



Een sterke dijk

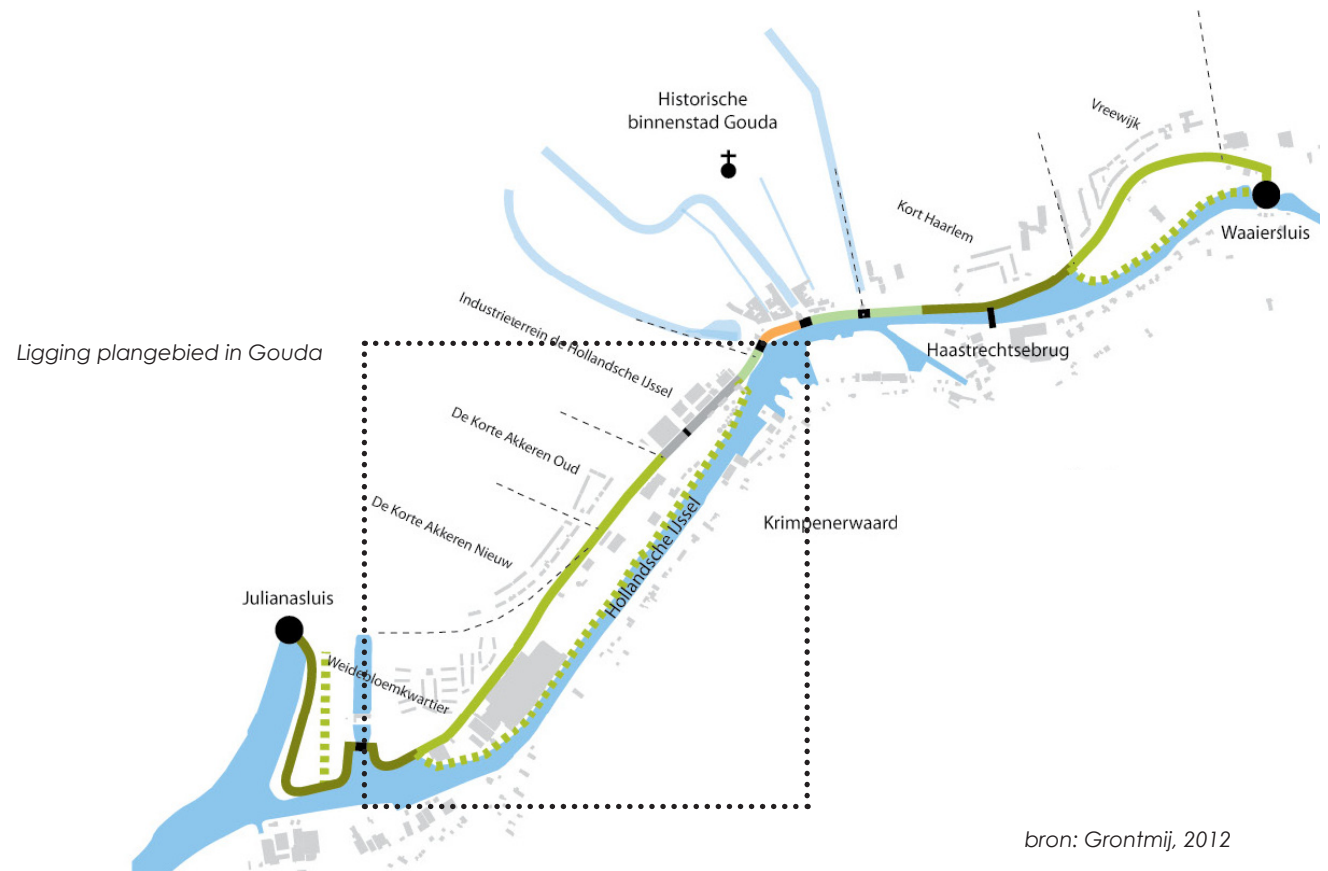
Advies dijkversterking Schielands Hoge Zeedijk Gouda

provinciaal adviseur 

ruimtelijke kwaliteit 

in zuid-holland 





 Een sterke dijk, advies dijkversterking Schielands Hoge Zeedijk Gouda

 AV-PAZH-05

 18 december 2013



1 | Achtergrond

Vraag

Vanuit de provinciale organisatie is (ambtelijk) de vraag gekomen voor advisering omtrent de dijkversterking langs de Hollandsche IJssel bij Gouda. Voor de dijkversterking ter plekke zijn verschillende alternatieven onderzocht. Er doet zich een dilemma voor ter hoogte van het buitendijks gelegen bedrijventerrein (Schielands Hoge Zeedijk). Het verantwoordelijk hoogheemraadschap Rijnland opteert hier voor een verlegging van het dijktracé naar de andere zijde van het industrieterrein, namelijk direct langs de Hollandsche IJssel. De voorgestelde oplossing (een verticale damwand langs het water) staat echter op gespannen voet met de doelstellingen van het project Hollandse IJssel. Voor de overige trajecten van het plan geldt dit niet of in mindere mate. Omdat de provincie enerzijds het dijkversterkingsplan moet goedkeuren en anderzijds (bestuurlijk) participeert in het project Hollandsche IJssel, is de vraag of de provincie bestuurlijk achter Rijnland moet gaan staan of niet.

Aan mijn voorganger, Eric Luiten, is hierover een eerste advies gevraagd. Dit advies uit januari 2013 is wegens tijdgebrek (want in de 'reservetijd' van zijn adviseurschap tot stand gekomen) noodgedwongen beperkt gebleven en vrij summier onderbouwd. Voor de provincie biedt dit advies daarmee te weinig houvast voor een goede positiebepaling. Vandaar de vraag aan de huidige provinciaal adviseur voor een nieuw advies, waarbij uitvoeriger op de argumentatie wordt ingegaan.

Aanpak

Voor dit advies heb ik mij laten informeren over zowel de voorgenomen dijkversterking als de ambities ten aanzien van het project Hollandsche IJssel. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met betrokken ambtenaren binnen de organisatie (Joop Beijersbergen, Hans Grotenhuis, Allard Pannekoek). Naast deze gesprekken is het advies gebaseerd op de informatie zoals die mij ter beschikking is gesteld in de volgende documenten.

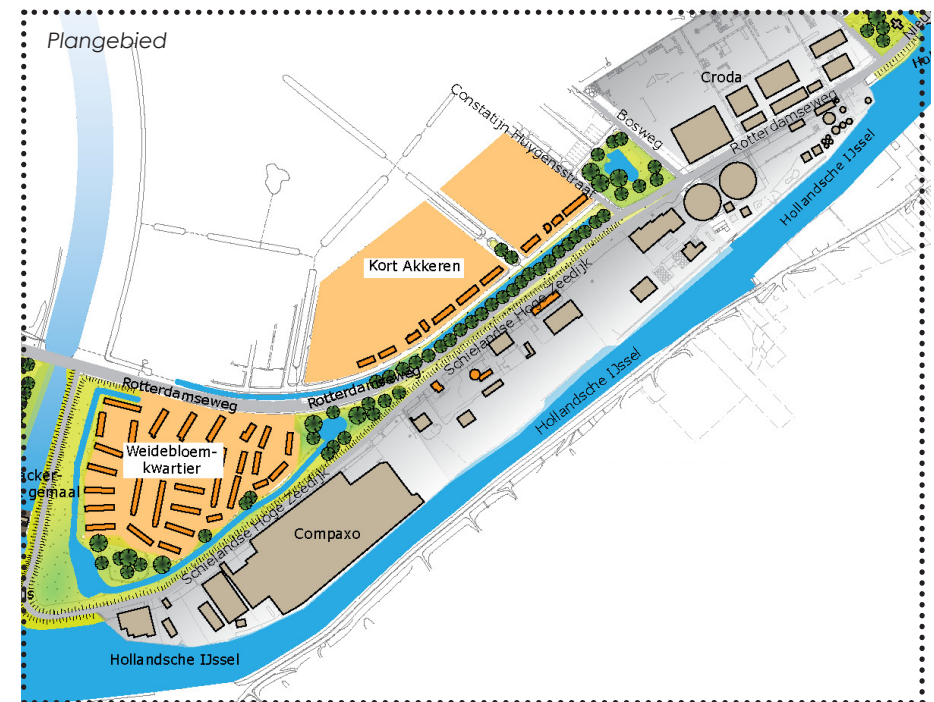
- Inventarisatie beeldkwaliteit IJsseldijk (Grontmij, september 2012)
- Visualisaties van de nieuwe damwand (Ykema, 2013)
- Beeldkwaliteitsplan voor de Hollandsche IJssel (Hosper, mei 1998)
- Voorbeeldbestemmingsplan Hollandsche IJsseloevers (RBOI, oktober 2001)

Verder heb ik zelf ter plekke polshoogte genomen door de locatie te bezoeken medio en eind 2013.

Uiteraard heb ik ook kennis genomen van het advies van mijn voorganger omtrent deze kwestie. De provinciaal adviseur heeft een onafhankelijke positie en maakt bij de formulering van zijn adviezen zijn eigen afwegingen. Ten aanzien van dit advies betekent dit dat ik mij niet op voorhand achter het advies van mijn voorganger schaar, maar dat ik op basis van mijn eigen bevindingen kom tot een eigen advies.

Opbouw

Het advies start met enkele observaties met betrekking tot de huidige kwaliteit van het gebied. Vervolgens worden de verschillende alternatieven doorgenomen en gewaardeerd. Op basis hiervan wordt vervolgens een advies geformuleerd met betrekking tot de dijkversterking op deze locatie. Daarbij ga ik ook kort in op de relatie met het advies van mijn voorganger.



bron: Grontmij, 2012

2 | Observaties

Voor een goede beoordeling van de verschillende versterkingsvarianten is het noodzakelijk een beeld te vormen van de huidige situatie. Wat zijn de huidige kwaliteiten, maar ook: waar kan beter? Vervolgens kan bezien worden hoe de verschillende dijkversterkingsvarianten hierop in grijpen. De huidige situatie laat zich, ook gezien de voorliggende vraag, het beste beschouwen vanuit twee invalshoeken: vanaf de dijk en vanaf de rivier.

2.1 De dijk

Het te versterken dijktracé maakt deel uit van de Schielands Hoge Zeedijk en is één van de belangrijkste dijken van Nederland. Het maakt deel uit van dijkkring 14 en beschermt zo'n 3 miljoen bewoners en het economische hart van Nederland.

De Schielandse Hoge Zeedijk is een historische dijkstructuur die zich uitstrekt van de Schie bij Schiedam tot aan Gouda. De dijk stamt uit de 13e eeuw en is qua ligging vrijwel ongewijzigd gebleven. Van oudsher hebben de dijken naast de waterkerende functie ook een belangrijke rol als verbinding en ontginningsbasis. De Schielands Hoge Zeedijk vormt daarmee ook een belangrijke route (zowel historisch en recreatief).

Voor het tracé van de dijk waar dit advies betrekking op heeft geldt dat de recreatieve aantrekkelijkheid van deze route te wensen overlaat. Dit komt o.a. door het vrachtverkeer op de dijk en de inrichting van de weg met veel ruimte voor parkeren. Daarbij is er vanaf de dijk ook geen zicht mogelijk op de rivier en is ook de oever niet bereikbaar.

Tussen het sluseiland en centrum ligt de dijk ingeklemd tussen bedrijvigheid aan de zuidzijde en woonwijken aan de noordzijde. De bedrijven liggen op een opgehoogd terrein (de zellingen) dat op gelijke hoogte aansluit op de kruin van de dijk. De woonwijk bevindt zich onderaan de dijk met een tussengelegen groenstrook. De dijk heeft daarmee een asymmetrisch karakter en heeft het beeld van een 'dijk door de stad'.

De herkenbaarheid van de dijk als landschappelijk element en waterkering is afgenomen als gevolg van de ophoging en situering van de bedrijven tot direct aan de dijk. Bebouwing en dichte beplanting belemmeren daarbij het zicht op de rivier. Ook is er geen zichtbaar onderscheid tussen de kruin van de dijk en het aanliggende opgehoogde terrein. Ter hoogte van Croda 'verdwijnt' de dijk zelfs geheel tussen de bebouwing aan weerszijden.

Daarmee is er sprake van een wisselend karakter van de dijk in de bebouwde kom van Gouda met slechts een geringe mate van continuïteit in het beeld.

Tussen dijk en woonwijk ligt een groenstrook met (restanten van) wielen; waterpartijen ontstaan als gevolg van dijkdoorbraken. Het groen heeft daarmee een (historische) relatie met de dijk. Deze relatie wordt versterkt door een aantal toegangen tot de dijk voor wandelaars vanuit de wijk. Het groene karakter met waterpartijen en grote bomen vormt een belangrijke kwaliteit.

Langs de dijk is een aantal bijzondere historische bouwwerken te vinden. Het letterlijke hoogtepunt hiervan wordt gevormd door de watertoren. Maar daarnaast zijn er ook enkele interessante woonhuizen, een bakstenen schoorsteen bij Croda en een fraai na-oorlogs bedrijfscomplex (Roxim).

Het beeld vanaf de dijk richting het bedrijventerrein laat een sterke mate van verrommeling zien; met name bij de westelijke helft van het tracé. Naast het al eerder genoemde vele parkeren op en aan de dijk gaat het hierbij ook om verschillende vormen van zichtbare opslag, (deels kapotte) hekwerken, dichte coniferenhagen en slecht onderhouden overig groen.

Conclusie

Samenvattend kan gesteld worden dat de dijk een belangrijk element is; zowel functioneel (waterkering), als historisch. Langs de dijk zijn verschillende waardevolle elementen te vinden zoals de wielen, het groen en de historische bebouwing. De herkenbaarheid van de dijk als landschappelijk element, de (zichtbare) relatie met de rivier en de aantrekkelijkheid van de dijk als recreatieve route laat echter te wensen over. Daar waar de binnenzijde van de dijk wordt gekenmerkt door een over het algemeen fraai ingerichte groene (park)zone, laat de buitenzijde een sterk verrommeld beeld zien.

2.2. De rivier

De Hollandse IJssel is een bescheiden rivier tussen Nieuwegein en de Nieuwe Maas. Oorspronkelijk was de Hollandse IJssel een zijtak van Lek, maar is al sinds de 13^e eeuw daarvan afgedamd. Historisch vervult de rivier een belangrijke rol in de afwatering van het veenweidegebied.

Bij Gouda verandert het beeld van de Hollandse IJssel. Ten westen van de stad ligt een sluis, welke de meest gebruikte verbinding voor vrachtschepen naar het noorden vormt. Westelijk van de stad (stroomafwaarts) wordt de rivier aanzienlijk breder, met aan beide zijden zellingen (soort uiterwaarden, destijds gebruikt voor de winning van klei). Sommige van dergelijke afgegraven terreinen hebben een betekenis voor natuur gekregen, andere zijn opgehoogd en in gebruik genomen voor woningbouw of bedrijvigheid.

In de Hollandse IJssel is de invloed van het getij nog merkbaar, met mogelijke peilverschillen van zo'n 2 a 3 meter. Deze dynamiek leidt tot specifieke vormen van natuur langs de rivier. Op veel plekken zijn rietoevers aanwezig en spontane opslag van o.a. wilgenstruweel. Opvallend is het groene beeld van de oevers van de rivier ondanks de veelvuldig toegepaste stenen taluds. Riet en andere spontane begroeiing weet zich hier blijkbaar goed te verankeren en te handhaven tussen de stenen bekleding.

Gouda is een stad aan de rivier. Tussen de Mallegatsluis en de Fluwelensingel presenteert de historische binnenstad zich aan de Hollandse IJssel, met fraaie historische panden, sluis en haven, een molen en monumentaal groen. De oever is hier vormgegeven als een kade.

Westelijk hiervan is er sprake van een karakter als werkrivier met het industriële complex van Croda dat hier aan de rivier grenst. De aanwezige loswal maakt duidelijk dat het hier om watergerelateerde bedrijvigheid gaat. Daar waar de loswal ontbreekt heeft de oever een redelijk groen karakter door een combinatie van spontane begroeiing op het talud en (meer plantsoenachtige) groenvoorziening op het terrein zelf.

Verder westwaarts krijgt het beeld een groener karakter met enkele (markante) bouwwerken die door het groen heen zichtbaar zijn: de watertoren en het met veel glas vormgegeven na-oorlogse bedrijfscomplex (Roxim). Met name de watertoren vormt een fraaie landmark aan de rivier. De oever ligt enigszins terug en kent een natuurlijk beeld met vegetatie van riet en wilgen. Het achtergelegen terrein heeft weliswaar een groen, maar tegelijkertijd ook enigszins verwaarloosd karakter.

Westelijk hiervan krijgt de oever weer een heel ander karakter. Een bedrijfsterrain (Compaxo) met dicht op elkaar gesitueerde bebouwing in verschillende vormen, maten en materialen. Het terrein is niet watergerelateerd en laat louter achterkanten naar de rivier zien. Op het terrein zelf bevindt zich geen groen. Het (korte) talud langs de rivier laat een bescheiden groene ontwikkeling zien met een smalle strook riet en wat opschot van struweel.

Het meest in het oog springend is het waaierscherm dat over de volle lengte van het complex langs de oever is gesitueerd. Positief is de poging om de rommelige aanblik van de achterzijde van het bedrijfsterrain te verzachten door het kiezen voor een eenduidige afscherming. Door de uitbundige vormgeving en forse maatvoering lijkt het middel hier echter erger dan de kwaal geworden. Het is juist dit deel van de oever langs de Hollandsche IJssel dat onlangs meer in het zicht is komen te liggen door de aanleg van de nieuwe N207 langs de zuidoever van de rivier.

Voor het gehele traject tussen het sluseiland en de binnenstad geldt dat de oever ontoegankelijk is; er lopen geen (publiek toegankelijke) routes door het gebied die het mogelijk maken aan de rivier te komen vanuit de aangrenzende wijken.

Conclusie

Het beeld vanaf de rivier laat een combinatie van groen en bedrijvigheid zien, de verhouding daartussen verschilt. Daarbij is er sprake van een driedeling: het gebied bij Croda, het groene tussengebied rond de watertoren en de omgeving Compaxo. De kwaliteit van de oever kan verbeterd worden zowel qua beeld als gebruik. Qua beeld ligt er met name bij Compaxo een opgave aangezien het hier (anders dan bij Croda) niet watergerelateerde bedrijvigheid betreft met louter achterkanten naar de rivier en nauwelijks groene oevers. Qua gebruik ligt er een opgave voor het verbeteren van de toegankelijkheid van de oever.



Groene parkzone tussen Weidebloemkwartier en dijk



Wegdek op kruin loopt over in verharding industrieterrein



Zicht op dijk en fraaie watertoren bij Rotterdamseweg



Veel parkeren op en aan de dijk, deels in de berm



Onzichtbare dijk tussen bedrijfsterreinen Croda



Parkeervoorziening Compaxo, nabij watertoren



Verrommeling langs dijk met hekken, opslag en slecht onderhouden terreinen



Geen zicht op rivier door dichte begroeiing langs de dijk



Achterkanten Compaxo met dominant aanwezig waaierscherm



Markante, historische bebouwing tussen het groen



Wisselend, maar groen karakter oever Hollandsche IJssel



Werkrivier: watergerelateerde bedrijvigheid bij Croda

3 | Vergelijking en waardering varianten

Voor de dijkversterkingsopgave liggen twee alternatieven voor. Alternatief 1 gaat uit van versterking van de huidige dijk terwijl bij alternatief 2 een nieuw tracé buitenom wordt gekozen. Bij dit laatste alternatief komt het nu buitendijks gelegen bedrijventerrein dus binnendijks te liggen. Van beide alternatieven zijn verschillende varianten qua uitwerking en vormgeving onderzocht (Grontmij 2012). Van de 'buitenom' varianten zijn aanvullende visualisaties gemaakt om de effecten van de ingreep beter in beeld te brengen (Ykema 2013). Voorliggende vraag is welke oplossing vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit te verkiezen is en wat daarvoor de argumenten zijn.

Kanttekening bij de opgave

De versterkingsopgave betreft met name een stabiliteitsprobleem. Dit betekent dat het risico van falen als waterkering dus niet met de hoogte, maar met de stevigheid van de dijk te maken heeft. Op zich is dit een 'logisch' probleem gezien de slappe ondergrond in dit veengebied. Wat minder logisch overkomt is dat dit probleem zich voor zou doen bij een dijk met een dergelijk fors opgehoogd en bebouwd terrein aan de rivierzijde. Het is moeilijk voorstelbaar dat een dijk met een dergelijk robuust voorland zou falen als waterkering. Ik begrijp dat dit voorland echter niet 'meegerekend' mag worden als onderdeel van de kering, omdat het vanuit juridisch oogpunt lastig te verankeren zou zijn dat dit voorland intact blijft. Inmiddels lopen hier discussies over en wellicht dat dit betekent dat hier in de toekomst anders mee om kan worden gegaan. Het is mijn ogen een bevreemdend idee dat er dijkversterkingsmaatregelen worden uitgevoerd die dus feitelijk niet (of in in veel mindere mate) nodig zouden zijn wanneer het voorland wel meegerekend kan worden.

Complexe opgave

Grofweg zijn er twee manieren om het stabiliteitsprobleem op te lossen: in grond of door middel van een technische constructie. Oplossingen in grond betekenen een groter ruimtebeslag. Bij een technische constructie in de vorm van een damwand blijft het ruimteslag beperkt. Uit de studie naar mogelijke varianten blijkt dat voor een oplossing in alleen grond (groene dijk) geen ruimte is. Zowel ter plekke van de huidige dijk als bij een situering buitenom ontbreekt het aan de beschikbare ruimte.

Voor beide alternatieven geldt tevens dat er niet volstaan kan worden met 1 standaard oplossing die vervolgens over de volle lengte toegepast kan worden. Zowel aan de binnen- als de buitendijkse zijde zijn er belangrijke verschillen tussen de deeltrajecten te onderscheiden. Dit betekent dat voor beide alternatieven geldt dat er sprake zal moeten zijn van maatwerk en een enkelvoudige oplossing niet zal volstaan. Het is belangrijk dat hierin samenhang wordt nagestreefd om een gefragmenteerd beeld te voorkomen.

3.1 Alternatief 1: Versterking bestaande dijk

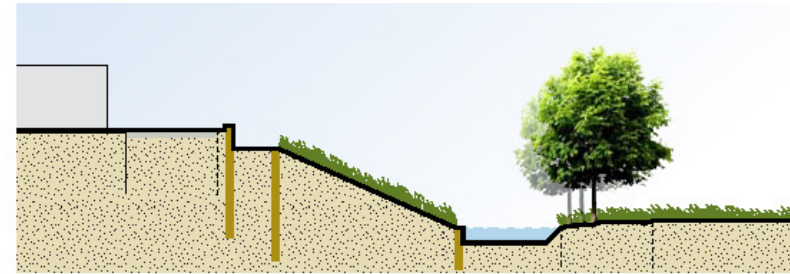
Bij de versterking van de bestaande dijk wordt er een kistdamconstructie aan de binnenzijde van de kruin aangelegd. Het talud wordt enigszins flauwer geprofileerd tot een helling 1:2.

Er zijn twee varianten uitgewerkt die zich onderscheiden qua ruimtebeslag en zichtbaarheid van de constructie. Het verschil komt vooral tot uiting ter plekke van het Weidebloemkwartier. Een 'groene' variant zorgt er hier voor dat er geen zichtbare constructie is, maar leidt wel tot een groter ruimtebeslag met als gevolg dat de watergang verdwijnt. Halverwege het talud van de dijk wordt een wandelpad opgenomen. Een 'stadsmuur' variant spaart de watergang en gaat gepaard met een zichtbare keermuur van ca 1 meter hoogte bovenaan het talud. Langs het muurtje is een inspectiepad annex langzaam verkeersroute voorzien. Ter hoogte van de Rotterdamseweg is in beide gevallen sprake van een zichtbare keermuur en ter plekke van Croda wordt de constructie onder het wegdek van het fietspad gesitueerd.

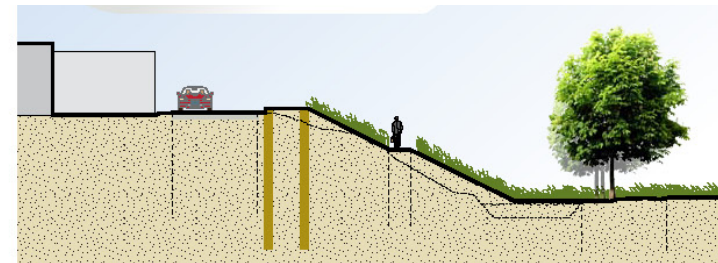
Beide varianten, zowel de groene als de stadsmuur, bieden geen eenduidige oplossing; het beeld van de dijk verschilt tussen de drie deeltrajecten. Voor het deel tussen Croda zijn de wijzigingen zeer beperkt; het fietspad zal iets hoger komen te liggen. Voor het deel naast de Rotterdamseweg geldt dat in beide varianten een keermuur van ca 1 meter hoogte zichtbaar zal zijn vanaf de wijk. Een dergelijke keermuur is wat mij betreft in principe ongewenst omdat het afbreuk doet aan de heldere hoofdvorm van de dijk. Door het inspectiepad langs de keermuur ontstaat daarmee onduidelijkheid over wat de feitelijke dijk nu is en kan het lijken alsof het inspectiepad de kruin van de dijk is en het bedrijventerrein daar boven ligt. Het doet afbreuk aan het continue profiel van de dijk.

In de 'groene' variant is er ter plekke van het Weidebloemkwartier geen zichtbare damwand, maar leidt het extra ruimtebeslag tot het vervallen van de watergang en de daar aanwezige bomen. Dit zou een belangrijk verlies aan kwaliteit betekenen. Het wandelpad in het talud van de dijk stelt daar in mijn ogen relatief weinig tegenover. Ook deze onderbreking in het talud is daarbij een afwijking van het heldere principe profiel van de dijk en in dat verband wat mij betreft ongewenst.

Een belangrijk pluspunt van de verschillende varianten ten opzichte van de bestaande situatie is dat ze een verbetering van de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van de dijk als recreatieve route bewerkstelligen. Zoals hiervoor benoemd, zijn over de vormgeving / situering kritische kanttekeningen te maken, maar het verbeteren van de kwaliteit als recreatieve route vormt een belangrijk pluspunt.



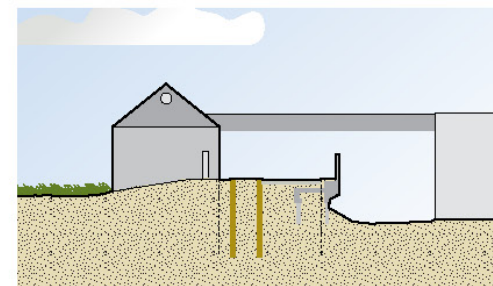
Bij Weidebloemkwartier: variant met zichtbare damwand



Bij Weidebloemkwartier: variant met groene dijk



Ter hoogte Rotterdamseweg



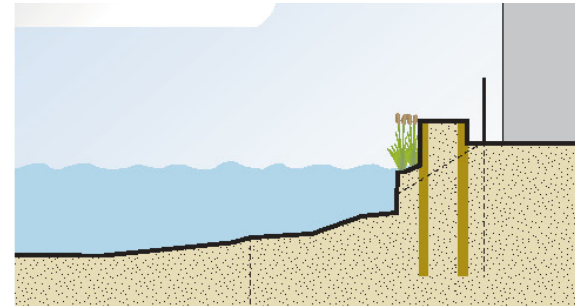
Ter hoogte Croda

3.2 Alternatief 2: Versterking buitenom

Bij de versterking buitenom wordt een kistdamconstructie aangelegd aan de andere zijde van het bedrijventerrein, direct langs de Hollandsche IJssel. Vanwege de beperkt beschikbare ruimte zal dit leiden tot zichtbare damwanden vanaf de rivier en de overzijde (Veerstalblok – Gouderakسدijk). Ook hier zijn verschillende deeltrajecten te onderscheiden. Bij Croda is er (deels) sprake van een bestaande loswal die ongeveer een meter hoger zal uitkomen. Dit betekent in de nieuwe situatie een zichtbare damwand van tenminste 3 meter. Bij het tussengebied bij de watertoren ligt de damwand verder naar achteren en is een geleidelijker overgang mogelijk waardoor het zichtbare deel van de damwand beperkt kan blijven tot ca 2 meter. Doordat er meer ruimte voor nieuwe begroeiing is zal de zichtbaarheid hier op termijn beperkt kunnen zijn. Bij Compaxo zal het verschil het meest prominent zijn: het huidige stenen talud met enige begroeiing zal plaatsmaken voor een damwand die tenminste 3 meter in het zicht zal zijn. Onderzocht is de mogelijkheid om hier (en bij Croda waar er geen loswal is) een oeverbegroeiing te koppelen aan de damwand. De ruimte hiervoor is echter zeer beperkt. Haalbaar lijkt een smal stenen talud met ruimte voor spontane begroeiing zoals ook in de huidige situatie.

Ook voor de buitenom variant geldt dat het geen eenduidige oplossing is. Het beeld bij Croda, de watertoren en Compaxo zal verschillen. Het huidige groene beeld bij Croda en rond de watertoren zal veranderen. Voor het groene tussengebied bij de watertoren mag verwacht worden dat een belangrijk deel van de huidige beplanting zal verdwijnen, maar dat hier op termijn ook wel weer een nieuw groen beeld kan ontstaan. Voor de omgeving bij Croda lijkt het voor de hand te liggen dat veel van het wat lossere, informele groen dat hier nu nog aanwezig is zal verdwijnen en niet terug komt. Bij Compaxo is het beeld al weinig groen. De voorstellen voor 'vergroenen' van de damwanden overtuigen wat mij betreft niet als een werkelijke betekenisvolle ingreep. De verwachting is dat hiermee het beeld enigszins verzacht kan worden maar voor een robuuste ontwikkeling van rietoevers naast de damwanden ontbreekt de ruimte. Al met al zal het huidige groene karakter aan betekenis inboeten. Belangrijkste impact zullen de zichtbare damwanden hebben. Ten opzichte van de huidige situatie zal dit met name bij Compaxo en Croda leiden tot een meer industriële aanblik. Een hoogte van zichtbare damwanden van minimaal 3 meter is daarbij vrij fors te noemen zeker gezien de vrij smalle rivier waarlangs dit is gesitueerd.

10 Een pluspunt van dit alternatief is de logica van het binnendijs brengen van het bedrijventerrein. Een ander mogelijk pluspunt is het feit dat met een nieuwe kering achter de bedrijven langs de mogelijkheden voor het toegankelijk maken van de oever wellicht verbeteren. De kering zal in ieder geval voor inspectie van het waterschap toegankelijk moeten zijn; mogelijk biedt dit kansen voor een (gedeeltelijke) publieke toegankelijkheid.



Profiel met damwand bij Compaxo

Bron: Grontmij, 2012



Visualisaties damwand alternatief

Bron: Ykema, 2013

4 | Advies: een sterke dijk

Dijken vormen misschien wel de meest beeldbepalende elementen van ons Hollandse landschap. Ze getuigen van onze eeuwenlange strijd tegen het water, een strijd die het ook steeds nodig maakt dat we onze dijken aanpassen, ophogen, versterken en soms verleggen. Dijken staan daarbij niet op zichzelf, maar weten zich geworteld in het landschap: de dijk speelt van oudsher een rol in de ontginning van het gebied, is zelf een belangrijke route, een vestigingsplek etc. Dit geldt ook voor de Schielands Hoge Zeedijk in Gouda.

De dijkversterkingsopgave zou in mijn ogen moeten worden aangewend om de samenhang tussen dijk en omgeving te verbeteren. Want juist daar ligt in dit geval de werkelijke opgave met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit. Ik vind het van belang dat de opgave voor dijkversterking niet los wordt gezien van de omgeving, maar dat deze – waar mogelijk - juist een bijdrage levert aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. De dijkversterking moet dan ook aangegrepen worden om een **sterke dijk** te maken: niet alleen in waterstaatkundige zin, maar ook in landschappelijke, stedenbouwkundige en recreatieve zin.



Voor de Schielands Hoge Zeedijk en omgeving zijn daarbij in mijn ogen in ieder geval de volgende **kwalitatieve ambities** te formuleren om te komen tot die sterke dijk:

- Verbetering van de herkenbaarheid van de dijk als continu landschappelijk element, door het toepassen van een zo eenduidig mogelijk profiel en een herkenbare kruin.
- Verbetering van de inrichting van de weg op de dijk door een duidelijkere profilering van de weg (onderscheid tussen dijk als weg en overige verhardingen zoals tbv parkeren),
- Verbeteren van de aantrekkelijkheid van de dijk als recreatieve route
- Verbetering van de relatie tussen dijk en rivier, door het creëren van zicht op de rivier.
- Behoud en versterking van de relatie tussen woonwijk en dijk door een samenhangende en aantrekkelijke groenzone waarin de historische wielen zijn opgenomen en van waaruit op verschillende plekken dijkopgangen voor wandelaars zijn
- Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijventerrein langs de dijk door meer aandacht voor erfafscheidingen, hekken en groen.
- Beter benutten van het 'tussengebied' bij de watertoren bijvoorbeeld door het realiseren van betere parkeervoorzieningen (ter ontlasting van de dijk), het creëren van een publiek toegankelijke recreatieve plek aan de rivier, het toevoegen van publieksfuncties etc.
- Toegankelijk maken van (delen van) de oever langs de rivier
- Behoud en waar mogelijk versterken van het groene karakter van de oevers langs de rivier, door middel van natuurvriendelijke oevers.

Deze ambities gaan verder dan de maatregelen die in het kader van de dijkversterking noodzakelijk zijn. Maar door de opgave voor dijkversterking in een dergelijk breder perspectief te plaatsen ontstaan er in mijn ogen kansen voor een positievere benadering waarbij het niet zozeer gaat over welke kwaliteiten bedreigd worden of verloren gaan, maar juist over hoe het gehele gebied een kwaliteitsimpuls kan krijgen. Voor een dergelijke **integrale benadering** is uiteraard een goede samenwerking tussen gemeente, bedrijven, bewoners en hoogheemraadschap noodzakelijk.

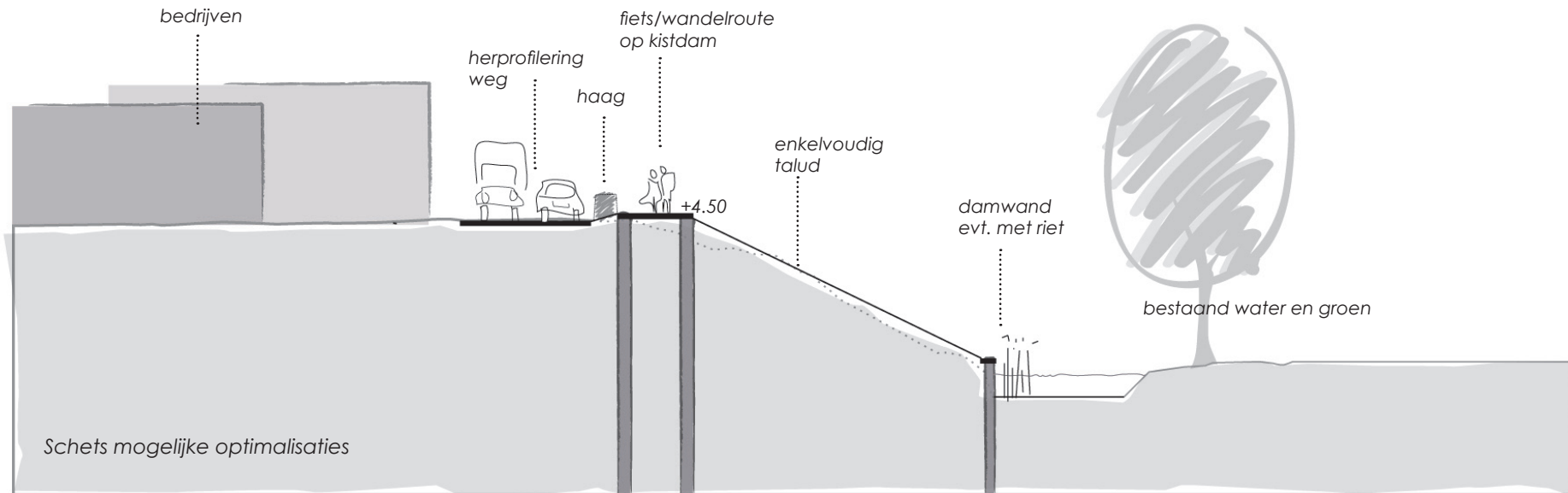
In dit licht biedt de variant voor **versterking van de huidige dijk** in mijn ogen de beste aanknopingspunten. Daar waar de buitenom-variant toch vooral een achteruitgang van bestaande kwaliteiten zal betekenen, bieden ingrepen aan de bestaande dijk juist kansen voor een verbetering van de kwaliteit. Deze kansen hebben betrekking op een betere inrichting van de dijk zelf en het voorzien in een aantrekkelijker route voor fietsers en wandelaars. Daarvoor zijn in mijn ogen wel een aantal optimalisaties wenselijk (zie schets).

- De continuïteit van het dijkprofiel kan versterkt worden door de damwanden (boven aan het talud) zoveel mogelijk aan het zicht te onttrekken en het talud van de dijk tot boven aan de kruin door te trekken. Inspectiepad annex langzaam verkeerroute komt daarmee boven op kistdam te liggen (+4.50NAP) en is iets hoger gesitueerd dan de weg*. Ditzelfde principe is dan over het gehele traject door te zetten.
- Het profiel van de huidige weg dient aangepast te worden tot een rijloper met een continue breedte over het gehele tracé en een duidelijk onderscheid tussen rijbaan op de dijk en aangrenzende verhardingen. Parkeren zou alleen aan de zijde van de bedrijven gesitueerd moeten worden en niet in de berm van de dijk. Overwogen kan worden een haag tussen rijbaan en het nieuwe voet/fietspad te situeren.

Een belangrijke kwaliteitsimpuls kan worden gerealiseerd wanneer het gebied rondom de watertoren een meer publiek karakter zou kunnen krijgen waarbij er tevens een verblijfsplek aan de rivier wordt gecreëerd. Hiervan zou een belangrijke impuls uit kunnen gaan voor een opwaardering en betere benutting van dit nu wat verwaarloosde gebied.

Relatie met advies Eric Luiten

Mijn voorganger opteerde in zijn (beknopte) advies voor de variant buitenom vanuit de veronderstelling dat hiermee een eenduidige versterkingsoptie voor de gehele dijkversterking bij Gouda kon worden gerealiseerd. Gezien de verschillen tussen de afzonderlijke deeltrajecten en soms beperkte ruimtelijke mogelijkheden ben ik daar niet van overtuigd. Daarbij verbond hij aan zijn keuze (onder andere) ook de voorwaarde dat er een natuurlijke vooroever gerealiseerd moest kunnen worden. Mijn conclusie is dat er aan de voorwaarde van een fatsoenlijke vooroever niet voldaan kan worden. Als nadeel van de maatregelen aan de bestaande dijk geeft hij aan dat deze relatief kostbaar en lastig te realiseren zouden zijn. Naar mijn mening ontlopen de varianten elkaar op dit punt niet significant en is in beide gevallen sprake van een complexe en kostbare operatie.



*) In de voorbeeldprofielen zou dit betekenen dat er enige extra ruimte noodzakelijk is. Het is de vraag of dit over de gehele lengte van het traject het geval is aangezien de kruin van de dijk plaatselijk sterk verbreed is en de watergang niet overal op dezelfde afstand van de voet van de dijk lijkt te liggen. Indien nodig kan de ruimte gevonden worden door een wat hogere damwand aan de waterzijde te accepteren (evt. in combinatie met riet), het talud iets te versteilen, de breedte van de kistdamconstructie aan te passen, de kistdamconstructie strakker langs de huidige weg te situeren of de wegbreedte aan te passen. Zeker in een combinatie van deze zaken lijkt het haalbaar dat de benodigde ruimte in een nadere uitwerkingsslag wordt gevonden.



Abe Veenstra

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

t: (070) 441 68 06

e: a.veenstra@pzh.nl

website: www.pazh.nl

provinciaal adviseur



ruimtelijke kwaliteit



in zuid-holland

