veelal ingericht in de jaren 60 en 70 van de 20e eeuw, zijn de afwisseling van ligweides en bosjes, volwassen bomen, de bezonning en de ligging aan het water. Het beheer van deze terreinen sluit echter niet altijd aan op de huidige gebruiksintensiteit en het oorspronkelijk inrichtingsbeeld, waardoor een rommelig beeld ontstaat.



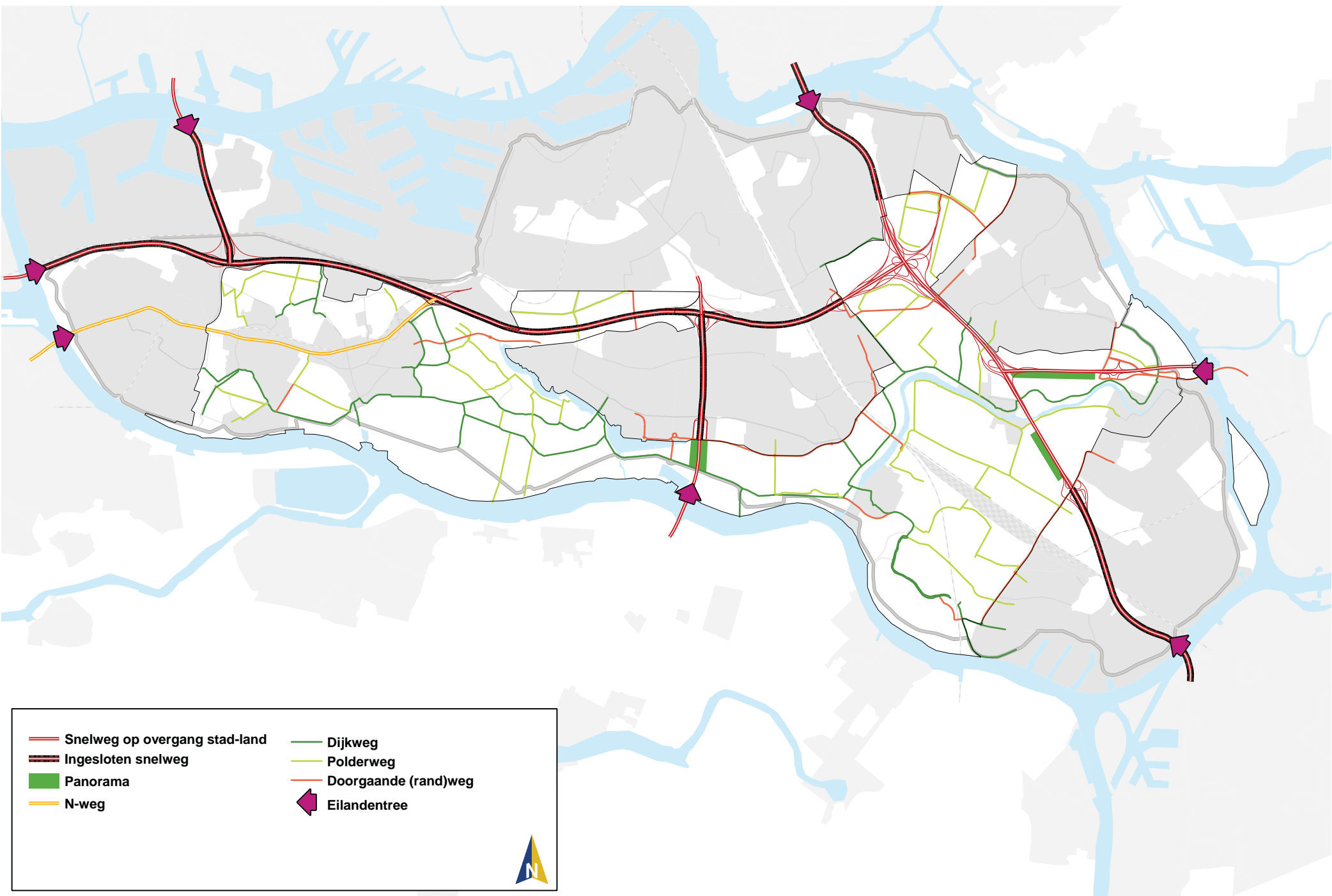
Recreatiegebied aan het water









Ambities


- Volgen van een op vernieuwing, intensivering en kwaliteitsverbetering gerichte koers.
- Versterken ruimtelijke kwaliteit van buitendijkse recreatiegebieden, bijvoorbeeld door verbeteren van de zichten op de rivier, vernieuwen van gebouwde objecten, verbeteren van de padenstructuur.
- Versterken en beter beleefbaar maken van het contrast tussen binnen- en buitendijks gebied.
- Onderling verbinden van buitendijkse recreatieterreinen en vergroten van de samenhang door de toegankelijkheid te verbeteren en de terreinen te verbinden met recreatieve routes.

Watergebonden werkgebied

Voor de beschrijving van deze legenda eenheid verwijzen we naar de kaart Werkgebieden met karakter / watergebonden werkgebied (pg. 101)



 Snelweg op overgang stad-land	 Dijkweg
 Ingesloten snelweg	 Polderweg
 Panorama	 Doorgaande (rand)weg
 N-weg	 Eilandentree



Weg door stad en land

Karakteristiek

IJsselmonde wordt door vier snelwegen doorsneden, waarvan er drie binnen het plangebied liggen. De A29 passeert het landelijk gebied van IJsselmonde op het smalste stuk. Deze snelweg ligt verhoogd in het landschap en duikt al snel de Heinenoordtunnel in om de Oude Maas te passeren. De A16 loopt van Rotterdam via Dordrecht naar Antwerpen. Via de Van Brienoordbrug en de Drechtunnel worden respectievelijk de Nieuwe en de Oude Maas gepasseerd. De A16 vormt deels de rand en deels een doorsnijding van het provinciale landschap. Ook de A15 is deels een begrenzing en deels een doorsnijding van het provinciale landschap. Deze snelweg is de verbinding tussen de Maasvlakte en het achterland. De Botlektunnel en de Noordtunnel in de A15 verbinden IJsselmonde met haar omgeving.

Het lokale wegennetwerk bestaat uit rechte polderwegen en hoger gelegen, vaak slingerende, dijkwegen. Daarnaast zijn er doorgaande (rand)wegen aangelegd om de woonwijken van bijvoorbeeld Barendrecht en Carnisselande te ontsluiten. Deze wegen hebben een grootschaliger karakter dan de polder- en dijkwegen.

Ontwikkelingen

De A4 ligt buiten het plangebied, maar de toekomstige verlenging richting de A29, de A4-Zuid, loopt wel door het landelijk gebied van IJsselmonde. De A4-Zuid is de verbinding tussen de A15 en de A29. Het geplande A4-traject krijgt een aansluiting op het Beneluxplein en loopt via Hoogvliet en Spijkenisse naar het zuiden. Via een tunnel zal de snelweg het eiland verlaten. Wanneer de A4-Zuid aangelegd wordt, wil de gemeente Albrandswaard de Groene Kruisweg afwaarderen tot een verbindende dorpsweg.

Rijkswaterstaat verbreedt de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein om de files terug te dringen. De verbinding van Spijkenisse naar Vaanplein wordt verbeterd. In beide richtingen komen naast 3 rijstroken op de hoofdrijbaan ook nog 2 rijstroken op de parallelrijbaan.

Ambities uit de kwaliteitskaart

- Daar waar de snelweg het stedelijk gebied doorkruist, is de weg integraal onderdeel van de stad. Nieuwe ontwikkelingen langs de weg dragen bij aan een afwisselende, herkenbare en functionele stedelijke rand langs de snelweg. Ontwikkelingen zorgen voor een voorkant naar de weg toe.
- Daar waar de snelweg tegelijkertijd de rand van een dorp vormt, is extra aandacht voor de kwaliteit van de dorpsrand, waaronder doorgaande verbindingen tussen dorp en ommeland.
- De autoweg doorsnijdt het landschap zonder functionele, logistieke interactie met dit landschap.
- Een visuele relatie tussen weg en omgeving is gewenst. Vanaf de snelweg zijn de omringende landschappen en kruisingen met landschappelijke hoofdstructuren beleefbaar.
- Ontwikkelingen aan de snelweg zijn altijd integrale gebiedsopgaven met specifieke aandacht gevraagd voor: verknoping met het onderliggend wegennet, verminderen van de barrièrewerking van wegen voor doorgaande recreatieve en ecologische verbindingen.
- Nieuwe ontwikkelingen concentreren zich rond af- en opritten van de autoweg. Hier wordt rekening gehouden met de entreefunctie van de ontwikkeling naar het achterliggende gebied.
- Nieuwe infrastructuur wordt aangelegd als een logische verbinding van A naar B die ook na langere tijd nog begrijpbaar is. De weg beweegt waar mogelijk mee met de richting van het landschap.
- Nieuwe of aan te passen infrastructuur is een integrale gebiedsopgave. Onder inpassing wordt naast ligging in het landschap ook verstaan: omgaan met doorlopende landschappelijke structuren, logische oplossingen voor doorgaande recreatieve verbindingen en behoud van gebruikswaarde van het omliggend gebied.
- Waar N-wegen landschappelijke hoofdstructuren kruisen, blijft de landschappelijke lijn als afzonderlijke structuur zichtbaar en herkenbaar. Deze 'contactpunten' worden met zorg ontworpen en komen terug in de op te stellen beeldkwaliteitsparagraaf.



De A16 ligt transparant in het landschap

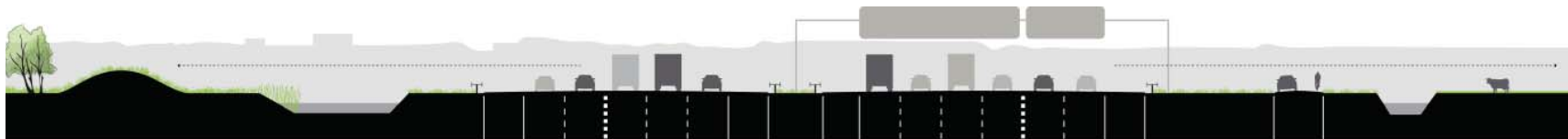
Snelweg op overgang stad-land

Karakteristiek

De A15, A16 en A29 liggen deels op de overgang tussen stad en land. Deze snelwegen liggen als autonome lijnen in het landschap, min of meer ontkoppeld van de onderliggende structuren. Deze wegen zijn onderdeel van langere routes en essentieel voor de ontsluiting van zuidwest Nederland. Zij hebben ieder een afrit in het gebied en maken daarmee het provinciale landschap toegankelijk. Tegelijkertijd vormen zij een fysieke barrière voor mens en dier.

Ambities

- De snelweg ligt zo onnadrukkelijk mogelijk in het (stads)landschap en wordt ruimtelijk niet aangezet, zodat er geen zelfstandig weglandschap ontstaat.
- De barrièrewerking van de snelweg minimaliseren door bestaande verbindingen te handhaven dan wel te verbeteren. Historische structuren en routes, die door de snelwegen zijn doorsneden, indien mogelijk herstellen zodat de verbinding tussen stad en land wordt verbeterd.
- Kruisingen met landschappelijke hoofdstructuren met zorg ontwerpen, zodat de landschappelijke structuur zichtbaar en herkenbaar blijft.
- Uitgangspunt is een functioneel en ingetogen wegprofiel. Dit betekent dat het wegmeubilair zoveel mogelijk wordt beperkt en gebundeld.
- Aandacht schenken aan de overhoeken die zijn ontstaan bij de aanleg van de snelwegen. Deze inrichten met lage, gebiedseigen beplanting.
- Een eenduidige en heldere inrichting en bebording van de op- en afritten draagt bij aan de oriëntatie en beleving van de automobilist. Eventuele ontwikkelingen houden rekening met de poortfunctie voor zowel het landelijk als het stedelijk gebied.



Vanaf de snelweg zicht op het landschap en daarachter de stad

Ingesloten snelweg

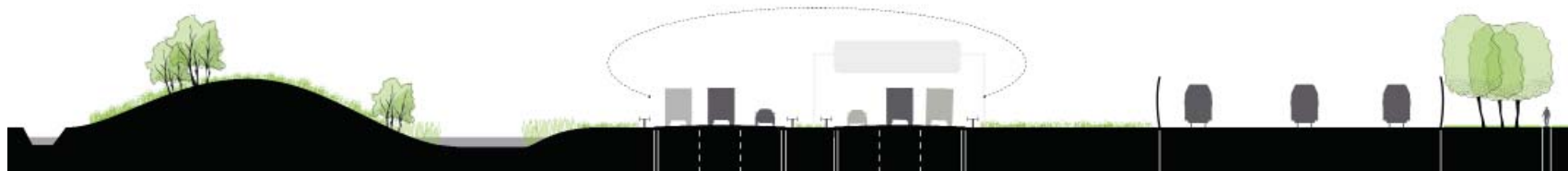
Karakteristiek

De A15, A16, A29 en A4 (buiten plangebied) worden deels ingesloten door stedelijk gebied. Ook hier geldt dat de snelweg als autonome lijn in de stad ligt, min of meer ontkoppelt van de onderliggende structuren. Door de geluidsreducerende maatregelen is de aanliggende stad slechts pleksgewijs zichtbaar. Het aantal fysieke overgangen is beperkt, waardoor de snelweg een fysieke barrière vormt voor mens en dier.

Tussen de Botlektunnel en knooppunt Ridderster wordt de verbrede A15 gebundeld met de Betuwelijn. Door de benodigde geluidswallen en -schermen is een zelfstandig weglandschap ontstaan. De verbreding van de A15 is integraal opgepakt, waarbij ook de verbinding tussen stad en land wordt verbeterd door de herinrichting van het Zuidelijk Randpark en de Groene en Blauwe verbinding.

Ambities

- De snelweg op een vanzelfsprekende wijze inpassen in het stedelijk gebied en de barrièrewerking minimaliseren door bestaande verbindingen te handhaven dan wel te verbeteren. Historische structuren en routes, die door de snelweg zijn doorsneden, indien mogelijk herstellen zodat een logisch en fijnmazig stedelijk netwerk ontstaat.
- Kruisingen met historische structuren met zorg ontwerpen, zodat de oorspronkelijke structuur zichtbaar en herkenbaar blijft.
- Uitgangspunt is een functioneel en ingetogen wegprofiel. Dit betekent dat het wegmeubilair zoveel mogelijk wordt beperkt en gebundeld.
- Een eenduidige en heldere inrichting en bebording van de op- en afritten draagt bij aan de oriëntatie en beleving van de automobilist. Eventuele ontwikkelingen houden rekening met de poortfunctie voor het stedelijk gebied.
- De zone rondom de A15 en de Betuwelijn ontwikkelen tot een aaneengesloten snelwegpark. Hierbij wordt uitgegaan van een stoere inrichting (aansluitend bij de maat en schaal van de snelweg) en gebiedseigen beplanting. In dit infrastructurele landschap kan intensieve recreatie een plek krijgen, waardoor het gebied betekenis krijgt voor de bewoners van Rotterdam en Barendrecht (zie ook Stad-landverbinding).



De A15 ligt als een zelfstandig weglandschap ingesloten in de stad



IJsselmonde wordt door meerdere snelwegen doorsneden

Panorama

Karakteristiek

De beleving van het landelijk gebied van IJsselmonde is voor automobilisten op de A15, A16 en A29 beperkt. Dit heeft allereerst te maken met het beperkte uitzicht door wegbeplanting, geluidswallen en geluidsschermen. Daarnaast is het snelwegmeubilair nadrukkelijk aanwezig en eisen verkeersdrukte en -aanduidingen aandacht van de automobilist. Bovendien is de maat van het buitengebied beperkt. De stad is op de achtergrond altijd aanwezig. De momenten met uitzicht zijn sporadisch, maar waardevol. De stad aan de horizon omkadert de open ruimte en maakt het landschap daarmee extra goed zichtbaar en voelbaar. Ook het ruim opgezette knooppunt Ridderster is een herkenbaar punt voor automobilisten. De strakke en groene inrichting in combinatie met de imposante bouwwerken maken dit knooppunt tot een waardevol oriëntatiepunt in het landschap.



De groene en strakke inrichting van knooppunt Ridderster

Ambities

- Vanaf de snelweg is het stedelijk en landelijk gebied van IJsselmonde en het contrast daartussen goed zichtbaar en beleefbaar. De visuele relatie tussen de weg en de omgeving wordt hiertoe gemaximaliseerd. 'Afmijdend' wegmeubilair wordt beperkt dan wel gebundeld.
- De open gebieden langs de snelwegen blijven open. Hier wordt geen beplanting toegepast, zodat de snelweg zoveel mogelijk opgaat in het landschap en het uitzicht maximaal is.
- Daar waar geluidsschermen of -wallen noodzakelijk zijn, worden deze zorgvuldig ingepast. Transparantie en het gebruik van gebiedseigen soorten zijn uitgangspunt, waardoor de overgang van landschap naar infrastructuur en stad wordt verzacht.
- De groene en strakke inrichting van knooppunt Ridderster blijft behouden. Nieuwe ontwikkelingen houden afstand, zodat de ruime opzet gewaarborgd blijft. Logische en aangenaam vormgegeven langzaam verkeersverbindingen voorkomen dat het knooppunt een barrière vormt binnen het stedelijk gebied.



Door transparante geluidsschermen en beplanting zicht op het landschap

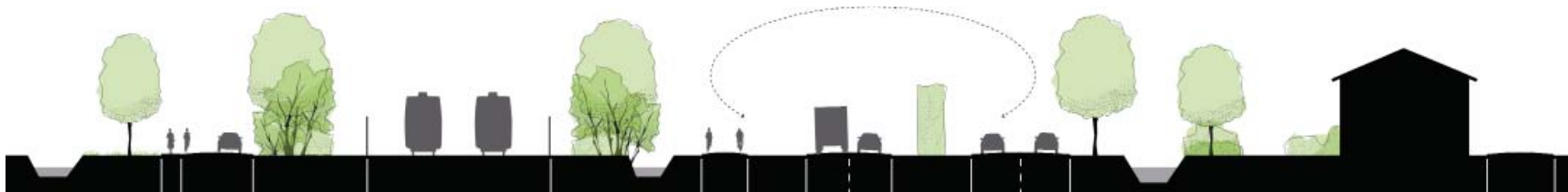
N-weg

Karakteristiek

De N492 loopt van Rotterdam Charlois naar Brielle en verlaat via de Spijkenisserbrug het eiland IJsselmonde. De weg is onderdeel van de Groene Kruisweg (de weg tussen Brielle en Rotterdam). De N492 heeft een grootschalige uitstraling en bestaat bijna overal uit 2x2 rijstroken. De weg ligt grotendeels in stedelijk gebied, al dan niet evenwijdig aan de metro. Door bebouwing en wegbeplanting is het uitzicht beperkt. Slechts sporadisch, tussen Hoogvliet en Poortugaal en tussen Rhoon en Rotterdam, kan de automobilist een blik werpen op het buitengebied van IJsselmonde.

Ambities

- De N492 wordt gezien als de entree en de etalage van Albrandswaard. De gebieden aan weerszijden van de weg hebben een hoge beeldkwaliteit (entreefunctie) en sluiten aan bij de uitstraling van de directe omgeving (etalagefunctie).
- De N492 inrichten als een ruim opgezette, licht slingerende en groen ingerichte 'parkweg' die soepel door het landschap en de dorpen beweegt.
- De barrièrewerking van de N492 verminderen door de oversteekbaarheid te verbeteren. Daarnaast (visuele) dorpse verbindingen herstellen of toevoegen, waardoor de gevoelsmatige afstand tussen beide dorpsdelen wordt verkleind. Hierbij zijn landschappelijke hoofdstructuren leidend.
- In het landelijk gebied worden de spaarzame uitzichten op het landschap gemaximaliseerd door geen of transparante beplantingen.
- Er wordt uitgegaan van een functioneel en ingetogen wegprofiel en zo min mogelijk wegmeubilair. De vormgeving van (ongelijkvloerse) kruisingen is sober en doelmatig.



De Groene Kruisweg heeft geen interactie met de omgeving door de dichte beplanting



Referentie: Een groene parkweg met gebouwen in het groen

Dijkweg

Karakteristiek

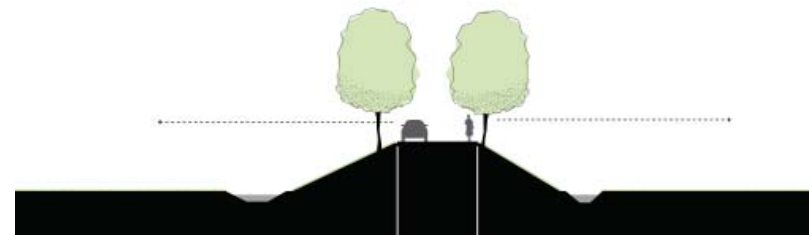
Het landelijk gebied van IJsselmonde wordt door een fijnmazig netwerk ontsloten. Dit zijn zowel historische dijk- en polderwegen als doorgaande (rand)wegen. De historische dijkwegen zijn een vanzelfsprekend onderdeel van het landschap. Zij liggen hoger dan de omliggende polders en hebben een kleinschalig en groen karakter. Deze wegen hebben vaak een grote recreatieve betekenis. Zo heb je vanaf de slingerende Lindtsedijk een prachtig zicht op de open polders, terwijl de Essendijk een meer besloten karakter heeft door de laanbomen naast de weg.



Weg op de kruin van de dijk, beplant

Ambities

- Dijkwegen zijn een vanzelfsprekend onderdeel van het landschap met zo weinig mogelijk verkeerstechnische ingrepen. Eventuele wegomleggingen volgen de structuur van het landschap.
- Het wegprofiel is functioneel en ingetogen, waarbij rekening gehouden wordt met het medegebruik door langzaam (recreatief) verkeer.
- Dijkwegen liggen bij voorkeur op de dijk, waarbij de dijk en het talud zo min mogelijk worden aangetast. De beplanting sluit aan bij de bestaande soorten en beplantingsstructuren.



Polderweg

Karakteristiek

Het landelijk gebied van IJsselmonde wordt door een fijnmazig netwerk ontsloten. Dit zijn zowel historische dijk- en polderwegen als doorgaande (rand)wegen. De historische polderwegen zijn een vanzelfsprekend onderdeel van het landschap en hebben vaak een grote recreatieve betekenis. Polderwegen liggen op maaiveld en over het algemeen ontbreekt beplanting. Het zijn vaak lange rechte wegen midden door de polder met een kleinschalig karakter.



Onbeplante polderwegen liggen transparant in het landschap

Ambities

- Polderwegen zijn een vanzelfsprekend onderdeel van het landschap met zo weinig mogelijk verkeerstechnische ingrepen. Eventuele wegomleggingen volgen de structuur van het landschap.
- Het wegprofiel is functioneel en ingetogen, waarbij rekening gehouden wordt met het medegebruik door langzaam (recreatief) verkeer.
- De polderwegen zijn in principe onbeplant, waardoor de openheid van de polder beleefbaar is. Daar waar het mono-functionele polderlandschap verandert door het toevoegen van nieuwe programma's kan ervoor gekozen worden de polderwegen te beplanten. Zij worden dan drager en bindend element. Voorbeelden zijn de Langeweg en de Rijksstraatweg in de Zwijndrechtse Waard.



Doorgaande (rand)weg

Karakteristiek

Het landelijk gebied van IJsselmonde wordt door meerdere lokale wegen ontsloten. Dit zijn zowel de nieuwere doorgaande (rand)wegen van bijvoorbeeld Barendrecht en Carnisselande als historische dijk- en polderwegen.

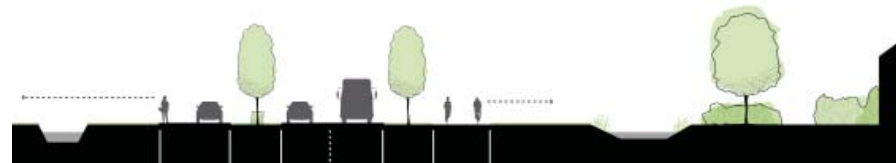
De randwegen zijn grootschaliger en hebben een doorgaande functie en inrichting. Deze wegen, zoals de Kilweg, de Rotterdamseweg en de Boezemweg, hebben weinig relatie met het onderliggende landschap en zijn afgestemd op de programma's in het stedelijk gebied van Rotterdam-Zuid.



Transparante beplanting langs de randweg verzacht de stadsrand

Ambities

- Doorgaande (rand)wegen hebben een functioneel en ingetogen wegprofiel, waarbij iedere gebruiker (snel en langzaam verkeer) zijn eigen, veilige plek heeft. Verkeerstechnische ingrepen worden geminimaliseerd en eventuele wegomleggingen volgen de structuur van het landschap.
- Randwegen worden ingeplant en functioneren als een groene buffer tussen de stad en het landschap. Vanuit het landschap bekeken verzacht de wegbeplanting de stadsrand. Vanaf de weg en de stadsrand blijft het landschap, tussen de boomstammen door, zichtbaar. De aanliggende stadsrand heeft een hoogwaardige uitstraling en beeldkwaliteit, omdat de weg fungeert als entree en etalage.
- Goede stad-landverbindingen voorkomen dat de weg een barrière vormt tussen de stad en het landschap (zie ook Stad-landverbinding).
- Nieuwe ontsluitingswegen zijn een integrale gebiedsopgave en worden in samenhang met landschap en stad ontworpen. Hierbij worden grote infrastructurele werken vermeden, zodat het dorp of de stad niet afgesneden raakt van het aanliggend landschap.



Eilandentree

Karakteristiek

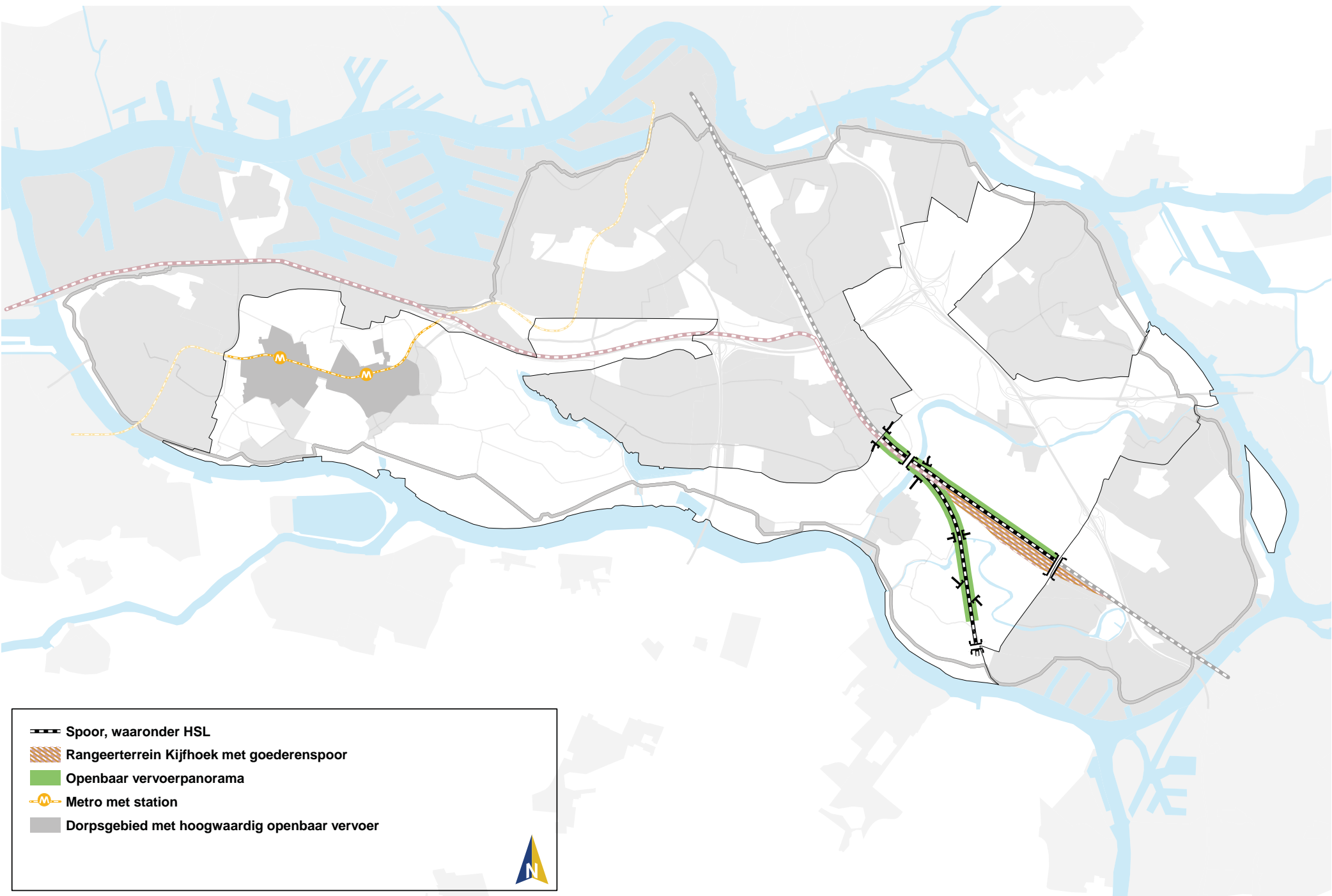
Door de verstedelijking op het noordelijk deel van IJsselmonde is de 'eiland-ervaring' minder groot dan op de andere Zuid-Hollandse eilanden. Het passeren van de grote rivierarmen is echter nog steeds een bijzonder moment. Het passeren van de grote rivieren via een brug is indrukwekkend door de imposante bouwwerken en vergezichten. Ook de tunnels zorgen voor een bijzondere beleving, omdat de contrasten tussen de vaak donkere tunnel en de weidsheid van het landschap groot is. Dit alles draagt bij aan het besef een eiland op te rijden.

Ambities

- De eilandentrees worden zodanig vormgegeven dat passanten waar mogelijk zien en beleven dat zij op IJsselmonde zijn aangekomen. Dit kan bijvoorbeeld door het uitzicht rondom de entrees te maximaliseren. Slim gepositioneerde zichtlijnen dragen bij aan de oriëntatie en herkenbaarheid van het eiland.
- In de omgeving van de Noordtunnel en de Heinenoordtunnel kunnen recreatieoverstappunten (transferia) ontwikkeld worden van waaruit het buitengebied beleefd kan worden.



Entree brug over de Noord, A15



--- Spoor, waaronder HSL

▨ Rangeerterrein Kijfhoek met goederenspoor

— Openbaar vervoerpanorama

— M — Metro met station

■ Dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer



Doorsnijdend spoor

Karakteristiek

IJsselmonde wordt niet alleen doorsneden door nationale weginfrastructuur, maar ook door spoorlijnen van nationaal belang. Het spoor tussen Rotterdam en Dordrecht is halverwege de 19e eeuw aangelegd. Dit was de belangrijkste verbinding met het zuiden en België tot de aanleg van de HSL. Deze hoge snelheidsverbinding tussen Amsterdam, Schiphol, Rotterdam en Antwerpen wijkt af van het bestaande tracé door net ten oosten van De Waal af te buigen naar het zuiden. De lijn ligt op maaiveld en vanuit de trein heeft de reiziger zicht op de Zwijndrechtse Waard.

Daarnaast wordt IJsselmonde doorsneden door een belangrijke goederenspoorlijn, de Betuweroute (ligt grotendeels buiten het plangebied). Deze goederenspoorlijn is in 2007 in gebruik genomen en loopt vanaf de Maasvlakte bij Rotterdam naar de grens met Duitsland. Het spoor ligt eerst evenwijdig aan de A15 en buigt na het Vaanplein af naar het bestaande spoor richting het zuiden. Na het rangeerterrein Kijfhoek wordt het bestaande tracé weer verlaten en via een tunnel tussen Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht verlaat het spoor het eiland.

Tot slot wordt IJsselmonde en met name Rotterdam-Zuid ontsloten door enkele metrolijnen. Metrolijn D loopt vanaf Spijkenisse naar Rotterdam Centraal en Schiedam Centraal.

Ontwikkelingen

Grootschalige projecten zoals de aanleg van de HSL en de Betuwelijn zijn voorlopig niet aan de orde. Voor deze lijnen geldt wel dat het spoor op dit moment nog niet volledig wordt gebruikt. In de toekomst zullen er meer (goederen)treinen gaan rijden, maar dit heeft geen ruimtelijke gevolgen. Ook aanpassingen aan het metronetwerk zijn voorlopig niet noodzakelijk. De gemeente Albrandswaard heeft echter wel ideeën over het ondergronds brengen van de metro op het moment dat de A4-Zuid wordt aangelegd en de Groene Kruisweg afgewaardeerd kan worden.

Ambities uit de kwaliteitskaart

- Een visuele relatie tussen spoor en omgeving is gewenst; dit betekent dat ontwikkelingen rekening houden met het zicht vanuit de trein op de omgeving.
- Specifieke aandacht voor de visuele relatie tussen spoor en landschappelijke omgeving in de openbaar vervoerpanorama's. Hier ervaart men vanuit de trein de kwaliteiten van Zuid-Holland. Behouden van het zicht op het omringende landschap door behoud van de openheid en respect voor bestaande kwaliteiten binnen het panorama.

Spoor, waaronder HSL

Karakteristiek

De Zwijndrechtse Waard wordt doorsneden door de spoorlijn tussen Rotterdam en Dordrecht en door de HSL. Beide spoorlijnen liggen op maaiveld. De eerste spoorlijn werd al halverwege de 19e eeuw aangelegd op het huidige tracé. Het spoor ligt direct naast rangeerterrein Kijfhoek en maakt daar, ruimtelijk gezien, onderdeel vanuit.

De HSL is in 2009 in gebruik genomen en buigt na Barendrecht af naar het zuiden. De lijn verlaat via een tunnel onder de Oude Maas het eiland. Door de ligging op maaiveld is de HSL niet nadrukkelijk aanwezig in het landschap. De spoorlijn ligt als een lichtgebogen lijn autonoom in het landschap, waarbij geen rekening is gehouden met de richting van het landschap en landschappelijke structuren. Dit heeft met name rondom de kruising met de Lindtsedijk tot een onleesbare situatie geleid met doodlopende stukken dijk en een verlegde doorgaande route.



De HSL ligt transparant in het landschap

Ambities

- Het spoor gaat zoveel mogelijk op in het landschap door een transparante vormgeving. Allereerst worden de lijnen niet aangezet met beplanting of bebouwing. Daarnaast wordt het spoor sober vormgegeven door minimaal gebruik van spoorwagmeubilair (masten, verlichting, seinen, borden).
- De barrièrewerking van het spoor minimaliseren door aangename en bruikbare dwarsverbindingen voor mens en dier. Het functionele profiel loopt door. Deze verbindingen worden logisch vormgegeven, zodat het landschap en landschappelijke hoofdstructuren herkenbaar en leesbaar zijn. Historische structuren en routes worden zoveel mogelijk in tact gehouden, doorsnijdingen worden zoveel mogelijk haaks vormgegeven.



Aandacht voor aangename en bruikbare dwarsverbindingen

Rangeerterrein Kijfhoek met goederenspoor

Karakteristiek

Tussen Barendrecht en Zwijndrecht ligt het rangeerterrein Kijfhoek dat met vijftig hectare en 43 verdeelssporen het grootste (en inmiddels bijna enige) rangeerterrein van Nederland is. De treinen worden op Kijfhoek samengesteld op basis van bestemming. Daarmee is het rangeerterrein, als onderdeel van de Betuweroute, een belangrijke schakel in het doorsluizen van goederen uit de Rotterdamse haven naar het Europese achterland.

Landschappelijk en functioneel gezien deelt Kijfhoek de Zwijndrechtse Waard op in twee delen. De visuele opdeling wordt met name veroorzaakt door de beplanting aan de zuidzijde van het rangeerterrein, waaronder het Develbos. Het rangeerterrein is alleen te passeren via een tunnel in de Molenweg en een brug in de Munnikensteeg. Met name vanaf de Munnikensteeg heb je een indrukwekkend uitzicht op de treinen en sporen.



Kijfhoek is een belangrijke schakel tussen de haven van Rotterdam en het achterland (foto: Claudia Dohm)

Ambities

- De barrièrewerking van Kijfhoek minimaliseren door de brug in de Munnikensteeg en de tunnel in de Molenweg aangenaam en met hoge kwaliteit vorm te geven. De noordzijde van Kijfhoek vrij houden van beplanting, zodat de treinen zichtbaar zijn vanaf de Langeweg.
- Het spektakel van Kijfhoek beleefbaar en zichtbaar maken, waarbij het functioneren van Kijfhoek uitgangspunt is. Denk hierbij aan een uitkijkpunt (bijvoorbeeld op de brug in de Munnikensteeg), een extra langzaam verkeersverbinding over het rangeerterrein en informatievoorziening (borden of informatiecentrum).



Uitzicht vanaf de Munnikensteeg op het rangeerterrein Kijfhoek



Treinen spotten vanaf de overgang in de Lindstedijk

Openbaar vervoerpanorama

Karakteristiek

Vanwege de ligging op maaiveld en het ontbreken van geluidsschermen heeft de treinreiziger vaak goed zicht op het polderlandschap met de akkers, dijken en voormalige rivierarmen en op de achtergrond de stedelijke gebieden van Barendrecht, Zwijndrecht, Ridderkerk en Hendrik-Ido-Ambacht. Het contrast tussen het landelijk en stedelijk gebied is in één oogopslag zichtbaar. Vanaf het spoor tussen Rotterdam en Dordrecht heeft de reiziger bovendien zicht op het rangeerterrein Kijfhoek. Het uitzicht op de grote hoeveelheid sporen en goederentreinen is op een heel andere manier indrukwekkend.



Vanuit de HSL zicht op het kerkje van Kijfhoek

Ambities

- Het uitzicht op het landschap en de stad wordt gehandhaafd door ontwikkelingen evenwijdig aan het spoor te beperken. Bebouwing en opgaande beplanting beperken en zichtlijnen handhaven dan wel versterken.
- Kruisingen met belangrijke landschappelijke structuren zichtbaar en beleefbaar maken.
- Daar waar geluidsbepurende maatregelen noodzakelijk zijn, worden transparante geluidsschermen toegepast. Hierdoor blijft het landschap zichtbaar voor treinreizigers. Vanuit het landschap zijn geluidsschermen minder prominent aanwezig.



Vanaf de Munnikensteeg indrukwekkend zicht op de treinen en sporen van Kijfhoek

Metro met station

Karakteristiek

Metrolijn D is onderdeel van de Rotterdamse metro en loopt van Rotterdam Centraal naar metrostation De Akkers in Spijkenisse. De metrolijn ligt voornamelijk in het stedelijk gebied en heeft binnen het plangebied twee stations, in Rhooen en in Poortugaal. De lijn komt vanaf Rotterdam en kruist de A15 onderlangs, daarna ligt het tracé grotendeels verhoogd. Ondanks deze hoogte is het uitzicht beperkt door beplanting en bebouwing.



De omgeving van de metro is kwalitatief goed ingericht

Ambities

- De metrolijn ligt zo transparant mogelijk in het landschap en de dorpen door een sobere vormgeving en minimaal gebruik van spoorwegmeubilair. De lijn wordt niet aangezet met beplanting of bebouwing.
- De directe omgeving wordt met zorg ingericht en achterkantsituaties worden zoveel mogelijk voorkomen.
- De barrièrewerking van de metro minimaliseren door aangename en bruikbare dwarsverbindingen. Deze verbindingen liggen op logische plekken, zodat landschappelijke en dorpse structuren herkenbaar en leesbaar zijn. Historische structuren en routes worden gehandhaafd dan wel hersteld.
- Het uitzicht op de landelijke polders en de dorpen Rhooen en Poortugaal herstellen door uit te gaan van geen of lage bebouwing en beplanting. Zichtlijnen handhaven.
- De metrohaltes hebben een hoogwaardige, groene uitstraling en vormen geen barrière in het routenetwerk.



Door beplantingen slecht zicht op de omgeving

Dorpsgebied met hoogwaardig openbaar vervoer

Karakteristiek

Rhoon en Poortugaal zijn dorpen met hoogwaardig openbaar vervoer, waardoor deze dorpen goed verbonden zijn met Stadsregio Rotterdam. Deze haltes zijn echter ook waardevol voor de bereikbaarheid van het buitengebied van IJsselmonde. Vanuit deze haltes komt men tot de rand van het buitengebied. Zij zijn voor de hele Rotterdamse regio een belangrijke schakel tussen stad en land.



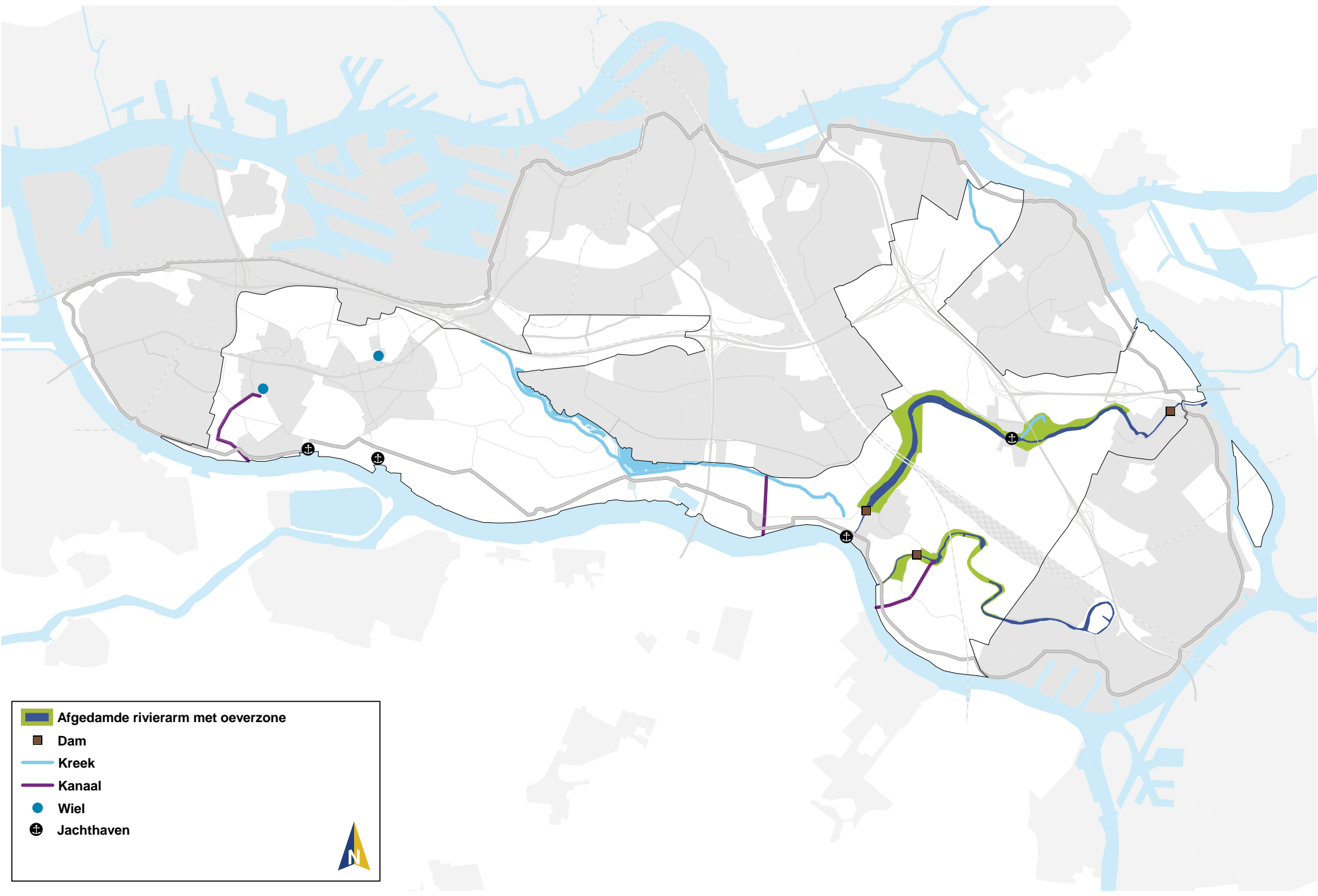
Omgeving metrostation Rhoon

Ambities

- De bereikbaarheid van het buitengebied van IJsselmonde met het openbaar vervoer behouden dan wel versterken door duidelijke en eenduidige routes en zichtrelaties tussen de stations en het buitengebied. Ontwikkelen van (nieuwe) stations in of nabij het recreatieve landschap met aansluitingen op het recreatieve netwerk.




Metrostation Poortugaal



Afgedamde rivierarm met oeverzone

- Dam
- Kreek
- Kanaal
- Wiel
- Jachthaven



Water als structuurdrager

Karakteristiek

De binnenbedijkte rivierarmen Devel en De Waal vormen een belangrijk onderdeel van het watersysteem van IJsselmonde. Het zijn tevens belangrijke landschappelijke structuurdragers met grote cultuurhistorische, ecologische en recreatieve betekenis. Daarnaast vormt de Koedood, een voormalige kreek, als landschappelijk begrenzing van Carnisselande en Portland een belangrijke structuurdrager. Aan de zuidrand van Barendrecht ligt de Zuidpoldersche Boezem. Deze watergang heeft geen bijzondere landschappelijke kwaliteiten.

Ontwikkelingen

In de Gebiedsvisie Deltapoort wordt ingezet op het versterken van de continuïteit en beleefbaarheid van het water van de Devel, De Waal en de Koedood. Daarbij ligt de nadruk op het verder benutten van de ecologische en recreatieve kwaliteiten. In de komende jaren wordt tussen het Zuiderpark en De Waal de Blauwe Verbinding aangelegd. Deze, deels nieuwe, waterverbinding krijgt een belangrijke functie als dragervan een robuuste waterstructuur op het eiland IJsselmonde.

Ambities uit de kwaliteitskaart

- Een beleefbaar waterstelsel als dragende structuur van Zuid-Holland: verbeteren van de zichtbaarheid, toegankelijkheid, en uitstraling van het water.
- Waar mogelijk wordt gezocht naar vereenvoudiging van het waterbeheer en gewerkt aan een klimaatbestendige en robuuste inrichting van het watersysteem.
- Als ontwikkelingen plaatsvinden aan kanalen en vaarten buiten het stedelijk gebied, dan dragen deze bij aan versterking van hun rustige en voorname karakter, behoud en versterking van erfgoed als identiteitsdragers en herstel van continuïteit (ook aanliggend landschap) waar nodig.
- Als ontwikkelingen plaatsvinden langs de rivier dan krijgen deze (ook) een voorkant naar de rivier en dragen deze bij aan behoud of versterking van het eigen karakter van de rivier.
- De oevers van rivieren, vaarten, kanalen en plassen zijn waar mogelijk openbaar toegankelijk. Om oevers en water toegankelijk en beleefbaar te houden is er geen ruimte voor verdere verdichting (privatisering) van de oevers, direct grenzend aan het water.
- Bewaken en herstellen van continuïteit van landschappelijke structuurdragers als veenstromen, kanalen of -dijken waar nodig.

Afgedamde rivierarm met oeverzone

Karakteristiek

In de Zwijndrechtse Waard liggen twee afgedamde rivierarmen, de Devel en De Waal. Deze zijn tijdens de inpoldering afgedamd en binnenwater geworden. Bij de dammen zijn de woonkernen Heerjansdam, Oostendam, Grootte Lindt en Kleine Lindt ontstaan. Beide rivierarmen hebben lage oeverwallen en kades. De Waal heeft aan de noordzijde een brede oeverzone, die grotendeels in particulier gebruik is als achtertuin van de woningen aan de Noldijk. Hierdoor zijn de oeverzone en De Waal maar vanaf enkele plaatsen openbaar toegankelijk. Aan de zuidzijde wordt de Waal begrensd door landbouwgebied. Langs een deel van de zuidelijke oever ligt een weg. De Devel heeft in de open polder aan beide zijden een oeverzone van wisselende breedte en is gedeeltelijk ontsloten door wegen en paden. In het stedelijk gebied van Zwijndrecht hebben de oevers een parkachtige inrichting.



De Waal bij Rijsoord

Ambities

- De Waal en de Devel inzetten als landschappelijke en recreatieve structuurdragers door het water zichtbaar te maken en in te zetten op openbaar toegankelijke oevers. Denk hierbij aan eenvoudige paden evenwijdig aan het water, zichtrelaties haaks op het water of verblijfsplekken aan het water.
- Versterken waterrecreatie door het maken van vaarverbindingen tussen De Waal, Devel, Koedood en de stedelijke waterstructuur van Rotterdam.
- De Devel inzetten als verbinding tussen Zwijndrecht en het buitengebied door de routes te continueren, de ruimtelijke samenhang tussen beide zijden van de Munnikensteeg te verbeteren en de oversteekbaarheid van de weg te verbeteren.



De Devel Gebiedsvisie Deltapoort - foto Claudia Dohm

Dam

Karakteristiek

De Waal en Devel zijn bij de inpoldering van de Zwiendrechtse Waard afgedamd. Rond de dammen zijn de nederzettingen Heerjansdam, Oostendam, Kleine Lindt en Groote Lindt ontstaan. De dammen zijn opgenomen in de stedelijke structuur en moeilijk te herkennen.

Ambities

- Inzetten op de dammen als herkenbare plek binnen de dorpsstructuur, daarbij de relatie met de afgedamde rivierarmen versterken.



Dam in Oostendam

Kreek

Karakteristiek

In het landelijk gebied van IJsselmonde liggen twee voormalige krekens, de Blaakwetering bij Het Huys ten Donck en de Koedood. De Koedood vormt de stadsrand van Carnisselande en Portland en gaat daarna over in de Zuidpoldersche Boezem, Grote Duiker en Kleine Duiker. De bestaande kreek Koedood is verlegd en verbreed tot een waterpartij en vormt samen met de Koedoodseplas één landschappelijk geheel. In het gebied zijn weiden, rietkragen en wilgenbosjes aangelegd en het gebied is bij uitstek geschikt om te wandelen, fietsen of vissen. Op het water van de Koedoodseplas kan worden gekanoed of geroeid. De Zuidpoldersche Boezem oogt als polderwatergang. De Blaakwetering vormde een oude watergang die van Bolnes aan de Nieuwe Maas in zuidwestelijke, langs de oude kern van Ridderkerk, liep richting De Waal en Rijsoord. De karakteristieke historische waterloop loopt diagonaal door het recreatiegebied de Donckse Velden en is verder niet overal meer te volgen. Vanaf Ridderkerk maakt de watergang deel uit van de stedelijke waterstructuur en loopt door tot in polder Nieuw-Reijerwaard.



De Koedood vormt nu een groen-blaue stadsrand

Ambities

- Ontwikkelingen rond de krekens dragen bij aan het contrast tussen de regelmatige patronen in de polder en de kronkelige krekens.
- Versterken van krekens als herkenbare landschappelijke structuurdragers, door in te zetten op een natuurlijk beeld van bochtige watergangen met rietkragen en hooilanden.
- De toegankelijkheid en beleefbaarheid van de krekens verbeteren door routes, openbare oevers, aanlegplekken en verblijfsplekken aan te leggen dan wel te versterken.
- Aanleg van de Blauwe Verbinding tussen Zuiderpark en De Waal. De Blauwe Verbinding draagt bij aan een robuust watersysteem (inclusief waterberging en schoonwatertoevoer stedelijk gebied) en vormt een ecologische verbinding én vaarroute. De bestaande Koedood is onderdeel van de Blauwe Verbinding.
- De krekens inrichten als klimaatbuffer, zodat meer waterberging mogelijk wordt.
- Vergroten ecologische waarde door natuurvriendelijke oevers in te richten en de krekens te verbinden met de stedelijke groenstructuur.



De toekomstige Blauwe Verbinding in het Zuidelijk Randpark

Kanaal

Karakteristiek

De Oude Haven is het voormalige havenkanaal van Barendrecht. Deze watergang loopt dwars door de Zuidpolder maar is niet herkenbaar als havenkanaal. De monding is afgedamd en ligt naast het bedrijventerrein Velo. In de Barendrechtse Polder sloot het kanaal aan op De Vliet, een oude kreek, die bij Barendrecht uitkwam. Nog steeds voert een watergang naar het oude centrum van Barendrecht, maar deze volgt niet meer de oude kreekloop. Deze watergang is grotendeels ingericht als stedelijke parkruimte. Ook Rhoon en Poortugaal hebben oude havenkanalen.

Tussen de Devel en de Oude Maas is in de jaren '60 een kanaal en gemaal aangelegd. Het kanaal is onderdeel van de polderwatergangen.

Ambities

- Havenkanaal Oude Haven beleefbaar maken: wandelen of fietsen langs de oever.
- De Oude Haven inzetten als drager voor een stad-landverbinding tussen Barendrecht, de Zuidpolder en de rivieroever.
- Vergroten ecologische waarde door natuurvriendelijke oevers, maar met behoud van het rechtlijnige karakter van het kanaal.
- De relatie tussen het binnendijkse en buitendijkse deel van het kanaal versterken, door de uitstraling en herkenbaarheid van de contactpunten, zoals gemalen, te versterken.



Kanaal tussen de Devel en de Oude Maas



Afgedamde Waal bij Oostendam

Jachthaven

Karakteristiek

Daar waar de kreken en oude rivierarmen afwaterden op de rivieren zijn kleine havens ontstaan. Deze terreinen zijn vaak in gebruik als recreatiehavens of als bedrijventerrein, alhoewel de bedrijvigheid lang niet altijd meer watergebonden is. Een directe vaarverbinding is niet mogelijk tussen het binnendijkse en buitendijkse watersysteem, omdat er geen sluizen zijn.

Ambities

- Voormalige haventjes en aanlegplaatsen weer bruikbaar maken en de ruimtelijke kwaliteit verbeteren.
- Versterken van het natuurlijke karakter van de buitenhavens.
- Doorontwikkeling van de jachthavens tot recreatieve knooppunten. Versterken van de verbinding tussen water- en landrecreatie door de havenfaciliteiten te verbeteren en de havens op te nemen als knooppunten in het fiets- en wandelrouten netwerk.
- Bij nieuwe ontwikkelingen rondom de haven is aandacht voor een goede landschappelijke inpassing door het behoud van cultuurhistorische en natuurlijke waarden en structuren.



Jachthaven aan de Oude Maas bij Heerjansdam

Wiel

Karakteristiek

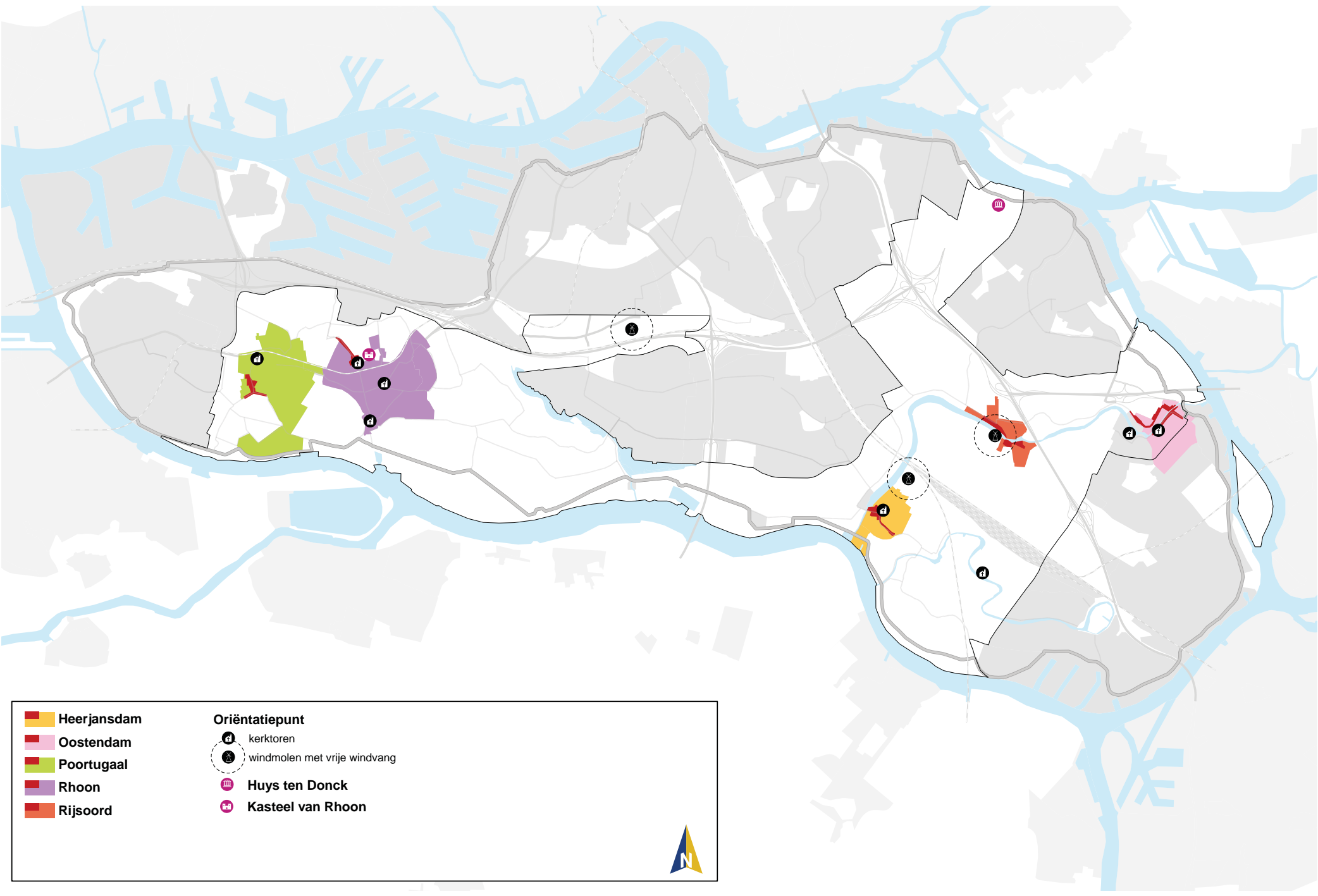
Aan de Molendijk bij Rhoon en aan de zuidrand van Poortugaal vinden we nog sporen van dijkdoorbraken, de zogenaamde wielen. Deze wateren zijn de restanten van vroegere stroomgaten ter plaatse van een dijkdoorbraak. Het wiel bij Poortugaal is inmiddels opgenomen in het dorpslandschap en minder herkenbaar. De straat erlangs heet 't Wiel en verwijst zo direct naar de bijzondere ontstaansgeschiedenis. Het wiel bij Rhoon is herkenbaar door de kromming in het dijklichaam rondom het wiel.

Ambities

- Behoud van de wielen als herkenbare cultuurhistorische elementen.



Wiel in Poortugaal



-  Heerjansdam
-  Oostendam
-  Poortugaal
-  Rhoon
-  Rijsoord

- Oriëntatiepunt**
-  kerktoren
 -  windmolen met vrije windvang
 -  Huys ten Donck
 -  Kasteel van Rhoon



Kwaliteit in dorpsgebied

Karakteristiek

IJsselmonde kent in grote lijnen dezelfde oorsprong als de andere Zuid-Hollandse eilanden maar heeft zich in de laatste eeuw anders ontwikkeld. Het eiland wordt gekenmerkt door een grote menging van stedelijke en landschappelijke functies. De dorpen zijn zelfstandige gemeenschappen met beperkte voorzieningen. Rustig wonen en recreëren met de stad dichtbij. Wonen, werken, recreëren en infrastructuur vormen een mozaïek op basis van het oorspronkelijke landschap. Evenals op de andere eilanden zijn in dit landschap de dijken, polders en kreken de kenmerkende elementen. De dorpen zijn vaak ontstaan aan een dijk of waterloop en verder uitgebreid in de polder. De voorstraatdorpen Rhoon en Poortugaal zijn ontstaan aan de rand van een polder en haaks op de dijk verder uitgegroeid. Daarnaast zijn er enkele dorpen ontstaan rondom een dam (Heerjansdam en Oostendam) of op de oevers van een verlande rivier (Rijsoord). Dorpen als Hoogvliet, Ridderkerk, Barendrecht, maar ook Rhoon en Poortugaal veranderden na de Tweede Wereldoorlog in snel tempo tot satellietsteden van Rotterdam. De plaatsen Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht groeiden in de schaduw van de Rotterdamse haven uit tot zelfstandige industriesteden met scheepswerven.

Ontwikkelingen

Zoals gezegd is IJsselmonde sinds de Tweede Wereldoorlog sterk verstedelijkt door de aanleg van grootschalige uitleglocaties zoals Barendrecht, Carnisselande en Portland, en nieuwe wijken als Meeuwenplaat, Zalmplaat en Boomgaardshoek. Door de snelheid van bouwen, de grootschaligheid van de locaties en de aanleg van de bijbehorende infrastructuur zijn deze wijken vaak weinig specifiek en is de relatie met de oorspronkelijke dorpsstructuur niet overal even sterk. Dit vraagt om de revitalisering en herstructurering van de

dorpen en wijken, zodat de ruimtelijke samenhang en de aantrekkingskracht van de dorpen wordt vergroot. Dit komt niet alleen de dorpen zelf ten goede, maar draagt ook bij aan de recreatieve aantrekkingskracht van IJsselmonde.

Ambities uit de kwaliteitskaart

- Hoogteaccenten (waaronder hoogbouw) vallen zoveel mogelijk samen met 'zwaartepunten' in de stedelijke structuur.
- Zwaartepunt van de verstedelijking ligt in stad en dorp binnen de invloedssfeer van hoogwaardig openbaar vervoer.
- Elk dorp ontwikkelt zijn eigen identiteit en bouwt voort op haar karakteristieke structuur en ligging aan en in het landschap. Het dorp is onderdeel van het omringende landschap, doordat onderliggende patronen herkenbaar zijn in de structuur van het dorp.
- Waar mogelijk blijven karakteristieke dorpsgezichten erfahrbaar vanuit het omringende landschap.
- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gebruik gemaakt van de groen- en waterstructuur als onderdeel van het dorpsontwerp.
- Cultuurhistorisch waardevolle gebouwen worden behouden door ze waar mogelijk een functie te geven die aansluit bij de behoeften van deze tijd.
- Ontwikkelingen in of in de nabijheid van het historisch centrum dragen bij aan het behoud en de versterking van vitale dorpscentra met een gevarieerd functioneel en ruimtelijk beeld. Het eigen karakter van het historisch centrum wordt opgezocht en versterkt.
- Bij hoogbouw geeft een beeldkwaliteitparagraaf inzicht in de effecten, invloed en aanvaardbaarheid van hoogbouw op haar omgeving.

Heerjansdam

Karakteristiek

Het dijkdorp Heerjansdam is ontstaan aan de dam in De Waal. De structuur wordt bepaald door de haven, dijken en kreken. De dijken, waaronder de Achterzeedijk, laten achtereenvolgens de stadia in de ontstaansgeschiedenis zien. Bebouwing en functies ontwikkelden zich heel geleidelijk langs de dijken en aan de haven. Het punt waar de dijk en de haven samenkomen is van oudsher het brandpunt van activiteiten. Dit verdween echter door de aanleg van de nieuwe waterkering, waardoor de open verbinding tussen Heerjansdam en de Oude Maas werd afgesloten.

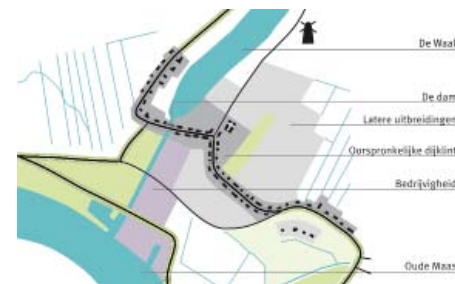
De dijkbebouwing werd in de loop van de tijd dichter en er werd zo nu en dan ook haaks op en beneden aan de dijk gebouwd. Vanaf de jaren '50 groeide het dorp sneller door de planmatige aanleg van wijken in de polder. Op dit moment wordt er gewerkt aan de verbetering van de relatie met het buitengebied en de herstructurering van de haven.



Het dijklint van waaruit Heerjansdam is ontstaan

Ambities

- Er wordt ingezet op het behoud en de versterking van de historische dijklinten. Er is hier beperkt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen vanwege de dichtheid van het dijklint. Bij de inpassing van (vervangende) nieuwbouw rekening houden met de huidige korrel, de nokrichting, het profiel en variatie in bebouwing.
- Daar waar dorpsgebied grenst aan De Waal wordt ingezet op openbaar toegankelijke oevers (zie ook Afgedamde rivierarm).
- De dijklinten worden opgenomen in het recreatieve netwerk, waarbij het centrum fungeert als concentratiepunt voor routes en attracties.
- (Nieuwe) ontwikkelingen worden zoveel mogelijk gerealiseerd binnen bestaand bebouwd gebied. Hierbij worden waardevolle patronen en elementen herkenbaar opgenomen in de structuur van de ontwikkeling. Waar mogelijk wordt de relatie met het omliggende landschap opgezocht door nieuwe zichtrelaties en routes.



De ruimtelijke structuur van Heerjansdam

Oostendam

Karakteristiek

Oostendam is ontstaan in 1332 toen Graaf Willem III het riviertje De Waal liet afdammen. De verbinding met de Noord werd hierdoor afgesneden. Oostendam was het hoogstgelegen punt in de Reijerwaard, op de oeverwal van het riviertje. Oostendam heeft in de ontstaansgeschiedenis grote overeenkomsten met Heerjansdam en Rijsoord, beide eveneens gelegen aan De Waal.

De Pruimendijk is een karakteristiek landschappelijk dijklint dat z'noorsprong heeft in Oostendam en met De Waal mee slingert. De Waal versmalt hier en is omsloten door bebouwing langs de Kerkstraat en de Pruimendijk. Het dorp is georiënteerd op Hendrik-Ido-Ambacht en ligt enigszins verstopt in de oksel van de A15 en de Noord. De dijken (Pruimendijk, Oostmolendijk en Veersedijk) verbinden Oostendam met de omgeving.



Centrum van Oostendam

Ambities

- Er wordt ingezet op het behoud en de versterking van de historische dijklinten. Er is hier beperkt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, vanwege de dichtheid van het dijklint. Bij de inpassing van (vervangende) nieuwbouw wordt rekening gehouden met de huidige korrel, de nokrichting, het profiel en variatie in bebouwing.
- Daar waar dorpsgebied grenst aan De Waal wordt ingezet op openbaar toegankelijke oevers (zie ook Afgedamde rivierarm).
- De dijklinten worden opgenomen in het recreatieve netwerk, waarbij het centrum fungeert als concentratiepunt voor routes en attracties.
- (Nieuwe) ontwikkelingen worden zoveel mogelijk gerealiseerd binnen bestaand bebouwd gebied. Hierbij worden waardevolle patronen en elementen herkenbaar opgenomen in de structuur van de ontwikkeling. Waar mogelijk wordt de relatie met het omliggende landschap opgezocht door nieuwe zichtrelaties en routes.



De ruimtelijke structuur van Oostendam

Poortugaal

Karakteristiek

Poortugaal is ontstaan rond de hofstede Valckesteyn, gebouwd door de Heren van Putten. De ruïne van dit kasteel is weer blootgelegd en zichtbaar voor publiek. Als gevolg van nieuwe inpolderingen ten zuiden van het dorp dreigde Poortugaal de verbinding met het open water te verliezen. Daarom is het dorp een paar keer verplaatst, zodat de haven behouden kon blijven. Dit is ook de reden waarom de kerk nu ten noorden van en buiten de huidige dorpskern ligt. Later verloor het dorp alsnog het contact met de rivier.

Door de nabijheid van Rotterdam is Poortugaal aantrekkelijk om te wonen. Hierdoor is het dorp in de 20e eeuw in hoog tempo in noordelijke- en westelijke richting uitgebreid. Door de metro is een snelle verbinding met het centrum van Rotterdam mogelijk. De Groene Kruisweg is de belangrijkste autoverbinding met zowel Rotterdam als Voorne-Putten.



De ruimtelijke structuur van Poortugaal

Ambities

- Poortugaal wil zich ontwikkelen tot een pittoresk en ontspannen dorp door een hoogwaardige beeldkwaliteit van de gebouwen en inrichting van de openbare ruimte. Voorzieningen worden geconcentreerd in het centrum en uitbreidingen worden zoveel mogelijk binnen bestaand bebouwd gebied gerealiseerd.
- Er wordt ingezet op het behoud en de versterking van de historische dijklinten. Er is hier beperkt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, vanwege de dichtheid van het dijklint. Bij de inpassing van (vervangende) nieuwbouw wordt rekening gehouden met de huidige korrel, de nokrichting, het profiel en variatie in bebouwing.
- De dijklinten worden opgenomen in het recreatieve netwerk, waarbij het centrum fungeert als concentratiepunt voor routes en attracties.
- (Nieuwe) ontwikkelingen worden zoveel mogelijk gerealiseerd binnen bestaand bebouwd gebied. Hierbij worden waardevolle patronen en elementen herkenbaar opgenomen in de structuur van de ontwikkeling. Waar mogelijk wordt de relatie met het omliggende landschap opgezocht door nieuwe zichtrelaties en routes.



De Dorpsstraat van Poortugaal

Rhoon

Karakteristiek

Rhoon is een rustig dorp omgeven door groen. Kenmerkend is het dijkenpatroon (Rijsdijk, Essendijk en Dorpsdijk), waardoor het centrum en de aanliggende woonwijken verbonden worden met de omringende polders, de Oude Maas en de grienden ten zuiden van het dorp.

De Ambachtsheerlijkheid Rhoon is ontstaan op een open plek in het bos, een 'rode'. Hier lag de dorpskern met het gelijknamige kasteel en de kerk. In latere eeuwen groeide het dorp uit in zuidelijk richting langs de toenmalige polderdijk. Zo ontstond een langgerekt dorp met twee polen: het kasteel en de haven aan de Oude Maas. Nu zijn beide delen gescheiden door de Groene Kruisweg en de metro, waarbij ook de oude Dorpsdijk is doorsneden. Rhoon is de vorige eeuw uitgroeid tot een dorp onder de 'rook van Rotterdam'. De toenemende woonbehoefte is opgevangen in planmatige uitbreidingen tussen de dijken rondom Rhoon. Middels de metro en de Groene Kruisweg is het dorp verbonden met Rotterdam.



De omgeving rondom de kerk en het Kasteel van Rhoon

Ambities

- Rhoon wil zich ontwikkelen tot een chic, modern en duurzaam dorp door een hoogwaardige inrichting van met name de omgeving van het kasteel, het dorpshart met de Groene Brink en het recreatiegebied rondom de jachthaven.
- De verschillende sleutellocaties van het dorp worden goed en logisch met elkaar en met het buitengebied verbonden. Hierbij fungeert het centrum als concentratiepunt voor routes en attracties en draagt bij aan de aantrekkelijkheid van IJsselmonde.
- Behouden en versterken van de historische dijklinten. Er is hier beperkt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, vanwege de dichtheid van het dijklint. Bij de inpassing van (vervangende) nieuwbouw rekening houden met de huidige korrel, de nokrichting, het profiel en variatie in bebouwing.
- (Nieuwe) ontwikkelingen worden zoveel mogelijk gerealiseerd binnen bestaand bebouwd gebied. Hierbij worden waardevolle patronen en elementen herkenbaar opgenomen in de structuur van de ontwikkeling. Waar mogelijk wordt de relatie met het omliggende landschap opgezocht door nieuwe zichtrelaties en routes.



De ruimtelijke structuur van Rhoon

Rijsoord

Karakteristiek

Rijsoord is een langgerekt dijkdorp op de oeverwal van De Waal. Evenals Heerjansdam en Oostendam ontleent Rijsoord zijn oorsprong aan dit riviertje. Het dorp ligt van oudsher op beide oevers van de afgedamde rivier. In eerste instantie werd de toen veel bredere Waal overgestoken met een veerschuit. Halverwege de 16e eeuw was het water zodanig smal geworden dat een brug aangelegd kon worden. De aanwezigheid van en het zicht op het water is nog steeds bepalend voor het karakter van Rijsoord.

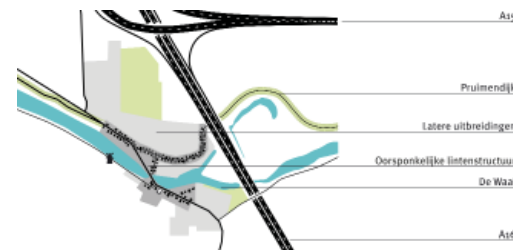
De Waaldijk en de Pruiwendijk vormen de ruggengraat van het noordelijk deel van het dorp. Deze historische structuur wordt nu echter ruw doorsneden door de belangrijkste route door het dorp, de Rijksstraatweg. Het gebied ten noorden wordt gekenmerkt door planmatige woningbouw en glastuinbouw. De nabijheid van de A15 is door zijn schaal en maat goed zichtbaar en hoorbaar. De fijnmazige en langgerekte verkaveling is echter nog steeds waarneembaar. Ook op de zuidoever van De Waal ligt een kleine uitbreiding van het dorp.



Rijsoord ligt prachtig aan De Waal

Ambities

- Er wordt ingezet op het behoud en de versterking van de historische structuur van het dorp. De barrièrewerking van de Rijksstraatweg wordt zoveel mogelijk opgeheven. Met name de routes evenwijdig aan De Waal (Waaldijk-Pruimendijk en Waalweg-Achterambachtseweg) worden gecontinueerd. Bij de inpassing van (vervangende) nieuwbouw rekening houden met de huidige korrel, de nokrichting, het profiel en variatie in bebouwing.
- De fijnmazige, langgerekte verkaveling aan de noordkant van de Pruiwendijk behouden, zodat het agrarische karakter overheerst en niet de A15.
- Daar waar dorpsgebied grenst aan De Waal wordt ingezet op openbaar toegankelijke oevers (zie ook Afgedamde rivierarm).
- De dijklinten worden opgenomen in het recreatieve netwerk, waarbij het centrum fungeert als concentratiepunt voor routes en attracties.
- (Nieuwe) ontwikkelingen worden zoveel mogelijk gerealiseerd binnen bestaand bebouwd gebied. Hierbij worden waardevolle patronen en elementen herkenbaar opgenomen in de structuur van de ontwikkeling. Waar mogelijk wordt de relatie met het omliggende landschap opgezocht door nieuwe zichtrelaties en routes.



De ruimtelijke structuur van Rijsoord

Oriëntatiepunt: kerktoren, molen met vrije windvang

Karakteristiek

Oriëntatiepunten zoals kerktorens en historische windmolens zijn bepalend voor de identiteit en het karakter van het dorp en het eiland. Deze oriëntatiepunten zijn veelal historische gebouwen, zoals de Pendrechtse Molen in het Zuidelijk Randpark of de kerktorens van Rhoon en Poortugaal en vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het eiland.

De kerktorens en windmolens bepalen het dorpsilhouet en kunnen een recreatieve waarde hebben als bijvoorbeeld horecagelegenheid. De recreatieve potentie wordt vergroot wanneer zij aangesloten worden op het recreatieve netwerk.

Ambities

- Oriëntatiepunten opnemen in het recreatieve routenetwerk en waar mogelijk benutten als recreatief knooppunt en koppelen aan recreatieve voorzieningen.
- De directe omgeving van oriëntatiepunten en belangrijke zichtlijnen vanuit het landschap vrijhouden van grootschalige ontwikkelingen.
- De oriëntatiepunten inzetten om de verschillende recreatieve gebieden op het eiland te differentiëren.
- Historische windmolens in stand houden als oriëntatiepunt. Windvang en zicht op de molens garanderen middels de molenbiotop.



De Pendrechtse Molen langs de A15



Het kerkje van Kijfhoek is van verre zichtbaar

Huys ten Donck

Karakteristiek

Huys ten Donck is één van de weinige oorspronkelijke buitenplaatsen van Nederland en ligt tussen de dorpen Bolnes en Slikkerveer. Het landgoed is in 1746 in Lodewijk X IV-stijl gebouwd op de grondvesten van een voormalig kasteeltje. Naast het landhuis bestaat het landgoed uit een in Engelse landschapsstijl ontworpen park door Leonard Springer. Huys ten Donck draagt bij aan de identiteit en beleving IJsselmonde en vertelt iets over de ontstaansgeschiedenis van het eiland.

Omdat de stedelijk druk op de ruimte rondom Huys ten Donck groot is, heeft de Provincie Zuid-Holland een landgoederenbiotoop opgesteld. Dit is een bufferzone om het landgoed waarin zich vaak waardevolle elementen bevinden te beschermen. Eventuele ontwikkelingen binnen de biotoop zijn aan regels gebonden.



Huys ten Donck

Ambities

- Huys ten Donck opnemen in het recreatieve routenetwerk en waar mogelijk benutten als recreatief knooppunt en koppelen aan recreatieve voorzieningen.
- De directe omgeving van Huys ten Donck en belangrijke zichtlijnen vanuit het landschap vrijhouden van grootschalige ontwikkelingen.
- Huys ten Donck inzetten om de verschillende recreatieve gebieden op IJsselmonde te differentiëren. Daartoe wordt de inrichting van de directe omgeving afgestemd op het karakter en de sfeer van het landgoed.
- Nieuwe ontwikkelingen rondom het landgoed voldoen aan de uitgangspunten van het landgoedbiotoop.

Kasteel van Rhoon

Karakteristiek

Het Kasteel van Rhoon draagt bij aan de identiteit en beleving IJsselmonde en vertelt iets over de ontstaansgeschiedenis van het eiland. Het Kasteel van Rhoon heeft in 1598 zijn huidige vorm gekregen en is een wit gepleisterd kasteel met een slotgracht. Rondom het kasteel liggen de kasteeltuinen die overgaan in het landgoed met bos en weide. In het kasteel is een restaurant gevestigd en worden culturele activiteiten georganiseerd.

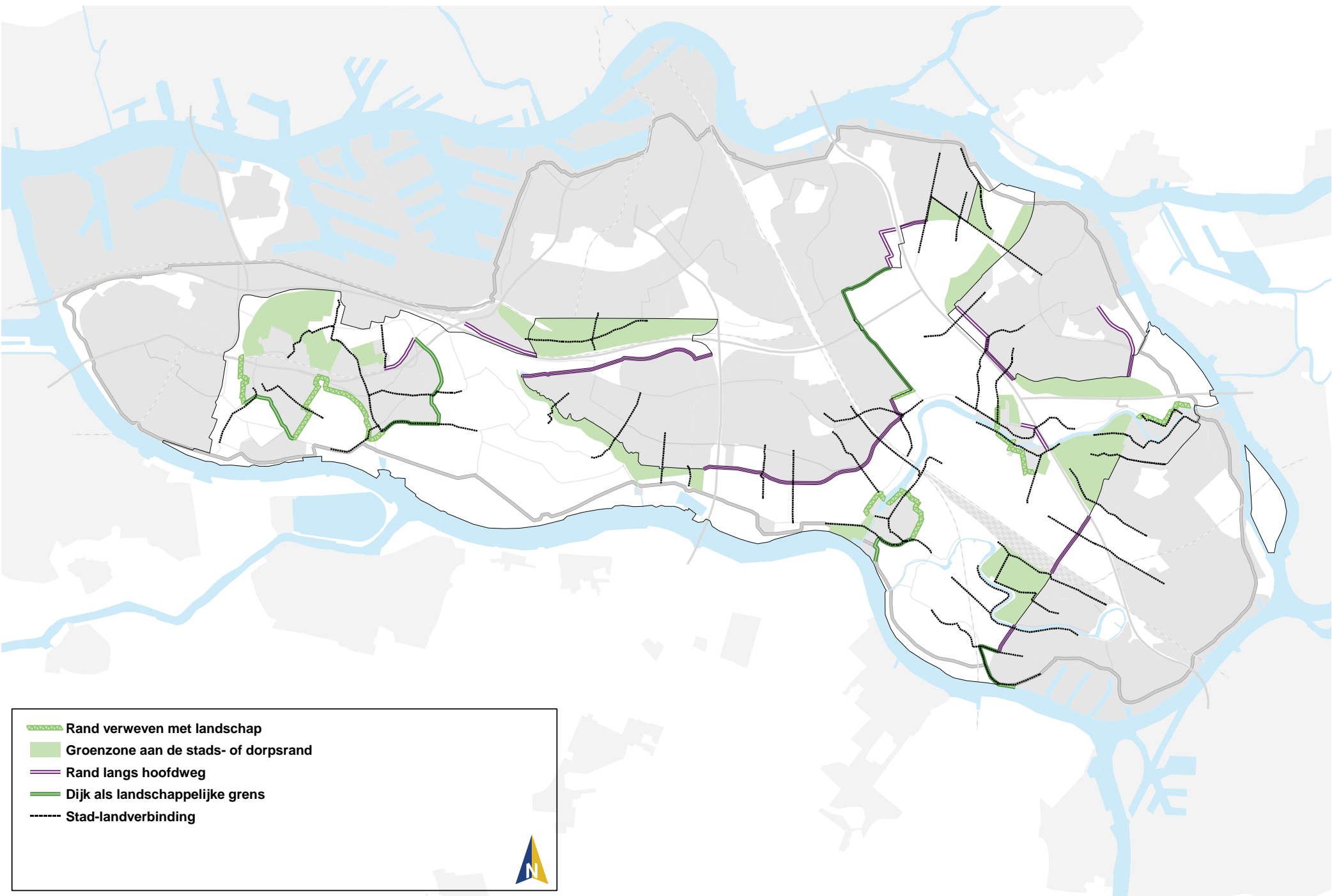
Omdat de stedelijk druk op de ruimte rondom het Kasteel van Rhoon groot is, heeft de Provincie Zuid-Holland een landgoederenbiotoop opgesteld. Dit is een bufferzone om het landgoed waarin zich vaak waardevolle elementen bevinden te beschermen. Eventuele ontwikkelingen binnen de biotoop zijn aan regels gebonden.

Ambities

- Het Kasteel van Rhoon opnemen in het recreatieve routenetwerk en waar mogelijk benutten als recreatief knooppunt en koppelen aan recreatieve voorzieningen.
- De directe omgeving van het Kasteel van Rhoon en belangrijke zichtlijnen vanuit het landschap vrijhouden van grootschalige ontwikkelingen.
- Het Kasteel van Rhoon inzetten om de verschillende recreatieve gebieden op IJsselmonde te differentiëren. Daartoe wordt de inrichting van de directe omgeving afgestemd op het karakter en de sfeer van het landgoed.
- Nieuwe ontwikkelingen rondom het kasteel voldoen aan de uitgangspunten van het landgoedbiotoop.



Kasteel van Rhoon



-  Rand verweven met landschap
-  Groenzone aan de stads- of dorpsrand
-  Rand langs hoofdweg
-  Dijk als landschappelijke grens
-  Stad-landverbinding



Kwaliteit van de stads- en dorpsrand

Karakteristiek

De stads- en dorpsrand is de zone op de grens van bebouwd gebied en landschap. De relatie tussen stad of dorp en landschap is afhankelijk van de karakteristieken van de bebouwingsrand en die van het aangrenzende landschap. Het is een hoogwaardig en geliefd woonmilieu; de genoegens van stedelijk en buiten wonen komen hier samen. Daarnaast zijn de routes en functies in de stads- en dorpsrand van grote betekenis voor de bewoners.

De kwaliteit van de stads- en dorpsranden in IJsselmonde verschillen enorm. De dorpsranden zijn onderdeel van het landschap, terwijl de stadsranden het buitengebied van IJsselmonde begrenzen: de stad is altijd zichtbaar en dichtbij. De stadsranden worden gevormd door stedelijk water, hoofdwegen en recreatiegebieden en hebben een grootschaliger karakter. De rand tussen stad en land is scherp en zij staan 'met het gezicht naar elkaar'. De stad is prominent aanwezig en vormt een front richting het landschap. De dorpsranden zijn veelal kleinschalig en grenzen aan recreatiegebieden of het polderlandschap. Het landschap en het dorp grenzen direct aan elkaar, waardoor contactkwaliteit ontstaat. Landschappelijke structuren, zoals dijken of De Waal vormen, vormen heldere grenzen die de dorpsrand fixeren.

Het buitengebied van IJsselmonde krijgt een steeds grotere recreatieve betekenis. Het gaat niet alleen om uitloopgebieden dichtbij huis, maar ook om hoogdynamische leisurezones en toegankelijke getijdennatuur. De bereikbaarheid van deze gebieden is mede bepalend voor de kwaliteit van de stads- en dorpsrand. Goede stad-landverbindingen zijn daarom van groot belang. Het karakter, de uitstraling en de ligging bepalen de kwaliteit van

deze verbindingen. Het Zuidelijk Randpark (snelwegpark Barendrecht) is een bijzondere stad-landverbinding, omdat dit voor heel Rotterdam-Zuid een belangrijke route is naar het buitengebied.

Deze verscheidenheid levert vier verschillende stads- en dorpsranden op:

- Rand verweven met landschap
- Groenzone aan de stads- of dorpsrand
- Rand langs hoofdweg
- Dijk als landschappelijke grens

Ontwikkelingen

De meeste dorpen en steden hebben aan de dorpsrand beperkte uitbreidingsruimte voor bijvoorbeeld woningbouw of bedrijvigheid. Volgerlanden, de nieuwe woonwijk tussen Zwijndrecht en Hendrik-Ido-Ambacht (buiten plangebied) is voorlopig de laatste grootschalige uitbreiding. De bouw van deze woonwijk is nog aan de gang. Door de veranderende markt wordt op dit moment minder ontwikkeld dan voorzien. Dit biedt mogelijkheden om de betekenis van de stads- en dorpsrand opnieuw te interpreteren en de identiteit te versterken.

Ambities uit de kwaliteitskaart

- Ontwikkelingen in de stads- en dorpsrand dragen bij aan het realiseren van een rand met overgangskwaliteit. Daarbij wordt in de provinciale kwaliteitskaart onderscheid gemaakt tussen de volgende overgangskwaliteiten met contrast (front), contact en contract (overlap).
- Contrast: Stads- en dorpsranden met een scherpe rand tussen bebouwing en land, waarbij de bebouwing en landschap ‘met het gezicht naar elkaar’ zijn gekeerd. Stad en ommeland brengen hun eigen eigenschappen maximaal tot expressie. Vormen van hoogbouw kunnen aan het stedelijke karakter bijdragen. Het wegfront vraagt om extra aandacht voor verbindingen tussen stad en ommeland. Hier zijn bebouwing en landschap meestal niet met het gezicht naar elkaar gekeerd. De grens is scherp, maar mist de kwaliteiten van het ‘zicht op elkaar’.
- Contact: Bebouwd gebied en landschap zijn verbonden door zichtbare en begaanbare doorlopende structuren, zoals paden, dijken, linten of waterlopen. De structuur die stad en land verbindt, kan een herkenbare landschappelijke onderlegger hebben zoals een strandwal of rivier. In

andere situaties is het kavelpatroon doorlopend. Stad en landschap blijven beide in hun eigen hoedanigheid herkenbaar en onderscheidend, maar worden in staat gesteld in elkaar door te dringen. Deze overgang is typisch voor dorpen of buitenwijken, waarbij de stedenbouwkundige opzet geënt is op het oorspronkelijke landschappelijke (kavel)patroon.

- Overlap: Tussen bebouwd gebied en landschap is een geleidelijke overgang. Stedelijke en landelijke programma’s vloeien in elkaar over. Het zijn gebieden met een hybride uitstraling en betekenis: recreatiegebieden, sportvelden, volkstuincomplexen, golfbanen, enzovoorts. Er wordt een geïntegreerde ontwikkeling ontworpen van woon-, werk-, productie- en vrijetijdslandschappen die zoveel mogelijk aansluiten bij de ruimtelijke kwaliteiten van het omringende landschap en met een goede dooradering van recreatieve routes.



De vuurtorenwoningen zijn karakteristiek voor de stadsrand van Portland

Rand verweven met landschap

Karakteristiek

Randen aan het polderlandschap hebben een directe (zicht)relatie met het landschap. Dit zijn de plekken waar men vanuit de voordeur als het ware zo de polder instapt. De randen kunnen op verschillende manieren worden vormgegeven, maar worden gekenmerkt door het onderscheid tussen de beslotenheid van het dorp en de openheid van het landschap. Vanwege deze openheid zijn de groene dorpsranden goed zichtbaar. Het dorpsilhouet, maar ook de inrichting van de dorpsentree, zijn belangrijk voor de oriëntatie. Een belangrijk kenmerk van deze groene dorpsranden is de informele en dorpse uitstraling. Dit betekent dat de inrichting continu varieert; de ene keer wordt de rand gevormd door achtertuinen, dan weer door zijtuinen, sportvelden of een dorpsbosje.

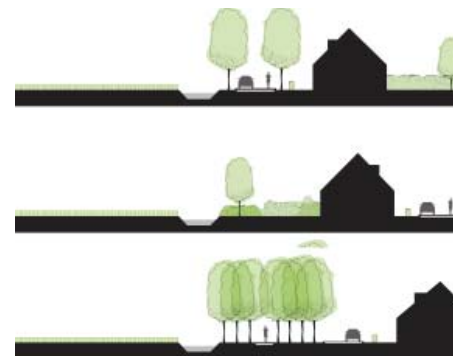
Door de ontwikkelingen van nieuwe natuur- en recreatiegebieden is het polderlandschap aan verandering onderhevig. Het nu zo karakteristieke agrarische gebruik en de openheid van de polders zal hierdoor veranderen. De overgang van dorp naar landschap ligt daardoor niet vast. Door ontwikkelingen kan de dorpsrand opschuiven en van kleur veranderen.



Door de groene inrichting ontstaat een zachte overgang naar het landschap

Ambities

- Er wordt ingezet op het contrast tussen de beslotenheid van het dorp en de openheid van het landschap. Bij de ontwikkeling van natuur- en recreatiegebieden direct naast de dorpsrand is de openheid van het landschap leidend.
- De dorpsranden van Rhooon, Poortugaal, Heerjansdam en Rijsoord behouden het groene en dorpse karakter. Dit kan zowel door private tuinen als door openbaar groen of een beplante dorpstraat. De afwisseling draagt bij aan het dorpse karakter.
- Dorps ontwikkelingen dragen bij aan een heldere landschappelijke afronding van het dorp. Landschappelijk waardevolle elementen, zoals dijken en krekens, blijven herkenbaar en worden zorgvuldig ingepast.
- De toegankelijkheid en beleefbaarheid van de dorpsrand verbeteren door fysieke en visuele relaties te handhaven dan wel te versterken. Daarnaast is het belangrijk dat de dorpsrand gebruikswaarde en betekenis heeft voor de bewoners.
- De inrichting van de dorpsrand, met name rond de dorpsentree, draagt bij aan de oriëntatie.



Een groene, informele dorpsrand waarvan de inrichting varieert

Groenzone aan de stads- of dorpsrand

Karakteristiek

Stads- en dorpsranden die grenzen aan recreatieve groengebieden gaan uit van een geleidelijke overgang tussen bebouwd gebied en landschap. Het landschap is volledig getransformeerd, waardoor deze gebieden een hybride uitstraling en betekenis hebben gekregen: dag- en verblijfsrecreatie, sportvelden en volkstuincomplexen. Stedelijke en landelijke programma's vloeien in elkaar over.

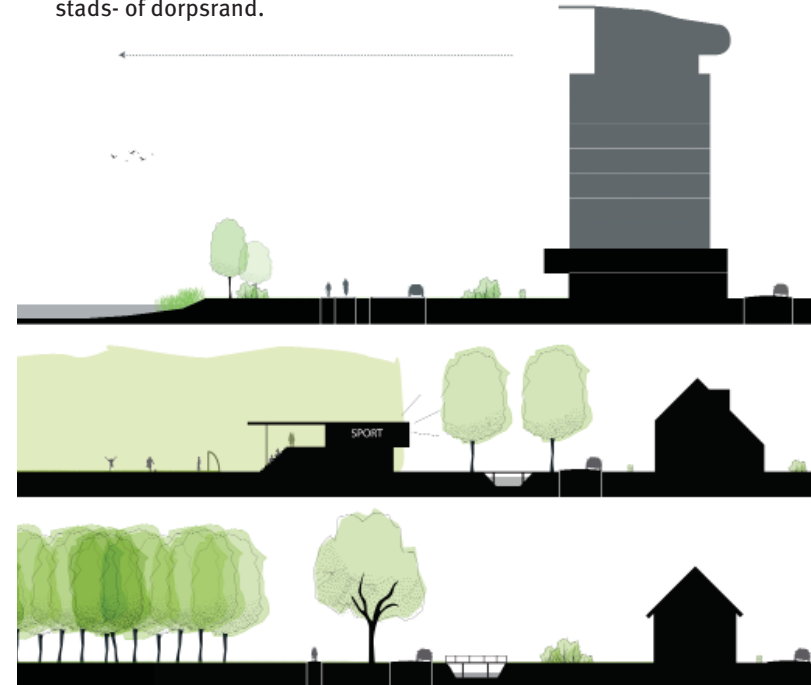
Het zijn over het algemeen stevig beplante gebieden met daarin verschillende recreatieve functies. De gebieden zijn dooraderd met recreatieve routes die over het algemeen goed aansluiten op de aanliggende woongebieden. De hoogopgaande beplanting verzacht de overgang tussen stad en land, maar de inrichting is weinig specifiek; Bos Valckesteyn ten noorden van Poortugaal en Rhoon verschilt weinig van het gebied rondom Het Huys ten Donck.



Vanuit de woningen prachtig uitzicht over het landschap

Ambities

- Stedelijke en landelijke programma's vloeien in elkaar over en worden in samenhang ontworpen. Positionering, schaal, omvang en ligging van nieuwe ontwikkelingen worden daarop afgestemd.
- De afwisseling in gebruik en inrichting bevorderen door de recreatieve groengebieden te differentiëren en zoveel mogelijk aan te sluiten op de ruimtelijke kwaliteiten van het omliggende landschap.
- De toegankelijkheid en beleefbaarheid van de recreatieve groengebieden verbeteren door openbare routes te handhaven dan wel te versterken. De groengebieden, waaronder sportvelden, een gezicht geven richting de stads- of dorpsrand.



De inrichting van recreatieve groenzones varieert

Rand langs hoofdweg

Karakteristiek

Bij stadsranden langs een hoofdweg is de historische relatie met het landschap vaak verdwenen. Door de hoofdweg wordt de stadsrand afgesloten van het buitengebied. De grens is scherp, maar het contact is beperkt. Hier zijn de verbindingen tussen stad en ommeland van extra groot belang.

De oriëntatie van de stadsranden langs een hoofdweg varieert. Op plekken waar de bebouwing zich richt op de weg en het landschap ontstaan voorkanten. Het landschap en de bebouwing staan met het gezicht naar elkaar en brengen hun eigen eigenschappen maximaal tot expressie.

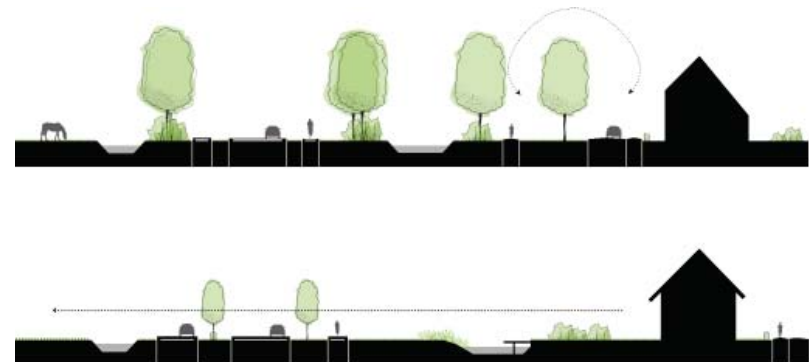
Op andere plekken keert de bebouwing zich af van de hoofdweg. De ruimte tussen de bebouwing en de weg fungeert als buffer tussen de vaak grootschalige infrastructuur en de bebouwing. De maat, schaal en inrichting van deze gebieden verschilt nog al, maar over het algemeen hebben zij vooral betekenis voor de buurtbewoners.



Vanuit de woningen zicht op het landschap

Ambities

- De stadsrand draagt bij aan de oriëntatie en kadert het landelijk gebied af. Positionering, schaal, omvang en ligging van nieuwe ontwikkelingen worden daarop afgestemd. Hoogbouw wordt strategisch ingezet, zodat dit bijdraagt aan de oriëntatie en het stedelijke karakter van de stadsrand.
- De barrièrewerking van de hoofdweg beperken door aangename en logische stad-landverbindingen.
- Daar waar de stadsrand zich op de hoofdweg en het landschap oriënteert, heeft de bebouwing een representatieve uitstraling en worden visuele relaties tussen stadsrand en ommeland gewaarborgd. Geluidsschermen worden zoveel mogelijk voorkomen.
- Daar waar de stadsrand en de hoofdweg / het landschap zich van elkaar afkeren, wordt ingezet op een hoogwaardig ingerichte groene stadsrand. Deze bufferzones worden aangesloten op de woonbuurt zodat een samenhangend netwerk ontstaat. Door het toevoegen van (visuele) verbindingen en functies krijgen deze gebieden betekenis voor de buurt.



De weg als een (vaak) transparante, groene afronding van het stedelijk gebied

Dijk als landschappelijke grens

Karakteristiek

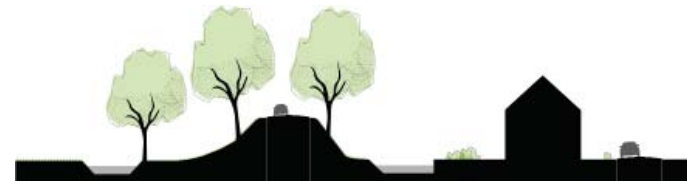
In de vorige eeuw zijn de kleine dorpskernen van IJsselmonde uitgegroeid en aaneengegroeid tot de grote stedelijke agglomeraties en forensenplaatsen van Rotterdam en de Drechtsteden. Door deze ontwikkelingen zijn de dorpsranden steeds verder opgerukt richting het landschap. Deze ontwikkeling is, iets vertraagd door het veranderend economische klimaat, nog steeds gaande. Er zijn echter enkele plekken waar de stads- en dorpsranden worden begrensd door heldere landschappelijke structuren, zoals dijken en kreken. De dijken vormen heldere grenzen en fixeren de stads- en dorpsrand. Deze zichtbare, doorgaande structuren verbinden de stads- en dorpsranden met het ommeland.



De Essendijk begrenst de dorpsrand van Rhoon

Ambities

- Respecteer en behoud de grens van een dorp of stad die gevormd wordt door heldere landschappelijke structuren zoals dijken, kreken en rivierarmen.
- Nieuwe ontwikkelingen worden zorgvuldig gepositioneerd en ingericht, zodat deze bijdragen aan het versterken van de herkenbaarheid en de zichtbaarheid van de landschappelijke structuren.
- De bebouwing oriënteert zich op de landschappelijke structuur, waardoor een visuele relatie ontstaat tussen bebouwing en het landschap.



Een dijk als heldere landschappelijke grens

Stad-landverbinding

Karakteristiek

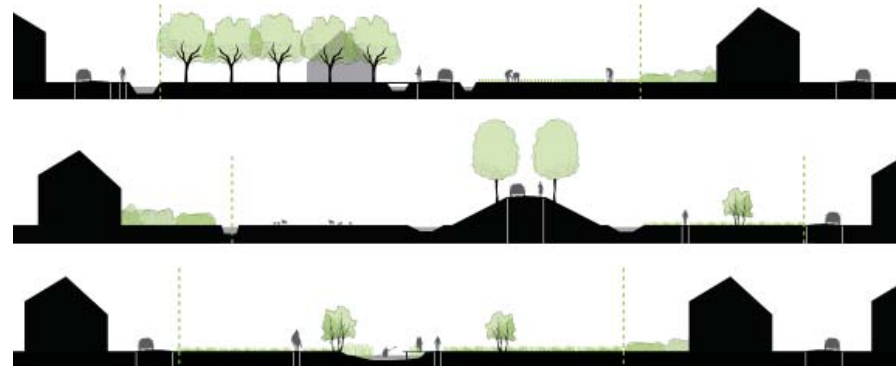
De recreatieve betekenis, het gebruik en de beleefbaarheid van het buitengebied neemt toe door de toegankelijkheid te vergroten en daarin spelen de stad-landverbindingen een cruciale rol. Op IJsselmonde vormen de dijk- en polderlinten de verbindingen tussen de kernen, de aanliggende wijken en het landschap. Deze linten zijn door de sterke verstedelijking in de vorige eeuw ingesloten geraakt maar vormen nog steeds de ‘navelstreng’ met het ommeland. Bij de aanleg van de grote uitleglocaties en de ontwikkeling van nieuwe recreatiegebieden zijn haaks hierop routes toegevoegd die dwarsverbindingen vormen tussen de verschillende stad-landverbindingen. Het Zuidelijk Randpark is een bijzondere stad-landverbinding, omdat deze van belang is voor heel Rotterdam-Zuid en Barendrecht. Het Zuidelijk Randpark wordt heringericht tot een stoer snelwegpark met allerlei recreatieve functies. Er worden enkele stevige en hoogwaardige verbindingen uitgevoerd die de barrièrewerking van de A15 verminderen. Dit zijn de ‘Blauwe Verbinding’ en de ‘Groene Verbinding’ tussen het Zuiderpark en de Koedood. Daarmee versterkt het park de recreatieve verbinding tussen het Zuiderpark en het buitengebied.



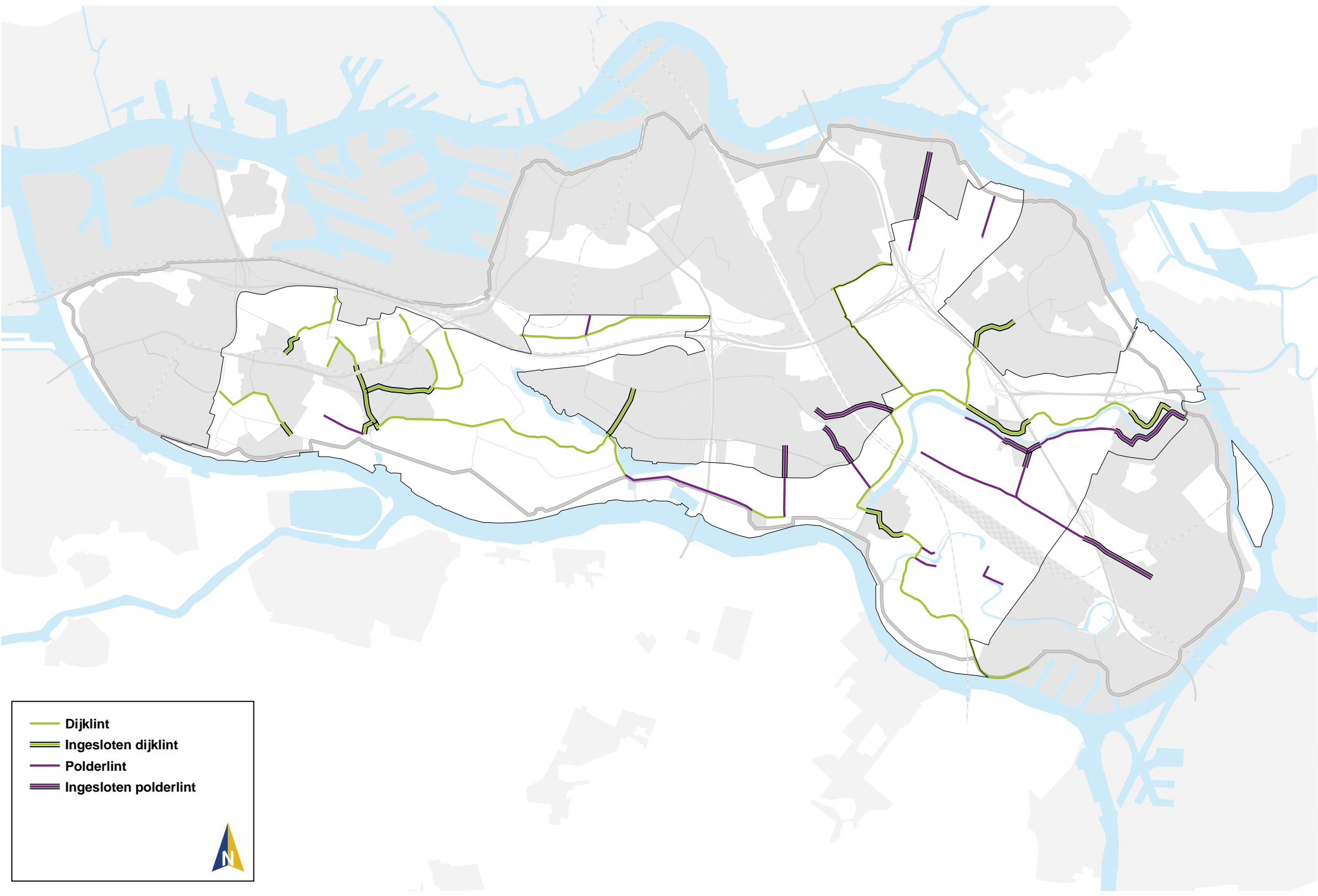
De Lindtsedijk is een belangrijke stad-landverbinding

Ambities

- Het oorspronkelijke landschap met historische structuren (dijken, waterlopen en linten) vormt de basis voor vanzelfsprekende verbindingen tussen stad en land. De stad-landverbindingen zijn onderscheidend en sluiten aan op de directe omgeving.
- De ontbrekende schakels in het routenetwerk repareren en hiermee de veelkleurigheid van het eiland ontsluiten. Uitgangspunt zijn logische en aangename routes voor verschillende modaliteiten; voor ieder wat wils.
- De overgang van stad naar land markeren en de ruimtelijke kwaliteit hiervan verhogen.
- Het opheffen van barrières bij grote infrastructurele doorsnijdingen door bruggen, tunnels, viaducten of pontjes. De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer vergroten.
- Door herinrichting van de Blauwe Verbinding wordt het Zuidelijk Randpark verder ontwikkeld tot een recreatieve stapsteen tussen Rotterdam en Barendrecht. Er ontstaat een waterrijk park waarbij de recreatieve (fietsen, wandelen en varen) en ecologische waarden vergroot worden.



Nieuwe ontwikkelingen houden afstand tot landschappelijke structuren (polderweg, dijk, kreek)



-  Dijklint
-  Ingesloten dijklint
-  Polderlint
-  Ingesloten polderlint



Linten blijven linten

Karakteristiek

IJsselmonde kent in grote lijnen dezelfde oorsprong als de andere Zuid-Hollandse eilanden. Het eiland is ontstaan rondom de slikken, gorzen en veeneilanden waartussen rivieren, geulen en krekens stroomden. Door afzettingen ontstonden ronde of ovale zandplaten (opwassen) waar vegetatie en na verloop van tijd ook bewoning voorkwam. Toen het aantal overstromingen toenam door het inklinken van het land en het stijgen van de zeespiegel werden dijken aangelegd. Door het na elkaar bedijken van een reeks opwassen en aanwassen is uiteindelijk IJsselmonde ontstaan. De oorspronkelijke bebouwingspatronen zijn ontstaan op de hogere delen als compacte gehuchten en buurtschappen rondom de dijk. Het landschappelijke karakter wordt versterkt door laan- en erfbeplanting en door het vaak kronkelende verloop van de dijken.

Veel van de polderlinten in IJsselmonde zijn ontstaan op de oeverwallen van gedempte of verlande rivieren. Zij liggen op dezelfde hoogte als het omliggende maaiveld. Het karakter van de polderlinten in het noorden van de Zwijndrechtse Waard (Langeweg en de Rijksstraatweg) wordt gekenmerkt door de boerenbedrijven met zowel vollegrondsgroente als glasgroente. Een aantal dijk- en polderlinten is door de verstedelijking van IJsselmonde ingesloten geraakt. Deze oorspronkelijke structuren zijn waardevolle verbindingen tussen de stad en het landschap.

Ontwikkelingen

Veranderingen binnen de linten vinden plaats door de behoefte aan extra ruimte voor wonen, recreatie, bedrijvigheid of agrarische activiteiten. Hierbij blijft de bebouwing soms gehandhaafd, maar verandert van functie. In andere gevallen verandert ook de schaal en maat van de bebouwing en wordt

bebouwing toegevoegd.

Daarnaast heeft de schaalvergroting in de glastuinbouw tot gevolg dat het zicht vanaf de linten op de achterliggende polders afneemt. De oorspronkelijke kavelstructuur raakt op de achtergrond en is niet duidelijk afleesbaar. Naast de grootschalige glastuinbouw heeft de toename van bedrijvigheid en het verdichten van de linten tot gevolg dat het verkeer toeneemt. Deze toenemende verkeersbelasting staat op gespannen voet met de capaciteit en het landelijke karakter van de linten. De verkeersveiligheid neemt af en het gebruik door bewoners en recreanten staat onder druk.

Ambities uit de kwaliteitskaart

- Linten blijven linten als onderscheidende bebouwingsvorm in het gebied.
- Linten behouden hun lineaire karakter, waarbij de achterzijde van de bebouwing een direct contact met het landschap heeft en de voorzijde aan de openbare weg of waterloop grenst.
- Bij nieuwe ontwikkelingen zijn de huidige korrel, profiel, transparantie en respect voor historische gaafheid van een lint richtinggevend.
- Bij grootschalige ontwikkelingen blijft het lint herkenbaar als bebouwingsvorm. Dit betekent dat er op gepaste afstand van het lint gebouwd wordt, waarbij het landschap, het lint en de nieuwe ontwikkeling bepalend zijn voor deze afstand. Het lint behoudt zijn eigen gezicht.

Dijklint

Karakteristiek

Net als op de andere Zuid-Hollandse eilanden heeft de bewoning op IJsselmonde zijn oorsprong aan de dijken. Dijklinten zijn daarmee een wezenlijk onderdeel van het polderlandschap en vertellen over de ontstaansgeschiedenis van het eiland. De bewoning begon vaak met enkele boerderijen, meestal aan de flauwere zeezijde van de dijk, en groeide uit tot linten met een gemengd karakter van wonen en werken aan beide zijden van de dijk. De situering van de bebouwing langs deze dijklinten varieert, maar de sterke relatie met het omliggende landschap is altijd aanwezig. Het contrast tussen de bebouwing van het dijklint en het weidse landschap draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit.

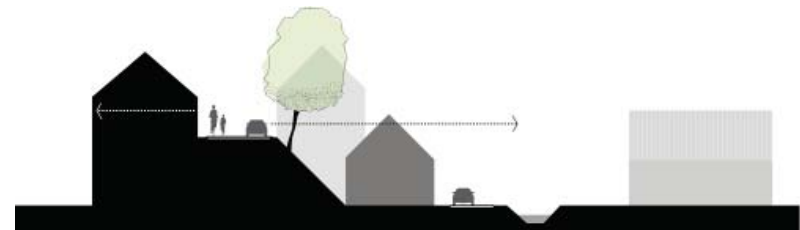
De linten rondom Poortugaal, Rhoon en het voormalige dorpje Carnisse hebben een groen karakter door de vaak monumentale laanbeplanting met es, populier of iep. Aan de oostkant van het eiland, in de Zwijndrechtse Waard, bestaat de beplanting uit solitaire bomen, zoals walnoten langs de Lindtsedijk.



Solitaire notenbomen aan de Lindtsedijk

Ambities

- Er is beperkt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen als rekening wordt gehouden met de karakteristieken van het lint. Dit betekent dat de huidige korrelgrootte, het profiel, de variatie in bebouwing en de transparantie van het dijklint met zicht over de polder richtinggevend zijn.
- Bij (nieuwe) ontwikkelingen wordt de relatie met het omliggende landschap opgezocht. De bebouwing behoudt de karakteristieke kleinschaligheid door de onderlinge afstand te respecteren of te herstellen. Routes en zichtrelaties blijven behouden of worden gerealiseerd. De ruimte achter het dijklint blijft vrij van bebouwing.
- De recreatieve bruikbaarheid van dijklinten verbeteren door ruimte te bieden aan kleinschalige recreatieve voorzieningen en goede en veilige langzaam verkeersroutes over de dijk.
- Agrarische bedrijven krijgen ruimte voor groei. Het is mogelijk om de verkaveling te optimaliseren en de bedrijfsbebouwing uit te breiden op het erf. Uitgangspunt hierbij is een goede landschappelijke inpassing door bijvoorbeeld passende erfbeplanting.
- Paardenvoorzieningen, zoals stallen, hekken en bakken, landschappelijk inpassen.



Tussen de gevarieerde bebouwing door zicht op het landschap

Ingesloten dijklint

Karakteristiek

Met de sterke verstedelijking van IJsselmonde is een aantal dijklinten ingesloten geraakt. Bij deze ingesloten dijklinten zijn de doorzichten naar het landschap verdwenen, de aanliggende polder is immers bebouwd. Door de ligging in stedelijk gebied is de bebouwing van de dijk intensiever. De achterkanten vormen een informele, soms rommelige overgang naar de aanliggende buurten, groengebieden of landschap. Zij zijn echter belangrijke verbindingen tussen stad en land vanuit. Ook de ingesloten dijklinten zijn afwisselend beplant en onbeplant.



De Korte Koedoodsdijk is ingesloten geraakt maar nog steeds herkenbaar

Ambities

- Bij ingesloten dijklinten wordt ingezet op behoud en verbetering van de (recreatieve) route tussen stedelijk gebied en landschap.
- Bij ingesloten dijklinten is weinig ruimte voor nieuwe ontwikkelingen door de dichtheid van het lint, tenzij bebouwing vervangen wordt. Hier vraagt de inpassing extra aandacht.
- Ingesloten dijklinten zichtbaar en herkenbaar maken in het stedelijk gebied. Aandacht voor een goede landschappelijke inpassing en ontwikkelen als verbinding tussen stad en land. Dit kan bijvoorbeeld door de ruimte tussen het dijklint en de aangrenzende buurten open en groen van karakter te houden (zie ook Stad-landverbinding).

Polderlint

Karakteristiek

Veel polderlinten in IJsselmonde zijn ontstaan op de oeverwallen van gedempte of verlande rivieren. Dit betekent dat zij vaak net iets hoger liggen dan het omliggende landschap. Bij de verdeling van de ambachtsheerlijkheden, zoals Kijfhoek en Kleine Lindt zijn aan een aantal linten kerkdorpen of buurtschappen gesticht.

De polderlinten hebben een smal profiel en zijn, afhankelijk van de ligging direct naast het water, aan één of twee zijden bebouwd. Over het algemeen ontbreekt beplanting, maar door de ruime doorzichten hebben de linten een sterke relatie met het landschap.

De Donckselaan is een bijzonder polderlint en maakt onderdeel van het landgoed Huys ten Donck. In de vorige eeuw is hieraan het woonbuurtje Donckse Velden gebouwd.



De Langeweg nu

Ambities

- Er is beperkt ruimte voor nieuwe ontwikkelingen als rekening wordt gehouden met de karakteristieken van het polderlint. Dit betekent dat de huidige korrel, het profiel, de variatie in bebouwing en de doorzichten naar de polder richtinggevend zijn.
- Bij (nieuwe) ontwikkelingen wordt de relatie met het omliggende landschap versterkt. Dit betekent dat de kavelrichting en structuur worden gerespecteerd, erven direct worden ontsloten vanaf het lint en dat doorzichten naar het achterland worden gehandhaafd.
- De recreatieve bruikbaarheid van polderlinten verbeteren door ruimte te bieden aan kleinschalige recreatieve voorzieningen en goede en veilige langzaam verkeersroutes.
- Agrarische bedrijven krijgen ruimte voor groei en verbreding. Het is mogelijk om de verkaveling te optimaliseren en de bedrijfsbebouwing uit te breiden op het erf. Uitgangspunt hierbij is een goede landschappelijke inpassing door bijvoorbeeld passende erfbeplanting.
- Paardenvoorzieningen, zoals hekken en bakken, landschappelijk inpassen.



De Langeweg transformeren naar een kleinschalig, gevarieerd en groen polderlint

Ingesloten polderlint

Karakteristiek

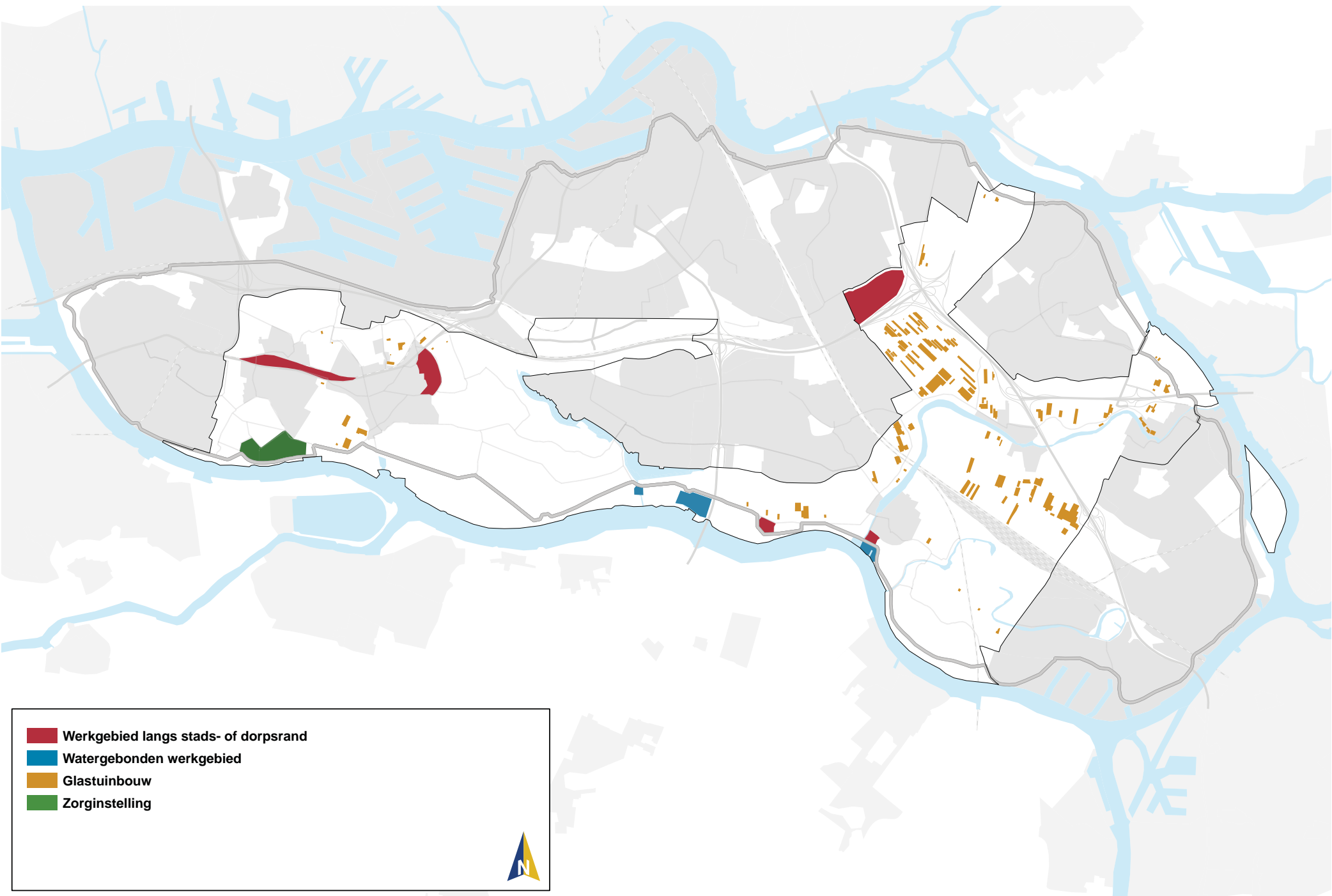
Een aantal polderlinten is in de loop van de tijd ingesloten geraakt door bebouwing. De doorzichten naar het landschap zijn verdwenen, de aanliggende polders zijn immers bebouwd. De ingesloten polderlinten liggen vaak haaks op de dorpsrand en zijn daarmee waardevolle stad-landverbindingen. Denk hierbij aan de Achterambachtseweg, de Derde Barendrechtseweg en de Langeweg. Deze laatste heeft een meer agrarisch karakter door de glastuinbouw.





De Achterambachtseweg ingesloten door de uitbreidingen van Hendrik-Ido-Ambacht

Ambities

- Bij ingesloten polderlinten wordt ingezet op behoud en verbetering van de (recreatieve) route tussen stedelijk gebied en landschap.
- Bij ingesloten polderlinten is weinig ruimte voor nieuwe ontwikkelingen door de dichtheid van het lint, tenzij bebouwing vervangen wordt. Hier vraagt de inpassing extra aandacht.
- Ingesloten dijklinten zichtbaar en herkenbaar maken in het stedelijk gebied. Aandacht voor een goede landschappelijke inpassing en ontwikkelen als verbinding tussen stad en land. Dit kan bijvoorbeeld door de ruimte tussen het dijklint en de aangrenzende buurten open en groen van karakter te houden (zie ook Stad-landverbinding).



-  Werkgebied langs stads- of dorpsrand
-  Watergebonden werkgebied
-  Glastuinbouw
-  Zorginstelling



Werkgebieden met karakter

Karakteristiek

Rotterdam ontwikkelde zich in de 16e eeuw tot een geduchte concurrent van haven- en handelssteden zoals Delft en Dordrecht. In de 19e eeuw zorgde de opkomst van de industrie langs de Rijn in Duitsland voor een verdere opbloei van de haven. Ook nu nog is de meeste werkgelegenheid gerelateerd aan het water, zoals de Waalhaven en de Eemhaven in Rotterdam, maar ook de Grote Lindt bij Zwijndrecht en de Nieuwe Bospolder bij Hendrik-Ido-Ambacht. Daarnaast trekken de nationale snelwegen bedrijvigheid aan die gebruik maakt van de goede bereikbaarheid en zichtbaarheid.

De bedrijvigheid concentreert zich dus voornamelijk rond de grote wateren en de snelwegen. Het landelijk gebied blijft daardoor grotendeels gevrijwaard van grootschalige werkgebieden. Het gaat hier met name om kleinschalige bedrijventerreinen en verspreide glastuinbouwbedrijven. Het glas concentreert zich vooral rondom de Langeweg in de Zwijndrechtse Waard en de Oud-Reijerwaard, onder andere door de aanwezigheid van de veiling The Greenery.

Ontwikkelingen

De goede bereikbaarheid maakt IJsselmonde aantrekkelijk voor bedrijvigheid. Hierop inspelend worden meerdere grootschalige bedrijventerreinen ontwikkeld dan wel geherstructureerd. Op en rond het voormalig veilingterrein wordt BT Noord-Oost (Barendrecht) geherstructureerd en geïntensiveerd voor bedrijven in de agro/vers/food-logistieke sector. Cornelisland wordt aangelegd voor bedrijven in de nijverheid, transport, groothandel en dienstverlening. Nieuw Reijerwaard (Ridderkerk) is bestemd voor agrologistiek, agro- en foodrelateerde bedrijven met de mogelijkheid van glastuinbouw op de bedrijven en drie windturbines op dit nieuwe bedrijventerrein (meervoudig grondgebruik).

Binnen het plangebied heeft een aantal kleinschalige werkgebieden te kampen

met veroudering en leegstand. Bij de transformatie van deze gebieden wordt gestreefd naar terreinen met een hoge beeldkwaliteit op het gebied van architectuur en openbare ruimte.

Inspelend op de ambitie om het buitengebied van IJsselmonde te transformeren tot een aantrekkelijk en veelzijdig recreatielandschap wordt nagedacht over de sanering van verspreid glas. Door middel van de glas-voor-glas regeling wordt ingezet op twee glastuinbouwclusters, één in Ridderkerk (Nieuw Reijerwaard-Zuid) en één in Zwijndrecht (aan de Langeweg/Munnikensteeg).

Ambities uit de kwaliteitskaart

- Op watergebonden werkgebieden is ruimte voor overslag en opslag. De relatie tussen functie en vorm is duidelijk zichtbaar. Bij ontwikkelingen wordt gezorgd voor een gepaste overgang tussen terrein en omgeving en het benutten van de milieuruimte zonder hinder voor de omgeving. Er wordt respectvol omgegaan met aanwezig cultuurhistorische erfgoed.
- Daar waar bedrijventerreinen de entree van een dorp of stad vormen wordt extra aandacht geschonken aan de beeldkwaliteit van het terrein. Deze terreinen zijn het visitekaartje van het dorp. Doorgaande routestructuren respecteren of krijgen een gelijkwaardige vervanger. Het terrein of haar omgeving is aantrekkelijk voor verschillende gebruikers.
- Ontwikkelingen in de glastuinbouw dragen bij aan een grootschalig, geconcentreerd, modern uiterlijk en functioneren. Gericht op zoveel mogelijk meervoudig ruimtegebruik en collectieve voorzieningen, met aandacht voor aansluiting op bestaande landschappelijke structuren. Een dooradering van het gebied met water en recreatieve routes is gewenst.

Werkgebied langs stads- of dorpsrand

Karakteristiek

In het landelijk gebied van IJsselmonde ligt een aantal lokaal georiënteerde kleinschalige werkgebieden. De bedrijven zijn actief in de industrie, bouwnijverheid, handel en reparatie, veelal gerelateerd aan de Rotterdamse havenindustrie. Het gaat hierbij om Cornelisland in de oksel van knooppunt Ridderster, het langgerekte bedrijventerrein Gors bij Heerjansdam, de Rhoonse Overhoeken in de nabijheid van de Groene Kruisweg, in Poortugaal het werkgebied tussen de metro en de Groene Kruisweg en tot slot Velo, nabij de voormalige Barendrechtse Brug. Dit laatste werkgebied is ontstaan bij het veer (later een brug) tussen IJsselmonde en de Hoeksche Waard.

De meeste werkgebieden liggen aan de dorpsrand en door het ontbreken van beplanting zijn de bedrijven en bedrijfsactiviteiten vaak goed zichtbaar. Zo zijn de werkgebieden bepalend voor het dorpsilhouet en daarmee voor de beleving van de dorpsentree en de relatie tussen dorp en landschap. Zij liggen tussen het dorp en het landschap en functioneren daarmee als een visuele en fysieke barrière.



Velo is ontstaan bij de voormalige Barendrechtse Brug

Ambities

- Kleinschalige werkgebieden hebben een eigen (onderscheidend) karakter en sfeer dat kan bijdragen aan de identiteit van het dorp. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de aanwezige landschappelijke (water)structuren, routes, en oriëntatiepunten. Transformatie, herstructurering en innovatie van het bedrijventerrein wordt aangegrepen om een kwaliteitsslag te maken naar een duurzaam, (multi-) functioneel en aantrekkelijk werkgebied.
- Het werkgebied goed en vanzelfsprekend verbinden met haar omgeving. Dit betekent dat routes uit de omgeving zoveel mogelijk doorlopen in het bedrijventerrein en dat het gebied aantrekkelijk is voor werknemers, bezoekers en bewoners.
- De overgang tussen het bedrijventerrein en het landschap of het dorp wordt zorgvuldig vormgeven en verzacht door (transparante) beplanting.
- De bebouwing heeft een representatieve uitstraling, ook richting het landschap. Voor de bedrijvigheid rondom de Groene Kruisweg wordt uitgegaan van kleinschalige, hoogwaardige werkvilla's in een groen decor.

Watergebonden werkgebied

Karakteristiek

Op een aantal plekken kent IJsselmonde nog kleinschalige watergebonden bedrijvigheid. Deze liggen buitendijks en van oudsher op de plekken waar het binnen- en buitenwater elkaar raakt. Zo heeft Heerjansdam aan de Oude Maas een kleine haven met kadegerelateerde bedrijvigheid. Op de plek waar vroeger De Waal in verbinding stond met de Oude Maas ligt nu een insteekhaven. De Koedoodhaven op de plek waar vroeger de Koedood in verbinding stond met de Oude Maas. De kleine haven wordt gebruikt voor de overslag van grond en zand en als griendwerkhaven. De haven geeft een wat rommelige aanblik, maar er wordt nagedacht over sanering en een recreatieve inrichting. Het bouwdok van Rijkswaterstaat in de Jan Gerritsepolder, direct ten westen van de Heinenoordtunnel en de A29, is van recenter datum. Dit bouwdok werd aangelegd voor het bouwen van tunnelonderdelen van de Heinenoordtunnel. Deze watergerelateerde bedrijvigheid wordt niet betrokken bij de recreatieve inrichting van de Jan Gerritsepolder, maar blijft als werkdok in gebruik bij Rijkswaterstaat.



De Koedoodhaven saneren en recreatief inrichten

Ambities

- De identiteit en het karakter van de watergebonden werkgebieden versterken door ruimte te bieden aan de uitbreiding en toevoeging van watergerelateerde bedrijvigheid.
- De bebouwing heeft een representatieve uitstraling passend bij het stoere karakter van de haven.
- Bij de inpassing van het bouwdok van Rijkswaterstaat wordt aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing en de aansluiting op de omgeving. Het terrein ligt zo transparant mogelijk in het landschap waardoor de visuele relatie tussen de rivierdijk en de Oude Maas maximaal is. Hiertoe wordt bestaande beplanting transparanter gemaakt en/of zichtlijnen toegevoegd.
- Het bouwdok ligt op een strategische plek, in het verlengde van de Zuider Carnisseweg. Indien mogelijk wordt vanaf deze weg en de dijk een langzaam verkeersroute aangelegd, zodat het water toegankelijk wordt.
- De entree van het bouwdok verbeteren.



Bouwdok van Rijkswaterstaat

Glastuinbouw

Karakteristiek

Het noordelijk deel van de Zwijndrechtse Waard en de Oud-Reijerwaard hebben een lange traditie in het verbouwen van groente en fruit. Het gaat hier met name om tuinbouwbedrijven van het Barendrechtse type, waarbij de teelt van vollegrondsgroente en glasgroente gecombineerd worden. Binnen dit type tuinbouwbedrijf is een verschuiving gaande van vollegrondsteelt naar glasteelt. Het betreft veel kleine glastuinbouwbedrijven zonder uitbreidingsmogelijkheden. De bedrijven zijn slecht ontsloten, niet toekomstbestendig en weinig duurzaam. Het verspreide glas zorgt voor een rommelig beeld en beïnvloedt de landschapsbeleving en landschappelijke kwaliteit.

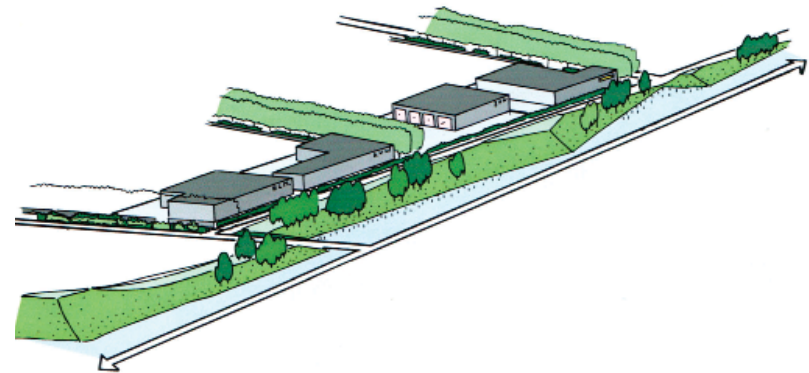
Door middel van een glas-voor-glas regeling wil men de glastuinbouw concentreren in nieuwe clusters in Nieuw Reijerwaard-Zuid en rondom de kruising van de Langeweg en de Munnikensteeg. Een aantal verspreide glastuinbouwbedrijven ligt reeds in de toekomstige glasconcentratiegebieden.



Verspreid glas saneren naar de concentratiegebieden

Ambities

- De verspreide glastuinbouw wordt zoveel mogelijk verplaatst naar de concentratiegebieden rondom de Langeweg/Munnikensteeg/A16 en in Nieuw-Reijerwaard.
- De toekomstige concentratiegebieden hebben een grootschalig, geconcentreerd en modern uiterlijk en gaan zoveel mogelijk uit van meervoudig ruimtegebruik en collectieve voorzieningen.
- Bij de inpassing van de concentratiegebieden wordt aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing en de aansluiting op de omgeving. Het harde contrast tussen glas en gras wordt verzacht, bijvoorbeeld door middel van beplanting of waterpartijen. Er wordt aangesloten op bestaande landschappelijke structuren en routes tussen het glastuinbouwgebied en de omgeving.



De rand van de glastuinbouwclusters hoogwaardig en groen inrichten

Zorginstelling

Karakteristiek

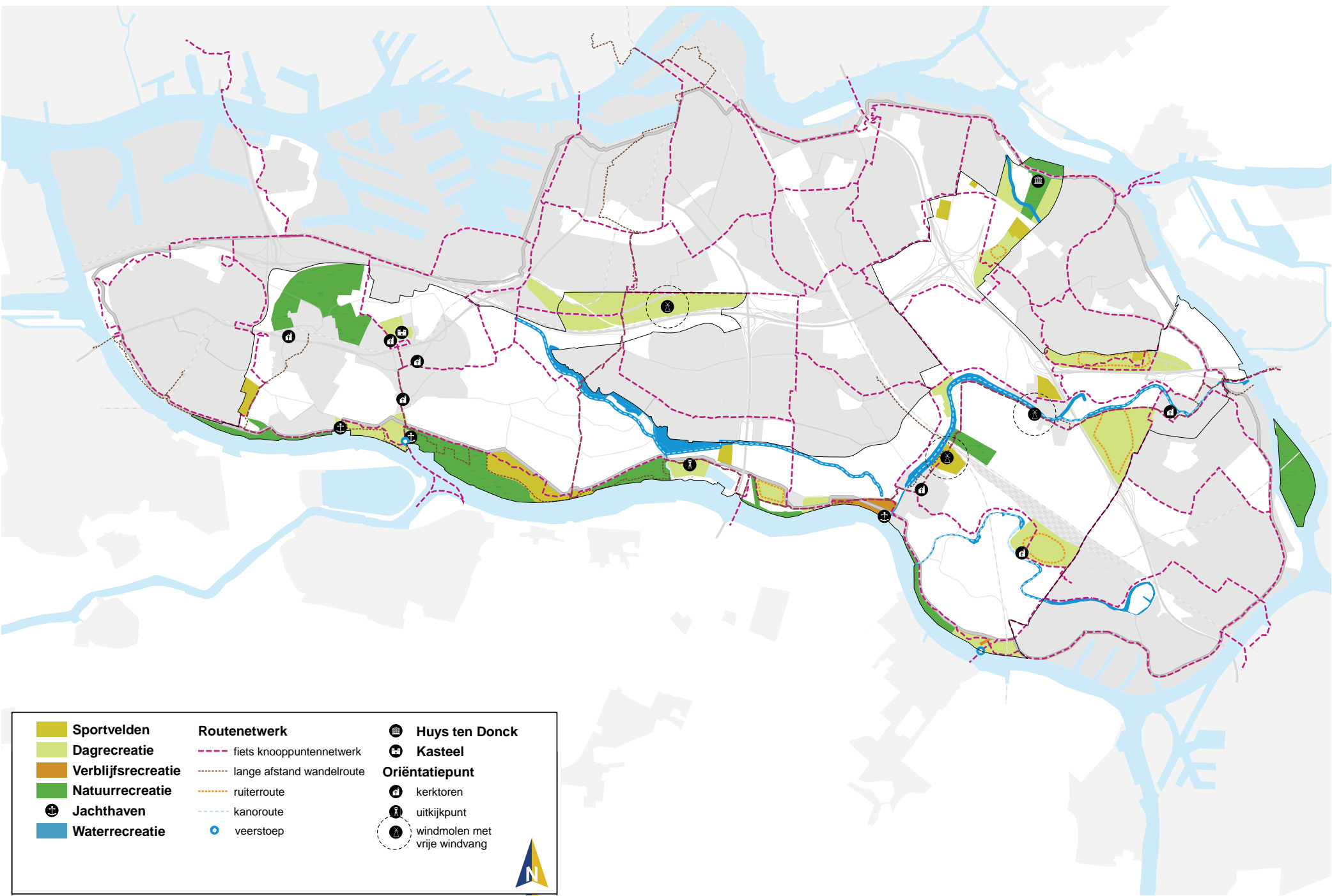
Ten zuiden van Poortugaal, langs de Oude Maas, ligt zorginstelling Delta Psychiatrisch Centrum met een beveiligd gedeelte, de Kijvelanden, waar patiënten met een tbs-maatregel worden verpleegd en behandeld. Het oorspronkelijke Maasoord is hier in 1909 opgericht. Het complex heeft een groene, campusachtige uitstraling. Door deze opzet gaat de zorginstelling op in het griendenlandschap langs de rivier.



















Forensisch Psychiatrisch Centrum de Kijvelanden

Ambities

- De groene campusachtige uitstraling van de zorginstelling behouden. Door op strategische plekken zichtlijnen toe te voegen worden de Oude Maas en de rivierdijk zichtbaar en beleefbaar vanaf Poortugaal en de Albrandswardsedijk.
- De zorginstelling goed en vanzelfsprekend verbinden met de omgeving, zodat het water en de rivierdijk toegankelijk worden. Dit betekent dat routes uit de omgeving zoveel mogelijk doorlopen en aantrekkelijk zijn voor recreanten, bewoners en werknemers.
- Het westelijke deel van de zorginstelling is onderdeel van de recreatiepoort Oude Maasoever. In dit deel is door de ruime en groene opzet van het terrein voldoende ruimte voor grotere intensievere recreatie.



	Sportvelden		Routenetwerk fiets knooppuntennetwerk		Huys ten Donck
	Dagrecreatie		lange afstand wandelroute		Kasteel
	Verblijfsrecreatie		ruiterroute		Oriëntatiepunt kerktoren
	Natuurrecreatie		kanoroute		uitkijkpunt
	Jachthaven		veerstoep		windmolen met vrije windvang
	Waterrecreatie				



Vrijetijdslandschap

Karakteristiek

Het vrijetijdslandschap is gericht op de recreatieve beleving van het landschap en de dorpen. Het gaat om een verscheidenheid aan gebieden, verbindingen en bestemmingen. IJsselmonde is een sterk verstedelijkt gebied met een grote vraag naar stedelijke uitlopmogelijkheden. Het open, agrarisch polderlandschap wordt graag door de bewoners uit de omliggende steden gebruikt om te recreëren. Daarnaast is er een aantal recreatiegebieden aangelegd die een intensiever recreatief gebruik kennen. Een groot deel van het recreatieve gebruik van het gebied is tevens gekoppeld aan het water van de Oude Maas, De Waal en Devel.

Ontwikkelingen

Vanuit Ridderkerk, Barendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Zwijndrecht en Rotterdam is veel behoefte aan 'groene' recreatiemogelijkheden. Op IJsselmonde zijn weliswaar redelijk veel natuur- en recreatiegebieden voorhanden, maar het aanbod is sterk versnipperd en er zijn veel fysieke barrières. Er is de laatste jaren voortvarend gewerkt aan de aanleg van nieuwe groen- en recreatiegebieden en er staan nog de nodige projecten op stapel. De wijze waarop de realisatie verloopt is echter behoorlijk gefragmenteerd. Daardoor laat de verankering in het landschap en de aansluiting op de lokale cultuurhistorische elementen te wensen over. Hierdoor dragen de goedbedoelde groenprojecten soms bij aan de ruimtelijke versnippering en het gevoel van ontheemding, aldus Gebiedsvisie Deltapoort. Inzet op de samenhang, onder andere door de ontwikkeling van een doorgaand routenetwerk is gewenst.

Ambities uit de kwaliteitskaart

- Ontwikkeling van het vrijetijdslandschap tot een samenhangend, gevarieerd, verbindend en aantrekkelijk stelsel op de schaal van de provincie.
- Sterke verbinding stad-land door het maken van een doorlopend en dicht net van fiets-, wandel en vaarroutes. De lange-afstandroutes en de recreatietransferia vormen de basis voor het regionale fijnmazig netwerk en verbinden het Zuid-Hollandse vrijetijdslandschap met omliggende provincies.
- Uitbreiding van recreatieve voorzieningen aan het recreatief netwerk, waarbij waar mogelijk gebruik wordt gemaakt van cultuurhistorisch erfgoed of nieuwe bijzondere locaties worden toegevoegd.
- Zuid-Holland als waterprovincie bereikbaar en aantrekkelijk. Verbeteren van de recreatieve gebruikswaarde en belevingskwaliteit van de vaarnetwerken en daar waar mogelijk toevoegen van nieuwe verbindingen. Havens, aanlegplaatsen en dergelijke zijn onderdeel van het netwerk.
- Verbinden van het stedelijk groen (binnen en buiten de contour) door middel van recreatieve doorgaande routes die aansluiten op het recreatief routenetwerk.
- Ontwikkelingen dragen bij aan het verbeteren van de kwaliteit ter plaatse en de samenhang tussen het binnenstedelijk en buitenstedelijk groen.
- Ontwikkelingen vergroten de diversiteit in ruimtelijke inrichting en

programma tussen de verschillende recreatie- en groengebieden. Deze diversiteit is gebaseerd op de ligging ten opzichte van het stedelijk weefsel, de landschappelijke kenmerken ter plaatse en de ligging ten opzichte van andere stedelijk groen. Het aanbod wordt hierdoor specifiek en sterker verbonden met de Zuid-Hollands kwaliteiten.

- Waar nodig en mogelijk toevoegen van nieuw stedelijk groen of recreatiegebied
- Toegankelijk en beleefbaar maken van unieke natuurlandschappen van Zuid-Holland in evenwicht met de ecologische draagkracht ter plaatse.
- Transferia zijn gebiedsspecifiek ingericht, herkenbaar als transferium en representatief met hoge ontwerp kwaliteit. Waar mogelijk transferia koppelen aan stedelijk groen zodat ze functioneren als publieke ruimte voor de stad en het landelijk gebied. Hier komen stad en land samen in bijvoorbeeld marktplaatsen, ervaringsmomenten en routes.



IJsselmonde fietslandschap

Oriëntatiepunt: kerktoren, molen met vrije windvang

Voor de uitwerking van deze legenda-eenheid verwijzen wij naar Kwaliteit in dorpsgebied (pagina 81).

Jachthaven

Voor de uitwerking van deze legenda-eenheid verwijzen wij naar Water als structuurdrager (pagina 72).

Huys ten Donck

Voor de uitwerking van deze legenda-eenheid verwijzen wij naar Kwaliteit in dorpsgebied (pagina 82).

Kasteel van Rhoon

Voor de uitwerking van deze legenda-eenheid verwijzen wij naar Kwaliteit in dorpsgebied (pagina 83).



Een windmolen als oriëntatiepunt

Dagrecreatie

Karakteristiek

In het gebied bevinden zich meerdere vrij toegankelijke stedelijke uitloopgebieden en dagrecreatiegebieden. Zo ligt aan de westkant van Hendrik-Ido-Ambacht het landschapspark Sandelingen Ambacht, heeft Ridderkerk het Oosterpark aan haar zuidkant en ten westen van Zwijndrecht ligt het Develbos. Tussen Rotterdam en Barendrecht, rondom de A15, ligt het Zuidelijk Randpark waarmee een verbinding wordt gelegd tussen het Zuiderpark en het buitengebied van IJsselmonde. Aan de oever van de Oude Maas liggen de recreatiegebieden Johannapolder, Jan Gerritsepolder en Vredepolder.

De recreatiegebieden zijn parkachtig ingericht en kennen voorzieningen zoals een hotel, restaurant, jachthavens, golf en thermen. Veel gebieden worden intensief gebruikt. In de gebieden liggen wandelroutes en vaak zijn ze ook aangesloten op het fietsknooppuntennetwerk. Veel van de recreatieterreinen gaan echter geen landschappelijke relatie aan met het polderlandschap in de omgeving.



Intensief gebruik langs de Oude Maas

Ambities

- Versterken van de diversiteit van de recreatiegebieden. Hiervoor kan aangesloten worden bij karakteristieken van de omgeving, zoals de cultuurhistorie, de ligging aan de Oude Maas of in de polder. Hierbij ook uitgaan van de behoeftes van diverse recreantengroepen.
- De verschillende recreatiegebieden met elkaar verbinden door een uitgebreid routenetwerk. Uitgangspunt zijn logische en aangename routes voor verschillende modaliteiten; voor ieder wat wils.
- Stedelijke uitloopgebieden benutten bij de vormgeving van de stad- en dorpsranden en het verbinden van stad en land (zie ook Kwaliteit in stad- en dorpsrand).
- Inzet op de ontwikkeling van een aantal 'leisurezones' (recreatieve poorten), waar intensievere parkprogramma's geconcentreerd worden. Deze zijn goed ontsloten met de auto, openbaar vervoer, langzaam verkeer en waar mogelijk over het water.
- Inzet op het verder ontwikkelen van de Oude Maasoever tot een samenhangend recreatielint met intensievere en extensievere delen (zie ook Onderscheidend riviereengebied).
- Verbeteren toegankelijkheid recreatiegebieden per openbaar vervoer.



Recreatieterrein bij Rhoon



Tijd voor rust en verpozing

Verblijfsrecreatie

Karakteristiek

Aan de oever van de Oude Maas ligt recreatiepark Oude Maas, met vakantiehuysjes, een kampeerterrein en jachthaven. Het terrein is niet openbaar toegankelijk. Aan de veerweg naar het veerpontje naar Puttershoek ligt een hotel op opgehoogd buitendijks terrein.

Ambities

- Verbeteren van de toegankelijkheid voor recreatief langzaam verkeer
- Verbeteren landschappelijke aansluiting op de rivier en aansluitende buitendijkse gebieden.



Verblijfsrecreatie aan de Oude Maas

Sportvelden

Karakteristiek

Er liggen meerdere sportparken verspreid over IJsselmonde en er is een 18-holes golfbaan, 'Oude Maas'. Deze terreinen zijn niet vrij toegankelijk

Ambities

- Verbeteren van de ruimtelijke inpassing in de omgeving, passend bij de landschappelijke karakteristiek ter plaatse
- Recreatief medegebruik, zoals wandelen en fietsen, over het terrein mogelijk maken.

Waterrecreatie

Karakteristiek

De identiteit van het landelijk gebied van IJsselmonde wordt gevormd door het polderlandschap met beplante, slingerde dijken en de doorsnijdende waterstructuren van de Oude Maas, De Waal, Devel en de Koedood. Met twee jachthaventjes wordt de pleziervaart op de Oude Maas bediend, zwemmen is er vanwege de drukke scheepvaart verboden. Ook is er een jachthaven aan de Noord bij de Gorzen.

Op de binnenwateren kan gevaren, gezwommen en gevestigd worden. In het recreatiegebiedje Wevershoek is een kleine zwemplas. In Rijsoord is een boothelling en er worden bootjes verhuurd. Wat ontbreekt is echter een verbinding tussen De Waal, Devel, Koedood en de stedelijke waterstructuur, waardoor er geen doorgaande vaarroutes zijn op IJsselmonde. Ook is er geen vaarverbinding met de rivieren de Oude Maas en de Noord.

De Devel vormt een belangrijke recreatieve verbinding tussen Zwijndrecht en het open polderlandschap van de Groote en Kleine Lindt. De Munnikensteeg fungeert echter als barrière.



Recreatie langs de Waal (foto Claudia Dohm)

Ambities

- Meer gebruik maken van de aanwezigheid van de grote rivieren om het recreatieve aanbod op IJsselmonde te differentiëren.
- Versterking van de Devel, De Waal en Koedood als recreatieve structuurdragers van het buitengebied van IJsselmonde, zowel over land, langs de oevers als over water.
- Realisatie Blauwe Verbinding tussen Zuiderpark en De Waal voor kano's, kleine boten en 's winters schaatsers. Fiets- en wandelpaden langs het water completeren het geheel.
- Realiseren van vaarverbindingen tussen rivieren en binnenwateren door aanleg van sluisjes.
- Toegankelijkheid van de oevers vergroten door routes evenwijdig aan het water, uitkijkpunten, verblijfsplekken met voorzieningen en steigerplekken.



Het water van de Waal biedt een unieke kwaliteit met grote kansen voor de recreatie

Natuurrecreatie

Karakteristiek

In het buitendijks gebied ligt een aantal natuurgebieden, die onder invloed staan van de rivieren. Deze grienden, riet- en graslanden zijn aantrekkelijke gebieden voor de actieve rustzoeker en de onderzoekende natuurliefhebber. Ze zijn echter niet overal toegankelijk en beleefbaar. De recreatieve voorzieningen zijn beperkt tot een padennetwerk en enkele parkeerplaatsen. Binnendijks liggen enkele bosgebieden, waardoor gewandeld en gefietst kan worden. Ten noorden van Rhoon ligt Bos Valckestejn, een recent ontwikkeld bosgebied. Bij de buitenplaats Het huys ten Donck ligt een 19^e eeuwse landschapspark met een bosgebied, dat een gereguleerde toegankelijkheid heeft (zie ook Kwaliteit in dorpsgebied, pg 82)



Buitendijks gebied voor de natuurliefhebber

Ambities

- Beter toegankelijk en beleefbaar maken van natuurgebieden, waarbij de ecologische draagkracht en de natuurwetgeving de randvoorwaarden bepaalt, bijvoorbeeld openstelling buiten het broedseizoen. Denk hierbij aan routing, parkeren en bebording. De nadruk ligt op de natuur, dus inrichtingselementen zijn eenvoudig maar doelmatig.
- De natuurgebieden verbinden met de dorpen en de stad door middel van routes en het strategisch plaatsen van voorzieningen.
- In beboste natuurgebieden op strategische plekken zichtlijnen versterken dan wel toevoegen, waardoor de ligging in de polder of aan de rivier beleefbaar wordt.



Boardwalk maakt de Carnisse grienden beleefbaar

Routenetwerk

Karakteristiek

Op IJsselmonde liggen knooppuntennetwerken en lange-afstandsroutes voor wandelen en fietsen. Ook zijn er veel lokale routes uitgezet door gemeenten en het recreatieschap. De meeste routes zijn gekoppeld aan de belangrijkste landschappelijke structuurdragers zoals de dijken, de rivieren en de waterlopen. Ook zijn er veerverbindingen over het water. De verschillende routes sluiten echter niet overal op elkaar aan, het blijkt lastig je te oriënteren en een samenhangend routenetwerk ontbreekt. Hierdoor functioneert het buitengebied van IJsselmonde niet als een eenheid, maar als een versnipperd landschap. Door de vervlechting van verschillende verkeersmodaliteiten – recreatieve fietsers maken van dezelfde weg gebruik als het doorgaande autoverkeer – laat de kwaliteit van de routes soms te wensen over.

Ambities

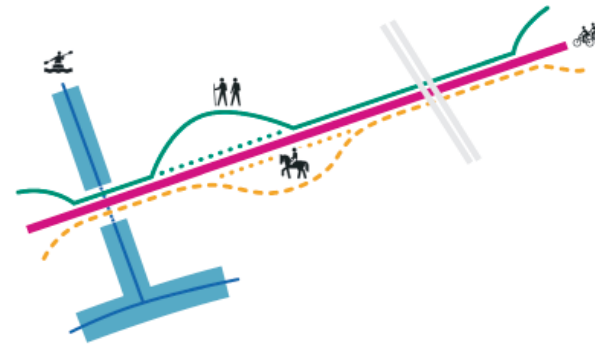
- Een doorgaand routenetwerk en strategisch geplaatste functies verbinden de verschillende recreatiegebieden en versterken de relatie tussen land en water en binnen- en buitendijks gebied.
- Plaats bieden aan verschillende modaliteiten en gebruikersgroepen zoals wandelaars, ruiters, kanoërs, skaters, recreatieve fietsers, racefietsers, motorrijders, autoverkeer etc. Ten behoeve van een optimale beleving



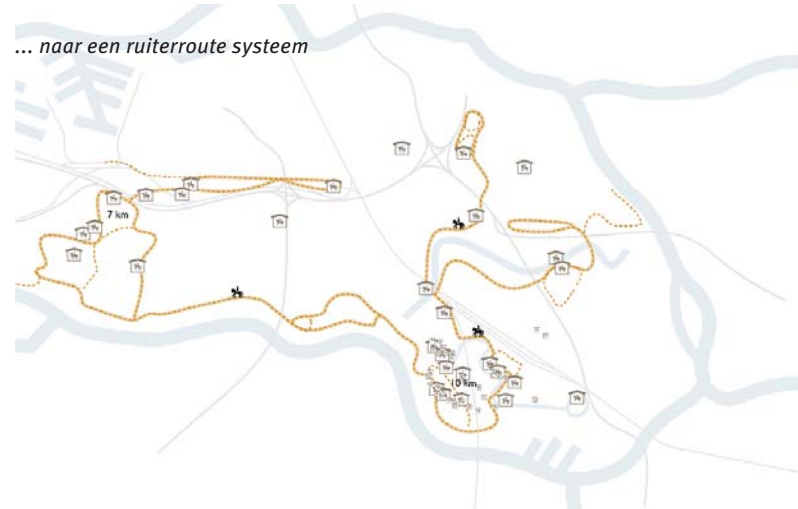
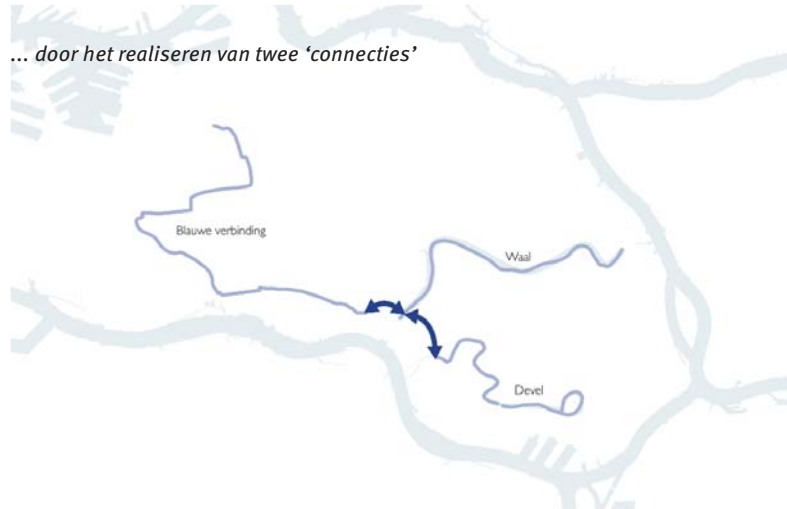
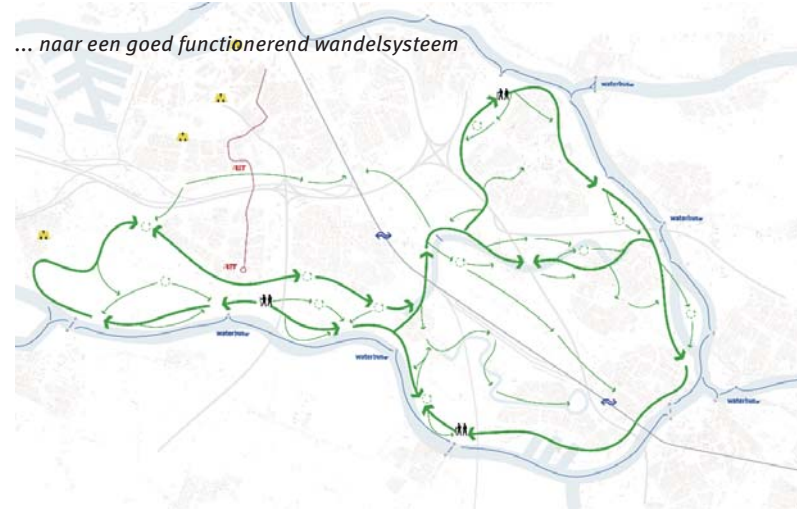
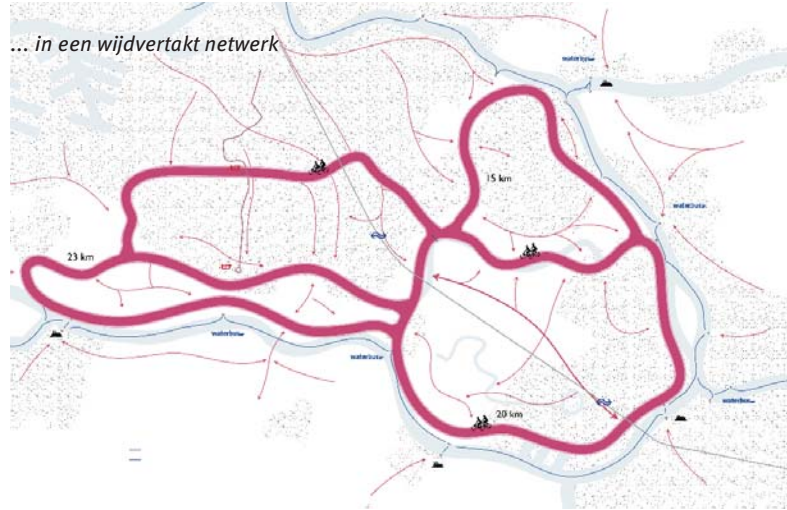
De fietspadenstructuur op IJsselmonde heeft een wisselend kwaliteitsniveau

van het landschap, veiligheid en comfort kan het nodig zijn stromen te scheiden en aparte routes aan te leggen.

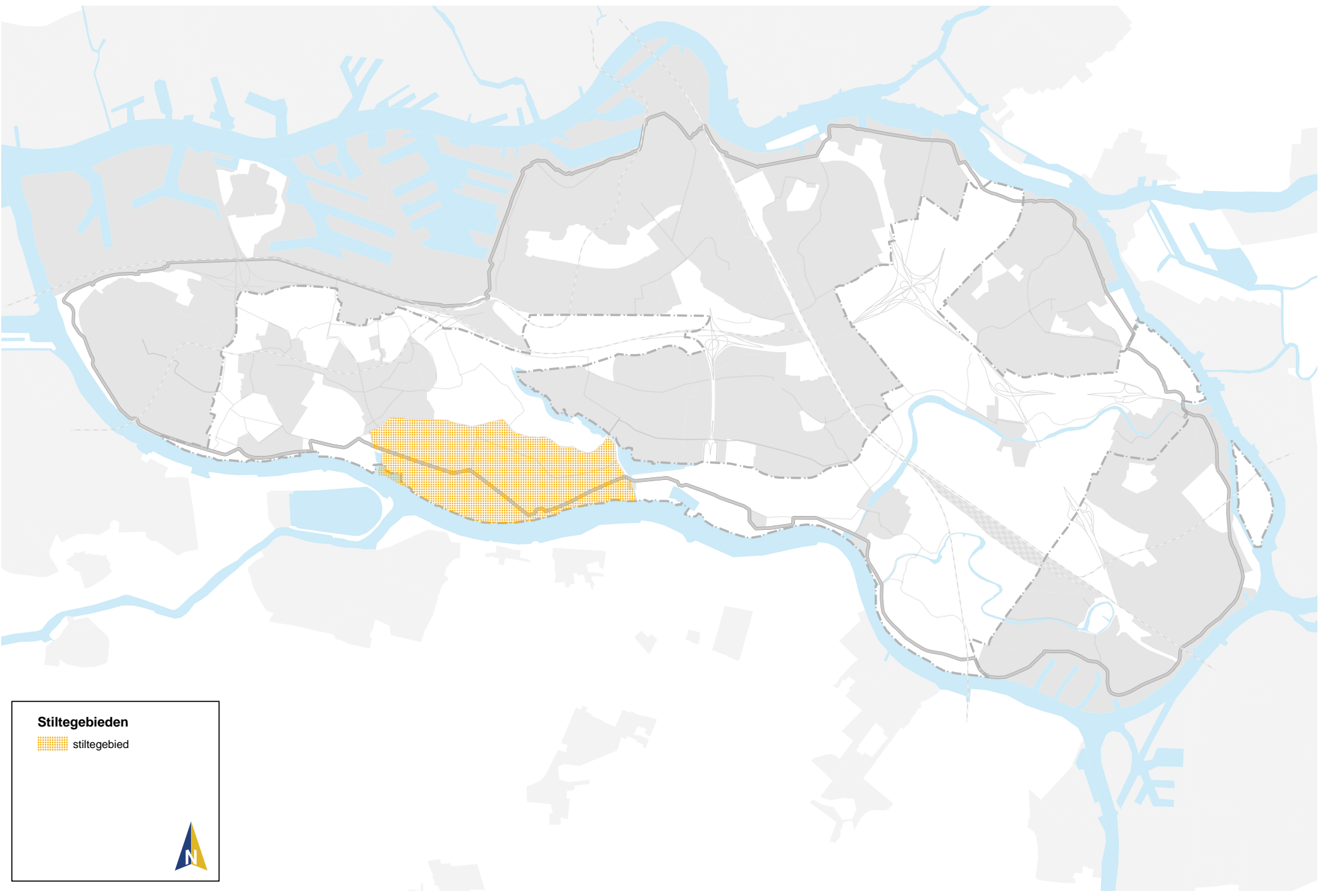
- Knooppunten in het routenetwerk zoveel mogelijk koppelen aan landschappelijke structuurdragers, bezienswaardigheden, oriëntatiepunten en recreatieve voorzieningen. Hier komen verschillende vervoersmodaliteiten bij elkaar. Dit betekent ook dat het vaarnetwerk en het routenetwerk op land goed op elkaar aansluiten.
- Routenetwerk uitbreiden door het aantal knooppunten en verbindingen uit te breiden. Realiseren groene verbinding over en blauwe verbinding onder de A15.
- De dijk- en lintenstructuur gebruiken als basis voor recreatieve routes en verbindingen tussen stad en land.
- Veerverbindingen richting het centrum van Rotterdam, de Hoeksche Waard en de Biesbosch verder uitbouwen. Bestaande veerverbindingen behouden en de ruimtelijke kwaliteit van de veerstoepen verbeteren.
- Ontwikkelen van een eenduidig en herkenbaar bebordingssysteem voor heel IJsselmonde.
- De ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid bij de kruisingen met grote infrastructuur verbeteren.



Principe van het routenetwerk: apart waar het kan, gebundeld waar het moet (Gebiedsvisie Deltapoort)



Ambitie routenetwerk (Gebiedsvisie Deltapoort)



Stiltegebieden

 stiltegebied



Rust en stilte

Karakteristiek

Stiltegebieden zijn (relatief) luwe gebieden met beperkte verstedelijking, waar het dagelijks geluid de 40 decibel niet overstijgt. In de stiltegebieden is alleen ruimte voor 'gebiedseigen' geluid. Deze gebieden dragen bij aan de beleving van de ruimtelijke kwaliteit in het landelijk gebied van Zuid-Holland. De stille gebieden van IJsselmonde liggen met name in zuidelijk deel van het Buitenland van Rhoon en omvatten daarnaast de buitendijkse natuurgebieden Klein Profijt en Carnisse grienden. De rust en stilte die hier heerst is een belangrijke kwaliteit voor de rustzoekende recreant en voor de flora en fauna. Naast stilte is ook de mate van verlichting een belangrijk aspect voor de beleving van de rust en de ruimte. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid vragen om voldoende verlichting, maar hebben ook een versturende werking voor mensen, planten en dieren. Daarom wordt - niet alleen in de stiltegebieden, maar op het hele eiland - lichtvervuiling tegengegaan. Op IJsselmonde wordt de toegankelijkheid en beleefbaarheid van veel natuurgebieden, waaronder de stiltegebieden, verbeterd waardoor het aantal gebruikers zal toenemen. Tegelijkertijd krijgt een stiltegebied pas betekenis als de stilte echt kan worden beleefd.

Ambities uit de kwaliteitskaart

- De huidige stille gebieden stil houden als belevingskwaliteit van het buitengebied.

Overige ambities

Bij ontwikkelingen op het eiland en met name in stiltegebieden aandacht besteden aan:

- Bereikbaarheid en beleving van de stiltegebieden verbeteren. Extensieve recreatie kan ingezet worden om deze gebieden (wandeland, fietsend of varend) te ervaren.
- Zoveel mogelijk gebruik maken van geluidsreducerende maatregelen bij ontwikkelingen nabij stiltegebieden.
- (Nieuwe) geluidsproducerende functies zoveel mogelijk weren.

Lichtvervuiling op het eiland en met name in de stiltegebieden beperken door:

- Het concentreren van verspreid liggende glastuinbouw.
- Toepassing van selectieve verlichting (alleen daar waar noodzakelijk voor verkeers- en sociale veiligheid).
- Toepassen van minder versturende verlichtingstechnieken, zoals LEDverlichting, dimbare verlichting en dynamische verlichting.

In de praktijk



Relatie tussen stad en land

Inleiding

In dit laatste deel, 'In de praktijk', laten we aan de hand van twee casussen zien hoe het gebiedsprofiel gebruikt kan worden. Voor deze voorbeelduitwerkingen worden in een aantal stappen de randvoorwaarden en bouwstenen voor een kwalitatief goed plan gegenereerd. Hierbij wordt uitgegaan van de gebiedskenmerken en ambities uit het gebiedsprofiel.

De stappen die we onderscheiden zijn:

- Stap 1: Bepalen welke legenda-eenheden uit de kwaliteitskaart van toepassing zijn op het gebied en de bijbehorende relevante kwaliteitsambities selecteren.
- Stap 2: De kwaliteitsambities omzetten naar bouwstenen voor het raamwerk.
- Stap 3: De bouwstenen verwerken tot een integraal ruimtelijk raamwerk voor de gewenste ontwikkeling.

Allereerst wordt bepaald welke legenda-eenheden relevant zijn (stap 1). Door een uitsnede van de kwaliteitskaart te maken, wordt inzichtelijk welke gebiedskenmerken van het plangebied aan de orde zijn. De bijbehorende gebiedskwaliteiten en ambities worden daaronder opgesomd. De legenda-eenheid Rust en Stilte wordt niet apart behandeld, omdat de ambities die hier genoemd worden, zoals geluidsreductie en het voorkomen van lichtvervuiling, te concreet zijn voor het detailniveau van deze casussen.

Vervolgens worden de ambities vertaald naar bouwstenen (stap 2). In beeld en tekst wordt geschetst hoe deze ambities vertaald kunnen worden naar bouwstenen voor een ontwerp. Stap 1 en 2 staan op 1 pagina, zodat de vertaling van ambities naar bouwstenen direct zichtbaar is.

Wanneer alle relevante legenda-eenheden zijn behandeld, volgt stap 3. De verschillende bouwstenen worden ten opzichte van elkaar gewogen en vervolgens samengebracht tot een integraal raamwerk. Dit is een mogelijke uitkomst van de opgave, maar zeker niet de enige. Een ontwerp ontstaat namelijk door samenspraak van de ontwerper, de opdrachtgever en andere betrokkenen. Zij interpreteren en wegen de ambities en zo ontstaat een integraal ontwerp. De ruimtelijke kwaliteit is daarmee de resultante van enerzijds de sturing die voortkomt uit de kwaliteitsambities en randvoorwaarden en anderzijds de kwaliteit van het ontwerpend zoekproces. Deze creatieve ruimte heeft een ontwerpproces in onze ogen altijd nodig.

De uitwerking laten zien dat het goed mogelijk is om het begrip ruimtelijk kwaliteit concreet te maken, door trouw te blijven aan de kenmerken, ambities en sturingsprincipes uit het gebiedsprofiel.



Polder De Hooge Nesse

Opgave

De Hooge Nesse is de polder tussen de Lindtsedijk en de rivierdijk (primaire waterkering) ten westen van Zwijndrecht. Opvallend element hierin is het voormalig slibdepot met een hoogte van zes tot acht meter. Binnen het slibdepot bevindt zich een waterzuiveringsinstallatie. Aan de oostzijde ligt de hogesnelheidslijn die de Lindtsedijk doorsnijdt en een ruimtelijke barrière vormt tussen de bebouwing van Zwijndrecht en polder De Hooge Nesse. In de Gebiedsvisie Deltapoort is polder De Hooge Nesse aangewezen als een leisurezone: een hoogdynamische zone die zich kan ontwikkelen met nieuwe stedelijke en regionale parkprogramma's op het gebied van leisure. Voor De Hooge Nesse wordt gedacht aan een programma met actieve sporten en duurzame energie. Een druk gebied dat goed ontsloten is voor zowel de auto als langzaam verkeer en indien mogelijk ook via het water van de Oude Maas.

De opgave bestaat uit een goede landschappelijke en ruimtelijke inpassing van actieve recreatie, duurzame energie en natuur. Door deze programma's op een aantrekkelijke manier met elkaar te combineren, kan De Hooge Nesse zich ontwikkelen tot een poort van IJsselmonde. Daarnaast maakt het gebied onderdeel uit van het recreatielint langs de Oude Maas. Het recreatiegebied moet een eigen karakter krijgen en herkenbaar zijn. Het voormalig slibdepot en de ligging tussen de Lindtsedijk en de rivierdijk worden ingezet om De Hooge Nesse onderscheidend te maken ten opzichte van de andere recreatiegebieden.

Een fijnmazig fiets- en wandelnetwerk verbindt de verschillende recreatiegebieden met elkaar en met het stedelijk gebied op een logische wijze. Daarbij moet de logica van de routing rondom de bypass in de Lindtsedijk verbeterd worden. De opgave is met de aanwezige landschappelijke structuren, de HSL en het voormalig slibdepot een nieuw, recreatief aantrekkelijk landschap in te richten.



Herkenbaar open zeekleipolderlandschap



Ambities

- Versterken van het contrast tussen de binnendijkse akkerbouwpolders en buitendijkse natuur.
- Versterken van de (gave) polders als onderscheidende ruimtelijke eenheden met een eigen karakter. Bij ontwikkelingen de polder als één geheel beschouwen.
- Herkenbaar houden van het patroon van op- en aanwas polders door behouden en versterken van de (beplante) dijk als herkenbare landschappelijke structuurdrager in contrast met de grootschalig, open polder.
- Beplanting op de dijken behouden en versterken.



Bouwstenen

- Het contrast tussen binnendijks en buitendijks blijft zichtbaar: in het buitendijks gebied worden, waar mogelijk, de natuurlijke grienden aan de rivier versterkt, terwijl de inrichting van het binnendijks gebied aansluit bij de openheid en rationaliteit van de polder. In de gave polders Grote en Kleine Lindt krijgt landbouw volop de ruimte, waarmee het open, agrarische karakter gehandhaafd blijft.
- De ontwikkeling van het recreatiegebied vraagt om een visie voor de hele polder. Het voormalig slibdepot is onderdeel van de polder, ondanks de hogere ligging. Het depot ligt los van de polderranden. Op het voormalige slibdepot een uitkijkpunt ontwikkelen met zicht op beide werelden.
- De herkenbaarheid van de Lindtsedijk waarborgen door het bestaande profiel te handhaven dan wel te versterken.
- Het karakter van de Lindtsedijk versterken door solitaire notenbomen toe te voegen.

Onderscheidend riviereengebied



Ambities uit de kwaliteitskaart

- Het versterken van het natuurlijk landschap met ruimte voor dynamische natuurlijke processen en wisselende waterstanden.
- Versterken ruimtelijke kwaliteit van buitendijkse recreatiegebieden door het verbeteren van zichten en routes.
- Recreatieve routes koppelen aan het water en/of de rivierdijk.
- Versterken van het doorgaand profiel van de rivierdijk: een continue vormgegeven binnendijks talud met grasbekleding en een heldere grens tussen dijkkruin en opgehoogd terrein.



Bouwstenen

- Het buitendijks gebied, waar mogelijk, als griend inrichten. Door een open verbinding met de Oude Maas en nieuwe watergangen toe te voegen wordt de getijdenwerking teruggebracht. De grienden toegankelijk en beleefbaar maken door insteekpaden en zichtlijnen op de rivier.
- De Oude Maas toegankelijk maken door plekken aan het water te creëren.
- De rivierdijk is onbeplant en wordt toegankelijk. Vanaf de rivierdijk zijn zowel het binnen- als buitendijksgebied en de rivier beleefbaar door een doorgaande wandelroute op de kruin.
- De rivierdijk blijft herkenbaar door het profiel en de hoogteligging continu te houden. De dijk niet aaneensmeden met het voormalige slibdepot en de opgehoogde buitendijkse gebieden.
- Waar de rivierdijk en de Lindtsedijk elkaar overlappen gaat het karakter van de rivierdijk voor.

Weg door stad en land



Ambities

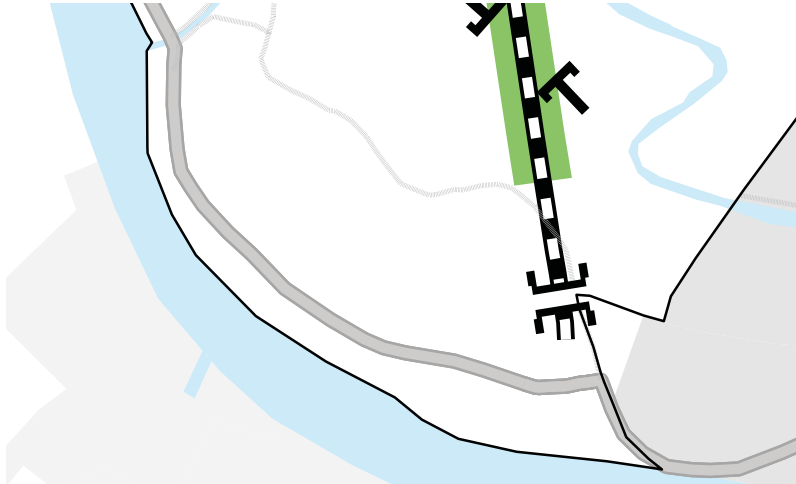
- Dijkwegen zijn een vanzelfsprekend onderdeel van het landschap met zo weinig mogelijk verkeerstechnische ingrepen. Het wegprofiel is functioneel en ingetogen, waarbij rekening gehouden wordt met het medegebruik door langzaam (recreatief) verkeer.
- Dijkwegen liggen bij voorkeur op de dijk, waarbij de dijk en het talud zo min mogelijk worden aangetast. De beplanting sluit aan bij de bestaande soorten en beplantingsstructuren.
- Randwegen worden ingeplant en functioneren als een groene buffer tussen de stad en het landschap.



Bouwstenen

- De Lindtsedijk wordt ontlast, autoverkeer naar De Hooge Nesse gebruikt zoveel mogelijk het verlengde van de Geerweg. De Lindtsedijk is onderdeel van het recreatieve netwerk
- Het karakter van de Lindtsedijk versterken door een solitaire notenbomen toe te voegen.
- Polder De Hooge Nesse wordt ontsloten vanaf de bypass in de Lindtsedijk, in het verlengde van de Geerweg. De bestaande ontsluiting richting het hotel en de waterzuiveringsinstallatie blijft ook behouden.
- De beplanting langs de Munnikensteeg blijft gehandhaafd en draagt bij aan het groene karakter van de stadsrand.

Doorsnijdend spoor



Ambities

- Het uitzicht vanuit de trein op het landschap en de stad handhaven door ontwikkelingen evenwijdig aan het spoor te beperken. Bebouwing en opgaande beplanting beperken en zichtlijnen handhaven dan wel versterken.
- De barrièrewerking van het spoor minimaliseren door aangename en bruikbare dwarsverbindingen voor mens en dier. Deze verbindingen worden logisch vormgegeven, zodat het landschap en landschappelijke hoofdstructuren herkenbaar en leesbaar zijn. Historische structuren en routes worden zoveel mogelijk in tact gehouden.



Bouwstenen

- Door het toevoegen van een landmark op het verhoogde voormalige slibdepot wordt het recreatiegebied De Hooge Nesse herkenbaar vanuit de trein. Het is een herkenningspunt op de reis vanaf Rotterdam en Roosendaal.
- De kruising van de Lindtsedijk en de HSL leesbaar maken door de solitaire notenbeplanting langs de Lindtsedijk te versterken en door te zetten tot aan de HSL. De bypass wordt aangezet met beplanting en dit wordt langs de Geerweg doorgetrokken tot de Munnikensteeg. Dit verduidelijkt de routing rondom de kruising met de HSL en verzacht de verkeerskundige uitstraling van de weg.

Kwaliteit van de stads- en dorpsrand



Ambities

- Respecteer en behoud de grens van de stad die gevormd wordt door heldere landschappelijke structuren.
- Het oorspronkelijke landschap met historische structuren vormt de basis voor vanzelfsprekende verbindingen tussen stad en land. De stad-landverbindingen zijn onderscheidend en sluiten aan op de directe omgeving.
- De ontbrekende schakels in het routenetwerk repareren. Uitgangspunt zijn logische en aangename routes voor verschillende modaliteiten.
- Het opheffen van barrières bij grote infrastructurele doorsnijdingen. De verkeersveiligheid voor langzaam verkeer vergroten.

Bouwstenen

- De ligging van de dijk benutten als heldere landschappelijke grens tussen het bedrijventerrein De Geer en het landschap. De bestaande functies in de driehoek tussen de Geerweg, Lindtsedijk en het bedrijventerrein (waaronder volkstuinen) eenduidig en helder inpassen. Wellicht kan hierbij aangehaakt worden op de voormalige kavelrichting.
- De Lindtsedijk, Geerweg en Devel/Lindeweg inzetten als stad-landverbindingen tussen Zwijndrecht en het buitengebied. Het karakter en de sfeer van de verbindingen verschilt; onverhard pad langs de Devel of fietsen over de Lindtsedijk.
- De verbindingen verbeteren door ontbrekende schakels aan te leggen en de routes goed in te richten. Daarnaast dwarsverbindingen maken tussen de verschillende routes.
- De Munnikensteeg aangenamer en beter passeerbaar maken voor langzaam verkeer.

Linten blijven linten



Ambities

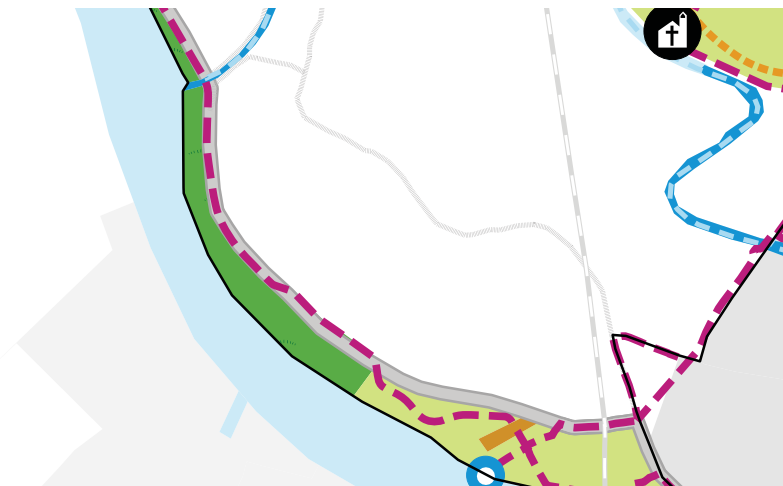
- Bij (nieuwe) ontwikkelingen wordt de relatie met het omliggende landschap opgezocht. De bebouwing behoudt de karakteristieke kleinschaligheid door de onderlinge afstand te respecteren of te herstellen. Routes en zichtrelaties blijven behouden of worden gerealiseerd. De ruimte achter het dijklint blijft vrij van bebouwing.
- De recreatieve bruikbaarheid van dijklinten verbeteren door ruimte te bieden aan kleinschalige recreatieve voorzieningen en goede en veilige langzaam verkeersroutes over de dijk.
- Paardenvoorzieningen, zoals stallen, hekken en bakken, landschappelijk inpassen.



Bouwstenen

- Bebouwing alleen aan de noordzijde (voormalig binnendijks), zoveel mogelijk ontsloten middels de route onderlangs de dijk. Nieuwe ontwikkelingen sluiten aan bij de maat en schaal van het lint. Het zicht op de polder vanaf het dijklint behouden.
- De Lindtsedijk inzetten voor recreatief gebruik door doorgaand autoverkeer te ontmoedigen. De recreatieve waarde vergroten door de karakteristiek van de Lindtsedijk te versterken met solitaire notenbeplanting.
- Paardenvoorzieningen worden landschappelijk ingepast.

Vrijetijdlandschap



Ambities

- Inzet op de ontwikkeling van een aantal 'leisurezones' (recreatieve poorten), waar intensievere parkprogramma's geconcentreerd worden.
- Uitbreiding en differentiatie van recreatieve voorzieningen, waarbij waar mogelijk gebruik wordt gemaakt van cultuurhistorisch erfgoed of nieuwe bijzondere locaties worden toegevoegd.
- Inzet op het verder ontwikkelen van de Oude Maasoevers tot een samenhangend recreatielint met intensievere en extensievere delen.
- Beter toegankelijke en beleefbare natuurgebieden, waarbij de ecologische draagkracht en de natuurwetgeving de randvoorwaarden bepaalt.
- Een doorgaand routenetwerk en strategisch geplaatste functies verbinden de verschillende recreatiegebieden en versterken de relatie tussen land en water en binnen- en buitendijks gebied.

Bouwstenen

- De Hooge Nesse ontwikkelen als recreatieve poort met het accent op actieve sporten en duurzame energie: bijvoorbeeld BMX-route, klimmuur, speeltuin, maar ook zonnepanelen, biomassa, informatievoorziening en horeca.
- De ligging aan de Oude Maas en het hooggelegen voormalig slibdepot inzetten om het gebied onderscheidend te maken.
- Het recreatiegebied inzetten als balkon aan de Oude Maas met zoveel mogelijk zicht op de omgeving. De uitstraling van het hotel verbeteren door de inrichting te laten aansluiten bij de omliggende grienden.
- De buitendijkse grienden versterken met ruimte voor dynamische natuurlijke processen en wisselende waterstanden en routes door de grienden.
- Toevoegen of verleggen van routes zodat er meer over de dijken gefietst of gewandeld kan worden. De beleving van het water versterken door hier routes langs (ook veerpont) of plekken aan het water toe te voegen dan wel te versterken. Het hotel kan hier ook aan bijdragen.



De Lindtsedijk als recreatief dijklint tussen stad en land.

Raamwerk

De ontwikkeling van De Hooge Nesse tot een leisurepoort van IJsselmonde is mogelijk dankzij de goede bereikbaarheid van het gebied via de Munnikensteeg. De hoofdentree ligt daarom in het verlengde van de Geerweg. De tweede ingang maakt gebruik van de reeds bestaande ontsluitingsweg van het hotel en de zuiveringsinstallatie.

De ontwikkeling zet in op een recreatiegebied voor actieve sporten, natuur en duurzame energie en onderscheidt zich daarmee van de andere recreatiegebieden van IJsselmonde. Hierbij wordt ook gebruik gemaakt van de verhoogde ligging van het voormalige slibdepot als een 'Balkon aan de Maas'. Het gebied maakt bovendien onderdeel uit van het recreatielint langs de Oude Maas. De ligging aan de rivier wordt aangezet door een wandelroute op de kruin van de dijk met zicht op de rivier. De Lindtsedijk wordt als landschappelijke structuur versterkt en vormt een belangrijke en aangename langzaam verkeersverbinding met Zwijndrecht en de rest van het buitengebied.

Het hooggelegen voormalig slibdepot behoudt de autonome ligging en uitstraling door de contour aan te zetten met een sloot langs de teen van het talud. Hiermee wordt bovendien voorkomen dat het depot en de rivierdijk aan elkaar 'plakken'. Beide elementen blijven als zodanig herkenbaar. Door uit te gaan van een eigen inrichting, los van de wetmatigheden van de polder, wordt de autonomie van het slibdepot nog verder versterkt. Verdichting door een overmaat aan beplanting of bebouwing op het depot moet echter voorkomen worden, zodat het zicht op de Maas niet wordt beperkt. Op het voormalig slibdepot is ruimte voor actieve sporten, zoals bijvoorbeeld een klimwand, een mountainbike parcours, paintball en een commerciële speeltuin. Daarnaast wordt een deel van de polder ingericht met energiegewassen en bijvoorbeeld een weide met zonnepanelen. Met dit accent op duurzaam en actief krijgt De Hooge Nesse een eigen karakter dat aanvullend is op de andere recreatiegebieden van IJsselmonde. Het westelijke deel van het slibdepot wordt opgehoogd. Vanaf dit punt is het uitzicht over de rivier spectaculair. Door een bijzondere uitkijktoren te combineren met horeca en een informatiecentrum over duurzame energie kan deze plek

uitgroeien tot een nieuw oriëntatiepunt voor IJsselmonde: het 'Balkon aan de Maas'. Ook voor passerende treinreizigers wordt De Hooge Nesse een herkenningspunt.

De inrichting van het buitendijks gebied sluit aan op de bestaande griendcultuur langs de Oude Maas. Door watergangen haaks op de dijk te verbinden met de Oude Maas, komt het gebied onder invloed van eb en vloed. Bovendien ontstaan mooie vistas vanaf de rivierdijk. Een verhoogd gelegen voetpad ontsluit het gebied en maakt het gebied bruikbaar voor recreatie en educatie. De aanplant van wilgen en de productie van wilgenhout sluit aan bij de wens tot een duurzaam gebruik. Het hotel met bijhorende parkeerplaats wordt opgenomen in het griend. De route naar en de omgeving van het veerpontje naar Puttershoek krijgt een kwalitatief hoogwaardige inrichting en eenduidige bebording. Vanaf de rivierdijk is zowel het binnendijks als het buitendijks gebied goed zichtbaar en beleefbaar door een wandelroute over de kruin van de dijk te leggen. De hoogteligging van de dijk kan voelbaar gemaakt worden door een enkele keer het pad naar beneden en weer naar boven te laten gaan.

De Lindtsedijk versterken door de aanplant van notenbomen. De dijk is een belangrijke verbinding naar het buitengebied vanuit Zwijndrecht. Ook De Hooge Nesse zal op meerdere plekken toegankelijk zijn vanaf de Lindtsedijk. De dijk wordt ingericht voor het langzaam verkeer en doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd. Door het aanbrengen van laanbeplanting langs de bypass van de Lindtsedijk tot aan de Munnikensteeg verbeterd de leesbaarheid van deze kruising. Ten zuiden van de dijk blijft de bestaande openheid behouden en is verdere bebouwing uitgesloten. Aan de noordzijde wordt het zicht op de polder hersteld dan wel versterkt door verdere verdichting van het lint te voorkomen. Stallen, schuren en bakken worden landschappelijk ingepast. Naast de Lindtsedijk en de rivierdijk is de Devel (Lindeweg) een belangrijke stad-landverbinding. Eenvoudige paden haaks op deze oost-west georiënteerde routes completeren het recreatieve netwerk.





Zuidrand Barendrecht

Opgave

Het gebied aan de zuidrand van Barendrecht zal de komende jaren een gefaseerde transformatie van monofunctionele landbouw naar een divers groen recreatiegebied gaan doormaken. Met de transformatie krijgt de gebiedsidentiteit een impuls en wordt de stadsrand landschappelijk ingepast. De randweg Barendrecht vormt een barrière voor stedelijke uitloop die beter passeerbaar dient te worden. Met het creëren van meer water kan dit deel van de recreatieve “Blauwe verbinding” gerealiseerd worden en wordt waterberging gerealiseerd. Door al bij de aanleg rekening te houden met divers gebruik wordt voorkomen dat verschillende typen recreanten elkaar in de weg zitten. Verschillende routes verbinden stad en land, en bieden toegang tot de recreatiegebieden langs de Oude Maas. Deze winnen aan kwaliteit wanneer zij meer als eenheid functioneren zodat een aaneengeschakeld recreatielint langs de rivier ontstaat.

De opgave voor de Zuidrand Barendrecht is de ontwikkeling van een sterk landschappelijk raamwerk dat kenmerken van het oude polderlandschap in zich draagt, aantrekkelijk is én ruimte biedt aan de nieuwe recreatieve functies.

Het in ontwikkeling zijnde plan (bron: Arcadis) is ontleend en vertaald naar de systematiek van het gebiedsprofiel IJsselmonde.



Herkenbaar open zeeleipolderlandschap



Ambities

- Versterken van de polders als onderscheidende ruimtelijke eenheden met een eigen karakter.
- Bij ontwikkeling (recreatie, natuur, verbreden landbouw) sterke eigen identiteit per polder als uitgangspunt kiezen. Eenheid en herkenbaarheid gaat dan voor absolute openheid.
- Behoud van open karakter van de polders door behouden van zichtrelaties tussen landmarks, zoals kerktorens, en polderranden.
- Versterken van het contrast tussen de binnendijkse polders en buitendijkse natuur- en recreatiegebieden.
- Ontwikkelingen rond de krekens dragen bij aan het contrast tussen de regelmatige patronen in de polder en de kronkelige krekens.
- Versterken van krekens als herkenbare landschappelijke structuurdragers.
- Versterken van de polderdijken, randen en verkaveling als structuurdrager van de polders.
- Gebruik landschappelijke structuur van o.a. dijken en krekens als drager voor uitbreiding van routegebonden recreatieve functies.



Bouwstenen

- Ontwikkelen van een groenstructuur als basis voor de transformatie van open landbouwpolder naar een divers, groen recreatiegebied.
- Kamers tussen noord-zuid georiënteerde coulissen geven nieuwe identiteit aan de polder en bieden ten opzichte van het open polderland meer ruimte voor een divers gebruik.
- Waar mogelijk waarborgen lange zichten van stadsrand tot dijk
- Harde functies zoals kassen hetzij saneren, hetzij landschappelijk inpassen.
- Oost-west zichtrelaties, waaronder Kleine Duiker - kerk Heerjansdam.

Onderscheidend rivierengebied



Ambities

- Volgen van een op vernieuwing, intensivering en kwaliteitsverbetering gerichte koers met accent op recreatie.
- Versterken ruimtelijke kwaliteit van buitendijkse recreatiegebieden, bijvoorbeeld door verbeteren van de zichten op de rivier, vernieuwen van gebouwde objecten, verbeteren van padenstructuur.
- Versterken en beter beleefbaar maken van het contrast tussen binnen- en buitendijks gebied.
- Onderling verbinden buitendijkse recreatieterreinen, d.m.v. verbeteren toegankelijkheid en koppelen aan recreatieve routes.
- Verbeteren samenhang tussen buitendijkse gebieden door doorgaande routes.



Bouwstenen

- Opwaarderen visuele en functionele kwaliteit recreatieterreinen aan de Oude Maas.
- Relatie met de rivier versterken d.m.v. het creëren van meer doorzichten.
- Routing verbeteren op en aan de dijk en daarmee verschillende typen recreanten scheiden om conflictsituaties te voorkomen.
- Zoneren tussen drukke en minder drukke zones.
- Op meerdere locaties stad en de rivier verbinden.

Vrijtijdlandschap



Ambities

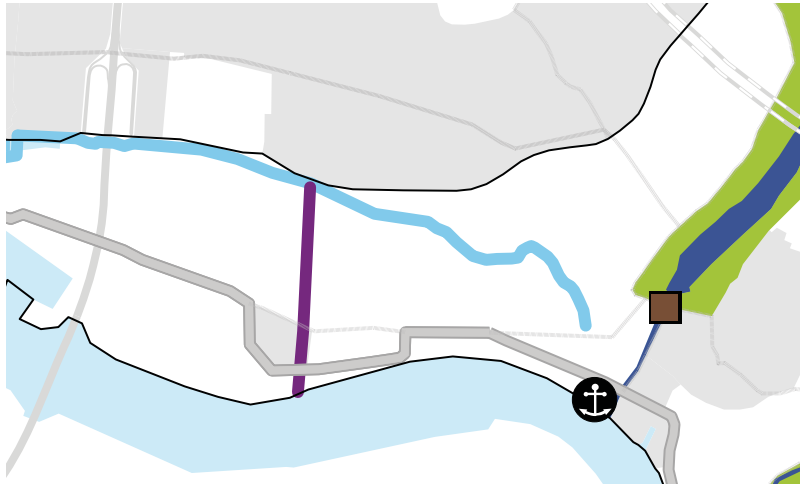
- Versterken van diversiteit in de inrichting van de recreatiegebieden. Hiervoor kan aangesloten worden bij karakteristieken van de omgeving, zoals de cultuurhistorie, de ligging aan de Oude Maas of in de polder.
- De verschillende recreatiegebieden met elkaar verbinden door een uitgebreid routenetwerk.
- Stedelijke uitloopgebieden benutten bij de vormgeving van de stad- en dorpsranden en het verbinden van stad en land (zie ook Kwaliteit in stad- en dorpsrand).
- Inzet op de ontwikkeling van een aantal 'leisurezones' (recreatieve poorten), waar intensievere parkprogramma's geconcentreerd worden, die goed ontsloten zijn met de auto, openbaar vervoer, langzaam verkeer en waar mogelijk over het water.
- Inzet op het verder ontwikkelen van de Oude Maasoever tot een samenhangend recreatielint met intensievere en extensievere delen.



Bouwstenen

- Recreatieterreinen aan één schakelen tot een recreatielint met intensieve en extensieve delen met doorgaande route langs het water.
- drie hooftroutes in oost-westelijke richting: stadsrand Barendrecht, Blauwe Verbinding en oevers Oude Maas.
- Zicht relatie Oude Maas versterken van buitendijkse recreatieterreinen
- Barendrecht beter aanhechten aan de Oude Maas door coulissen combineren met recreatieve routing.
- Mogelijke markering entree eiland d.m.v. windmolens bij Heinenoordtunnel.
- Kwaliteitsimpuls voor de intensieve terreinen aan de Oude Maas met hoogwaardigere niveau en eigen uitstraling van onder andere paden, meubilair, bebording, beplanting en beheer.

Water als structuurdrager



Ambities

- Aanleg van de Blauwe Verbinding tussen Zuiderpark en de Waal. De Blauwe Verbinding draagt bij aan een robuust watersysteem (inclusief waterberging en schoonwatertoevoer stedelijk gebied) en vormt een ecologische verbinding én vaarroute (sloepen en kano's). De bestaande Koedood is onderdeel. Ontwikkelingen rond de kreek dragen bij aan het contrast tussen de regelmatige patronen in de polder en de kronkelige kreek.
- Versterken van kreek als herkenbare landschappelijke structuurdragers.
- De toegankelijkheid en beleefbaarheid van de kreek verbeteren door routes, openbare oevers, aanlegplekken en verblijfsplekken aan te leggen dan wel te versterken.
- De kreek inrichten om meer waterberging mogelijk te maken.
- Vergroten ecologische waarde door natuurvriendelijke oevers in te richten en de kreek te verbinden met de stedelijke groenstructuur.



Bouwstenen

- Blauwe Verbinding uitwerken.
- Natte zone combineren met gebundelde routes (vaarverbinding, langzaamverkeer, laarzenpad).
- Tracé aansluitend op natuurlijk kreekverloop, contrasterend met rechtlijnige polderverkaveling en coulissenstructuur.
- Aanleg verbinding richting oude haven.

Kwaliteit van de stads- en dorpsrand



Ambities

- De stadsrand draagt bij aan de oriëntatie en kadert het landelijk gebied af. Positionering, schaal, omvang en ligging van nieuwe ontwikkelingen worden daarop afgestemd.
- De barrièrewerking van de hoofdweg beperken door aangename en logische stad-land verbindingen.
- Daar waar de stadsrand en de hoofdweg / het landschap zich van elkaar afkeren, wordt ingezet op een hoogwaardig ingerichte groene stadsrand. Deze groene randen worden aangesloten op de woonbuurt zodat een samenhangend netwerk ontstaat. Door het toevoegen van (visuele) verbindingen en functies krijgen deze gebieden betekenis voor de buurt.



Bouwstenen

- Beter oversteeikbaar maken van de randweg Barendrecht.
- Stevige laanbeplanting langs de randweg met als doel een duidelijk gemarkeerde en groene stadsrand.
- Waar mogelijk waarborgen lange zichten richting dijkzone vanuit de stadsrand.



Een hoogwaardige inrichting met sterkere relatie met de Oude Maas verhoogt de gebruiks- en belevingswaarde van het buitendijks recreatiegebied

Raamwerk

Bij de transformatie van de Zuidpolder Barendrecht naar een divers, groen recreatiegebied wordt toegewerkt naar een complete groenstructuur vanuit een idee voor het totaal. Daarmee wordt een fragmentarisch resultaat van de gefaseerde ontwikkelingen voorkomen.

Er zijn drie landschappelijke dragers in oost-west richting:

- Groene stadsrand met oversteekbare randweg
- Natte kreekzone met doorgaande recreatieve routes
- Achterzeedijk en rivierzone
-

Binnen de groenstructuur in de Zuidpolder worden door middel van noord-zuid georiënteerde coulissen kamers ontwikkeld waarin nieuwe functies passen. Binnen de kamers worden bestaande harde functies zoals kassen hetzij gesaneerd, hetzij landschappelijk ingepast. Aanleg van deze kamers wordt gecombineerd met behoud van belangrijke lange zichten van stadsrand tot dijk én in oost-west richting. Het verlengde van het fietspad de Kleine Duiker biedt zicht op Heerjansdam.

De uitstraling en inrichting van de recreatieterreinen langs de Oude Maas wordt opgewaarderd. Het creëren van doorzichten richting het water versterkt de relatie met de Oude Maas. Bij het verbeteren van routes heeft het verbinden van de stad met de rivier, en het scheiden van verschillende typen recreanten prioriteit. Het intensieve gebruik wordt zo verdeeld over drukke en minder drukke zones. Het contrast tussen binnen- en buitendijks en de doorgaande route langs het water vormen bindende factoren langs de gehele rivierzone. Bij de Heinenoordtunnel vormen windturbines een mogelijke markering van de entree van het eiland.





Omgeving Albrandswaardse polder

Opgave

Hoofdpoging rond de Albrandswaardse polder is het beter op elkaar betrekken van de polder ten opzichte van het stedelijk gebied eromheen. Op plattegrond is de polder een leesbare eenheid. In de praktijk is er echter verbetering mogelijk in de samenhang tussen woongebieden en het buitengebied. Recreatieve relaties en de beleefbaarheid van onbebouwde gebieden ten opzichte van de verstedelijking kan worden versterkt. Daarnaast vraagt het open landbouw gebied om het tegengaan van verrommeling. De opgave speelt op drie niveaus; op het niveau van de wijken en het omliggend landelijk gebied, op het niveau van de dorpskern en nabijgelegen water, en op het niveau van de landschappelijke verbindingen die nu geblokkeerd worden door infrastructuur.

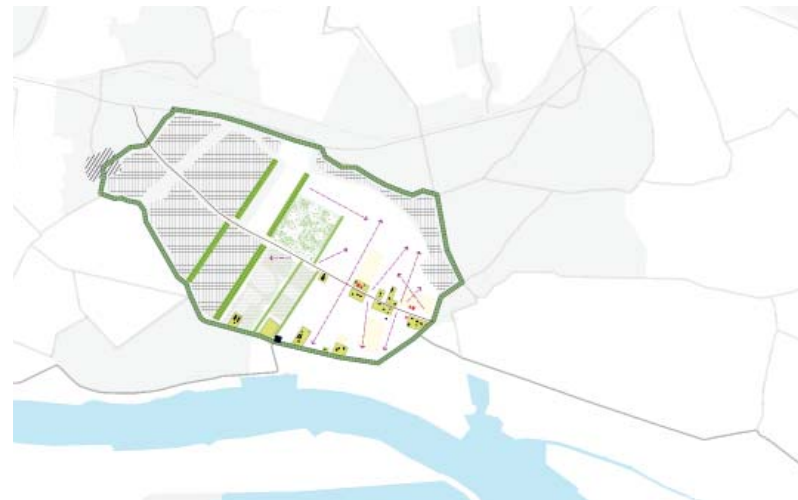


Herkenbaar open zeekleipolderlandschap



Ambities

- Herkenbaar houden en versterken van de (beplante) polderdijken als herkenbare landschappelijke structuurdrager in contrast met de grootschalige open polder.
- Bij ontwikkelingen de polder als één geheel beschouwen en het eigen onderscheidende karakter versterken.
- Dorpen liggen als compacte kernen aan de rand van een polder.
- Versterken van het contrast tussen de binnendijkse akkerbouwpolders en buitendijkse natuur- en recreatiegebieden.
- Behoud van open karakter van de polders door behouden van zichtrelaties tussen landmarks, zoals kerktorens, en polderranden.
- Gebruik landschappelijke structuur van dijken basis voor routes en als drager voor uitbreiding van routegebonden recreatieve functies.
- Dijken in stedelijk gebied zichtbaar en herkenbaar maken, met aandacht voor een goede landschappelijke inpassing en ontwikkelen als verbinding tussen stad en land.



Bouwstenen

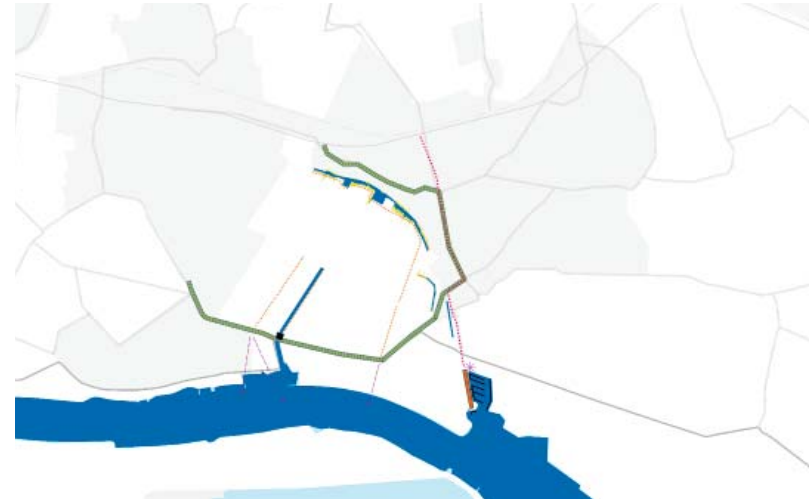
- Versterken relatie poldereenheid Albrandsewaard en het omliggend woongebied door tegengaan verrommeling.
- Herstel openheid dmv saneren van glas.
- Herontwikkeling woningen aan de Albrandsewaardseweg en aan de polderrand.
- Versterken van het contrast tussen de binnendijkse akkerbouwpolders en buitendijkse natuur- en recreatiegebieden.
- Behoud van open karakter van de polders door behouden van zichtrelaties tussen landmarks, zoals kerktorens, en polderranden.

Onderscheidend rivierengebied



Ambities

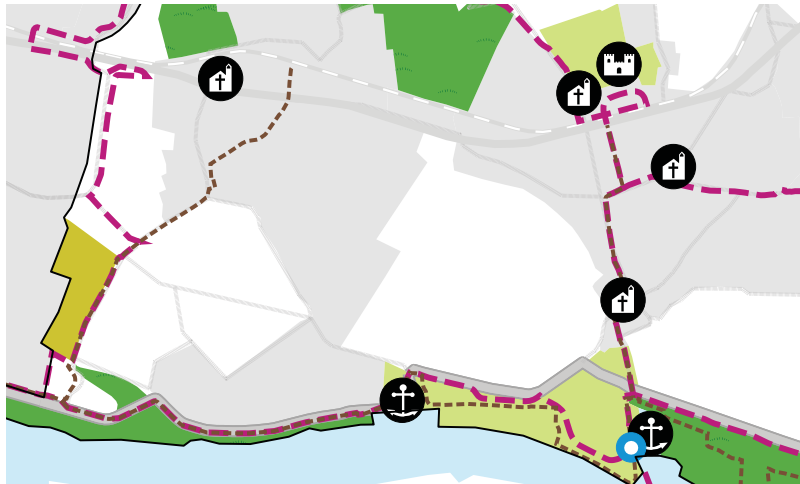
- Versterken doorgaand profiel van de dijk en behoud van de rivierdijk als herkenbare landschappelijke structuurdrager van het rivierengebied.
- Versterken van het contrast tussen binnen- en buitendijks gebied.
- Versterken ruimtelijke kwaliteit van buitendijkse recreatiegebieden met behoud of herstel van openbare oevers.
- Het aanleggen van aantrekkelijke recreatieve routes koppelen aan de dijk waardoor het contrast tussen binnendijks- en buitendijksgebied zichtbaar en beleefbaar wordt.
- Versterken van de contactpunten tussen binnen- en buitendijks water, bijvoorbeeld bij gemalen en dammen.



Bouwstenen

- Contrast en heldere grens tussen dijkkrui en opgehoogd buitendijks terrein.
- Nieuwe ontwikkelingen op of tegen de dijk krijgen een voorkant naar de rivier.
- Versterken van het contrast tussen de binnendijkse akkerbouwpolders en buitendijkse natuur- en recreatiegebieden.
- Inzetten op kwalitatieve verbindende routes van uit het achterland naar contactpunten aan het water gekoppeld aan landschappelijke structuren (kanaal en natte zone dorpsrand).
- Opwaarderen contactpunten aan het water zoals jachthaven en gemaal met publiek(er) programma, versterken zichtrelaties met de rivier.

Kwaliteit in dorpsgebied



Ambities

- Rhoon wil zich ontwikkelen tot een chic, modern en duurzaam dorp. Dit komt tot uitdrukking door een hoogwaardige inrichting van met name de omgeving van het kasteel, het dorpshart met de Groene Brink en het recreatiegebied rondom de jachthaven.
- De verschillende sleutellocaties van het dorp worden goed en logisch met elkaar en met het buitengebied verbonden. Hierbij fungeert het centrum als concentratiepunt voor routes en attracties en draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Stadslandschap IJsselmonde.
- Elk dorp ontwikkelt zijn eigen identiteit en bouwt voort op haar karakteristieke structuur en ligging aan en in het landschap. Het dorp is onderdeel van het omringende landschap, doordat onderliggende patronen herkenbaar zijn in de structuur van het dorp.



Bouwstenen

- Inzetten op kwalitatieve omgeving van Kasteel Rhoon, het centrum en de jachthaven met hoogwaardige verbinding van de sleutellocaties met het buitengebied en de Oude Maas.
- Verbeteren oversteekbaarheid spoor en de Groene Kruisweg.

Vrijtijdlandschap



Ambities

- Sterke verbinding stad-land door het maken van een doorlopend en dicht net van fiets-, wandel en vaarroutes.
- Uitbreiding van recreatieve voorzieningen aan het recreatief netwerk, waarbij waar mogelijk gebruik wordt gemaakt van cultuurhistorisch erfgoed of nieuwe bijzondere locaties worden toegevoegd.
- Zuid-Holland als waterprovincie bereikbaar en aantrekkelijk. Verbeteren van de recreatieve gebruikswaarde en belevingskwaliteit van de vaarnetwerken en daar waar mogelijk toevoegen van nieuwe verbindingen. Havens, aanlegplaatsen en dergelijke zijn onderdeel van het netwerk.
- Verbinden van het stedelijk groen (binnen en buiten de contour) door middel van recreatieve doorgaande routes die aansluiten op het recreatief routenetwerk.
- Inzet op het verder ontwikkelen van de Oude Maasoevers tot een samenhangend recreatielint met intensievere en extensievere delen.



Bouwstenen

- Versterken beleefbaarheid open gebied door aanleg route langs de randen en door de polder richting het water van de Oude Maas.
- Opwaarderen van de kwaliteit van beleving en gebruikswaarde van de recreatieve knooppunten aan het water. Versterken van de relatie tussen de jachthaven en het dorp Rhoon door de aanleg van goede routes en evt. uitbreiden van het aantal ligplaatsen bij de jachthaven.
- Behoud veer Johannapolder en doorontwikkelen gebied tot toeristisch overstappunt.
- Beter zicht op het water vanaf de buitendijkse recreatieterreinen.
- Herstel van landschappelijke routes die nu worden doorsneden met als prioriteit een logischere verbinding van de metro met het buitengebied.
- Open middengebied toegankelijk maken door aanleg van eenvoudige recreatieve routes zoals boerenlandpaden.
- Op knooppunten van het recreatief netwerk uitbreiding van recreatieve voorzieningen mogelijk maken.

Kwaliteit van de stads- en dorpsrand



Ambities

- Er wordt ingezet op het contrast tussen de beslotenheid van het dorp en de openheid van het landschap. Bij de ontwikkeling van natuur- en recreatiegebieden direct naast de dorpsrand is de openheid van het landschap leidend.
- De dorpsranden van Rhooen en Poortugaal hebben een groen en dorps karakter. Dit kan zowel door private tuinen, als door openbaar groen of een beplante dorpsstraat. De afwisseling draagt bij aan het dorps karakter.
- Dorps ontwikkelingen dragen bij aan een heldere landschappelijke afronding van het dorp.
- De toegankelijkheid en beleefbaarheid van de dorpsrand verbeteren door fysieke en visuele relaties te handhaven dan wel te versterken. Daarnaast is het belangrijk dat de dorpsrand gebruikswaarde en betekenis heeft voor de bewoners.
- De inrichting van de dorpsrand, met name rond de dorpsentree, draagt bij aan de oriëntatie.



Bouwstenen

- Vastleggen polderrand door een natte zone met meerwaarde voor recreatie en natuur.
- Routing als onderdeel van de natte zone ligt op afstand van de private tuinen in de dorpsrand en wordt gescheiden door water en rietland
- Geleidelijke overgang binnen de Albrandswaardsepolder door het inbedden van groene functies in de stadsrand.
- Nieuwe Landgoed (deels) publiek toegankelijk.

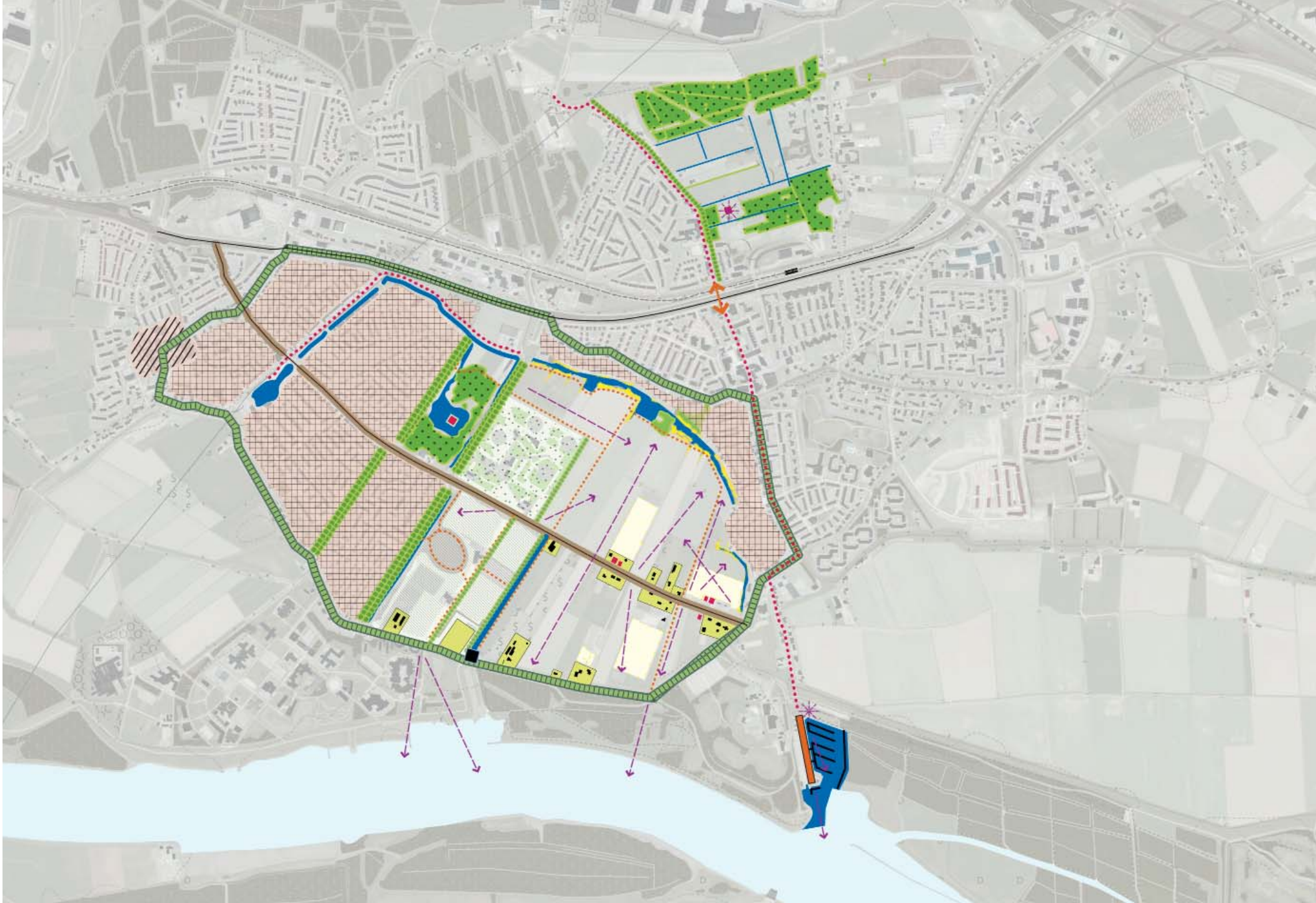


Een natte zone met ecologische en recreatieve meerwaarde markeert de dorpsrand

Raamwerk

Ontwikkelingen tussen Portugal en Rhooen dienen de landschappelijke eenheden te respecteren en bij te dragen aan het versterken van de relatie tussen de open poldereenheid Albrandsewaard met zijn kwaliteiten, en het omliggende woongebied. De verrommeling wordt een halt toegeeroepen door een aantal acties:

- Saneren van glas i.c.m. herontwikkelen woningen aan logische structuren: de Albrandsewaardseweg door het midden van de polder en aan de polderrand.
- Groene functies zoals sport en een nieuw landgoed worden ingebed in de dorpsrand waarmee een geleidelijke overgang wordt gemaakt.
- De beleefbaarheid van het open gebied wordt versterkt door aanleg van routes lang de randen en door de polder richting het water van de Oude Maas.
- De polderranden zelf worden vastgelegd door een natte zone met meerwaarde voor recreatie en natuur.
- De kwaliteit van beleving en gebruikswaarde van recreatieve knooppunten aan het water wordt opgewaardeerd. Zicht op het water is daarbij belangrijk.
- De inzet is het herstel van een aantal landschappelijke routes die nu doorsneden worden door de Groene Kruisweg. Prioriteit ligt daarbij bij de metro. Door het opwaarderen van deze recreatieve verbinding worden groengebieden ten zuiden en noorden met elkaar verbonden en ontstaat de mogelijkheid om met openbaar vervoer het stads- en landelijk gebied van Rhooen en Portugal te verkennen. Dit is ook van belang als ontsluiting van Buijtenland van Rhooen.



Geraadpleegde bronnen



Weidsheid van de rivier

Geraadpleegde bronnen

- Beleidsvisie Groen, Provincie Zuid Holland, 2012
- Beleidsvisie Cultureel Erfgoed 2013-2016, Provincie Zuid Holland, 2012
- Cultuurhistorische Atlas Zuid-Holland, Provincie Zuid-Holland, 2007
- Gebiedsvisie Deltapoort 2025, H+N+S landschapsarchitecten i.o.v. Stuurgroep Deltapoort, februari 2012
- Gemeente Zwijndrecht Structuurvisie 2020: De ondernemende tuinstad, Inbo, i.o.v. gemeente Zwijndrecht
- Het Buitenland van Rhoon, Tussenrapportage schetsontwerp voor inrichting, beheer en organisatie, 2012
- Landschappen in Zuid-Holland, H. Oerlemans, 1992
- Ontwerp Toekomstvisie Albrandswaard 2025, Stipo en Inbo, i.o.v. gemeente Albrandswaard, april 2012
- Ontwerp voor de gebiedsontwikkeling Hooge Nesse, resultaat workshop 12 & 13 september 2012
- Provinciaal Waterplan Zuid-Holland 2010 – 2015, Provincie Zuid-Holland, 2009
- Schetsontwerp Blauwe Verbinding Zuidelijk Randpark, H2Ruimte en Urban Synergy, i.o.v. Natuur en Recreatieschap IJsselmonde, mei 2011
- Structuurvisie Ridderkerk, BVR, i.o.v. gemeente Ridderkerk, juni 2009
- Structuurvisie Albrandswaard 2025, Stipo en Inbo, i.o.v. gemeente Albrandswaard, oktober 2012
- Visie op Zuid-Holland, Provinciale Structuurvisie, Zuid-Holland, juli 2010
- Voorontwerp Structuurvisie Barendrecht, RBOI, i.o.v. gemeente Barendrecht, oktober 2011

