

# Historisch- landschappelijke lijnen in Delft

Commissie Behoud Stadsschoon – Roelf Steenhuis 2023.10.25

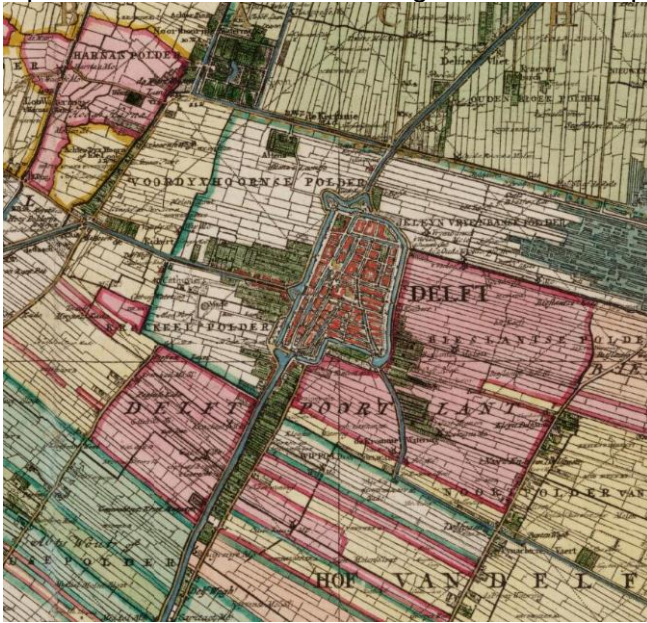


Voorstel voor de versterking van de zuidelijke lijn

## Delft en groen

### Delft en groen toen

Op de Kruikiuskaart van 1712 ligt Delft als een spin in het landschap:



- met een sterk contrast tussen de compacte, binnen de vestingwerken ingesnoerde stad en het open weidelandschap daarbuiten,
- waarbij stad en landschap verbonden zijn *met lijnen als de draden in een web*: de Buitenwatersloot naar het westen, de Vliet naar het noorden, de Tweemolentjeskade naar het oosten, de Kromme Watering naar het zuidoosten en Schie en Rotterdamseweg naar het zuiden.

### Delft en groen nu

Op de meest recente Groenkaart van de Atlas van de leefomgeving is de binnenstad van Delft nog steeds een sterk verstedelijkt gebied:



Groenkaart, Atlas van de leefomgeving

Openbaar groen in de binnenstad zijn de Doelentuin, de Prinsenhof en *pleinen* als de Paardenmarkt en Beestenmarkt. Het groen langs de grachten is beperkt (wel valt de Zuiderstraat op). Aan de rand van de oude binnenstad vallen aan de noordzijde de groene zône Kalverbos/Nieuwe Plantage/Wallertuin/Kleine Veluwe (Joris) en aan de zuidzijde de Botanische Tuin/de Vries van Heijstplantsoen/Katholiek kerkhof op, beide zônes verbonden door het lint van bomen langs het kanaal.

Geven deze beide groene zônes, gekoppeld aan de bomen langs het kanaal, nog iets van het gevoel van de kaart van Kruikius van *stad in het landschap*, verder is er opvallend weinig groen in en rondom de binnenstad - en in Delft als geheel.

Ook in het onderzoek van Natuur en Milieu naar de verstening van de openbare ruimte in de 32 grootste gemeenten (februari 2022) komt Delft er bijzonder slecht af: zij staat op plaats 5 van (meest) versteende buurten van de 32 grootste gemeenten in Nederland.

Tabel 2: Overzicht resultaten per gemeente. De volgorde is gebaseerd op het aandeel versteende buurten per gemeente

Gemeente	Aantal onderzochte buurten (632 buurten vanaf 500 inwoners)	Aantal & percentage buurten met minder dan 75 m <sup>2</sup> groen per woning	Gemiddelde hoeveelheid groen per woning gehele gemeente m <sup>2</sup> /woning	Aantal & percentage buurten zonder 1 hectare aaneengesloten groen		
Haarlem	78	65	83%	46	14	18%
Westland	36	27	75%	59	4	11%
Amsterdam	321	238	74%	57	54	17%
Den Haag	100	74	74%	90	11	11%
Delft	50	36	72%	63	25	50%
Tilburg	103	68	66%	65	25	49%
Eindhoven	80	50	63%	95	11	14%
Leiden	44	27	61%	84	0	0%
Dordrecht	42	24	57%	84	9	21%
Amersfoort	72	40	56%	85	7	10%
Utrecht	91	51	56%	80	4	4%
Leeuwarden	47	26	55%	118	6	13%
Rotterdam	71	34	48%	174	1	1%
Ede	40	19	48%	91	3	8%
Groningen	60	29	48%	105	10	17%
Enschede	51	24	47%	147	4	8%
Venlo	37	17	46%	99	4	11%
Alphen a/d Rijn	50	21	42%	120	0	0%
Arnhem	61	25	41%	142	12	20%
Den Bosch	58	23	40%	129	0	0%
Nijmegen	36	14	39%	158	1	3%
Alkmaar	45	17	38%	127	2	4%
Breda	40	14	35%	119	0	0%
Deventer	43	14	33%	132	6	14%
Zaanstad	36	11	31%	118	0	0%
Zwolle	44	12	27%	138	3	7%
Apeldoorn	44	12	27%	147	1	2%
Maastricht	35	8	23%	162	2	6%
Zoetermeer	16	3	19%	110	0	0%
Haarlemmermeer	41	6	15%	146	1	2%
Almere	42	3	7%	233	0	0%
Ennen	24	0	0%	342	0	0%
<b>Totaal</b>	<b>1937</b>	<b>1030</b>	<b>53%</b>	<b>105</b>	<b>191</b>	<b>10%</b>

En tenslotte de inventarisatie van de gemeente Delft zelf. Van de 13 cultuurhistorisch waardevolle groengebieden in Delft (zie gemeente Delft > waardevol groen, 2013) is er geen één in de binnenstad, 6 zitten in bovengenoemde zônes aan de rand van de binnenstad, 3 liggen ten oosten van de A13 in de zône Delftse Hout en verder zijn er nog Begraafplaats Jaffa, het Agneta- en het Wilhelminapark en de binnentuin bij de Blommensteinstraat. Dat is het dan: een bijzonder droevige score!

## Voorstel CBS

*Omdat de ruimte voor groen in de stad beperkt en vaak versnipperd voorhanden is, stelt de CBS voor om de oorspronkelijke historische lijnen van het 'web' in te zetten om het groen in de stad te versterken:*

- om daarmee de historische kwaliteit van de verbindingen tussen de oude stad en het landschap te herstellen en te verduidelijken,
- mede ter versterking van het stedenbouwkundig raamwerk, de samenhang van de stad,
- en het biedt ruimte voor duurzame thema's als vergroening, klimaatadaptatie, ecologische corridors etc, en daarbij een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving van de Delftenaar.

In het vervolg wordt ingegaan op de aanpak van de zuidelijke historisch-landschappelijke lijn, de Kolk en het Schiekanaal. Langs deze lijn zitten veel bouw-initiatieven: eerder Nieuw Delft, Koningsveld etc, en recentelijk de Schieoevers, Panho, Gelatinebrug etc. Zonder een samenhangende historisch-stedenbouwkundige voorstel leiden die initiatieven tot een versnippering van het stadsbeeld en een verlies van de historische en landschappelijke structuur van de Schie.



# De Kolk, de Hooikade en het Schiekanaal

Aanzet tot een integrale visie op het gebied rondom de Kolk en het Schiekanaal.

## 1. De Kolk als zuidelijke stadsentree: het gebied toen en nu

Zoals het Kalverbos de noordelijke stadsentree bij de Oude Delft op bijzondere en karakteristieke wijze markeert, zo vormde vroeger de Kolk aan de zuidzijde van de binnenstad een sfeervolle en royale stadsentree. Als toegang tot de compact bebouwde binnenstad van Delft was de Kolk een bijzondere open *voorruimte*, een 'waterplein'.



Het 'waterplein' van de Kolk, de entree tot de stad vanuit het zuiden. Op de foto van links naar rechts de bebouwing van de Hooikade, de bomen van het Engelsch kerkhof en de bomen en bebouwing aan de Zuidwal.



De Kolk met het Engelsch kerkhof en de bebouwing aan de Hooikade, Zuidwal en Scheepmakerij

In vergelijking met de situatie rond 1900 heeft deze ruimte, dit 'waterplein', veel van haar karakteristiek verloren.

Is de bebouwing van de Scheepmakerij nog steeds karakteristiek, de Zuidwal is als bebouwingswand en als verkeersader een kale en harde bedoening geworden. Deze verharding wordt versterkt door de in de Spoorzone verschenen hoogbouw; zowel de materialisering (verstening) als de hoogte doen afbreuk aan de landschappelijke kwaliteit die het ooit had.



Links de bebouwing aan de Hooikade nu, in het midden het 'gat' van de Spoorzone waar inmiddels hoogbouw is verschenen en rechts de vernieuwde bebouwing aan de Zuidwal.

## 2. De binnenstad in verbinding met het landschap: integrale aanpak van deze historische lijn.

*De CBS pleit er voor om de 'pleinruimte' van de Kolk te herstellen en te verbinden met de historisch-landschappelijke lijnen in de stad en het buitengebied. Nu worden Hooikade, binnenstad en Scheepmakerij gescheiden door de Zuidwal als verkeersader. Op de oude foto van het 'waterplein' is te zien dat alleen al met bomen van voldoende grootte er op de Zuidwal een prachtige ruimtelijke samenhang rondom de Kolk ontstaat: zoals indertijd kunnen de wanden rondom het 'waterplein' tot een samenhangend geheel verbonden worden.*

## 3. De verbinding van de ruimte van de Kolk met het bomenlint rondom de binnenstad

Heel bijzonder en karakteristiek voor Delft is het schitterende lint van platanen langs het Schiekanaal. Hiermee grenst de historische binnenstad aan de oost- en zuidzijde direct aan een *landelijke sfeer met water en groen*. Dit begeleidende lint van platanen stopt tegenwoordig op de kop van de Scheepmakerij, maar in het verleden 'sprong' de beplanting over naar de Zuidwal, met een prachtige, lommerrijke kade bij hotel-terras Bellevue, de aanlegplek van de veerboot op Schiedam: wat een fraaie stadsentree!



de Kanaalweg met haar prachtige platanen, de foto rechts bij de Hertog Govertkade met de bomen toen ook aan de binnenstadszijde





De zichts op de Nieuwe Kerk werd geflankeerd door links de beplanting aan de Zuidwal met hotel Bellevue en rechts het bomenlint langs het kanaal (aanvankelijk met beplanting aan weerszijden van het kanaal).

Door de Kolk als een landschappelijke pleinruimte te behandelen en deze met bijvoorbeeld het middel van boombeplanting samenhang te geven, kan deze weer verbonden worden met het bomenlint langs het Kanaal. Hierdoor wordt deze prachtige, landschappelijk karakteristiek –midden in de stad!- verder versterkt, en wordt een belangrijke aanvulling op het al zo karige groen in de Delftse binnenstad.

#### **4. Ook de verbinding naar het landschap**

Deze historisch-landschappelijke samenhang geldt ook voor de verbinding van het Schiekanaal de stad uit. Het is nog steeds prachtig om de stad vanuit het zuiden langs het Schiekanaal te benaderen, met aan weerszijden weilanden en natuur en de Oude Jan wisselend in het zicht. Onderstaand beeld van het schilderij van Jongkind is hier 'afgezien van enkele ingrepen' nog goed herkenbaar!

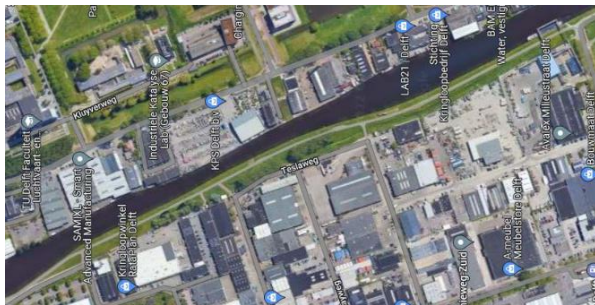


Gezicht op Delft vanaf de Schie, J.B. Jongkind, 1844, Gemeentemuseum Den Haag



Het Schiekanaal buiten de stad: vanaf Overschie-Kandelaar tot aan de Avalex een prachtige route.

Deze landschappelijke kwaliteit stopt echter bij de Avalex. De route voert van hier tot aan de Kruithuisweg langs het bedrijventerrein Schieweg-Zuid met rommelige bedrijfsbebouwing. Dit deel tussen de Avalex en de Kruithuisbrug kan echter met een goed inrichtingsplan eenvoudig een veel betere kwaliteit krijgen omdat in het aanwezige (dijk-) profiel ruim voldoende breedte aanwezig is.



Van de Avalex tot en met het Kruithuis is er voldoende ruimte voor een veel betere inrichting en beplanting langs het kanaal, om de bedrijfsbebouwing meer af te schermen.

Het gedeelte van de Schieweg tussen het Kruithuis en de Abtswoudsebrug heeft haar historische karakteristiek geheel verloren. In de huidige, per bedrijf of locatie versnipperde planvormingen wordt de ligging aan het Schiekanaal dankbaar 'gebruikt', maar wordt de eigen, karakteristieke kwaliteit van het Schiekanaal als landschappelijke verbinding en kwaliteit verwaarloosd. Dit historisch-landschappelijke lint zou juist bindend moeten zijn tussen (en voorrang moeten hebben op) de aangrenzende deelinitiatieven.

*Er is dus dringend behoefte aan een integraal, op deze historische lijn afgestemd voorstel, samenhangend voor zowel de oost- als westzijde van het kanaalkanten, met aandacht voor de verschillen daartussen. Daarbij zijn reminiscenties van het gebruik als industrieterrein uiteraard ook geschiedenis!*



Tussen het Kruithuis en de Abtswoudsebrug is de historische karakteristiek van het lint verloren gegaan. Bij de ontwikkeling van Schieoevers Noord is herstel van kwaliteit van deze schakel in de historische verbinding dringend nodig.

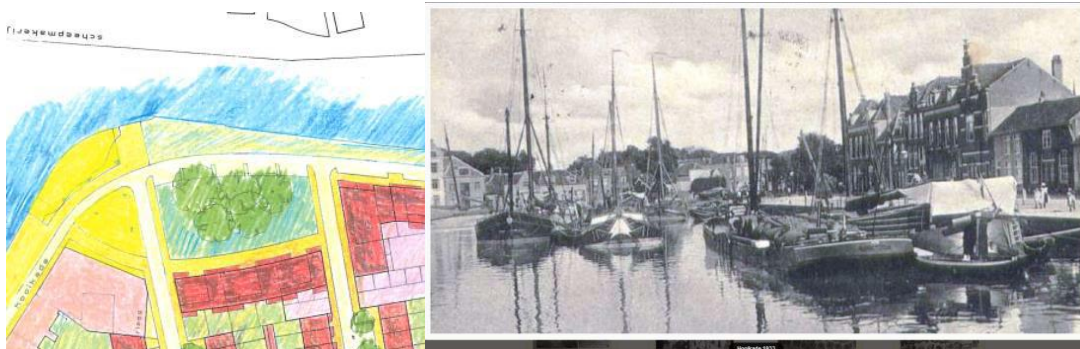


Wat betreft het deel van het lint van de Abtswoudsebrug tot aan de Kolk is de Schie, geflankeerd door de nieuwe bebouwing bij Delftzicht, het Koningsveld en straks Panho, tot een smal en door steen ingesloten 'kanaaltje' geworden. Het mist volledig de monumentale en landschappelijke schaal en kwaliteit zoals die nu aanwezig is langs de Kanaalweg en de Oostsingel.

*Ook hier zou bij de inrichting van de openbare ruimte (aan weerszijden van het water) de kwaliteit en uitstraling van het historisch-landschappelijke lint weer ingebracht moeten worden.*



Langs het Zuideinde van de Abtswoudsebrug tot aan de Kolk wordt het Schiekanaal te zeer ingeklemd door steeds hogere en meer aanwezige bebouwing. Hierdoor worden zowel de historische kenmerken als de schaal en het landschappelijk karakter van de kanaalzone gedegradeerd! Ook hier is herstel van de historische uitstraling van deze belangrijke verbindinglijn dringend nodig.



In het oorspronkelijk ontwerp van Plein Delftzicht van 1992 (links) was al een bomenplein gedacht: een goed aanhechtingspunt voor de ontwikkeling van de landschappelijk-historische karakteristiek van het Schiekanaal.

Met andere woorden, langs de Oostsingel en de Kanaalweg is het Schiekanaal met haar lommerrijke platanen en prachtige profiel een monumentaal landschappelijk element: zeer karakteristiek en van grote waarde voor Delft en de binnenstad. De Kolk en het Schiekanaal tot en met de Avalex hebben, ondanks hun historische en landschappelijke potentie, deze kwaliteit verloren. Het kanaal is steeds meer ingebouwd en daarbij 'gebruikt' en dat zal met de initiatieven rondom Schieoevers-noord alleen maar sterker worden.

*Het is dus van groot belang om de kwaliteit van deze historisch-landschappelijk belangrijke verbinding niet verder aan te tasten, maar het initiatief te nemen en deze karakteristiek juist weer zichtbaar te maken en te versterken dmv een integraal voorstel voor de Kolk en voor de zone langs het Schiekanaal tot aan de Avalex. Aangrenzende (deel-) initiatieven dienen zich vervolgens respectvol te verhouden tot de unieke landschappelijk-historische ruimte van de Schie!*



#### 4. Advies aanpak ensemble met gebouw GGD

Hier is de oorspronkelijke aansluiting van de Hooikade op de binnenstad historisch gezien interessant. Op onderstaande foto (genomen vanaf de spoorzijde vanuit het westen) staan links de bomen van het Engelsch kerkhof als schakel naar de historische stad en rechts de achterkanten van de bebouwing aan de Hooikade. De Engelsestraat is nog een slingerend pad. Zie ook het wijken van de zijgevel van Hooikade 9 met daarom de afgeknotte topgevel.



De woningen aan de Hooikade vanuit het westen



luchtfoto 1932

Op de foto uit 1932 is inmiddels de fabriek van Braat uitgebouwd met een voorzijde naar de Engelsestraat en in richting parallel aan de Crommelinlaan. Terwijl de gebouwen van Braat langs de Hooikade en het spoor 'moderne' gevels en platte daken hebben, heeft het ensemble aan de Engelsestraat met de kap een meer 'landelijke' uitstraling. Goed te zien is het spievorming platje op Hooikade 9. Rechtsvoor het restant Engelsch kerkhof.



aanleg Irenetunnel ca 1960

De Irenetunnel is vanaf de plek van het Engelsch Kerkhof op het voormalige tracé van de

goederentram gericht. De Hooikade en de (binnen-) stad zijn uit elkaar getrokken. De bebouwing van Braat komt afzijdig en wat verloren in de locatie te liggen, versterkt door het niveauverschil en keermuren.

Met de ontwikkeling van de Spoorzone wordt het gebied Hooikade - Delfzicht weer aangesloten op nieuwe bebouwing, zoals met Volt langs de Ireneboulevard. En er is weer een niveauverschil: de oorspronkelijke bebouwing ligt nu verlaagd tov de Ireneboulevard.

Binnen een eeuw is er dus op deze locatie veel veranderd. De CBS vindt deze locatie zo belangrijk omdat ze de schakel vormt tussen de schaal (zowel in omvang als in hoogte) van de bebouwing rondom de Kolk van de Scheepmakerij tot en met de Hooikade, en met de nieuwbouw in de Spoorzone.



nu: schaalsprong historisch lint – Spoorzone



samenhang in hoogte en schaal in het ensemble

Karakteristiek vinden we dat het geheel van gebouwen langs de Hooikade, Crommelinlaan en Ireneboulevard een in stijl divers, maar in schaal en hoogte een redelijk samenhangend en gevarieerd ensemble vormt.

Voor de CBS is het nu belangrijk om dit ensemble en haar kwaliteit te zekeren. Want is, als nu het voormalig GGD gebouw (deels) gesloopt wordt, morgen de karakteristieke 19e eeuwse bebouwing van Hooikade 9-12 of een andere locatie aan de beurt en gaat de schaal van de Spoorzone het beeld rondom de Kolk overheersen?

Dit is de reden om het historisch lint langs de Hooikade in samenhang met het ensemble tot aan De Groene Haven te verankeren. Hierin past het gebouw van de GGD-ambulance goed, met name aan de zuidzijde aan de Crommelinlaan en aan de westzijde langs De Groene Haven. Aan de Ireneboulevard-zijde kan het ambulancegebouw goed passen in



uitstraling, maar sluit het stedenbouwkundig niet goed aan op de zij- en achterkant van Hooikade 9, resulterend in een beheersmatig restgebied.

Met andere woorden, de CBS is er sterk voor om de verbinding van Hooikade en De Groene Haven te versterken en te zekeren. Daarbij moeten de schaal en bouwhoogte van de aansluitende, bestaande bebouwing van het ensemble niet overschreden worden en eerder het verschil met Volt en de Spoorzone geaccentueerd. Aanhakend op de kwaliteit van het GGD-ambulance gebouw is hier een fijnzinnige oplossing gewenst.

## Resume

### **- mbt het herstel van het Schiekanaal als historisch-landschappelijke lijn**

De CBS pleit ervoor de ruimtelijke verbrokkeling van het Schiekanaal vanaf de Kolk tot en met de Avalex te herstellen dmv een integraal inrichtingsvoorstel. Dit met als inzet de historisch- landschappelijke karakteristiek weer zichtbaar te maken en te versterken en om daarmee het verband tussen (binnen-) stad en landschap terug te brengen.

### **- mbt de Kolk**

De CBS pleit ervoor om de Kolk als historisch-samenhangende open ruimte naast het centrum, als 'waterplein', te herstellen. Bv alleen al met bomen van voldoende grootte op de Zuidwal en op de Hooikade kunnen de wanden rondom dit 'waterplein' weer tot een min of meer samenhangend geheel verbonden worden. Tevens kunnen deze bomen verzachtend werken op de inmiddels zeer aanwezige achtergrond van hoogbouw in de Spoorzone. Ook pleit de CBS ervoor de Kolk als pleinruimte te verbinden met het bomenlint langs het Kanaal. Dit om deze monumentale, landschappelijke karakteristiek –midden in de stad- verder te versterken.

### **- mbt de ambulance-locatie**

De CBS is er sterk voor om de historische lijn van de bebouwing aan de Hooikade tot aan De Groene Haven te zekeren. Bij ingrepen moeten de schaal en bouwhoogte van de bestaande bebouwing van het ensemble niet overschreden worden en eerder het verschil met Volt en de Spoorzone geaccentueerd. Aanhakend op de kwaliteit van het GGD-ambulance gebouw is hier een fijnzinnige oplossing gewenst.