



Landschapsanalyse dijkversterkingsplan Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek

Hoogheemraadschap van Schieland en de
Krimpenerwaard

22 juni 2010

Definitief rapport

9V6281.A0

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
(010) 443 36 66 Telefoon
(010) 443 36 88 Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Landschapsanalyse dijkversterkingsplan Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek Inventarisatie landschap, cultuurhistorie en archeologie
Verkorte documenttitel	Landschapsanalyse Krimpen
Status	Definitief rapport
Datum	22 juni 2010
Projectnaam	Dijkversterkingsplan Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek
Projectnummer	9V6281.A0
Opdrachtgever	Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
Referentie	9V6281.A0/R0009/900352/ILAN/Rott

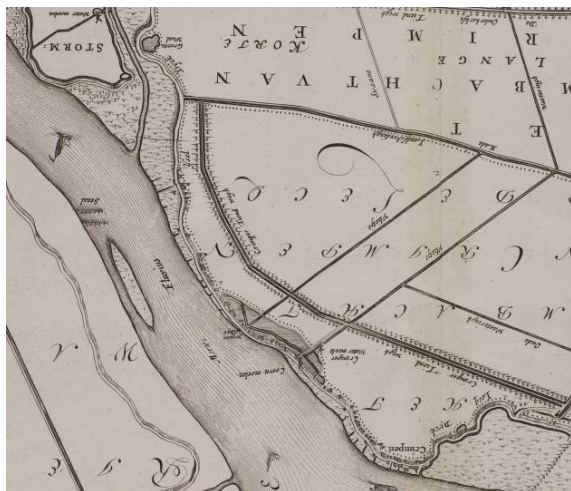
Auteur(s)	Tilstra, M. en Bouma, J.
Collegiale toets	Tom van den Broek 
Datum/paraaf	22 juni 2010
Vrijgegeven door	Martin Groenewoud 
Datum/paraaf	22 juni 2010

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	1
2 DE DIJK IN HET LANDSCHAP	3
2.1 Geschiedenis	3
2.2 Huidige situatie	10
2.3 Waarden	13
3 DE DIJK PER DEELTRAJECT	15
3.1 Traject 1 (km 22,2 t/m 22,4): Verkeersdijk tussen oud woonlint en bedrijven	15
3.2 Traject 2 (km 20,9 t/m 21,3): Dijklint in de polder	17
3.3 Traject 3 (km 19,6 t/m 19,65): Verbrede dijk kruin met uitzichtpunten	19
3.4 Traject 4 (km 18,6 t/m 18,75): Verstedelijkte dijk in historische omgeving	21
3.5 Traject 5 (km 18,3 t/m 18,6): Asymmetrische dijk in historische omgeving	23
3.6 Traject 6 (km 17,7 t/m 17,9): Groene tuimelkade met wandelfunctie	25
4 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	27
5 BRONNEN	29
5.1 Literatuur	29
5.2 Overige bronnen	29

Bijlagen

- I. Kaarten en dijkprofielen 17e t/m 20e eeuw
- II. Beschrijving Gemeentelijke monumenten



Figuur 2.1 t/m 2.3, van boven naar beneden: Het plangebied in 1696, 1792 en 1818 (bron: Archief Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard).

2 DE DIJK IN HET LANDSCHAP

2.1 Geschiedenis

2.1.1 Landschap

Het landschap in het plangebied en omgeving is ontstaan als gevolg van krachten van de rivier. De loop van de rivieren heeft zich meerdere malen verlegd, maar in de omgeving van het plangebied is de ligging van de rivieren vanaf ca 800 ongeveer gelijk gebleven. Wel zijn de breedte en afvoer van de rivieren sinds die tijd steeds veranderd. Zo is de Lek pas een belangrijke afvoer geworden in de 12^e eeuw, toen de Kromme Rijn werd afgedamd en de Lek de hoofdafvoer van de Nederrijn werd. De Hollandse IJssel is afgedamd in de 13^e eeuw. Ook de monding van de Maas heeft zich meerdere malen verlegd in de omgeving van het plangebied. De Noord is de verbinding tussen de Merwede en de Lek. Het kruispunt van Lek, Nieuwe Maas en Noord is vele eeuwen lang een strategisch punt geweest voor handel, scheepvaartverkeer en verdediging.

De rivieren hebben langs hun oevers smalle zandige oeverwallen gevormd. Daarachter werd de zware rivierklei afgezet in de kommen. De Krimpenerwaard is van oorsprong een door rivierarmen ingesloten stuk land, dat bij hoge waterstanden voor een deel overstroomde. Doordat de afwatering van het gebied stagneerde onder invloed van de vorming van strandwallen langs de Noordzeekust, kon zich op de rivierklei veen vormen, plaatselijk tot meer dan vijftien meter dik. In de periode 1000 - 1300 werd begonnen met het ontginnen van de Krimpenerwaard. Dit gebeurde vanaf de rivieren: de Lek, de IJssel en de Vlist. Langs deze wateren werden dijken aangelegd, waarachter zich de eerste lokale vormen van lintbebouwing vormde. De eerste ontginningen gebruikten de natuurlijke hoogte van de oeverwal als basis, van waaruit dwarskaden werden opgeworpen om het water af te leiden naar het verder binnendijs gelegen, onontgonnen land. Bescherming van de kavels tegen de nattigheid uit het onontgonnen gebied werd geboden door tiendwegen en dwarsgreppels. De uitwatering van de polder heeft op verschillende locaties gelegen, waaronder bij het gemaal aan de Molendijk (dit is mogelijk de oudste of één van de oudste uitwateringen). Doorgaande bedijking in het rivierengebied kwam tot stand in de 12^e tot 14^e eeuw¹. Het buitendijkse gebied bleef ook na de bedijking aan verandering onderhevig: op kaarten uit de 16^e tot 19^e eeuw is te zien hoe in de rivier platen opslibben en weer verdwijnen.

Krimpen aan de Lek is waarschijnlijk het oudste dorp in de Krimpenerwaard: de eerste vermelding van het dorp dateert uit de 11^e eeuw onder de naam Crempene. Zowel Krimpen aan den IJssel als Krimpen aan de Lek hadden tot ver in de 19^e eeuw de vorm van een dijklint. De dorpen leefden onder andere van veeteelt, hennepeteelt, handel, scheepsbouw en visserij. In de 18^e eeuw was er zelfs een rederij gevestigd in Krimpen aan de Lek, die was gespecialiseerd in de walvisvaart.

De kerk van Krimpen aan de Lek staat op de plek van een oudere kerk uit de 15^e eeuw. Het dorp heeft in ieder geval sinds 1325 een veer. Het eerste veer lag ter plekke van de oude fabriek aan de Rijsdijk. In de 16^e eeuw werd het veer verplaatst naar de plek van de oude haven/het café aan de Rijsdijk. Vanaf ca 1800 bevindt het veer zich op de huidige plek.

¹ Bron: S. Barends e.a., 2000

Het haventje dat zich ten oosten van het huidige veer bevindt, is rond 1850 ontstaan door het verwijderen van een kil, die zich destijds in dit buitendijkse gebied langs de dijk bevond. Hier werd een scheepswerf gesticht waar zeilschepen werden gemaakt. Na de Tweede Wereldoorlog groeide Krimpen aan de Lek explosief, de groei was toen uitsluitend gericht op het toevoegen van woningvoorraad. De groei voltrok zich vrijwel volledig landinwaarts en daardoor raakte de relatie met de dijk en het water verloren².

Krimpen aan den IJssel is ontstaan in de middeleeuwen, waarschijnlijk bij een bocht in de Hollandse IJssel. De nederzetting werd voor het eerst genoemd aan het einde van de dertiende eeuw, en bestond toen voornamelijk uit boerderijen langs de IJsseldijk. In de middeleeuwen leefde de bevolking van Krimpen aan den IJssel in hoofdzaak van de akkerbouw; door inklinking van de veengrond en toenemende wateroverlast schakelden de inwoners geleidelijk over op veeteelt. Ter plekke van het bedrijventerrein Sliksloot bevond zich tot 1953 een noodsluis die te maken had met de vervening. Deze sluis is nu verdwenen.

In de vijftiende en zestiende eeuw kwamen in Krimpen aan den IJssel de hennepsteelt, touwslagerij, rietmattenproductie en baksteenfabricage op. Vanaf de achttiende eeuw ontwikkelden de scheepswerven zich. Het bedrijventerrein Sliksloot ontwikkelde zich in de 20^e eeuw buitendijks, op opgehoogd buitendijks land in de Stormpolder. Vanaf het begin van de twintigste eeuw verloor het dorp steeds meer zijn agrarische karakter. Nadat in 1958 de Algerabrug in gebruik werd genomen, groeide Krimpen aan den IJssel snel; er vestigden zich veel forensen uit Rotterdam en andere steden in de gemeente³.

2.1.2 Dijk

In de Krimpenervaard zijn sinds de middeleeuwen dijken langs de rivier aanwezig. Het eerste dijkje is vermoedelijk een lage kade geweest, die werd uitgebouwd tot een hoger en zwaarder dijklichaam. In 1122 is sprake van een rivierdijk langs de IJssel en benedenloop van de Lek. Over de vorm en afmeting van die dijkjes in de eerste eeuwen is weinig bekend. De dijken zijn in de loop van de eeuwen regelmatig versterkt. Men kan stellen dat na iedere overstroming of gevaarlijke situatie de dijken weer wat hoger werden gemaakt.

In de twaalfde en dertiende eeuw was er sprake van sterk stijgende afvoeren van de Boven-Rijn, hierdoor was er veel vaker sprake van hoog water dan voorheen.

Veranderingen van het riviersysteem hebben meerdere malen invloed gehad op het gebied. In 1421 deed zich een grote verandering voor als gevolg van de beruchte St. Elisabethvloed. Bij die vloed werd de Groote Waard, een groot gebied tussen Dordrecht en Geertruidenberg, door de zee overstroomd. Zo ontstonden het huidige Hollands Diep en Haringvliet. Later zou daar door opslibbing de Biesbosch gevormd worden. Ook de Krimpenervaard kreeg het door deze vloed zwaar te verduren. De Lekdijk brak op twee plaatsen door, zo ontstond de Bakkerswaal in Lekkerkerk en (vermoedelijk) ook de waal / het wiel ten Oosten van de Breekade in Krimpen aan de Lek.

De ergste watersnoodramp uit de Nederlandse geschiedenis was op 1 november 1570, de Allerheiligenvloed. De gehele Nederlandse kust werd hierdoor getroffen.

Ook door menselijk handelen is de dijk bij Krimpen aan de Lek bezweken; berucht is de overstroming in 1575 door het doorsteken van de dijk ten tijde van de 80-jarige oorlog.

² Bronnen: www.nederlek.nl, gesprek met dhr. H. Dekker

³ Bronnen: www.geschiedenisvanzuidholland.nl, www.historischekringkrimpen.nl

In de 20^e eeuw kwamen dijkversterkingsrondes in de Krimpenerwaard tot stand na de stormvloed van 13 en 14 januari 1916 en ruim een jaar voor de stormvloed van 1953⁴.

Overzicht overstromingen en dijkdoorbraken

In onderstaand overzicht zijn alle overstromingen aangegeven waarvan het zeker is dat ze hebben plaats gevonden. Aangegeven is of de overstroming werd veroorzaakt door een doorbraak van de Lekdijk, van de IJsseldijk of via een overstroming van de Lopikerwaard. Ook is aangegeven of de overstroming het gevolg was van een stormvloed, een hoge rivierafvoer, een ijsdam, of militair geweld.

		Lekdijk	IJsseldijk	L'Waard	oorzaak
1322				x	rivier
jan. 1397			x		stormvloed
nov. 1420		x			rivier
1421	St. Elizabethsvloed	x			stormvloed
1423		x			rivier
1424		x			stormvloed
20 okt. 1468	Ursulenvloed	x			stormvloed
19 mei 1511		x			militair
1 okt. 1514		x			stormvloed
jan. 1523	?	x			rivier
13 jan. 1552	Pontiaansvloed	x			stormvloed
jan. 1570				x	rivier
1 nov. 1570	Allerheiligenvloed	x			stormvloed
15 aug. 1575		x			militair
mrt. 1595		x			rivier
1672					militair
jan. 1677				x	ijsdam
jan. 1726		x		x	ijsdam
1751					rivier
1760		x			ijsdam
1953					stormvloed

In het overzicht zijn niet opgenomen de dreigende gebeurtenissen: die gevallen waarin het gevaar kon worden afgewend zonder grote gevolgen. Er liep dan bijvoorbeeld wel veel water over de dijk, wat trouwens tot veel overlast en schade kon leiden, maar er was géén sprake van een doorbraak met ernstige gevolgen.

Zonder compleet te kunnen zijn, zijn er dreigende situaties geweest in 1571, 1573, 1585, 1624 en 1638. En dan vervolgens in een dramatische achttiende eeuw: 1747, 1755, 1758, 1771 en 1775. Verder waren er kritieke gebeurtenissen in 1819-1820-1876 en 1916.

Figuur 2.4 Overzicht van overstromingen en dijkdoorbraken in Krimpen aan de Lek en Lekkerkerk (bron: J. Dekker 2007)

⁴ Bronnen: G.P. van de Ven, F.H.J. van Aesch 2005, J. Dekker 2007

Technische kenmerken van de dijk in het verleden

12^e t/m 17^e eeuw

Over de exacte ligging, vorm en afmetingen van de dijken in de eerste eeuwen is niet veel bekend. Door de vele dijkdoorbraken zijn de dijken waarschijnlijk vaak aangepast en verbeterd. Wel is vrij zeker dat de taluds veel steiler waren dan nu het geval is en dat de dijken van klei werden gemaakt. Het buitentalud werd hier en daar versterkt met betuiningen en beslagwerk; ook groeide hier soms ruigte of struweel op. Bijzonder is de aanwezigheid gedurende meerdere eeuwen van kaden op de kruin, wat met waterkeren te maken had. De dijken zijn, vooral in natte jaargetijden, eeuwenlang slecht begaanbaar geweest. Naast de rijsporen werd daarom een zandpad aangelegd voor voetgangers. Langzamerhand werd zo'n pad hoger en vormde het een kade op de kruin. In 1659 is in de archieven vermeld dat er sprake is van een pad op de binnenkant van de kruin van de IJsseldijk tussen Krimpen aan den IJssel en Gouda. Op de Lekdijk zou toen al een zandpad aanwezig zijn geweest tussen Krimpen aan de Lek en Lekkerkerk⁵.

Van deze eerste dijken zijn vandaag de dag geen restanten meer zichtbaar, maar mogelijk bevinden zich oude dijkresten binnen in de huidige waterkeringen.

17^e t/m 19^e eeuw

In de 17^e t/m de 19^e eeuw lagen de dijken grotendeels op het huidige tracé (zie figuur 2.1 t/m 2.3 en bijlage I). Na deze tijd is het dijktracé slechts plaatselijk gewijzigd, bijvoorbeeld als gevolg van een dijkdoorbraak of (plaatselijke) dijkversterking. Aan de dijk werd steeds gewerkt om deze beter te maken: bijvoorbeeld door het beschermen van de voet van schaaldijken met basalt en misbaksels uit de steenindustrie. De kade met pad op de kruin van de dijk werd in de tweede helft van de 18^e eeuw naar de buitenzijde van de kruin verplaatst. Voordeel hiervan was dat bij hoog water de kruin minder doorweekt zou zijn. Langzamerhand is men later overgegaan op het verhogen van de kruin over de volle breedte (men spreekt dan van een vierkante dijk), met uitzondering van plekken waar bebouwing of bedrijvigheid dit bemoeilijkte. De bebouwing bevond zich zowel binnen- als buitendijks: binnendijks lagen de huizen vaak tegen de teen van de dijk, de huizen van de rijkere vaak met een voorhuis aan de kruin. Buitendijks bevonden zich vooral bedrijfjes op opgehoogde grienden. In 1851 werd, ten behoeve van verkeer, grind aangebracht op de dijk⁶.

Er komen bepalingen voor waarin de benodigde afmetingen voor dijken worden genoemd. Zo dient de bovenkant van de verhoogde kade bij een banddijk 1 ½ voet (ca. 47 cm) boven de dijk kruin te liggen en bij een schaaldijk 2 voet (ca. 60 cm). Bij dijkverhogingen werd de nieuwe hoogte afgestemd op de waterstand die aanleiding was om de dijk te verhogen. Zo werd in 1718 voorgeschreven de dijken te verhogen tot 1 voet (31,4 cm) boven de vloed van 25 december in het jaar 1717. In 1730 werd het Amsterdams peil, wat daarvoor alleen in de omgeving van Amsterdam werd gebruikt, ingevoerd in de regio van Lek en IJssel.

⁵ Bron: J. Dekker 2007, Archief Hoogheemraadschap van de Krimpenewaard

⁶ Bronnen: J. Dekker 2007, gesprek met dhr. J. Dekker, Archief Hoogheemraadschap van de Krimpenewaard

In de nieuwe *Generale Keuren en Ordonnantiën* van 1807-1808 worden zeer gedetailleerde voorschriften genoemd, zoals een kruinhoogte in Krimpen aan de Lek van 4,12m + AP (3,65m +NAP)⁷.

In de huidige situatie zijn nog maar weinig overblijfselen zichtbaar van de dijken uit de 17^e t/m de 19^e eeuw: met name de ligging van de bebouwingslinten, een enkel oud pand, en de steile dijktafsluitingen aan binnendijkse zijde (dijkversterkingen in de 20^e eeuw vonden vaak aan buitendijkse zijde plaats). Omdat de huidige waterkering grotendeels op dezelfde plek ligt als de dijken uit de 17^e t/m de 19^e eeuw, is te verwachten dat zich binnen in de huidige dijk resten van oudere dijken bevinden.



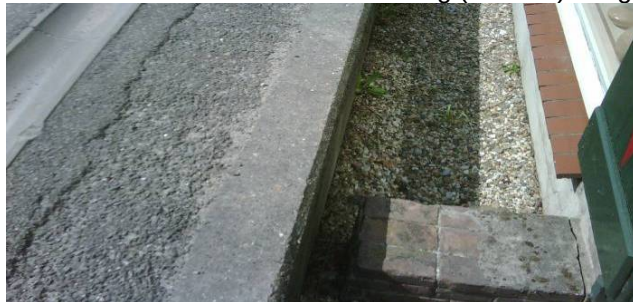
Middelland 60: voorbeeld van 17^e eeuwse boerderijbouw



Steile dijktafsluiting

20^e eeuw

Ook in de 20^e eeuw zijn in het plangebied meerdere dijkverzwaringen gedaan. Na de stormvloed van 1916 werden de Lek- en Nieuwe Maasdijk verhoogd, met een kruinbreedte van 5 meter. In de bebouwde kom van Krimpen aan de Lek werd daarbij onder andere (bij ruimtegebrek) gebruik gemaakt van twee grondkerende muren aan weerszijden van de kruin, waartussen de kruin werd opgehoogd. Ook werd gebruik gemaakt van grondkaden, waterkerende muren en coupures met schotbalkafsluitingen. In het plangebied zijn nog enkele grondkerende muren aanwezig, die mogelijk uit deze tijd stammen. In 1916 werd bij de dijkverbetering in de bebouwde kom van Krimpen aan de Lek voor de eerste keer verharding (klinkers) aangebracht⁸.

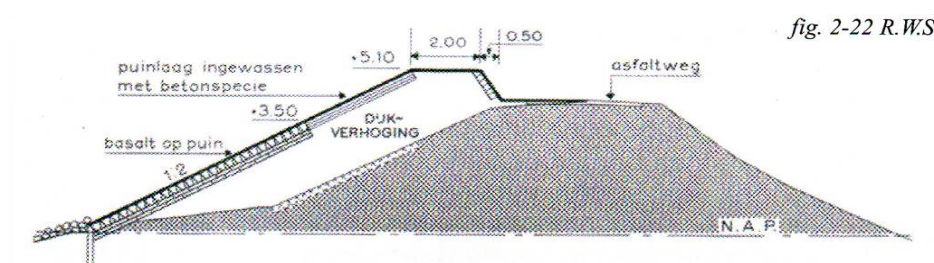
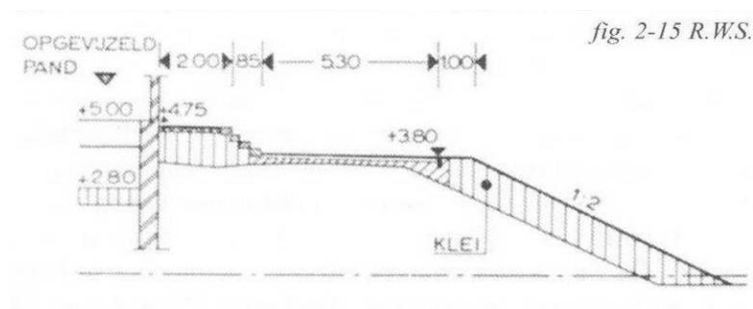


Grondkerend muurtje bij Middelland 60, mogelijk stammend uit eerste helft 20^e eeuw

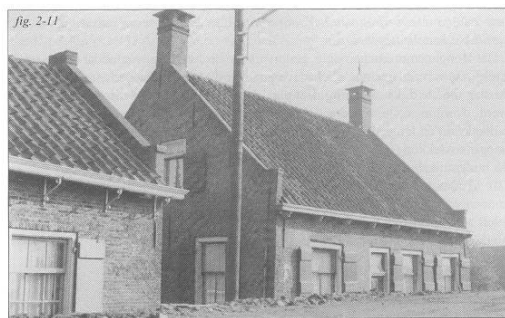
⁷ Bron: J. Dekker 2007, Archief Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard

⁸ Bronnen: J. Dekker 2007, gesprek met Dhr Dekker, Archief Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard

Na de stormvloed in 1953 is in de jaren '50 en '60 een nieuwe dijkversterkingsronde gehouden. In 1956 werden plannen vastgesteld op basis van de uitgangspunten zoals genoemd in het vijfde interim-rapport van de Deltacommissie. Deze plannen werden in de daarop volgende jaren uitgevoerd. De huidige dijkprofielen in het plangebied zijn voor het grootste deel in deze tijd ontstaan (zie ook Bijlage I voor afbeeldingen van de dijkprofielen). In de bebouwde kommen van Krimpen aan de Lek en Krimpen aan den IJssel werd de dijkversterking uitgevoerd als een 2 meter breed verhoogd trottoir met een gesloten asfaltverharding en doorlopende betonelementen als verbinding tussen de rijweg en het verhoogde gedeelte. Ook de oorspronkelijke dijkkruiw waarop de rijweg lag werd enkele centimeters verhoogd. Het grootste gedeelte van de buitendijkse huizen werd opgevijseld en daardoor gespaard; er werden echter ook tientallen huizen gesloopt. Buiten de bebouwde kom werd de dijk versterkt door aan rivierzijde een 2 meter brede kade (de zogenaamde parallelkade) aan te brengen tegen het bestaande dijkprofiel.



Figuren 2.5 en 2.6 Doorsneden van dijkverbeteringsprofielen uit het plan van 1956: binnen (boven) en buiten (onder) de bebouwde kom (bron: J. Dekker 2007)



Figuur 2.7 en 2.8 Foto's van de dijkversterking in de jaren '50 in Krimpen aan de Lek: binnendijkse panden achter de dijkkruiw (links) en opgevijselde buitendijkse huizen (rechts) (Bron: J. Dekker 2007)

Omdat werd voorzien dat de in 1956 vastgestelde dijkverbetering in de bebouwde kommen een langdurige affaire zou worden en het lang zou duren voor de gewenste veiligheid zou worden verkregen, werden in 1957 en 1958 zogenaamde 'voorlopige voorzieningen' gemaakt in Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek. Hierbij werd gebruik gemaakt van waterkerende muren, vloedplankkeringen, beton- en gemetselde muurtjes en grondkades als voorlopige voorzieningen (zie ook bijlage I). In de bebouwde kom van Krimpen aan de Lek zijn nog coupures aanwezig die mogelijk uit deze tijd stammen (bij Middelland en het veer)⁹.



Coupure bij Middelland

De laatste dijkversterking in het plangebied heeft plaatsgevonden aan de Molendijk/Noord en is afgerond in 2006. Hierbij is de dijk rivierwaarts verplaatst, en is het binnendijkse talud verflauwd. Vanwege de verplaatsing was het slopen van binnendijkse huizen niet nodig¹⁰.



Versterkte dijk met flauw talud Molendijk/Noord

In bijlage I zijn afbeeldingen opgenomen van dijkprofielen en versterkingsmaatregelen in de 20^e eeuw (bron: Archief Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard).

⁹ Bronnen: J. Dekker 2007, gesprek met Dhr Dekker, Archief Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard

¹⁰ Bronnen: J. Dekker 2007, gesprek met Dhr Dekker, Archief Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard

2.2 Huidige situatie

2.2.1 Landschap

De Krimpenerwaard bestaat uit verschillende polders. Het grootste deel van het plangebied bevindt zich in de polder Krimpen aan de Lek, die zich kenmerkt door het veenontginningslandschap met de ontginningsbasis op de oeverwal, langwerpige kavels met dwars op de kavelrichting de Tiendweg en de Sluisvliet/Oude Wetering. In Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek bevinden zich de grenzen van de polder.

De rivieren staan onder invloed van het getij. De kracht van het water heeft tot ver in de 20^e eeuw zijn sporen achtergelaten in het landschap langs de dijk. De wielen zijn daarvan nog duidelijke getuigen. Deze bevinden zich onder andere in de omgeving van de poldergrenzen aan de west- en oostzijde van de polder Krimpen aan de Lek. Ook langs de dijk in de polder zelf hebben wielen gelegen, die inmiddels weer (deels) zijn drooggelegd. De wielen zelf zijn niet meer zichtbaar, maar de plekken zijn nog herkenbaar door knikken in de dijk. Daar waar de wielen bewaard zijn gebleven, zoals in Krimpen aan den IJssel, is de zichtrelatie tussen wiel en bocht in de dijk waardevol.

De dorpen zijn ontstaan als lintdorpen langs de dijken, maar hebben zich in de 20^e eeuw fors uitgebreid. Langs de dijken bevindt zich echter nog historische bebouwing, die soms dateert uit de 19^e eeuw. Tussen deze oude panden bevindt zich ook nieuwere bebouwing, waardoor de dijklinten een diverse maar soms ook rommelige aanblik vormen. Het haventje en de veerstoep in Krimpen aan de Lek zijn historische plekken.



Het veenontginningslandschap



Historische bebouwing langs de dijk

2.2.2 Dijk

De dijk is een hooggelegen, doorgaande lijn in het landschap. Buiten de bebouwde kom is de dijk een scherpe grens tussen de polder en de rivier. Vanaf de dijk is op een aantal punten ver zicht op de rivier of op de polder. Waar zich aan beide zijden van de dijk dichte bebouwing bevindt, is de dijk juist meer een verbindende factor, de gezamenlijke openbare ruimte. Het verschil tussen binnen- en buitendijs is op die plekken niet altijd meer goed te zien.

De bebouwing staat dicht tegen de teen van de dijk of tegen de kruin. Wanneer een huis of boerderij aan de teen van de dijk staat, loopt de toegang tot het huis vaak via een trapje in het dijktafud. De dijktafuds zijn voor het grootste deel in gebruik als tuin, oprit, of ander privaat gebruik. De taluds zijn daardoor op veel plaatsen verstoord. Daar waar ze

nog intact zijn, hebben ze meestal steile taludhellingen (ca 1:2). De kruin van de dijk heeft een verkeersfunctie.

In de bebouwde kom van Krimpen aan de Lek bevindt zich aan de rivierzijde van de dijk een tuimelkade met een getrappt profiel en daar bovenop een geasfalteerd wandelpad. Naar het oosten toe gaat deze tuimelkade over in een groene dijk die om één van de oostelijke woonwijken heen loopt, een gebied dat vroeger buitendijks lag. Waar deze groene dijk weer uitkomt op de oude dijk bevindt zich een groene tuimelkade aan de rivierzijde.

In de bebouwde kom van Krimpen aan den IJssel ligt ook een groene tuimelkade aan de buitendijkse zijde. Binnendijks liggen hier aan de dijkvoet historische bebouwingslinten, buitendijks ligt op dijkhoogte een bedrijventerrein met hier en daar een ouder pand. De weg op de kruin van de dijk wordt in de bebouwde kom van Krimpen aan den IJssel intensiever gebruikt, en is ook breder dan in Krimpen aan de Lek. In Krimpen aan den IJssel is de mogelijkheid tot wandelen op de dijk kruin zeer beperkt.

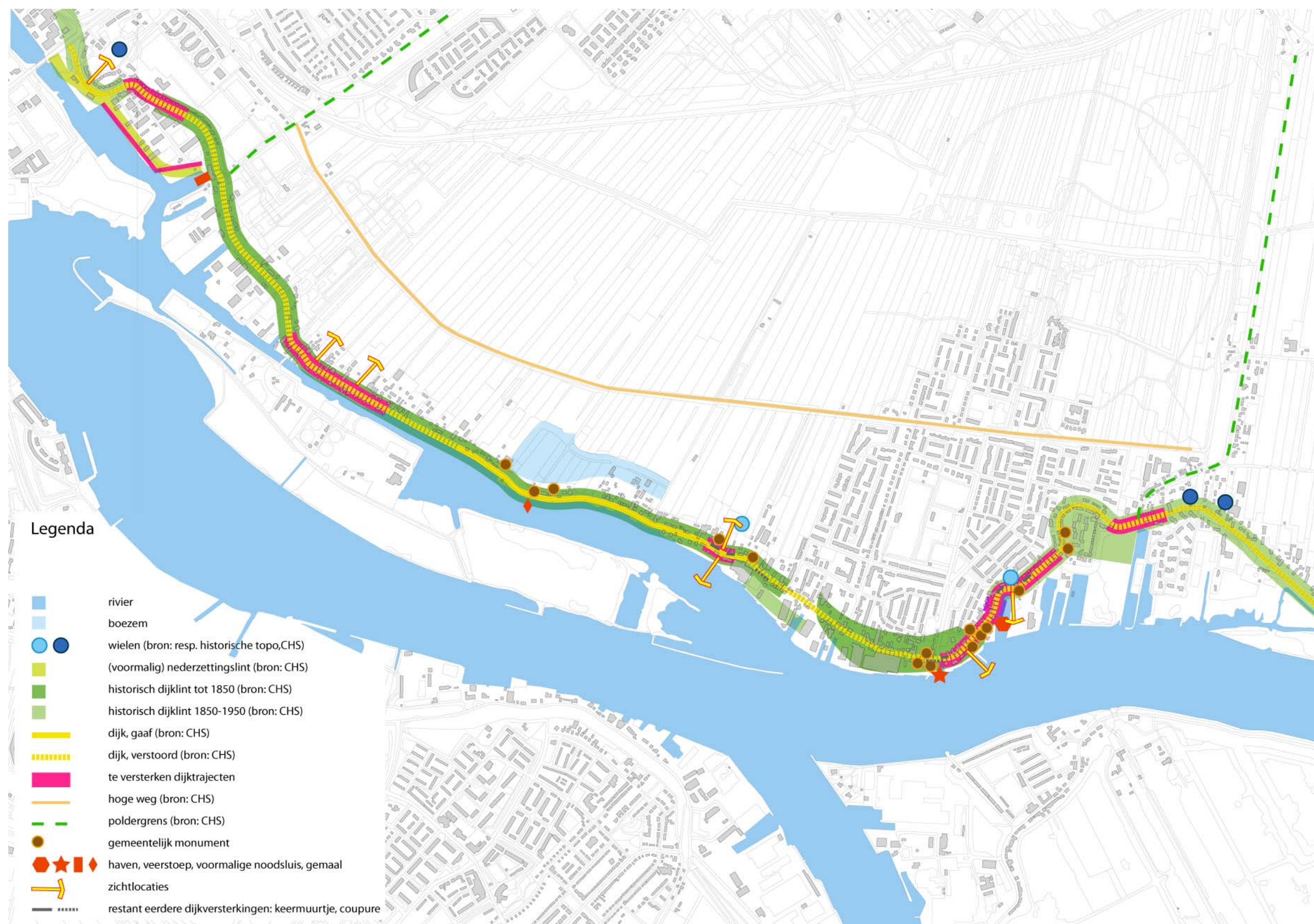
Behalve de tuimelkades is het dijkprofiel op sommige plekken (vooral binnen de bebouwde kom) asymmetrisch doordat huizen aan de binnendijkse zijde aan de teen van de dijk liggen en aan de buitendijkse zijde aan de kruin. Dit is echter niet overal het geval.



De dijk als hooggelegen, doorgaande lijn



Tuimelkade in Krimpen aan de Lek



Figuur 2.9 Kaart 'Cultuurhistorische en landschapswaarden' De archeologische waarden worden beschreven in het Archeologisch Bureauonderzoek van ArcheoMedia B.V.

2.3 Waarden

Elementen of structuren in het landschap die verwijzen naar de geschiedenis, of die karakteristiek zijn voor dit specifieke landschap, zijn van bijzondere waarde. Figuur 2.9 geeft een overzicht van deze cultuurhistorische en landschapswaarden. Als bron voor de kaart is in principe uitgegaan van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur van de Provincie Zuid-Holland en gegevens over monumentale gebouwen. Enkele waarden die in het veld zijn waargenomen of door literatuurstudie zijn ontdekt, zijn aan de kaart toegevoegd.

Door bureau Archeomedia is een archeologisch bureauonderzoek gedaan. Voor de te versterken dijktracés is een specifieke archeologische verwachting opgesteld voor de verschillende relevante periodes in de geschiedenis. Op basis van dit bureauonderzoek en de gespecificeerde (middel)hoge tot hoge verwachtingen wordt een archeologisch vervolgonderzoek op de onderhavige onderzoekstracés in de vorm van (verkennend) booronderzoek aanbevolen, teneinde de specifieke archeologische verwachting te toetsen.

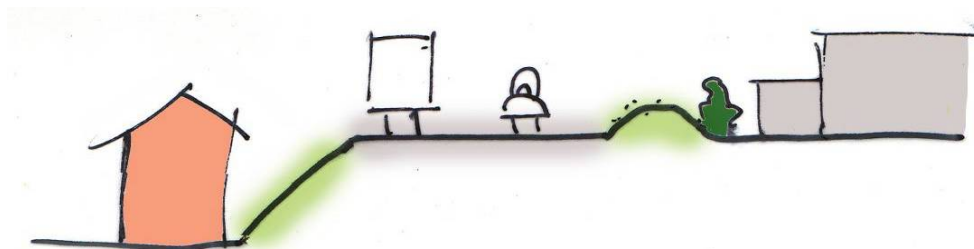
De kans bestaat dat (vondstarme) archeologische sporen en vondsten in de bodem aanwezig zijn die in de uitvoeringsfase van toekomstige bodemingrepen aan het licht komen. Voor dergelijke vondsten bestaat een wettelijke meldingsplicht ex artikel 53 van de Monumentenwet 1988 en de Wet op de archeologische monumentenzorg. Bij graafwerkzaamheden dient men dan ook attent te zijn op eventuele vondsten. De opdrachtgever verplicht de aannemer(s) om attent te zijn op eventuele vondsten en/of sporen tijdens de werkzaamheden en verplicht hen archeologische vondsten onverwijld te melden bij de bevoegde overheid¹¹.

¹¹ Bron: Archeologisch onderzoek project dijkversterking Nieuwe Maasdijk/Lekdijk te Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek (gemeenten Krimpen aan den IJssel en Nederlek) – Bureauonderzoek; ArcheoMedia B.V., mei 2010

3 DE DIJK PER DEELTRAJECT

In het vorige hoofdstuk is een beschrijving gegeven van het ontstaan en het huidige karakter van de dijk: een hooggelegen, doorgaande lijn in het landschap met historische waarden, karakteristieke doorzichten op de polder en de rivier, maar ook met dicht tegen de dijk aan liggende bebouwingslinten. Bij de dijkversterking is het voor landschap en cultuurhistorie van belang dat dit karakter behouden blijft. In de volgende paragrafen wordt per te versterken dijkvak een kort overzicht gegeven van de waarden die dit karakter bepalen en van knelpunten in het huidige landschap. Mogelijk biedt de dijkversterking daarnaast ook kansen om huidige knelpunten op te lossen. Per te versterken dijkvak wordt een aantal aandachtspunten genoemd voor de dijkversterking, die zowel te maken hebben met behoud van huidige waarden als met verbeteringen die in het kader van de dijkversterking kunnen worden uitgevoerd.

3.1 Traject 1 (km 22,2 t/m 22,4): Verkeersdijk tussen oud woonlint en bedrijven



Principe profiel: 8 meter brede kruin met daarnaast aan rivierzijde een tuimelkade die ca 0,5 meter hoger is. De tuimelkade bestaat uit een met gras begroeid grondlichaam. Op een deel van het traject ligt een smal betegeld pad/stoep tussen de weg en de tuimelkade. Buitendijks ligt een bedrijventerrein, deels aan het zicht onttrokken door beplantingen en afrasteringen. Aan binnendijkse zijde ligt de bebouwing aan de dijkvoet.

Waardevolle kenmerken van de dijk

- Het steile dijktafblad aan binnendijkse zijde (1:2);
- Het oude woonlint aan de noordzijde van de dijk, aan de dijkvoet;
- Een enkel historisch pand aan de zuidzijde, dicht tegen de kruin van de dijk;
- De poldergrens tussen de polders Krimpen aan de Lek en Kortland, herkenbaar in het landschap;
- Het ensemble van wiel, bocht in de dijk en de zichtlijnen van dijk naar wiel, grenzend aan het te versterken dijktraject.



Smal wandelpad langs de tuimelkade



Binnendijks historisch lint

Knelpunten

- Druk en zwaar verkeer op de dijkkruin, waarvoor niet overal evenveel ruimte is;
- Ruimte voor wandelen is beperkt;
- De afrasteringen en beplantingen tussen dijkkruin en bedrijventerrein zijn verschillend van aard en niet overal goed verzorgd, wat een rommelige aanblik geeft;
- Geen zichtlijnen op het water of de polder, waardoor de functie van de dijk minder duidelijk herkenbaar is.



Diversiteit aan afrasteringen en beplantingen

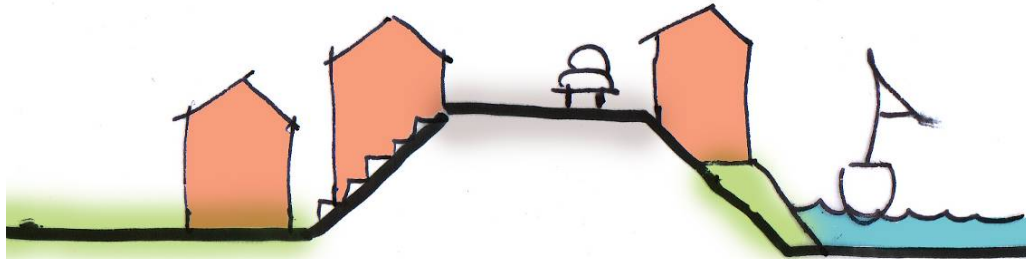


Drukke verkeersdijk

Aandachtspunten voor dijkversterking

- Spaar het gave binnendijkse talud en het historische bebouwingslint. Pas de oudere buitendijkse woning (nr 71) zo goed mogelijk in, probeer daarbij het ringdijkje te behouden;
- Werk de tuimelkade strakker af en kijk of meer eenheid is te bereiken in de aangrenzende afrasteringen en beplantingen tussen tuimelkade en bedrijventerrein. Zorg dat opritten ondergeschikt zijn aan de continue lijn van de dijkkruin met groene tuimelkade;
- Maak de tuimelkade geschikter voor wandelen door het aanbrengen van een halfverharding op de kruin;
- Op enkele plaatsen langs de Lek- en Nieuwe Maasdijk bevinden zich nog oude dijkpalen. Wanneer die binnen het te versterken traject gevonden worden, graaf ze dan uit en kijk of ze weer op de kruin van de dijk kunnen worden teruggeplaatst;
- Bij damwanden: zorg dat geen schade wordt veroorzaakt aan stabiliteit van gebouwen;
- Maak een geleidelijke overgang en sluit goed aan op de dijkvakken in de omgeving, zodat de dijk zoveel mogelijk als eenheid herkenbaar blijft;
- Voer een verkennend archeologisch booronderzoek uit om de specifieke archeologische verwachting te toetsen. Advies is om dit onderzoek te laten plaatsvinden zo snel mogelijk nadat de variantkeuze voor de dijkversterkingstrajecten is gemaakt.

3.2 Traject 2 (km 20,9 t/m 21,3): Dijklint in de polder



Principe profiel: 6 meter brede kruin op één hoogte. Gebruik van de dijkkruin alleen voor autoverkeer. Huizen buitendijkse zijde tegen dijkkruin, binnendijks vaak aan de teen van de dijk met soms een voorhuis aan de kruin.

Waardevolle kenmerken van de dijk

- De diversiteit aan bebouwingskarakteristieken in het lint langs de dijk, oudere bebouwing;
- De steile dijktaflopen (1:2);
- De karakteristieke ligging van bebouwing dicht op de kruin (vooral buitendijks) en aan de teen van de dijk (vooral binnendijks);
- De weg op de kruin van de dijk als doorgaande belevings- en verkeerslijn;
- Doorzichten tot in de polder vanaf de kruin van de dijk;
- Het is onduidelijk of de drie stenen markeringen tussen km 20,9 en 21,0 van cultuurhistorische waarde zijn.



Bebouwing dicht op de dijk



Doorzichten tot in de polder

Knelpunten

- Weinig tot geen ruimte voor andere functies dan autoverkeer op de kruin van de dijk (wandelen, klinko aan de weg etc);
- Oude, vervallen of rommelige bebouwing op verschillende plekken in het lint;
- Taluds van de dijk zijn vaak verstoord, niet continu, maar overal verschillend ingericht.



Continuïteit van de weg op de kruin

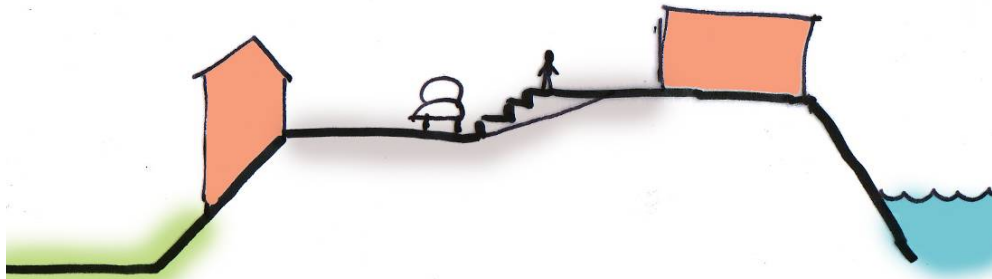


Verstoord talud

Aandachtspunten voor dijkversterking

- Behoud de continuïteit en de enkelvoudige vorm van de dijkkruin. Tuimelkades of andere ophogingen aan één kant van de dijk veranderen het karakteristieke aanzicht van de dijk;
- Ontzie het binnendijkse talud indien mogelijk, vooral ter plekke van oude bebouwing en waar het veenontginningslandschap tot dicht aan de dijk komt. Probeer de steile taludhellingen te behouden;
- Houd rekening met de entrees van de woningen aan de dijkkruin: bij voorkeur komt de dijkkruin niet boven de hoogte van de drempel van de voordeur uit;
- Kijk of in de afwerking door bijvoorbeeld materiaalgebruik of wegmeubilair nog meer eenheid in het dijkprofiel gebracht kan worden;
- Op enkele plaatsen langs de Lek- en Nieuwe Maasdijk bevinden zich nog oude dijkpalen. Wanneer die binnen het te versterken traject gevonden worden, graaf ze dan uit en kijk of ze weer op de kruin van de dijk kunnen worden teruggeplaatst. Aanbevolen wordt om ook de drie stenen markeringen tussen km 20,9 en 21,0 uit te graven en te bekijken of ze van historische waarde zijn;
- Bij damwanden: zorg dat geen schade wordt veroorzaakt aan stabiliteit van gebouwen;
- Maak een geleidelijke overgang en sluit goed aan op de niet te versterken dijkvakken in de omgeving, zodat de dijk zoveel mogelijk als eenheid herkenbaar blijft;
- Voer een verkennend archeologisch booronderzoek uit om de specifieke archeologische verwachting te toetsen. Advies is om dit onderzoek te laten plaatsvinden zo snel mogelijk nadat de variantkeuze voor de dijkversterkingstrajecten is gemaakt.

3.3 Traject 3 (km 19,6 t/m 19,65): Verbrede dijkkruin met uitzichtpunten



Principe profiel: 6 meter brede kruin met daarnaast aan rivierzijde een tuimelkade die ca 0,5 meter hoger is. Tuimelkade van steen (trapje) en asfalt. Buitendijkse gebouwen op afstand van de weg op dijkhoogte; binnendijs dichters op de dijk.

Waardevolle kenmerken van de dijk

- Het steile binnendijkse talud (1:2);
- Ver zicht over het water en tot in de polder;
- De knik in de dijk verwijst naar een vroegere dijkdoorbraak. Hier heeft in de open polder aan de binnendijkse zijde een wiel gelegen, dat nu grotendeels gedempt is. Mogelijk stamt dit wiel uit de tijd voor de St. Elisabethsvloed;
- De dijk zelf is gaaf volgens de Cultuurhistorische Hoofdstructuur Zuid-Holland;
- Binnendijs liggen aan de teen van de dijk enkele karakteristieke, oudere gebouwen. Eén daarvan, Middelland 60, een hallehuisboerderij met rieten kap, is gemeentelijke monument. Dit is een karakteristiek en in Krimpen aan de Lek zeldzaam voorbeeld van 17^e eeuwse boerderijbouw. Situering van belang vanwege de ligging tegen en onderaan de dijk. Cultuurhistorisch van belang vanwege de herkenbaarheid van de functie als boerderij (zie bijlage II voor verdere beschrijving);
- Op enkele plekken aan de binnendijkse zijde van de dijk, o.a. ter plekke van Middelland 60, bevinden zich grondkerende muurtjes die mogelijk stammen uit de dijkversterkingsronde van 1916 (of anders uit de jaren '50). Ze zijn van waarde vanwege de het feit dat ze (samen met de huidige dijk en andere restanten van vroegere dijkversterkingen) de verschillende opeenvolgende dijkversterkingsmaatregelen zichtbaar maken.

Knelpunten

- Buitendijs ligt de bebouwing ver van de weg/de dijk. Tussen de weg en de bebouwing liggen grote oppervlakten asfalt (soms 3 tot 6 meter breed), waardoor de dijk minder duidelijk herkenbaar is;
- Aan de buitendijkse zijde bevinden zich diverse opritten, die door de tuimelkade heen snijden, wat de continuïteit van de tuimelkade niet ten goede komt;
- Het wiel is vanaf de dijk niet goed zichtbaar, omdat het grotendeels gedempt is.



Zicht tot in de polder

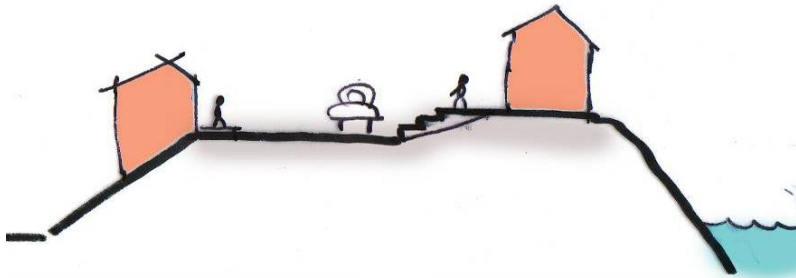


Grote oppervlakten asfalt en veel opritten

Aandachtspunten voor dijkversterking

- Creëer meer continuïteit in de doorgaande lijn van de dijk. Maak onderscheid tussen de dijk en de opritten door gebruik van verschillende materialen. Beperk het oppervlak asfalt zodat de dijk als lijn beter zichtbaar wordt. Dit kan bijvoorbeeld door uitgifte van de grond die tegen de bebouwing aanligt, en door hier tuinen aan te leggen of een andere (half)verharding dan direct langs de weg;
- Probeer de binnendijkse steile taludhellingen te behouden;
- Kijk of voor de tuinkade materialen gebruikt kunnen worden met een natuurlijker uitstraling (zoals natuursteen, klinkers, basalt). Dit sluit beter aan bij de historische bebouwing, het dorps karakter en de geschiedenis;
- Kijk of in combinatie met de dijkversterkingsmaatregelen het wiel weer opnieuw open te graven is. Probeer daarbij zoveel mogelijk de oorspronkelijke zichtrelatie tussen wiel en knik in de dijk te herstellen;
- Houdt rekening met de entrees van de woningen aan de dijkkruin: bij voorkeur komt de dijk kruin niet boven de hoogte van de drempel van de voordeur uit. Behoud, indien mogelijk, de binnendijkse grondkerende muurtjes die mogelijk nog uit de eerste helft van de 20^e eeuw stammen;
- Op enkele plaatsen langs de Lek- en Nieuwe Maasdijk bevinden zich nog oude dijkpalen. Wanneer die binnen het te versterken traject gevonden worden, graaf ze dan uit en kijk of ze weer op de kruin van de dijk kunnen worden teruggeplaatst;
- Bij damwanden: zorg dat geen schade wordt veroorzaakt aan de stabiliteit van gebouwen;
- Voorkom aantasting van het gemeentelijke monument Middelland 60. Volgens de monumentenverordening van de gemeente Nederlek is het verboden om zonder of in strijd met een vergunning een gemeentelijk monument af te breken, te verstoren, te verplaatsen of in enig opzicht te wijzigen;
- Maak een geleidelijke overgang en sluit goed aan op de niet te versterken dijkvakken in de omgeving, zodat de dijk zoveel mogelijk als eenheid herkenbaar blijft;
- Voer een verkennend archeologisch booronderzoek uit om de specifieke archeologische verwachting te toetsen. Advies is om dit onderzoek te laten plaatsvinden zo snel mogelijk nadat de variantkeuze voor de dijkversterkingstrajecten is gemaakt.

3.4 Traject 4 (km 18,6 t/m 18,75): Verstedelijkte dijk in historische omgeving



Principe profiel: 6 meter brede kruin met daarnaast aan rivierzijde een tuimelkade die ca 0,5 meter hoger is. Tuimelkade van steen (trapje) en asfalt. Aan binnendijkse zijde een stoep van ca 1 meter breed. Bebouwing aan beide zijden vooral tegen de dijk kruin; buitendijks vooral nieuwere bebouwing.

Waardevolle kenmerken van de dijk

- Ver zicht over het water op enkele plekken, tussen de huizen door;
- Een aantal karakteristieke gebouwen, waaronder vier gemeentelijke monumenten: Rijsdijk 19-23, een postkantoor met directeurswoning; Rijsdijk 22, een woonhuis ontworpen door Gerrit Rietveld; Rijsdijk 24, een villa uit de 19^e eeuw (inclusief balkon en achtertuin); en Rijsdijk 28, een 19^e eeuws woonhuis met gaaf metselwerk en kozijnen. Deze monumenten hebben alle vier architectuurhistorische waarde; de ligging in een beeldbepalend dijklint en afleesbaarheid van de functie bepalen mede de cultuurhistorische waarde (zie bijlage II voor verdere beschrijving);
- Naast autoverkeer heeft ook wandelen een plek op de dijk, namelijk op de tuimelkade en op de stoep aan binnendijkse zijde;
- De buitendijkse woningen liggen op een prachtige locatie met uitzicht over het water. De meeste liggen wat hoger dan de dijk kruin;
- De nabijheid van het veer: dit ligt buiten het plangebied, maar de coupure in de dijk (die waarschijnlijk stamt uit de jaren '50) grenst aan het te versterken traject;
- Op enkele plekken aan de binnendijkse zijde van de dijk kruin bevinden zich grondkerende muurtjes die mogelijk stammen uit de dijkversterkingsronde van 1916 (of anders uit de jaren '50). Ze zijn van waarde vanwege het feit dat ze (samen met de huidige dijk en andere restanten van vroegere dijkversterkingen) de verschillende opeenvolgende dijkversterkingsmaatregelen zichtbaar maken.



Villa Rijsdijk 24



Uitzicht over het water

Knelpunten

- De opritten doorbreken de eenheid van het dijkprofiel, maar zijn op dit traject minder storend dan op traject 3.

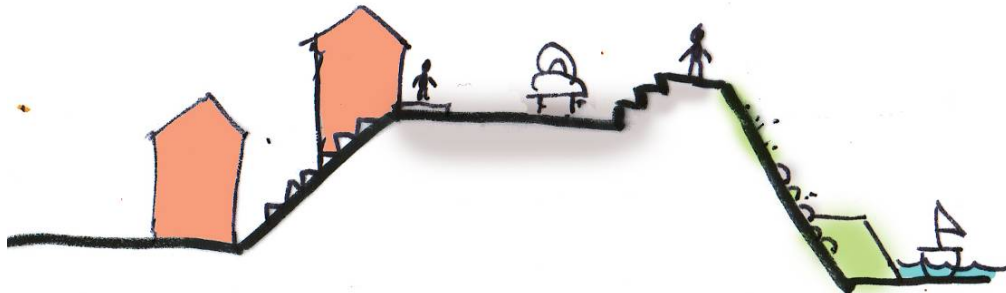


Entrees buitendijks meestal hoger dan dijkkruin Opritten onderbreken de tuimelkade

Aandachtspunten voor dijkversterking

- Houd rekening met de entrees van de woningen aan de dijkkruin: bij voorkeur komt de dijkkruin niet boven de hoogte van de drempel van de voordeur uit. Behoud, indien mogelijk, de binnendijkse grondkerende muurtjes die mogelijk nog uit de eerste helft van de 20^e eeuw stammen, en de zichtbaarheid van de coupure bij het veer;
- Voorkom aantasting van de gemeentelijke monumenten; dit geldt ook voor de balkons en achtertuin van de villa, Rijsdijk 24. Volgens de monumentenverordening van de gemeente Nederlek is het verboden om zonder of in strijd met een vergunning een gemeentelijk monument af te breken, te verstoren, te verplaatsen of in enig opzicht te wijzigen;
- Op enkele plaatsen langs de Lek- en Nieuwe Maasdijk bevinden zich nog oude dijkpalen. Wanneer die binnen het te versterken traject gevonden worden, graaf ze dan uit en kijk of ze weer op de kruin van de dijk kunnen worden teruggeplaatst;
- Bij damwanden: zorg dat er geen schade wordt veroorzaakt aan stabiliteit van gebouwen;
- Behoud de wandelfunctie aan in elk geval één zijde van dijk;
- Kijk of onderscheid kan worden gemaakt tussen de dijk en de opritten door gebruik van verschillende materialen;
- Kijk of voor de tuimelkade materialen gebruikt kunnen worden met een natuurlijker uitstraling (zoals natuursteen, klinkers, basalt). Dit sluit beter aan bij de historische bebouwing, het dorpse karakter en de geschiedenis;
- Maak een geleidelijke overgang en sluit goed aan op de dijkvakken in de omgeving, zodat de dijk zoveel mogelijk als eenheid herkenbaar blijft;
- Voer een verkennend archeologisch booronderzoek uit om de specifieke archeologische verwachting te toetsen. Advies is om dit onderzoek te laten plaatsvinden zo snel mogelijk nadat de variantkeuze voor de dijkversterkingstrajecten is gemaakt.

3.5 Traject 5 (km 18,3 t/m 18,6): Asymmetrische dijk in historische omgeving



Principe profiel: 6 meter brede kruin met daarnaast aan rivierzijde een tuimelkade die ca 0,5 meter hoger is. Tuimelkade van steen (trapje) en asfalt. Aan binnendijkse zijde langs deel van het traject een stoep van ca 1 meter breed. Bebouwing aan binnendijkse zijde afwisselend tegen dijk kruin en aan dijkvoet; buitendijks vrijwel geen bebouwing.

Waardevolle kenmerken van de dijk

- De steile dijk taluds, zowel binnen- als buitendijks (ca 1:2);
- Uitzicht over het water op enkele plekken;
- Enkele oudere huizen aan de teen van het binnendijkse talud, en de buitendijkse 19^e eeuwse villa Rijsdijk 64, die gemeentelijk monument is. De functie als fabrikantenvilla is nog af te lezen door de ligging naast de fabriek. Ook de tuin rondom is beschermd (voor verdere beschrijving, zie bijlage II);
- De nabijheid van de oude haven. De waterpartijen en de bewaard gebleven dwarshelling zijn waardevol;
- Naast autoverkeer heeft ook wandelen een plek op de dijk, namelijk op de tuimelkade en op de stoep aan binnendijkse zijde;
- De bochten in de dijk, waarschijnlijk deels gerelateerd aan een vroegere dijkdoorbraak. Binnendijks heeft hier een wiel gelegen.



Bochten in het dijktracé



Oude haven

Knelpunten

- In de omgeving van de oude haven zijn de meeste historisch waardevolle elementen (oude loodsen, dijkprofielen en oude aanlegplaatsen) verdwenen, waardoor weinig meer te zien is van de vroegere bedrijvigheid op deze plek;
- De continuïteit van het buitendijkse talud wordt onderbroken door het getrapte profiel bij de haven, de verschillende materialen (asfalt, basalt, gras) en storende beplantingen (ten noorden van de fabriek).



Entree van de villa: lager dan dijkkruin

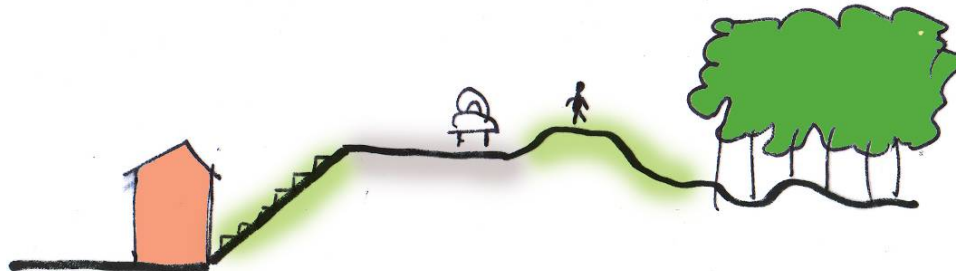


Binnendijkse woningen

Aandachtspunten voor dijkversterking

- Kijk of meer eenheid in talud en materiaal kan worden bereikt aan de buitendijkse zijde. Houd de taluds zo steil mogelijk;
- Behoud de wandelfunctie aan in elk geval één zijde van de dijk;
- Kijk of voor de tuimelkade materialen gebruikt kunnen worden met een natuurlijker uitstraling (zoals natuursteen, klinkers, basalt). Dit sluit beter aan bij de historische bebouwing, het dorpse karakter en de geschiedenis;
- Op enkele plaatsen langs de Lek- en Nieuwe Maasdijk bevinden zich nog oude dijkpalen. Wanneer die binnen het te versterken traject gevonden worden, graaf ze dan uit en kijk of ze weer op de kruin van de dijk kunnen worden teruggeplaatst;
- Bij damwanden: zorg dat geen schade wordt veroorzaakt aan stabiliteit van gebouwen;
- Voorkom aantasting van het gemeentelijke monument Rijsdijk 64. Dit geldt ook voor aantasting van de tuin, die in de huidige situatie al beneden de dijkkruin ligt en bij verdere verhoging mogelijk verder zal worden aangetast. Volgens de monumentenverordening van de gemeente Nederlek is het verboden om zonder of in strijd met een vergunning een gemeentelijk monument af te breken, te verstoren, te verplaatsen of in enig opzicht te wijzigen;
- Maak een vloeiende overgang naar de groene dijk ten noorden van dit traject (zie traject 6) en naar traject 4;
- Voer een verkennend archeologisch booronderzoek uit om de specifieke archeologische verwachting te toetsen. Advies is om dit onderzoek te laten plaatsvinden zo snel mogelijk nadat de variantkeuze voor de dijkversterkingstrajecten is gemaakt.

3.6 Traject 6 (km 17,7 t/m 17,9): Groene tuimelkade met wandelfunctie



Principe profiel: 6 meter brede kruin met daarnaast aan rivierzijde een tuimelkade die ca 0,5 meter hoger is en bestaat uit grondlichaam begroeid met gras. Een enkele buitendijkse woning staat dicht tegen de dijkkruin.

Waardevolle kenmerken van de dijk

- Steile taluds aan de binnendijkse zijde (ca 1:2);
- De grens van de Polder Krimpen aan de Lek sluit aan op de dijk ter plekke van km 17,8. Deze poldergrens is niet echt duidelijk als zodanig herkenbaar;
- De tuimelkade tussen heeft op een deel van het traject een functie voor wandelen; buitendijks ligt een bosje dat recreatief wordt gebruikt (honden uitlaten).

Knelpunten

- De tuimelkade is ongelijk afgewerkt en heeft geen duidelijke structuur.



De tuimelkade is geen duidelijk dijklichaam

Nieuwe primaire kering die van oude dijk afbuigt

Aandachtspunten voor dijkversterking

- Spaar het gave binnendijkse talud;
- Werk de tuimelkade strakker af en geeft hem een duidelijker 'dijkvorm' (strakke vormgeving);
- Maak de tuimelkade over het gehele traject geschikter voor wandelen, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een halfverharding op de kruin;
- Op enkele plaatsen langs de Lek- en Nieuwe Maasdijk bevinden zich nog oude dijkpalen. Wanneer die binnen het te versterken traject gevonden worden, graaf ze dan uit en kijk of ze weer op de kruin van de dijk kunnen worden teruggeplaatst;
- Bij damwanden: zorg dat geen schade wordt veroorzaakt aan stabiliteit van gebouwen;

- Maak een geleidelijke overgang en sluit goed aan op de dijkvakken in de omgeving, zodat de dijk zoveel mogelijk als eenheid herkenbaar blijft. Besteed extra aandacht aan de plek waar de primaire kering van de oude dijk splitst (km 17,9);
- Voer een verkennend archeologisch booronderzoek uit om de specifieke archeologische verwachting te toetsen. Advies is om dit onderzoek te laten plaatsvinden zo snel mogelijk nadat de variantkeuze voor de dijkversterkingstrajecten is gemaakt.

4 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

De Lek- en Nieuwe Maasdijk is een belangrijk cultuurhistorisch en landschapselement. In deze rapportage zijn de belangrijkste cultuurhistorische en landschapswaarden beschreven en zijn aanbevelingen gedaan voor de omgang hiermee bij de dijkversterking. De rapportage is opgesteld op basis van literatuur- en kaartstudie, gesprek met experts en veldbezoek. Voor zover bekend zijn er geen leemten in kennis die essentieel zijn op het schaalniveau van het ontwikkelen van varianten. Bij de verdere uitwerking van de varianten kunnen echter nieuwe inzichten ontstaan. Daarom wordt aanbevolen om een landschapsarchitect te betrekken bij het ontwerp van de varianten, en om daarbij in ieder geval rekening te houden met de aandachtspunten die zijn genoemd in hoofdstuk 3.

Op basis van het archeologisch bureauonderzoek wordt een archeologisch vervolgonderzoek op de onderhavige onderzoekstracés in de vorm van (verkennend) booronderzoek aanbevolen teneinde de specifieke archeologische verwachting te toetsen. Advies is om dit onderzoek te laten plaatsvinden zo snel mogelijk nadat de variantkeuze voor de dijkversterkingstrajecten is gemaakt.

5 BRONNEN

5.1 Literatuur

S. Barends e.a.: Het Nederlandse landschap, een historisch-geografische benadering; Matrijs 2000.

J. Dekker: De Deltawerken in de Krimpenerwaard gereed; Historische vereniging Crempene, 2007.

Grote Historische atlas Nederland 1:50.000 – I West-Nederland 1839-1859; Wolters-Noordhoff Atlasproducties, 1990.

Historische atlas Zuid-holland – Chromotopografische Kaart des Rijks 1:25.000; Uitgeverij Robas Producties, 1989.

G.P. van de Ven, F.H.J. van Aesch: Mensen in een waard vol wind en water – geschiedenis van de waterhuishouding in de Krimpenerwaard; Uitgeverij Verloren, 2005.

5.2 Overige bronnen

Archief Hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard, diverse inventarisnummers

Gesprek met dhr. J. Dekker, voorzitter van de historische vereniging Crempene

www.nederlek.nl
www.plaatsengids.nl/krimpenerwaard
www.geschiedenisvanzuidholland.nl
www.historischekringkrimpen.nl
www.kich.nl

Bijlage I

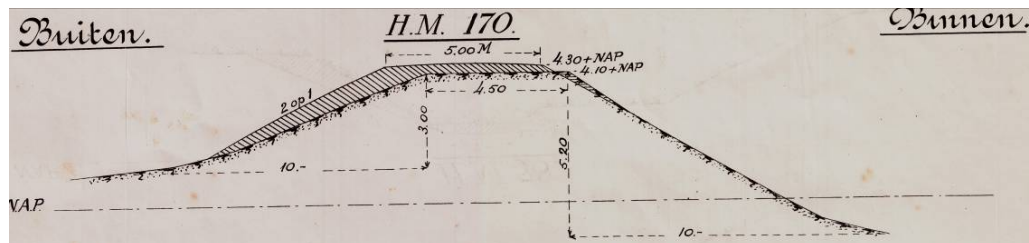
Kaarten en dijkprofielen 17e- 20e eeuw

Landschapsanalyse Krimpen
Definitief rapport



Plangebied in 1818

Eerste helft 20^e eeuw: dijkprofiel

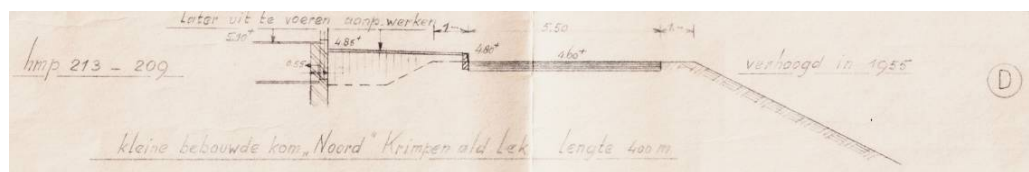


Dwarsprofiel van de Lekdijk uit 1919, net ten oosten van het plangebied. Waarschijnlijk hebben zich in deze periode ook in het plangebied dergelijke (vierkante) dijken bevonden.

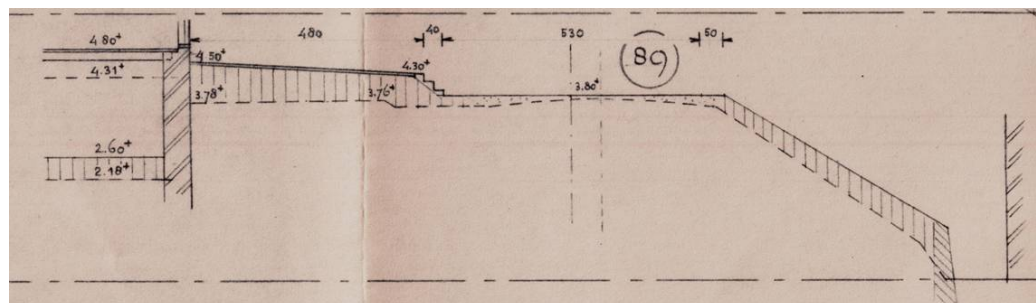
1953-1956: profielen dijkversterkingsplannen Krimpen aan de Lek



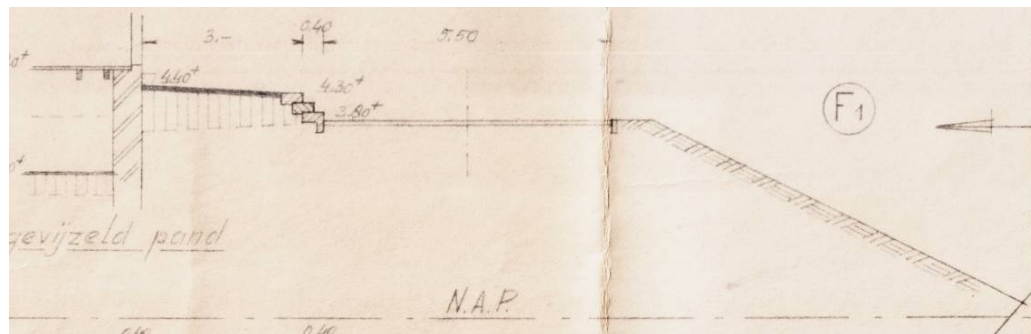
Dwarsprofiel Lekdijk buiten de bebouwde kom (het gearceerde deel was in 1956 nog niet gerealiseerd, maar zou later nog uitgevoerd moeten worden)



Dwarsprofiel Lekdijk Noord, ter plekke van te versterken dijktraject 2 (het gearceerde deel was in 1956 nog niet gerealiseerd, maar zou later nog uitgevoerd moeten worden)



Dwarsprofiel Lekdijk Middelland, ter plekke van te versterken dijktraject 3



Dwarsprofiel Lekdijk binnen de bebouwde kom van Krimpen aan de Lek, ter plekke van te versterken dijktraject 4 en 5

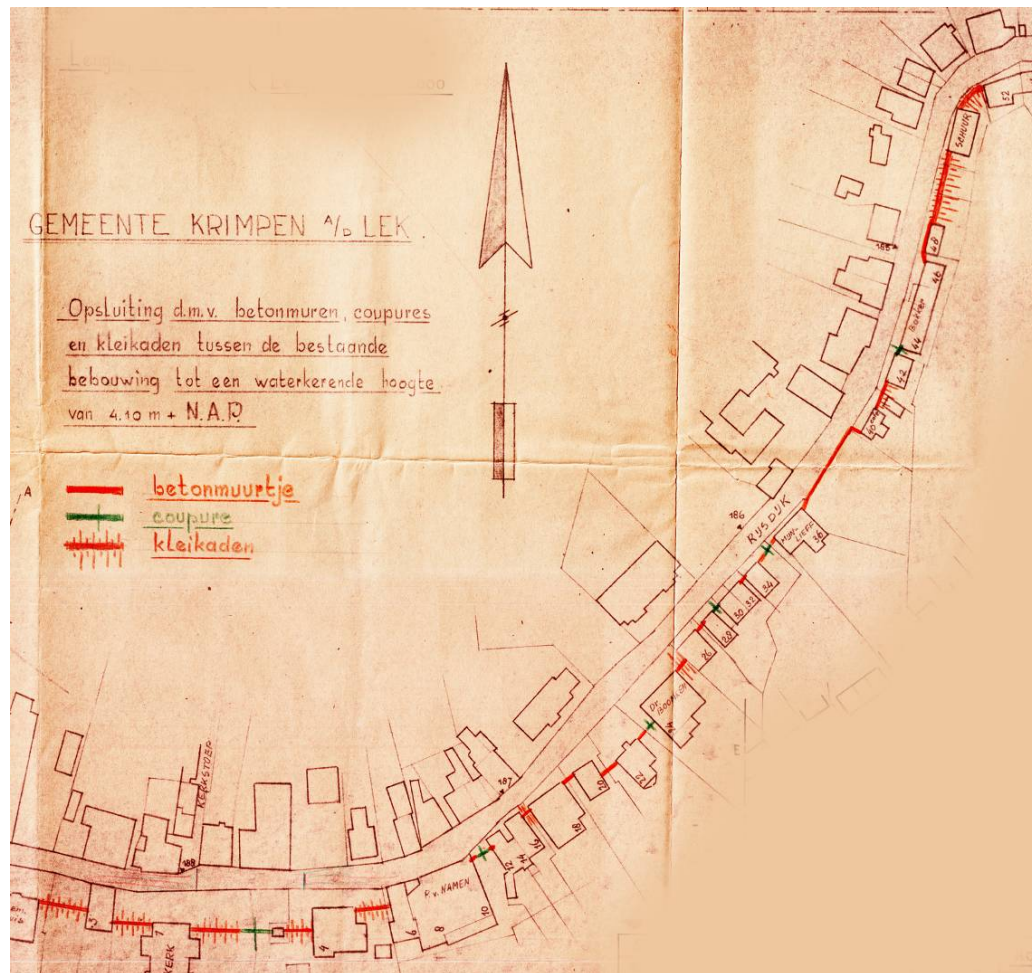
1957-1958: Tijdelijke versterkingsmaatregelen binnen de bebouwde kommen van Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek



Ligging tijdelijke versterkingsmaatregelen 1957-1958 ter plekke van te versterken dijtraject 2 (Noord)

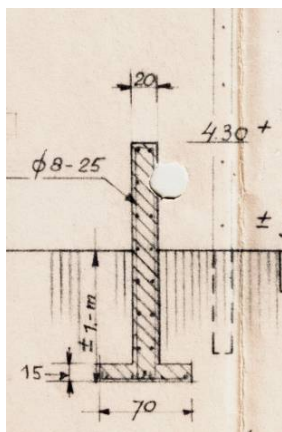


Ligging tijdelijke versterkingsmaatregelen 1957-1958 ter plekke van te versterken dijtraject 3 (Middelland)

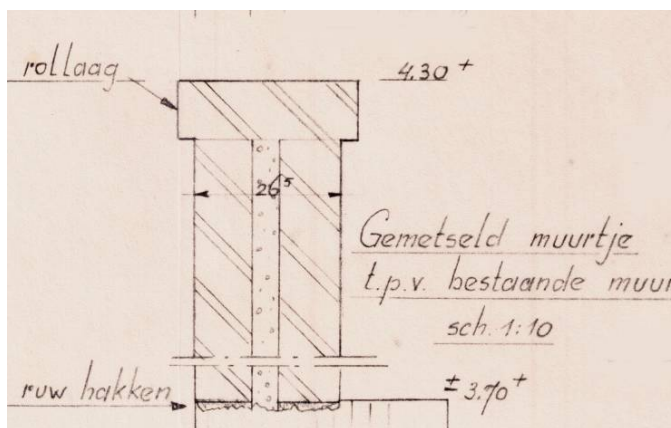


Ligging tijdelijke versterkingsmaatregelen 1957-1958 ter plekke van te versterken dijktrajecten 4 en 5 (bebouwde kom Krimpen aan de Lek)

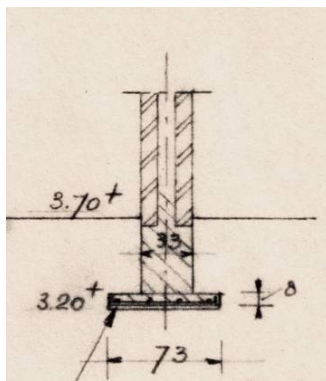
Technische oplossingen voor tijdelijke waterkeringen binnen de bebouwde kommen van Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek 1957-1958:



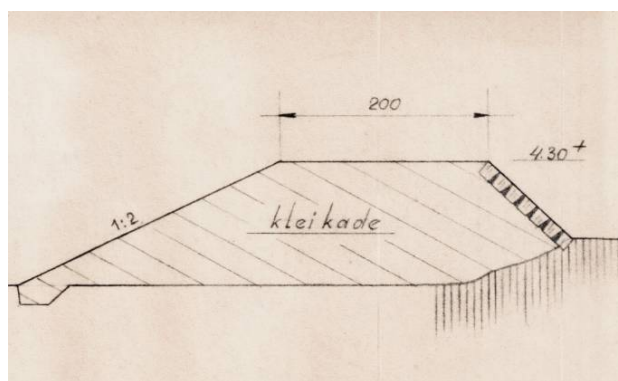
Betonmuurtje



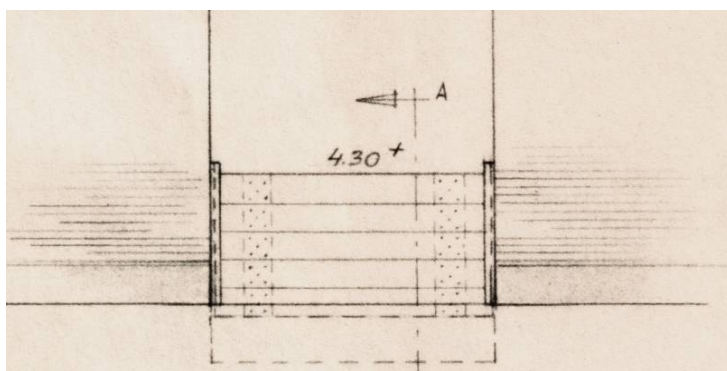
Gemetseld muurtje



Gemetselde coupure



Grondkade



Vloedplanken

Bijlage II

Beschrijving gemeentelijke monumenten

Hieronder volgt voor de gemeentelijke monumenten die langs de te versterken dijktrajecten liggen de beschrijving zoals die is opgenomen in de 'Inventarisatie waardevolle objecten Gemeente Nederlek' (Deel I Selectie, concept mei 2007).

Middelland 60

KMK

- Oorspr. functie* : Boerdenij.
- Huidige functie* : Boerdenijcomplex.
- Alg. Omschrijving* : Van oorsprong L-vormige hallehuisboerdenij onder een rieten kap. Een bouwlaag onder een dak, met de nok haaks op de dijk. Niveauverschillen door het talud van de dijk.
- Gevels* : Gedeeltelijk IJsselsteen in kruisverband, gedeeltelijk pleisterwerk. In de rechterzijgevel rollagen boven rechthoekige vensters.
- Origineel wegwerk* : Ja.
- Vensters/deuren* : Eenruitsvensters als vervanger van oorspronkelijk ramen, veel vensters met opgeklampte luiken. Deuren op verschillende niveaus vanwege ligging aan de dijk.
- Originele kozijnen* : Ja
- Dak* : L-vormig, met doorgeschoten nok; gaaf gesloten rieten dak. Kleine dakkapel onder zadeldak onder tympaan.
- Bijz. bijgeb./hek* : Vrijstaande schuur met mansardekap achter de boerdenij. Deels steen (onder) deels houten potdekselwerk, gedekt met gesmoorde Hollandse pannen, houten windveren en makelaar.
- Groenaanleg* : Karakteristiek sloten- en kavelpatroon achter de boerdenij.
- Bijzonderheden* : Een deel van het uitgebouwde deel rechts is gesloopt.
- Motivatie* : Karakteristiek en in dit dorp zeldzaam voorbeeld van 17^{de} eeuwse boerdenijbouw. Situering van belang vanwege de ligging tegen- en onderaan de dijk. Cultuurhistorisch van belang vanwege de herkenbaarheid van de functie als boerdenij.
- Bouwjaar* : XVII.
- Score* : **14**



Rijsdijk 19-23

KMK

- Oorspr. functie* : Postkantoor met directeurswoning, aan de westzijde een burgermeesterswoning.
- Huidige functie* : Woonhuizen.
- Alg. omschrijving* : Pand op samengestelde plattegrond, rechthoekige volumes, één bouwlaag hoog met souterrain en zolder onder schilddak, nok evenwijdig met de straat; risalierende geveldelen met erker onder zadeldak, nok haaks op de straat; symmetrische voorgevel.
- Gevels* : Rode baksteen in kruisverband tot aan de overstekende gootlijst op klossen en gevelpannen, hoog plint beëindigd met steens rollaag, siemetselwerk onder overstekende gootlijst; rechthoekige gevelopeningen, beëindigd met rollaag of strekse boog; erkers op gemetselde uitkragingen.
- Origineel voegwerk* : Ja.
- Vensters/deuren* : Rechthoekige (gekoppelde) schuifvensters met enkelruits onderraam en 4-ruits bovenlicht; (glas)deuren in kozijn met enkelruits bovenlicht; dubbele deuren in kozijn met twee enkelruits bovenlichten.
- Originele kozijnen* : Nee.
- Dak* : Schilddak en zadeldaken, rode Verbeterde Hollandse pannen; dakkapellen met gekoppelde 6-ruits vensters onder overstekend plat dak, *daklichten*.
- Bijz. bijgeb./hek* : Eenvoudige buishekwerken op gemetselde voet- en keermuren vanuit het pand.
- Groenaanleg* : Voor- en achtertuin.
- Motivatie* : Architectuurhistorisch gezien een redelijk gaaf voorbeeld van bouwstijl, als uiting van tijdgebonden architectuur. Situering van belang vanwege de binnendijkse ligging aan de kruin van de dijk. Cultuurhistorisch van belang vanwege de functie.
- Bouwjaar* : .
- Score* : **14**



Rijdsdijk 22

KMK

- Oorspr. functie* : Woonhuis.
- Huidige functie* : Woonhuis.
- Alg. omschrijving* : Pand op een rechthoekige plattegrond van twee bouwlagen en een souterrain en een zolder onder een zadeldak met de nok haaks op de asymmetrische voorgevel.
- Gevels* : Gepleisterde gevel op een gemetselde plint van rood-grauwe baksteen in halfsteensverband, plint gedeeltelijk gepleisterd.
- Vensters/deuren* : IJzeren vensters, zowel enkelruits- als meerruits vensters, geschilderd in primair blauw en primair rood, voordeur van glas en garagedeur van grijs geschilderd metaal.
- Originele kozijnen* : Ja.
- Dak* : Gesmoorde gegolfde friese pannen, *dakkapel*.
- Bijzonderheden* : Ontwerp van architect Gerrit Rietveld. Op verzoek van de opdrachtgever uitgevoerd met een asymmetrische kap. Zeldzaam voorbeeld van een ontwerp van Rietveld met een schuin dak.
- Motivatie* : Architectuurhistorisch gezien een redelijk gaaf voorbeeld van een bijzondere bouwstijl, als uiting van landelijk vernieuwende, tijdgebonden architectuur. Situering van belang vanwege de buitendijkse ligging aan de kuin van de dijk, onderdeel van een beeldbepalend dijklint. Cultuurhistorisch van belang vanwege de functie.
- Bouwjaar* : De Stijl, ca. 1939.
- Score* : **20**



Rijsdijk 24

MIP, KMK, BRDBn

- Oorspr. functie* : Villa.
- Huidige functie* : Villa.
- Alg. omschrijving* : Pand op rechthoekige plattegrond, één bouwlaag hoog, souterrain en zolder onder een omlopend schilddak; voorgevel symmetrisch met middenrisaliet, beëindigd met fronton; aanbouw achterzijde (serre).
- Gevels* : Wit geschilderde baksteen in kruisverband tot aan het gepleisterde hoofdstel met pilasters, gecanneleerd met rustica blokken, vlak gepleisterd plint; rechthoekige gevelopeningen, gepleisterde omlijsting met gebroken driehoekig fronton met vaas-ornament, rondboog beëindiging met gepleisterde archivolt.
- Origineel voegwerk* : Ja.
- Vensters/deuren* : 2-zuits schuifvensters op gepleisterde lekdorpels; dubbele (paneel) deuren met glas in kozijn met rondboog en enkeluits bovenlicht.
- Originele kozijnen* : Ja.
- Dak* : Omlopend schilddak op het hoofdvolume met leien in Maasdekking, roevendak op middenrisaliet; gepleisterde enkeluits dakkapellen tegen middenrisaliet onder plat dak met hangende slingers; zadeldak achter fronton, bitumen; *dakvensters*.
- Groenaanleg* : Achtertuin.
- Bijzonderheden* : Stoep met treden en palen; balkon op geomamenteerde consoles, hoekbalusters en gesmeed ijzeren hekwerk.
- Motivatie* : Architectuurhistorisch gezien een redelijk gaaf voorbeeld van bouwstijl, als uiting van tijdgebonden architectuur. Situering van belang vanwege de buitendijkse ligging aan de kruin van de dijk. Cultuurhistorisch van belang vanwege de afleesbaarheid van de functie als woonhuis.
- Bouwjaar* : Eclecticisme, ca. 1880.
- Score* : **16**



Rijdsdijk 28

KMK

- Oorspr. functie* : Woonhuis.
- Huidige functie* : Woonhuis.
- Alg. omschrijving* : Pand op rechthoekige plattegrond, een bouwlaag hoog, souterrain, en zolder onder, zadeldak, nok haaks op de straat.
- Gevels* : Voorgevel van rode baksteen in staand verband tot aan daklijst; gestukte plint; rechthoekige gevelopeningen, beëindigd met naar benden geknikte strekse bogen, verbonden door een overhoekse muizentand; sierankers. Zijgevels met een gestucte plint en van gele IJsselsteen in kruisverband tot aan de gootlijst.
- Origineel voegwerk* : Ja.
- Vensters/deuren* : Rechthoekige T-schuifvensters, kozijnen met aan de bovenzijde afgeschuinde hoeken, kozijn op de verdieping onder een fronton met twee draairamen; voordeur met panelen en gietijzeren roosters, in kozijn met enkelruits bovenlicht.
- Originele kozijnen* : Ja.
- Dak* : Zadeldaken met rode keramische pannen, schoorsteen, daklijst met gezaagde windveren.
- Motivatie* : Architectuurhistorisch gezien een redelijk gaaf voorbeeld van bouwstijl, gaaf 19^{de} eeuwse metselwerk en kozijnen, als uiting van tijdgebonden architectuur. Situering van belang vanwege de buitendijkse ligging aan de kruin van de dijk, onderdeel van een beeldbepalend dijklint.
- Bouwjaar* : Ca. 1890.
- Score* : **15**



Rijsdijk 64

MIP, BRDBn

- Oorspr. functie* : Woonhuis.
- Huidige functie* : Woonhuis.
- Alg. omschrijving* : Pand op samengestelde plattegrond, rechthoekige volumes van één en twee bouwlagen hoog onder plat dak; symmetrische opbouw. Boven de ingangspartij een balkon en een terugliggende gevel.
- Gewels* : Gepleisterd tot aan dakrand; gepleisterd plint, hoekpilasters, kroonlijst met attiek; rechthoekige gevelopeningen met eenvoudige lijst en afgeronde hoeken.
- Origineel voegwerk* : Pleisterwerk.
- Vensters/deuren* : 2-uits en T-schuifvensters, gepleisterde lekdorpel; kozijnen met twee enkeluits draairamen; entreedeur met enkeluits bovenlicht met lantaarn; dubbele glasdeur met twee enkeluits bovenlichten.
- Originele kozijnen* : Ja.
- Dak* : Plat, bitumen.
- Bjz. bijgeb./bek.* : Gesmeed ijzeren hekwerk boven entree met de tekst 'RIJSDIJK', serre tegen de achtergevel.
- Groenaanleg* : Tuin rondom.
- Bijzonderheden* : Fabrikantenvilla, behorend bij de voormalige scheepswerf J & K Smit
- Motivatie* : Architectuurhistorisch gezien een redelijk gaaf voorbeeld van bouwstijl, als uiting van tijdgebonden architectuur. Situering van belang vanwege de opvallende buitendijkse ligging aan de voet kruin van de dijk, onderdeel van een beeldbepalend dijklint. Cultuurhistorisch van belang vanwege de afleesbaarheid van de functie als fabrikantenvilla.
- Bouwjaar* : Ca. 1890.
- Score* : **16**

