

Lijnwandeling 6: Maassluis – Delft (25,2 km)

Door stad en land.

Start metrostation Maassluis Centrum. Langs de oever van het Scheur door de Aalkeet Binnenpolder naar Zuidbuurt. Langs de Krabbepolder door de Broekpolder naar het Bommeer. Langs de oevers van Boonervliet en Vlaardingervaart met de Trekschuit naar de Duifpolder. Verder via Schipluiden en Den Hoorn naar Delft.

Routebeschrijving

De routebeschrijving van de wandeling maakt gebruik van het wandelroutenetwerk Hof van Delfland. Waar de route daarvan afwijkt worden in deze routebeschrijving verdere details gegeven. Verstoringen in het netwerk? Meld ze bij: www.meldpuntroutes.nl.

Scan de QR-code voor een export van de route in GPX.
Vaartijden veerpont de Kwakel: mei-sept dagelijks, apr en okt weekend en feestdagen. Zie ook: vaartijden-de-kwakel

Start: Metrostation Maassluis-Centrum. Bij de hoofduitgang: knp 22.

knp 22: naar knp 44, 27, 63, 21, richting 09/75 volgen tot knp 76, 77, 18 en knp 95.

knp 95: RA Zuidbuurt in voorbij het Blankenburgtracé / informatiebord Midden-Delfland LA over het fietspad naar knp 56, 31, over de A20 naar knp 55, over het vogelhutpad, daarna LA naar knp 59, via knp 64, 75 naar het Bommeer (zie routesuggestie: *)

Knp 75: naar knp 39, over de Broekkade naar knp 23 (in geval van wateroverlast op de kade volg de Watersportweg), over de brug naar knp 37, 27, 68, 71, 52 en knp 83 met de trekschuit naar knp 89. Als de Trekschuit niet vaart dan rechtdoor lopen naar knp 51.

Knp 89: naar knp 85, 46 over de trambrug naar knp 51 en knp 17 in Schipluiden.

Knp 17: naar knp 61, 34, 68, 32 over de A4 naar knp 97, via het graspad (Tanthofkade) naar knp 37, richting knp 98. Kruis de Reinier de Graafweg bij de stoplichten en vervolg de Tanthofkade. Aan het einde LA: knp 98 en knp 44 in Den Hoorn.

Knp 44: naar knp 82, 32 richting knp 62: *het eindpunt station Delft is bereikt*

Voor de bereikbaarheid met het openbaar vervoer van het begin- en eindpunt van de wandelroute wordt verwezen naar www.9292ov.nl

Routesuggestie

Deze is op de kaart aangegeven met een stippellijn.

*: **Knp 75:** Vanaf knp 75 met de pont (zie vaartijden) via restaurant. Het Jachthuis naar knp 18 (Kwakelweg) en knp 89. Vervolg de oorspronkelijke route: zie Routebeschrijving. Deze route is ca 2,5 km korter.



Onderweg te zien

Midden-Delfland, het groene hart van de zuidwestelijke Randstad. Een kleinschalig oud cultuurlandschap met de kenmerken van het Hollandse landschap achter de duinen: laaggelegen (1 tot 3 m onder NAP) en lichtglooiend door de oude kreekruggen en de natte veengebieden daartussen. De op de kreekruggen gelegen boerderijen, de oude dorpskernen, de vele molens en gemalen, de kades en oude slotenpatronen tonen je steeds weer de eeuwenoude historie van dit gebied. Een groene oase met een rijke natuur en weidse vergezichten te midden van het grootschalige stedelijke en industriële geweld. De locatie van onderstaande bezienswaardigheden is gemarkeerd op de routekaart. De rode volgletter wordt hierbij gebruikt als referentie.



Ben Viegers (1886-1947) *De schans Maassluis*

verloren gegaan door een grote stadsbrand ten gevolge van een vergissingsbombardement.

A. Maassluis

Maassluis is rond 1340 ontstaan als Maeslantsluys, een nederzetting bij de uitwaterende sluis in de zee-wering tussen Rotterdam en de Noordzee. Na de afscheiding van Maasland in 1614 ontwikkelde het zich als Maassluis tot vissershaven en vanaf de 19e eeuw tot belangrijk centrum van de zeesleepvaart. De Groote Kerk uit 1629 staat op de plaats waar voordien de schans lag die in de 16e eeuw was gebouwd tegen plunderende zeerovers. In de Tweede Wereldoorlog is een groot deel van de oude binnenstad



B. Keersluis Buitenhaven

Deze sluis is een extra waterkering in de Deltadijk. In 1984 werd de Deltadijk aangelegd en is in de buitenhaven van Maassluis een keersluis gebouwd om het achterland tegen te hoge waterstanden te beschermen. Sinds die tijd hoeft de Monstersche Sluis, in de Maassluisdijk, 'slechts' een waterkolom van maximaal 200 cm tegen te houden. Dertien jaar later werd ook de Maeslantkering in gebruik genomen. Wanneer de deuren van de keersluis in de buitenhaven bij een laagwaterpeil van NAP - 40 cm worden gesloten is het waterniveau in de binnenhaven gelijk met dat in de Noordvliet. De deuren van de Monstersche Sluis kunnen dan allemaal worden geopend en kleine schepen met een maximale breedte van 3,40 kunnen zonder schutten de sluis passeren.



C. Het Scheur / Nieuwe Waterweg

Het Scheur was oorspronkelijk de noordelijke zijtak van de monding van de Maas, die begon bij de samenvloeiing van de Oude Maas en de Nieuwe Maas (vroeger de Merwede) net ten westen van Vlaardingen. Deze zijtak eindigde in de Maasmonding, destijds ten zuiden van de strandvlakte De Beer. In 1872

werd de Nieuwe Waterweg door die strandvlakte gegraven, ongeveer vanaf de huidige Maeslantkering. Het Scheur werd vervolgens verbreed ten behoeve van een goede bereikbaarheid van de Rotterdamse havens. Sinds 2013 is Het Scheur weer de officiële naam van het stuk Waterweg tussen Vlaardingen en de Maeslantkering. De rechtstreekse waterverbinding tussen Rotterdam en de Noordzee bestaat dus uit drie delen: de Nieuwe Maas, Het Scheur en de Nieuwe Waterweg. De Beerplaat was eerst een eiland maar is inmiddels opgegaan in het havengebied van de Maasvlakte.



veer Rozenburg-Brielle. Het overbruggen van de afstand tussen beide aanlegplaatsen op Rozenburg werd gedaan met een voermans- of wagenveer en duurde bijna een uur. Sinds november 1891 werd op verzoek van de provincie een stoomboot ingezet op de veerverbinding Maassluis - Rozenburg. De 'Hoofdingenieur van Elzelingen' die in het midden van de 20e eeuw tientallen jaren de verbinding onderhoudt, is de eerste veerboot op de Nieuwe Waterweg met radar aan boord.

D. Veer Maassluis-Rozenburg

De veerdienst tussen Maeslantsluys en Brielle wordt voor het eerst genoemd in de 14e eeuw (het eiland Rozenburg/Blankenburg bestaat dan nog niet). Rond 1728 zorgde landaanwas in de Maasmonding ervoor dat het Staeldiep werd afgesloten door het nieuwe eiland Rozenburg/ Blankenburg. Er is dus een splitsing nodig in een veer Maassluis-Rozenburg en een



E. De Lickebaert

Dit is de oude naam voor het hele zuidwestelijke deel van wat nu Midden-Delfland is. Nu wordt de naam gebruikt voor de strook tussen de Maassluisdijk en Het Scheur. Toen in 1992 bekend werd dat de provincie voornemens was in de Lickebaert een

stortplaats voor zwaar vervuild afval te maken, ontstond een massaal protest daartegen van omwonenden en andere betrokkenen. Onderdeel daarvan was de (illegale) aanleg van een Volksbos op de locatie waar het stort was gepland. Uiteindelijk was het protest succesvol: de stortplaats is afgeblazen en het gebied is heringericht als recreatie- en natuurgebied, het Oeverbos. Een smalle strook met een parkachtige inrichting in Engelse landschapsstijl, met speelweiden en een restaurant. Helaas wordt het bos weer bedreigd, nu door het Blankenburgtracé.



Artist impression Blankenburgverbinding (<https://www.blankenburgverbinding.nl>)

F. Blankenburgtracé

Eind 2018 is begonnen met de aanleg van het Blankenburgtracé, een nieuwe noord-zuidverbinding tussen de A20 en de A15. De verbinding moet mogelijke verkeersproblemen rond de Beneluxtunnel en de doorstroming op de A4-corridor verbeteren en zorgen voor een robuuste ontsluiting van de Rotterdamse haven. Het tracé loopt pal naast de Krabbeplas, kruist de Zuidbuurt en loopt dwars door de Aalkeet-Binnenpolder en het Oeverbos. Dit betekent een grote aanslag op belangrijke natuur- en landschapswaarden in dit gebied!



G. Aalkeetpolders

De beide Aalkeetpolders worden gescheiden door de Zuidbuurt. De zuidelijke Aalkeet-Binnenpolder heeft een gemengde veen-klei-zandbodem en is daardoor geschikt voor de landbouw. De boerderijen staan op de hogere oude kreekruigen.

De noordelijke Aalkeet-Buitenpolder bestaat voor het grootste deel uit veenweiden dat uitsluitend voor veeteelt wordt gebruikt. Een deel van het gebied is door de Vereniging Natuurmonumenten ingericht voor de natuur. Hier wordt het waterniveau plasdras gehouden speciaal voor de weidevogels. De eendenkooi 'Het Aalkeetbuiten' is één van de twee overgebleven eendenkooien in Midden-Delfland.



Sarijnenhove Zuidbuurt

H. Zuidbuurt

Vanaf het Recreatiepad zijn de achterzijden van boerderijen zichtbaar, die met een lange oprijlaan aan de Zuidbuurt liggen. De veelal monumentale boerderijen, zoals de Sarijnenhove, zijn gebouwd op een kreekrug.



I. Krabbeplas

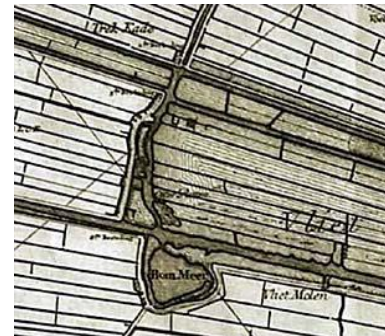
De Krabbeplas werd omstreeks 1990 t.b.v. de waterberging gebaggerd. Inmiddels is het een aantrekkelijke recreatieplas. Bij het baggeren van de plas werd een skeletgedeelte aangetroffen van een man uit de Bronstijd (14e eeuw v. Chr.), een periode

waarvan tot dan toe niet bekend was dat Midden-Delfland werd bewoond. Ook zijn in de omgeving de eerste sporen van de Vlaardingen-cultuur aangetroffen: een prehistorische cultuur uit de periode tussen 3.500 en 2.500 jaar v. Chr. De stenen bijl die in 1958 in de Westwijk van Vlaardingen werd gevonden, maakte dat de geschiedenisboeken herschreven moesten worden. Tot dan toe had men aangenomen dat West-Nederland in de prehistorie onbewoond was. Gevonden zijn hier gebruiksvoorwerpen van gepolijst hout en bot, stenen bijlen, resten van kano's, etc. Later bleek deze cultuur ook voor te komen in andere delen van West- en Zuid-Nederland.



J. Broekpolder

De boerenbedrijven in de Broekpolder werden in de jaren '70 van de vorige eeuw onteigend en afgebroken ten behoeve van stadsuitbreiding van Vlaardingen. De polder werd opgehoogd met wat later bleek vervuild havenslib, en was daardoor niet meer geschikt voor woningbouw. De grond werd met een laag zand afgedekt. Nu is de polder ingericht als recreatiegebied. Vrijlopende runderen zorgen voor de begrazing.



Bommeer op kaart van Kruikius (1712), detail

K. Bommeer / Veerpont De Kwakel

Het/de Bommeer is een natuurlijk meer. De naam Boumaere komt al in de middeleeuwen voor. Van deze laagte in het land is bij de aanleg van de Boonervliet kennelijk gebruik gemaakt. De veerpont 'De Kwakel' verbindt het bosrijke gebied van de Vlaardingse Broekpolder met de polder- en natuurgebieden van Midden-Delfland (Duifpolder en Commandeurspolder). De pont wordt gerund door vrijwilligers en beheerd door het Recreatieschap Midden-Delfland.



Noordvliet in Maassluis

L. De Vlieten

De Vlieten zijn in de 13e eeuw gegraven t.b.v. de waterafvoer vanaf de Vlaardingervaart. Toen na aanleg van de Noord- en Zuidvliet de capaciteit daarvan onvoldoende bleek werd in de 14e eeuw een derde Vliet, de Boonervliet, gegraven. De oorspronkelijke Zuidvliet werd buiten Maassluis omgedoopt tot Midelvliet. De Noord- en Middel/Zuidvliet lopen van de Vlaardingervaart via Maasland naar Maassluis (vroeger Maeslantsluys), waar ze eindigen bij de sluis naar de haven. De Boonervliet eindigt bij het gemaal De Zaayer, waar een groot deel van het overtollige water van Midden-Delfland in Het Scheur gemalen wordt.



Excursie Vlietlanden

M. Vlietlanden

De Vlietlanden vormen een uniek natuurgebied. Gelegen tussen twee doorgaande vaarwegen, de Noordvliet en de Boonervliet, is dit rietland nooit afgegraven of bemalen. Dit maakt het tot één van de weinige oorspronkelijke laagveengebieden van Nederland. Het veen is dus niet ingeklonken en ligt net boven de omliggende vlieten en veel hoger dan de omliggende polders. De Vlietlanden met zijn prachtige natuur, zeldzame bloemen als rietorchis, en dieren als de Noordse woelmuis, wordt beheerd door Natuurmonumenten.



N. Uitzichtpunt 'Het Balkon'

Dit object lijkt nog het meest op een grote springplank die je in een zwembad tegenkomt. Alleen, hier is het niet de bedoeling om er vanaf te springen, maar te genieten van het uitzicht over de Boonervliet en de erachter gelegen Vlietlanden.



De trekschuit en zeilende Westlander

O. Vlaardingervaart

Vanwege zijn slingerende vorm zal het zuidelijk deel van de Vlaardingervaart van oorsprong een natuurlijk water zijn. Het noordelijke deel is grotendeels gegraven. De Vlaardingervaart was een grafelijk water waarvoor jaarlijks pacht moest worden betaald in de vorm van 200 snoeken, af te leveren aan het Hof in Den Haag. De Vlaardingervaart heeft eeuwenlang als belangrijkste taak gehad het overtollig water uit het gebied van Delfland weg te voeren naar de sluizen in Vlaarding en later, na het graven van de drie Vlieten in de 14e eeuw, naar Maeslantsluys (Maassluis). Langs de Vlaardingervaart is door de stad Delft op de oostkade een trekpad aangelegd als onderdeel van de trekschuitroute van Delft naar Maassluis en Vlaarding. Van 1645 tot het eind van de 19e eeuw waren er officiële veerdiensten.



P. Rechthuis van Zouteveen

Aan de Vlaardingervaart ligt nog steeds 't Schouw of Rechthuis van Zouteveen. Het was eigenlijk een boerderij annex herberg waar een ruimte was ingericht voor o.a. de burgerlijke stand. De plaats lijkt onlogisch, maar indertijd waren de polderwegen nog niet verhard en vaak slecht begaanbaar door regen of sneeuw en kwam men veel makkelijker per schuit. Tegenwoordig is hier een B&B gevestigd.



Q. Trambrug

De ijzeren trambrug over de Vlaardingervaart is in 1911-1912 door Werkspoor Amsterdam gebouwd ten behoeve van de Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij. De tuinbouw in het Westland ging voor de afvoer van de producten gebruik maken van

het railvervoer. Onder de brug loopt een smal paadje bestaande uit waalklinkers. Ze dateren

uit de periode dat hier nog trekpaarden passeerden. De brug heeft tot 1 januari 1968 dienst gedaan als trambrug. Sinds 1974 is hij als fietsbrug in gebruik.



R. Molen Korpershoek

Even buiten het dorp staat molen Korpershoek. Al vóór 1541 heeft op deze plaats een molen gestaan. Omstreeks 1625 werd deze vervangen. Helaas brandde de molen tot de grond toe af in 1945. De huidige molen is voor een deel afkomstig uit Leimuiden en is in 1951 in dienst genomen. De molen is nog regelmatig in gebruik.



S. Schipluiden

Tot ver in de 20e eeuw bestond het dorp Schipluiden eigenlijk uit maar twee straten: de Dorpsstraat, langs het water de Gaag, en daar dwars op, over de Valbrug, de Keenenburgweg richting heerlijkheid Zouteveen. Geleidelijk aan heeft Schipluiden haar huidige vorm gekregen met een reeks woningbouwprojecten die met tussenpozen zijn uitgevoerd. De naam komt van Scipleda; lede betekent watergang. Schipluiden is de eerste Cittaslow gemeente in Nederland, lees meer op <https://www.cittaslow-nederland.nl/>



verdiepte A4

T. Rijksweg A4

Over de aanleg van dit stuk snelweg tussen Schiedam en Delft is veel te doen geweest. In de jaren '70 van de vorige eeuw werd met de werkzaamheden begonnen, maar na de aanleg van het zandlichaam kwam het werk stil te liggen na bezwaren over de luchtkwaliteit en de aantasting van de natuurwaarden van Midden-Delfland. In 2001 kon het werk worden voortgezet nadat aanvullende plannen waren overeengekomen voor het versterken van de landschappelijke kwaliteit en de natuurwaarden van het gebied en een betere stedenbouwkundige inpassing van het tracé tussen Schiedam en Vlaarding.



Ontmoeting met koeien op de Tanthofkade

U. Tanthofkade

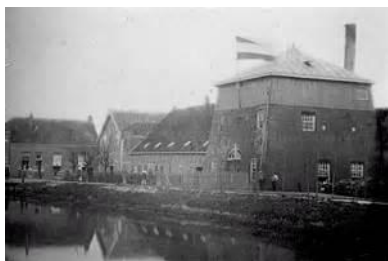
Je kunt je het heden ten dage moeilijk voorstellen dat deze kade in vroeger tijd de stad Delft moest beschermen tegen het af en toe vanuit het westen oprukkende zeewater. Het was ook de grens tussen de oostelijke en de westelijke ambachten van Delfland, het Oost- en het Westland. De Tanthofkade loopt vanuit Den Hoorn zuidwaarts door tot aan de Abtswoudseweg. De Tanthofkade vormt het eind van de ontginning Hof van Delft. Tanthof: 't Eind van het Hof.



Den Hoorn op de kaart van Kruikius 1712

V. Den Hoorn

Den Hoorn is van oudsher een agrarisch dorp. Veelal familiebedrijven met een bescheiden kascomplex. Diverse ontwikkelingen, onder andere schaalvergroting in de bedrijfstak en verslechterende marktomstandigheden, zorgden er medio 2002 voor dat circa 75% van de tuinbouwondernemers hun bedrijf gezamenlijk ter verkoop aanboden ter ontwikkeling van woningbouw en industrie. De aanleiding voor deze clustering was de bouw van een regionale rioolzuiveringsinstallatie, Delfluent, in dit gebied.



W. De voormalige oliemolen Mercurius (1874)

Wat nog te zien is, is het restant van wellicht de grootste oliemolen van Nederland. De oorspronkelijke molen is gebouwd in 1829. De molen maakte olie uit lijnzaad en raapzaad met behulp van stampers, persers en walsen. In 1874 werd er naast de windmolen een stoomolieslagerij bijgebouwd. Wanneer de windmolen zijn functie heeft verloren en is afgebroken is niet bekend, maar

waarschijnlijk vóór 1900. Restant van de molen is getransformeerd tot Thomashuis, een woning voor mensen met een verstandelijke beperking.



Stadsgezicht op Delft, 1615, Hendrick Cornelisz Vroom. In het midden de Waterslootse Poort

X. Buitenwatersloot

Men neemt aan dat de Buitenwatersloot in de 11e of 12e eeuw gegraven is ten behoeve van de afwatering. Oorspronkelijk waren Binnen- en Buitenwatersloot één geheel. Door de aanleg van de stadsvest in 1355 kwam één gedeelte van de Watersloot binnen en het andere deel buiten de stad te liggen en was er sprake van resp. Binnen- en Buitenwatersloot. In de stadsmuur lag de Waterslootsepoort.



Sloop viaduct zomer 2013

Y. Spoorviaduct werd Spoortunnel

Je ziet het niet meer, maar hier lag tussen 1965 en 2015 het spoorviaduct voor de treinverbinding Den Haag-Rotterdam. Na de aanleg van de tunnel en de sloop van het viaduct is hier het voormalig Bolwerk teruggebracht. Twee pijlers zijn gespaard, als aan denken aan het viaduct.



Links het oude stationsgebouw, rechts het nieuwe station / stadskantoor

Z. Station en stadskantoor

Van het nieuwe station (2015) is het bovengrondse gedeelte ontworpen door Mecanoo Architecten uit Delft. Het ondergrondse deel is ontworpen door het Amsterdamse bureau Benthem Crouwel. Het meerlaags station heeft een hal met een gewelfd plafond met lamellen waarop een stadsplattegrond van Delft uit 1877 is afgebeeld. De kolommen en muren van de stationshal zijn bekleed met gebroken tegels in een hedendaagse variant op Delfts blauw. Het station is geïntegreerd met het stadskantoor. Het oude station (uit 1885, architect Christiaan Posthumus Meyjes sr.) heeft een herbestemming gekregen als restaurant.

Bronvermelding

Deze wandelroute maakt deel uit van een serie van 15 lange afstandsroutes, voor het eerst gepubliceerd in de periode 2015-2020. De serie kwam tot stand in samenwerking met de vereniging Te Voet en de werkgroep Paden en Jos van der Heide van de Midden-Delfland Vereniging. In 2024 zijn de routes geactualiseerd. Bij deze bewerking is tevens dankbaar gebruik gemaakt van:

- artikelen uit de Jaarboeken van de Historische Vereniging Oud-Schipluiden en informatie op de website www.middendelfland.net.
- publicaties van Midden-Delfland is Mensenwerk: <https://www.mdmw.nl/>