KRACHTIGE IJSSELDIJKEN KRIMPENERWAARD

Esthetisch Programma van Eisen

KRACHTIGE IJSSELDIJKEN KRIMPENERWAARD

Esthetisch Programma van Eisen

September 2019

opdrachtgever
Hoogheemraadschap
Schieland Krimpenerwaard

Hoogheemraadschap van
Schieland en de Krimpenerwaard

ontwerp
Karres en Brands landschapsarchitecten bv

karres+brands

in samenwerking met

WAGENINGEN
UNIVERSITY & RESEARCH

Titel: *Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard*
Esthetisch Programma van Eisen

Status uitgave: *Definitief*

Datum uitgave: *September 2019*

Projectteam HHSK
Peter van Duijvendijk - Beheer
Martijn Guichelaar - Verkeer
Freek de Jonge - Contractmanager
Paul Polak - Projectmanager
Peter van der Veeken - Omgevingsmanagment
Marco Weijland - Technisch manager

Opgesteld:
Michael van Buuren
Sylvia Karres
David Kloet (projectleider)
Jonas Papenborg

Goedgekeurd:
Peter van der Veeken
Marco Weijland

Vastgesteld: *Peter van der Veeken*

Vooraf

Een groot deel van de Hollandsche IJsseldijk aan de Krimpenerwaard voldoet momenteel niet aan de geldende veiligheidsnormen. In het algemeen is de dijk niet stabiel en hoog genoeg. Dit houdt in dat wanneer we niets doen de dijk op den duur onder verhoogde druk vanaf de Hollandsche IJssel kan afschuiven richting de polder of dat bij extreem hoge waterstanden en harde wind het water vanuit de Hollandsche IJssel over de dijk slaat en een bres in de dijk veroorzaakt. Het hoogheemraadschap moet ongeveer tien kilometer dijk tussen Gouderak, Ouderkerk aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel verbeteren om de kans op wateroverlast zo klein mogelijk te maken en de ruim 200.000 mensen in het achterliggende gebied hier ook in de toekomst veilig te kunnen laten wonen, werken en recreëren. Voor het hoogheemraadschap aanleiding om in oktober 2015 te starten met het ingrijpende dijkproject Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard (KIJK).

De dijkversterkingsopgave KIJK is een complexe opgave. Het dijktraject wordt gekenmerkt door lintbebouwing met maar liefst 740 adressen en drie dorpskernen, met woningen en bedrijven die veelal pal aan de dijk staan. Veel van deze panden hebben een monumentale status waar bij de dijkversteviging zorgvuldig mee moet worden omgegaan. De dijk vormt een belangrijke verbinding voor zowel auto's, fietsers en vrachtverkeer, maar de ruimte op de IJsseldijk is beperkt, door de lintbebouwing aan de ene kant en de vaargeul op de Hollandsche IJssel aan de andere kant.

De voorliggende rapportage beschrijft esthetische randvoorwaarden voor de dijkversterking voor de plantuitwerking en realisatie. Dit document, samen met de ruimtelijke visie, beschrijft en stuurt op de ruimtelijke kwaliteit van maatregelen die nodig zijn voor de dijkversterking. Hier wordt bekeken welk inpassingsmaatregelen het beste passen per dijkvak en locatie, zonder het beeld over het geheel en de overgangen tussen dijkvakken te verliezen.

Inhoud

Vooraf
Inhoudsopgave

1. Aanleiding en doel **10.**
1.1. Opgave en scope
1.2 Voorkeursalternatief

2. Werkwijze **20.**
2.1 Ruimtelijke kwaliteit
2.2 Esthetisch Programma van Eisen
2.3 Topeisen voor ruimtelijke kwaliteit

28.
3. Ruimtelijke uitgangspunten
3.1 Samenvatting ruimtelijke visie

4. Inpassing van de versterkingopgave **34.**
4.1 Basis dijkprofiel
4.2 Ontwerpprincipes per versterkingsmaatregel
4.3 Overgangen tussen verschillende versterkingsmaatregelen

5. Inrichting van de dijk **68.**
5.1 Weginrichting
5.2 Losse elementen op de dijk
5.3 Natuurontwikkeling en oeverbekleding

6. Inpassingsopgaven en aandachtslocaties **86.**
6.1 Woningen in de dijk
6.2 Monumenten en ensembles
6.3 Zichtbaarheid van het watersysteem
6.4 Panorama's en pleisterplekken

7. Borging tijdens aanbesteding en uitvoering **108.**
7.1 Ruimtelijke kwaliteit tijdens planuitwerkings- en realisatiefase
7.2 Rol van het kwaliteitsteam

8. Aansluiting op lokaal beleid en planologische processen **112.**
8.1 Beleidskader HHSK
8.2 Beleidsvisie provincie Zuid-Holland op ruimtelijke kwaliteit vastgelegd in gebiedsvisie Krimpenerwaard
8.3 Nota ruimtelijke kwaliteit gemeente Krimpenerwaard
8.4 Nota ruimtelijk beleid m.b.t. welstand gemeente Krimpenerwaard
8.5 Verkeer- en vervoervisie gemeente Krimpen aan den IJssel

Bronnen en verklaring
Colofon

Samenvatting

Leeswijzer
In deze rapportage beschrijven we de borging van ruimtelijke kwaliteit voor de dijkversterking Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard (KIJK) tijdens de planuitwerkings- en realisatiefase. De rapportage hangt samen met de ruimtelijke visie Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard, juni 2017. De ruimtelijke visie laat zien hoe in samenhang met de dijkversterking de ruimtelijke kwaliteit op en om de dijk kan verbeteren.

In het project KIJK is een goede inpassing van de dijkversterking in de omgeving van groot belang, de uitgangspunten hiervoor zijn in de voorliggende ruimtelijke visie geformuleerd. Het gaat daarbij om zowel algemene uitgangspunten die voor de dijk als geheel gelden als locatie specifieke maatregelen voor bijzondere plekken en ruimtelijke ensembles. De ruimtelijke visie is o.a. ingezet als een onderdeel van het afwegingskader van de kansrijke alternatieven voor de dijkversterking tot een voorkeuralternatief en diende als basis voor de concrete inrichtingsvoorstellen.

Deze rapportage bestaat uit acht hoofdstukken. In de eerste drie hoofdstukken staan we kort stil bij de opgave, context en het doel van het plan. Hierop volgt een samenvatting van de ruimtelijke visie. De ruimtelijke visie vormt de basis voor de opvolgende hoofdstukken waar de visie op de dijk in concrete vormgevings- en inrichtingeisen uiteen wordt gezet.

Schrijfwijze
In deze notitie worden zowel visie-elementen uit de ruimtelijke visie aangehaald om het kader, ambitie en doel duidelijk te maken, als uitwerkingen van concrete eisen die gesteld worden aan de contractpartij voor de uitwerking. Voor het opstellen van het EPvE stellen wij voor om een heldere verhaallijn te volgen volgens het principe 'waarom-hoe-wat'. Hierbij geeft 'waarom' inzicht in het doel van een ruimtelijke ontwerpopgave.

Bijvoorbeeld:
Om de dijk als continu, lineair element te benadrukken zijn de op- en afritten in vormgeving altijd ondergeschikt aan de dijk.

Het 'hoe' geeft inzicht hoe deze doelen kunnen worden bereikt.
Bijvoorbeeld: de taluds van de op- en afritten en de op- en afritten zelf zijn smaller dan de dijk en de weg op de dijk.

Bij 'wat' worden de aanvullende eisen of de precieze invulling en detaillering van de specifieke ruimtelijke ontwerpopgave beschreven.
Bijvoorbeeld: de kruin van de dijk kent een breedte van 8-10m met een wegbreedte van 6.50m. De op- en afritten kennen een kruinbreedte van 4.50-6.00m met een wegbreedte van max 3.50m.

Door te kiezen voor een heldere verhaallijn met een duidelijke hiërarchie zijn de achterliggende motieven achter de contracteisen duidelijk te traceren. Dit maakt het mogelijk om af te wijken van het EPvE om, wanneer deze goed onderbouwd zijn, kwaliteitsverbeteringen mogelijk te maken. Dit vormt een stimulans voor optimalisatie en innovatie.

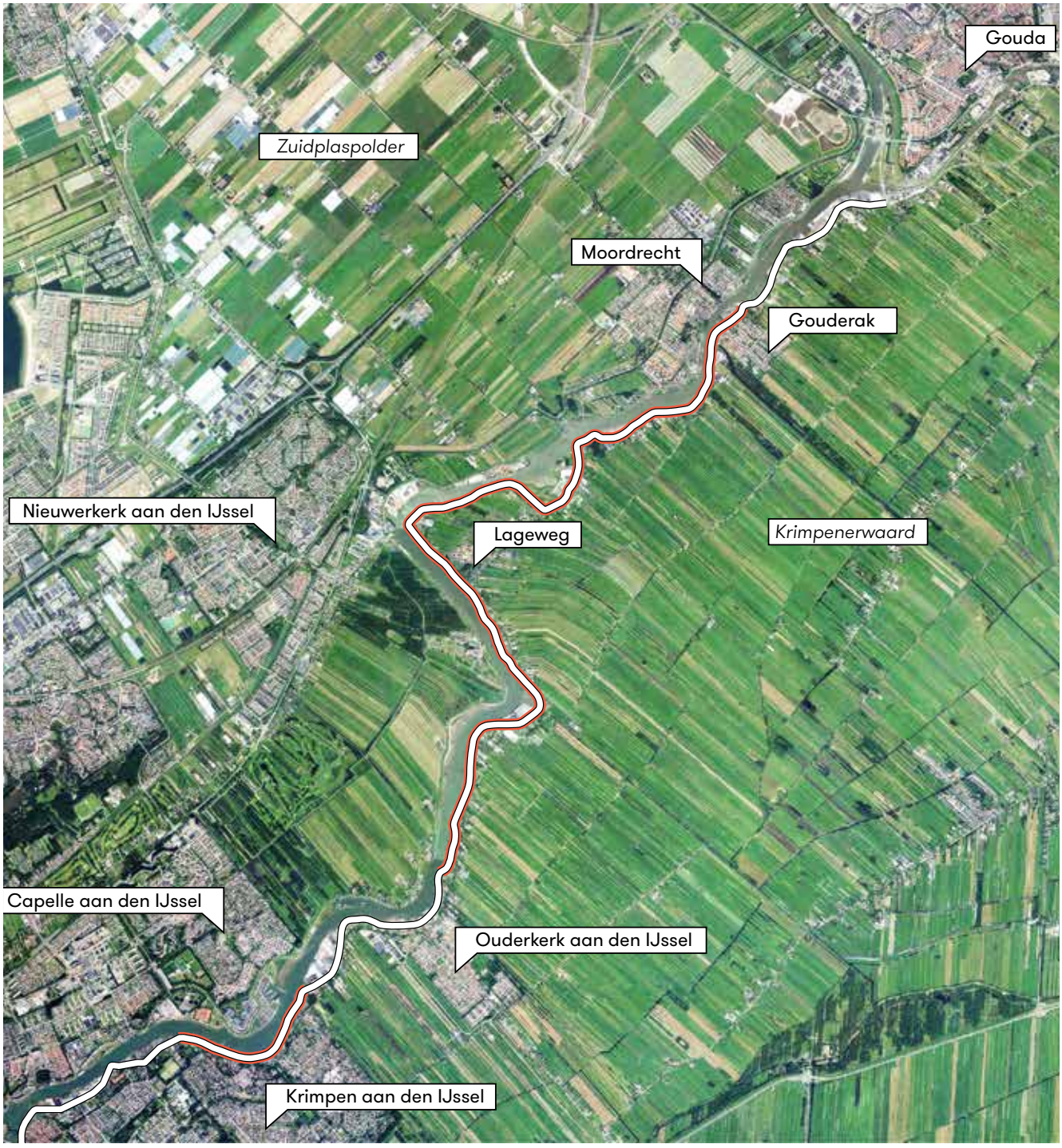
1. AANLEIDING EN DOEL

1.1 Opgave en scope

Het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) beheert de primaire waterkering langs de Hollandsche IJssel tussen Gouderak en Krimpen aan den IJssel (onderdeel van dijktraject 15-3). Primaire waterkeringen moeten gedurende langere tijd hoge waterstanden kunnen keren om overstromingen te voorkomen. De dijken worden daarom periodiek getoetst om te beoordelen of ze stevig genoeg zijn. De Hollandsche IJsseldijken aan de zijde van de Krimpenerwaard voldoen niet aan de eisen voor waterveiligheid. Naast een stabiliteitsprobleem is er sprake van een hoogteprobleem. Ook als de Stormvloedkering Hollandsche IJssel gesloten is, moeten de achterliggende dijken water kunnen keren. Bij hevige regenval worden de diepe polders uitgemalen op de Hollandsche IJssel.

HHSK moet daarom ongeveer tien kilometer dijk tussen Gouderak, Ouderkerk aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel verbeteren, om te zorgen dat de ruim 200.000 mensen in het achterliggende gebied ook in de toekomst veilig kunnen wonen, werken en recreëren. De versterking is gecombineerd in het project Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard (KIJK). De hoofddoelstelling van het project is de bewoners en waarden die aanwezig zijn achter deze dijken te beschermen tegen hoog water en overstroming van de Hollandsche IJssel. De dijkverbetering Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard is een onderdeel van het landelijke Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP).

De scope voor de dijkversterkingsopgave KIJK betreft een groot deel van de IJsseldijk tussen Krimpen aan den IJssel, Gouda en de nabije invloedsfeer daarvan (zie rode lijn in afbeelding hiernaast). Om tot een breed onderbouwde ruimtelijke visie te komen, beschouwen we de gehele lengte van de dijk en plaatsen die in het landschap van de Krimpenerwaard, Hollandsche IJssel, Zuidplaspolder en de stedelijke regio van Rotterdam en Gouda.



Projectscope (rood) en studiegebied KIJK (wit)

Projectdoelen

De hoofddoelstelling van het project KIJK is er voor te zorgen dat de bewoners en (economische) waarden achter de waterkering in normtraject 15-3 worden beschermd tegen hoogwater en overstroming van de Hollandsche IJssel. Het betrekken van de omgeving en het benutten van meekoppelkansen behoort tot de nevendoelen van HHSK.

De scope van KIJK is de ruimtelijke afbakening van het project en bestaat uit drie onderdelen:

- veiligheidsopgave: het technisch veiligheidsprobleem met dijkvakken of kunstwerken die niet voldoen aan de norm;
- inpassingsopgave: de in te passen functies en waarden in het projectgebied;
- omgevingsopgave: de eventuele mee te nemen gebiedsontwikkelingen en/ of verbetering van ruimtelijke kwaliteit (meekoppelkansen).

Veiligheidsopgave
De veiligheidsopgave voor KIJK bestaat uit een dijktraject met een totale lengte van 10,16 km. Deze 10,16 km bestaat voor 2,82 km uit 'hoog en breed voorland', waarvan 1,3 km urgent is. Dat betekent dat over 7,34 km een dijkversterking nodig is, die de problemen met macrostabiliteit en hoogte oplost. Voor de 'hoge en brede voorlanden' geldt dat deze voldoende sterkte geven, maar hier wel een hoogtetekort op kortere of langere termijn aan de orde is. Deze voorlanden blijven daarom deel uitmaken van de scope van KIJK.

Inpassingsopgave
Project KIJK kent een bijzondere omgevingscomplexiteit met veel verschillende woon- en werksituaties op en aan de dijk. Bijna 10 km smalle dijk met lintbebouwingen, een drietal historische dorpskernen, transportbedrijven op de voorlanden, oude monumentale panden aan de landzijde van de dijk, sportverenigingen en een schaatsbaan. Ook staan er vele bomen op de dijk. In de scope van het project zijn ca. 740 adressen gevestigd (bedrijven en bewoners), gemeten 50 m. vanaf de kruin. In de Krimpenerwaard is een groot natuurgebied in ontwikkeling. De Hollandsche IJssel en enkele voorlanden zijn onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland.

Het inpassen van de dijkversterking waarbij rekening wordt gehouden met deze functies én het bereikbaar houden van het gebied tijdens de realisatie, zijn naast het maken van een veilige dijk de grootste opgaven voor KIJK. De dijkversterking zal hoe dan ook impact gaan hebben op de omgeving, zowel in tijdelijke als in permanente zin. In de beoordeling van kansrijke alternatieven en bepaling van het Voorkeursalternatief zijn de gevolgen voor de omgeving nadrukkelijk meegewogen. Onder meer is gekeken naar ruimtebeslag op (monumentale) panden en percelen, kans op schade bij panden, toegankelijkheid van functies, woongenot, aantasting van natuur- en landschappelijke waarden.

Omgevingsopgave
KIJK is een omvangrijk en ingrijpend project. Dit biedt kansen voor andere partijen om mee te liften. Dit zijn vaak projecten of initiatieven in het gebied die al eerder zijn voorgenomen, maar nog niet uitgevoerd. Het kunnen ook reeds bekende knelpunten in het gebied zijn die als de dijk toch op de schop gaat, een (nieuwe) kans krijgen om opgelost te worden. Project KIJK kan zo een vliegwiel zijn voor andere initiatieven, of er kan 'werk met werk' worden gemaakt; ook wel 'meekoppelkansen' genoemd. Gedurende de Verkenningsfase is door HHSK bij bestuurlijke partners (gemeenten, provincie) geïnventariseerd of en welke eventuele meekoppelkansen er zijn.

Gedurende de verkenningsfase is ook een aantal inpassingskansen geïdentificeerd. Het gaat hier om maatregelen die relatief kleinschalig en eenvoudig in te passen zijn en geen significante invloed hebben op de afweging van alternatieven naar een voorkeursalternatief. Ook zijn het maatregelen waarvoor er nog geen concrete voornemens of plannen zijn. Inpassingskansen kunnen in de fase van ontwerp van de gekozen dijkversterkingsmaatregel (in de planuitwerkingsfase) worden meegenomen. Voorbeelden van inpassingskansen zijn het realiseren van parkeerplaatsen langs of aan de dijk en het inrichten en vormgeven van de weg waarmee de weg veiliger wordt.

1.2 Voorkeursalternatief

Voorkeursalternatief voor de dijkversterking

Totstandkoming voorkeursalternatief
Voor alle dijkvakken zijn per dijkvak gemiddeld vier kansrijke alternatieven beoordeeld. Ieder dijkvak is beoordeeld op 48 onderliggende criteria op basis van een Multicriteria Analyse. Om het overzichtelijk te houden zijn de 48 criteria samengebracht naar zes verschillende beoordelingsaspecten (veilig systeem, technische uitvoerbaarheid, gevolgen voor de omgeving, betaalbaarheid, draagvlak en ruimtelijke kwaliteit). Naast de integrale beoordeling is de voorkeurskeuze gebaseerd op een principiële voorkeursvolgorde welke is vastgelegd in een basisredeneerlijn. Dit alles is per dijkvak vastgelegd in de Notitie Multicriteria Analyse, interne bijlage van dit eindrapport.

Bestuurlijk voorkeursalternatief
Benutten Voorlanden (2,82 km):
Om maatschappelijke kosten te besparen en omgevingshinder te voorkomen wordt voorgesteld om voor 2,82 km het daar aanwezige voorland als sterkte te benutten zodat weer wordt voldaan aan de vereiste waterveiligheid. Het voorgestelde voorkeursalternatief is hier dus benut 'voorland' (tabel 1). Voor 0,96 km van deze 2,82 km (figuur 4) is het voorland zo hoog en daarbij sterk genoeg dat tot 2050 hier geen versterkingsmaatregel nodig is (niet urgent in figuur 4). Voor 1,86 km van de 2,82 km is het voorland goed bruikbaar, maar voldoet het aanwezige voorland samen met de dijk niet aan de veiligheidsnorm (urgent in figuur 4). Het voorland dient hier met een maximale drempel van 0,35 m opgehoogd te worden om tot 2050 aan de veiligheidsnorm te voldoen. Extreem hoogwater vanuit de Hollandsche IJssel zal dan op het voorland gekeerd worden zodat de dijk aan de landzijde stabiel blijft.
Versterken huidige dijk (7,34 km):
Gezien de dichte bebouwing van de dijk is een oplossing met grond slechts zeer beperkt mogelijk en moet veel met constructies worden gewerkt. Voor 0,6 km komt een grondoplossing in aanmerking en voor 0,49 km een oplossing met grond en een hulpconstructie (type-II). Voor de resterende 6,25 km komt een zelfstandig kerende constructie (type-I) het meest in aanmerking.

Een bijzonder lastig traject is de kern Gouderak (dijkvak W1 en W2, totaal 150 meter). De huidige dijk is ter plaatse zeer smal met pal aan beide zijden van de dijk en weg bestaande woningen. Een oplossing met versterken en ophogen van de huidige dijk wordt uit het oogpunt van maakbaarheid en verkeersveiligheid ongewenst geacht. Als alternatief mede op voorspraak van de bewoners is beschouwd een type-I achter de huidige bebouwing aan de rivierzijde. Dit levert een hoge damwand aan de rivierzijde op, waarbij de impact op de omgeving groot is en het behoud of versterken van ruimtelijke kwaliteit een grote uitdaging is.

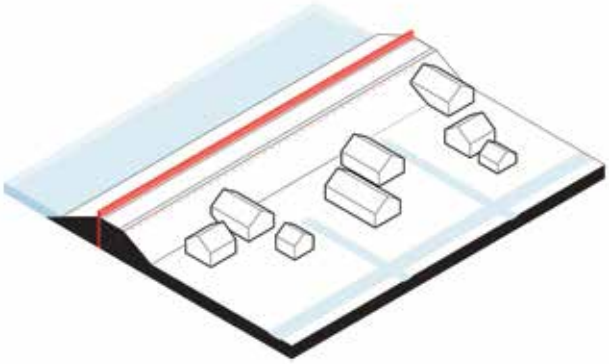
Aanvullingen voor planuitwerkingsfase
De beoordeling van de ruimtelijke kwaliteit in het VKA is gestoeld op generieke ontwerpprincipes per dijkvak. Door deze benadering wordt in het VKA nog geen uitspraak gedaan tussen enerzijds "eenduidigheid en continuiteit" van de dijk en anderzijds specifieke dijkvakken als uitzondering. Tevens zijn belangrijke aspecten voor de ruimtelijke kwaliteit, zoals weginrichting en parkeeroplossingen, de overgangen tussen de verschillende dijkvakken en tussenvakken en de vormgeving van bijzondere plekken (monumenten, cultuurhistorische ensembles, etc) nog niet meegenomen in het VKA. Daarom is het van belang om de ontwerpuitgangspunten uit het VKA en de ruimtelijke visie aan te vullen in een Esthetisch Programma van Eisen, zodat de ruimtelijke kwaliteit optimaal verankerd is in de planuitwerkingsfase.

Concept voorkeursalternatief voor de dijkversterking

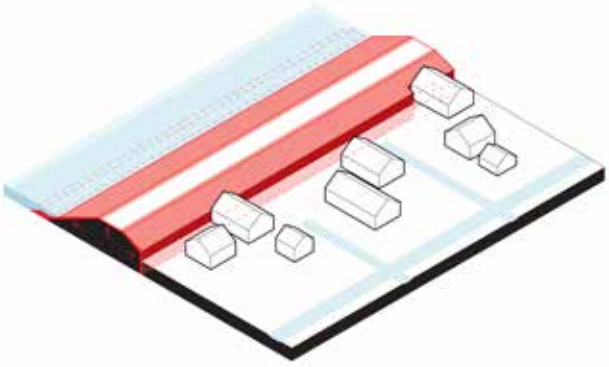
- Benutten voorland
- Grondoplossing
- Asverschuiving
- Type-II constructie (talud)
- Type-I constructie (buitenkruin)
- Type-I constructie (maatwerk - buitenom)

Kansrijke alternatieven in het Dijklint

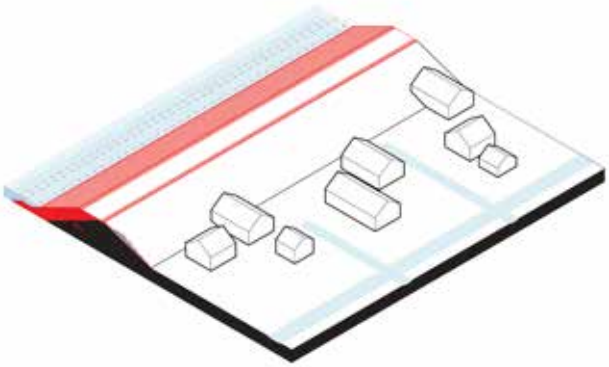
Theoretische weergave van een grondoplossing met steunberm



Theoretische weergave van een type-I zelfstandige kering in de buitenkruin.

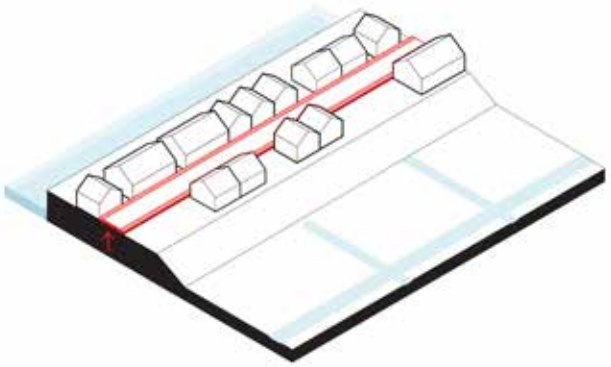


Theoretische weergave van een type-II constructie aan de zijde en grondoplossing aan de buitenzijde

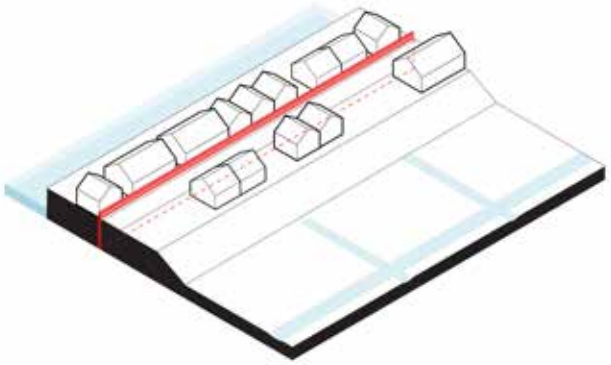


Theoretische weergave van een grondoplossing met beperkte asverschuiving,

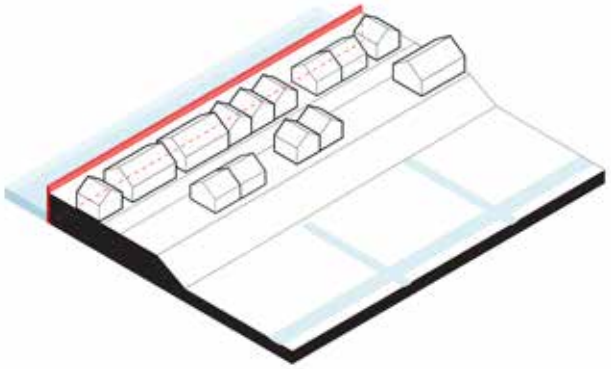
Kansrijke alternatieven in de Dorpskern



Theoretische weergave van een (cyclische) wegverhoging



Theoretische weergave van een type-I zelfstandig kerende constructie (inclusief gedeeltelijk demontabele wand)



Theoretische weergave van een type-I zelfstandig kerende constructie buitenom woningen op het voorland

2. WERKWIJZE

2.1 Ruimtelijke kwaliteit

Esthetisch programma van eisen stuurt op ruimtelijke kwaliteit
Het ethetisch programma van eisen (EPvE) is het document dat ruimtelijke kwaliteit borgt tijdens de planuitwerkings- en realisatie fase. Het EPvE vormt daarmee een strategisch document dat vorm geeft aan de samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer in de planuitwerkings- en realisatiefase.

In samenspraak met het HHSK is gekozen een EPvE te schrijven dat de basiskwaliteiten voor de dijkversterking vastlegt en tevens ruimte biedt aan optimalisaties, innovaties en ambities. De doelen voor ruimtelijke kwaliteit worden slim benoemd en daarbij wordt beschreven hoe deze doelen bereikt kunnen worden zonder dat alle vormgevingsaspecten gedetailleerd worden vastgelegd. Alleen voor specifieke onderdelen die van grote waarde zijn voor de ruimtelijke kwaliteit worden inrichtingsmaatregelen tot op vormgevings- en materialisatieniveau voorgesteld.

Om innovatie en optimalisatie te stimuleren kan bij de planuitwerking onderbouwd worden afgeweken op onderdelen van het EPvE. Zo kunnen conflicterende eisen op gebied van waterveiligheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit of wensen uit de omgeving die nu nog niet voorzien zijn worden ingepast in het ontwerp voor de dijk. Hiervoor is het van groot belang dat er een kwaliteitsteam wordt benoemd die de aanpassingen aan het EPvE kan beoordelen.

Ruimtelijke kwaliteit
Het realiseren van ruimtelijke kwaliteit in grote en complexe infrastructurele en civieltechnische werken is vooral een kwestie van het organiseren van tijd en ruimte voor ontwerpend onderzoek, in een proces dat in het algemeen gedomineerd wordt door geld, techniek, politiek en omgeving.

Het realiseren van ruimtelijke kwaliteit vraagt om simpele en robuuste uitgangspunten die overeind blijven in een vaak turbulent plan- en uitvoeringsproces. Bij een project zoals KIJK wordt ruimtelijke kwaliteit op de grote schaal vooral bepaald door het heel houden, of heel maken, van grotere landschappelijke en stedenbouwkundige structuren en systemen. Op de kleine schaal gaat ruimtelijke kwaliteit vooral over aandacht voor aansluitingen en oplossingen tussen oude en nieuwe elementen. Deze zijn benoemd als top-eisen voor de ruimtelijke kwaliteit (zie paragraaf 2.3).

Onder de noemer van ruimtelijke kwaliteit wordt vaak een hoeveelheid van factoren bedoeld, die de kwaliteit van de leefomgeving in een bepaald gebied vergroten. Het HWBP stelt dat een goede landschappelijke inpassing, waarbij eventueel locatiespecifieke maatregelen of voorzieningen nodig zijn om nadelige gevolgen van een waterveiligheidsmaatregel te voorkomen, te beperken of te compenseren, onderdeel is van iedere dijkversterkingsopgave. Het niveau van ruimtelijke kwaliteit in het gebied - moet volgens het HWBP - na uitvoering van de veiligheidsmaatregel minimaal gelijk blijven aan de oorspronkelijke situatie. Het verhogen of verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit is hierbij geen expliciete doelstelling, maar kan wel het indirecte gevolg zijn van een goed ingepaste maatregel. Met een goede ruimtelijke inpassing kan het draagvlak voor de dijkversterking worden vergroot.

Ruimtelijke kwaliteit gaat over: ‘de optimale balans tussen de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van onze fysieke leefomgeving. De balans is positiever naarmate deze drie elementen elkaar versterken. Het middel hiervoor is een integraal ontwerpproces.’

De begrippen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde zijn vervolgens als volgt gedefinieerd:

Gebruikswaarde = doelmatigheid + functionele samenhang. Betreft de eigenschappen van de werking en de functie. De functionele samenhang draagt verder bij aan de waarde van de gebruiker(s).

Belevingswaarde = diversiteit + identiteit + schoonheid. De belevingswaarde betreft de eigenschappen van de ruimtelijke expressie. Het is een kwaliteitscriterium: naarmate de diversiteit, identiteit en schoonheid toenemen, wordt de belevingswaarde hoger. Beleving is in principe ook een functie.

Toekomstwaarde = duurzaamheid + aanpasbaarheid + beheersbaarheid. De toekomstwaarde betreft de houdbaarheid van de expressie en het functioneren in de tijd. De waarde wordt bepaald door de duurzaamheid, de flexibiliteit om aan nieuwe omstandigheden aangepast te kunnen worden en de mate van beheersbaarheid. Een aantrekkelijke leefomgeving is de drager voor economische functies.’

Ruimtelijke kwaliteit in het Voorkeursalternatief
De systeemeis ‘Het niveau van ruimtelijke kwaliteit in het gebied na uitvoering van de veiligheidsmaatregel blijft minimaal gelijk aan de oorspronkelijke situatie’ is negatief beoordeeld in de eindrapportage verkenningsfase VKA. Dit vraagt extra aandacht en draagvlak in het krachtenveld tussen HHSK, omgeving en aannemer (tijdens de ontwerp- en realisatiefase) om de ruimtelijke kwaliteit te kunnen blijven valideren, toetsen en stimuleren. De ruimtelijke kwaliteit zal hiervoor sterk moeten worden verankerd in gunningscriteria, projectorganisatie en in projectdoelstellingen.

Tijdens de planuitwerking is het van belang dat de opgestelde ruimtelijke uitgangspunten uit de ruimtelijke visie specifieker worden uitgewerkt en gevalideerd op basis van het EPvE. Dit kan bijvoorbeeld door middel van het opstellen van een inpassingsvisie, waarin ruimtelijk ontwerpers, technisch ontwerpers en dijkbeheerders samen werken aan de inpassing van de dijkversterking. Het EpvE vormt het ontwerpkader vanuit ruimtelijke kwaliteit, bij de uitwerking naar het projectplan en de toekomstige realisatie. Het houdt rekening met toekomstige ontwikkelingsplannen voor het gebied, van bijvoorbeeld gemeenten en provincies. De inpassing van het ontwerp wordt hiermee afgestemd.

Bij een ruimtelijk complex project als dit is de bewaking van de landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit in de uitvoering van belang. Een goed ingepast ontwerp valt of staat met de uitwerking en uitvoering van de details.

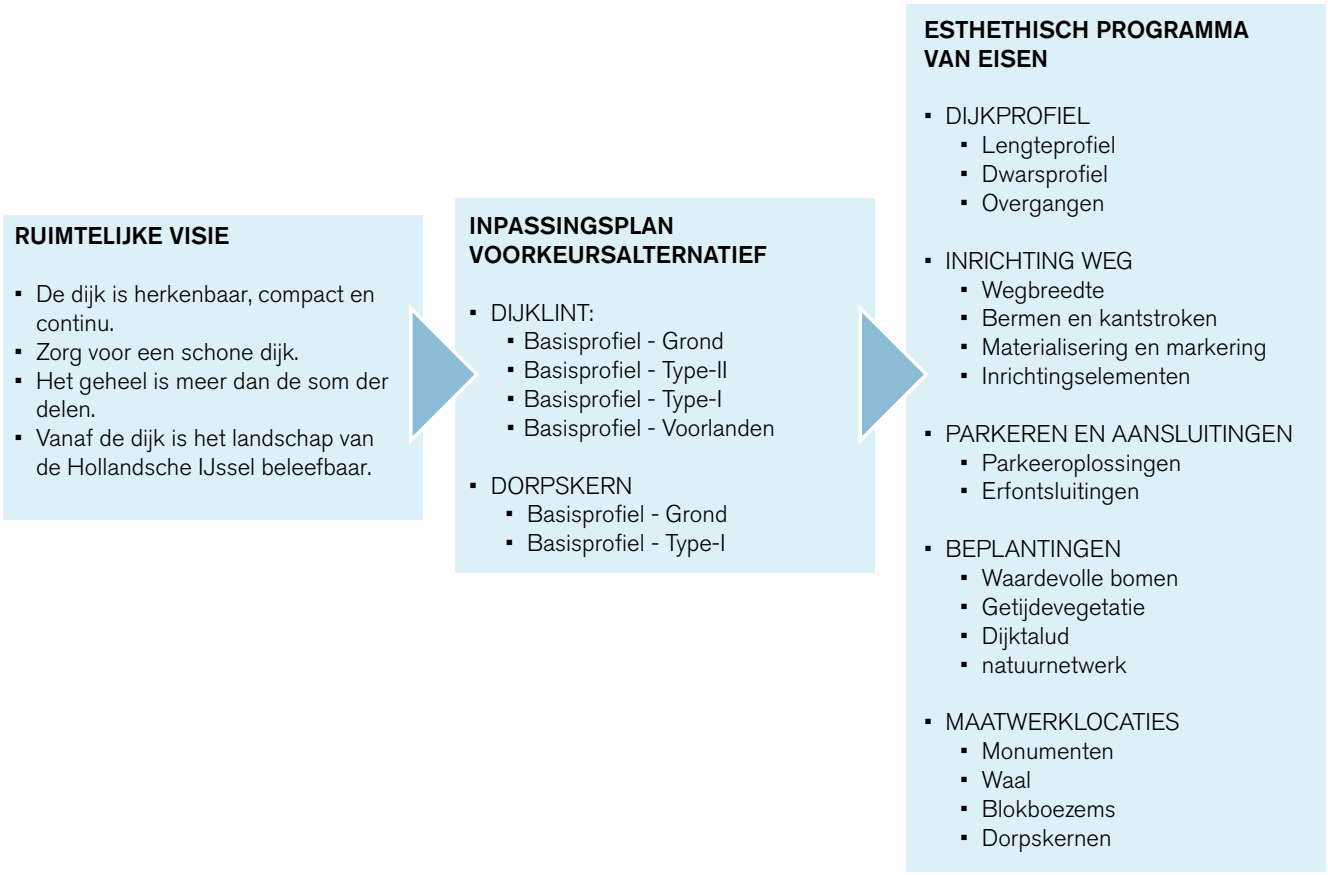
2.2 Esthetisch Programma van Eisen

Opstellen van het Esthetisch Programma van Eisen

Esthetische Programma van Eisen (EPvE)
Ten behoeve van de verankering van ruimtelijke kwaliteit in de planuitwerkings- en realisatiefase wordt voorgesteld om een Esthetisch Programma van Eisen (EPvE) op te zetten dat de doelen en concrete eisen voor het ruimtelijk inpassingsplan en het ontwerp van de dijkversterking stelt.
Het EPvE is een geschreven en geïllustreerde verzameling van wensen, eisen en ambities ten aanzien van het gewenst te ontwerpen product en of constructie. De bedoeling van een programma van eisen is om van tevoren de “eisen” en “ambities” voor het ontwerp te definiëren.

- De “eisen” zijn de criteria waaraan voldaan moet worden
- De “ambities” zijn de criteria waarvan de verwachting is dat er zo veel mogelijk aan voldaan wordt of waar optimalisaties in de planuitwerkingsfase mogelijk zijn.

Het EPvE van KIJK is een contractdocument dat als ambitie- en toetsingskader dient voor de landschappelijke inpassing, inrichting en architectonische vormgeving in de planuitwerkings- en realisatiefase. Het EPvE wordt opgesteld in samenspraak met het projectteam HHSK.



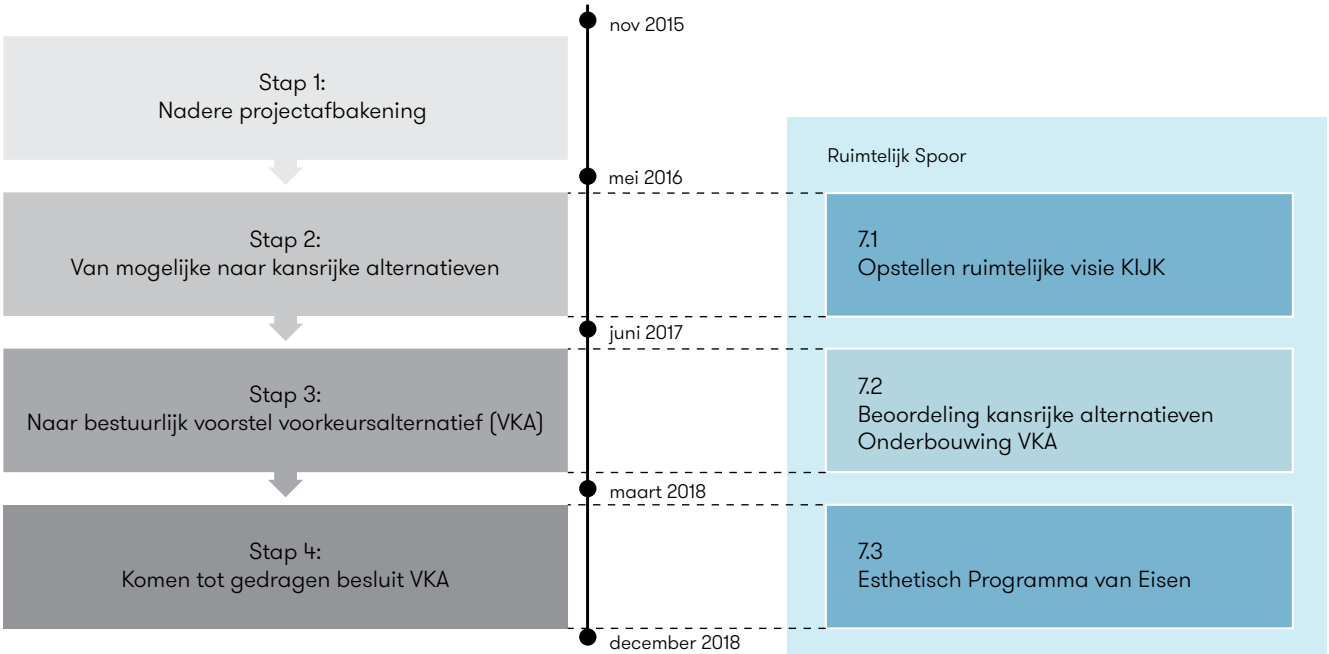
Van ruimtelijke visie naar voorkeursalternatief, naar EPvE

Proces Verkenningsfase

Het project KIJK is gefaseerd in een verkenning, planuitwerking en realisatiefase. Het hoogheemraadschap is in 2015 gestart met de verkenningsfase voor het project. In de verkenningsfase zijn de IJsseldijken nader onderzocht om een gedetailleerd beeld van de situatie en van de mogelijke kansrijke alternatieven te krijgen. Eerst zijn alle mogelijke alternatieven bekeken en van daaruit de kansrijke oplossingsrichtingen bepaald. Het projectteam KIJK werkt deze kansrijke oplossingsrichtingen uit en bepaalt een voorkeursalternatief: de best passende oplossing voor verbetering van de dijk om de waterveiligheid het beste te kunnen borgen. Het projectteam KIJK werkt in dialoog samen met bewoners en bedrijven en andere belanghebbende partijen zoals de gemeente Krimpen aan den IJssel, de gemeente Krimpenerwaard, Rijkswaterstaat en provincie Zuid-Holland.

De ontwikkeling en afweging van alternatieven en de uitwerking van het voorkeursalternatief volgen het volgende spoor:
stap 1: nadere projectafbakening;
stap 2: van alle mogelijke alternatieven naar kansrijke alternatieven (zeef 1);
stap 3: van kansrijke alternatieven naar voorkeursalternatief (zeef 2);
stap 4: komen tot een gedragen voorkeursalternatief.

Het voorkeursalternatief zal in de planuitwerkingsfase verder worden uitgewerkt in een projectplan Waterwet. Na de planuitwerking volgt de realisatiefase waarin het voorkeursalternatief verder wordt geoptimaliseerd en voor realisatie gereed wordt gemaakt. In het planproces van de ruimtelijke visie is in een vroegtijdig stadium de samenhang met de techniek opgezocht, zodat een overzichtelijk beeld is ontstaan vanwaar de landschappelijke, technische en belevingswaarden elkaar versterken en waar bij de dijkversterking ruimtelijke inpassingskansen liggen.



Omschrijving van de eisen in het EPVE
De output van de opgave wordt vastgelegd in de notitie 'Esthetisch programma van Eisen'. In deze notitie worden zowel visie-elementen uit de ruimtelijke visie aangehaald om het kader, de ambitie en het doel duidelijk te maken, als uitwerkingen van concrete eisen die gesteld worden aan de contractpartij voor de uitwerking. Het EPvE wordt opgebouwd vanuit het principe 'waarom-hoe-wat'. Door te kiezen voor een heldere verhaallijn met een duidelijke hiërarchie volgens het principe van 'waarom-hoe-wat' zijn de achterliggende motieven achter de contracteisen duidelijk te traceren. Dit maakt het voor het te contracteren ingenieursbureau/ consortium mogelijk om onderbouwd af te wijken van onderdelen van het EPvE. Hiervoor is het van groot belang dat er een kwaliteitsteam wordt benoemd die deze aanpassingen aan het EPvE kan beoordelen en die innovatie en optimalisatie kan stimuleren.

WAAROM: Het 'waarom' geeft inzicht in het doel van de ruimtelijke opgave.

Bijvoorbeeld: om de dijk als continu lineair element te benadrukken, zijn de op- en afritten in vormgeving altijd ondergeschikt aan de dijk.

HOE: Het 'hoe' geeft inzicht hoe deze doelen kunnen worden bereikt.

Bijvoorbeeld: de taluds van de op- en afritten en de op- en afritten zelf zijn smaller dan de dijk en de weg op de dijk.

WAT: bij 'wat' worden de aanvullende eisen of de precieze invulling en detaillering van de specifieke ruimtelijke ontwerpopgave beschreven.

Bijvoorbeeld: De kruin van de dijk kent een breedte van 8-10m met een wegbreedte van 6.50m. De op- en afritten kennen een kruinbreedte van 4.50-6.00m met een wegbreedte van max 3.50m.

2.3 Topeisen voor ruimtelijke kwaliteit

10+1 Spelregels voor ruimtelijke kwaliteit
Het EPvE en de ruimtelijke visie zijn een leidraad en inspiratiebron voor de ambities ruimtelijke kwaliteit en zijn toetsingskader voor de landschappelijk inpassing van de dijkversterkingsmaatregelen. De landschappelijke inpassing gaat over maatwerk voor een specifieke locatie, logische inpassing in het landschap of een stedelijke omgeving met een vormgeving, die eenvoud en schoonheid uitstraalt. De kern van het esthetisch programma van eisen bestaat uit 10 spelregels. Bij het gebruik van de uitgangspunten op ruimtelijke kwaliteit is een hiërarchie aan te wijzen. De essentie op het hogere schaalniveau gaat vóór de lokale wensen. Toepassing van deze spelregels zorgt op de lange termijn voor de realisatie van de voornaamste doelstelling van ruimtelijke kwaliteit: het herkenbaar houden van de dijk en het versterken van de landschappelijke en stedenbouwkundige diversiteit langs de Hollandsche IJsseldijk.

Op basis van de ruimtelijke visie kunnen 10+1 topeisen worden gedefinieerd die de onderlegger vormen voor het esthetisch programma van eisen. In dit document worden deze eisen verder uitgewerkt tot generieke systeemeisen en ambities.

Topeisen:
1: De dijk is herkenbaar, compact en continu;
2: Zorg voor continuïteit in het lengteprofiel van de dijk;
3: De diversiteit in landschappelijke en stedenbouwkundige eenheden dient optimaal zichtbaar te worden gemaakt bij de inrichting van de dijk;
4: Maak logische dijkvakgrenzen-, overgangen en aansluitingen;
5: Vanaf de dijk is de getijdenwerking van de Hollandsche IJssel beleefbaar;
6: Zorg voor een goede inpassing van constructieve maatregelen;
7: Bijzondere aandacht voor cultuurhistorische plekken, gebouwen en objecten;
8: Zorg voor schone dijk;
9: Zorg voor ordening en rust in alle inrichtingselementen van dijk. Wees terughoudend in kleurgebruik en vormgeving;
10: Maak continuïteit bij de inrichting van de weg.

10+1: Verbindt de dijkversterkingsopgave in de ontwikkeling van de regio.

3.
RUIMTELIJKE UITGANGSPUNTEN

3.1 Samenvatting ruimtelijke visie

Het realiseren van ruimtelijke kwaliteit in een omvangrijke en complexe dijkversterkingsopgave vraagt om simpele en robuuste uitgangspunten die overeind blijven in een vaak turbulent plan- en uitvoeringsproces. Bij een project zoals KIJK wordt ruimtelijke kwaliteit op de grote schaal vooral bepaald door het heel houden, of heel maken, van grotere landschappelijke en stedenbouwkundige structuren en systemen. Het ruimtelijk inpassingsplan gaat over logische inpassing in het landschap of dorpse omgeving met een vormgeving die eenvoud en schoonheid uitstraalt. Op een gedetailleerder niveau gaat ruimtelijke kwaliteit vooral over aandacht voor aansluitingen en oplossingen tussen oude en nieuwe elementen.

Bij het opstellen van de ruimtelijke visie is niet alleen gekeken naar de dijk de scope van KIJK, maar is de gehele Hollandsche IJsseldijk, tussen Gouda en Krimpen aan den IJssel beschouwd. Hierbij wordt gestreeft om na dijkversterking over de gehele dijk en buiten de scope een continu en rustig beeld te krijgen.

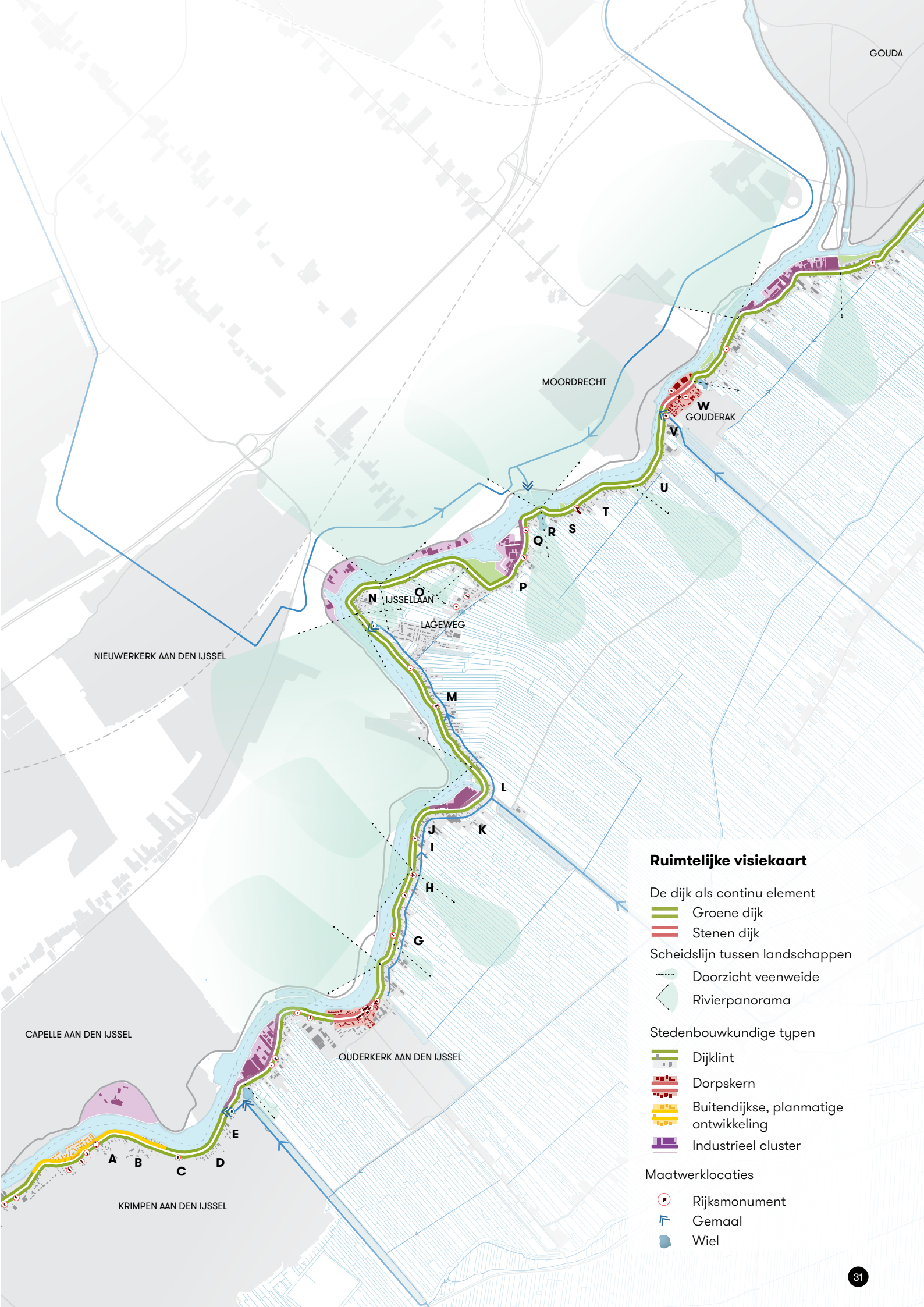
De inpassing van de waterveiligheidsmaatregel – volgens het HWBP via sobere en doelmatige hoogwaterbeschermingsmaatregelen voldoen aan de veiligheidsnormen – wordt geschraagd door vier subdoelen. Inpassing in de omgeving is één van die subdoelen. In het project worden de woorden ‘sober en doelmatig’ niet als een belemmering voor ruimtelijke kwaliteit gezien, maar eerder als ambitie. De belangrijkste functie van de dijk is het keren van water en dit mag gezien worden. Anderzijds biedt de transformatie van de dijk aanleiding voor het versterken van bestaande of toevoegen van nieuwe kwaliteiten. In het huidige beeld is de dijk vaak rommelig en onsamenhangend doordat (mede)gebruik, inrichting en materiaalgebruik niet op elkaar zijn afgestemd. Met continuïteit en soberheid als leidraad voor de herinrichting van de dijk kan een doelmatige aanpak een impuls zijn voor de (nieuwe) ruimtelijke kwaliteit.

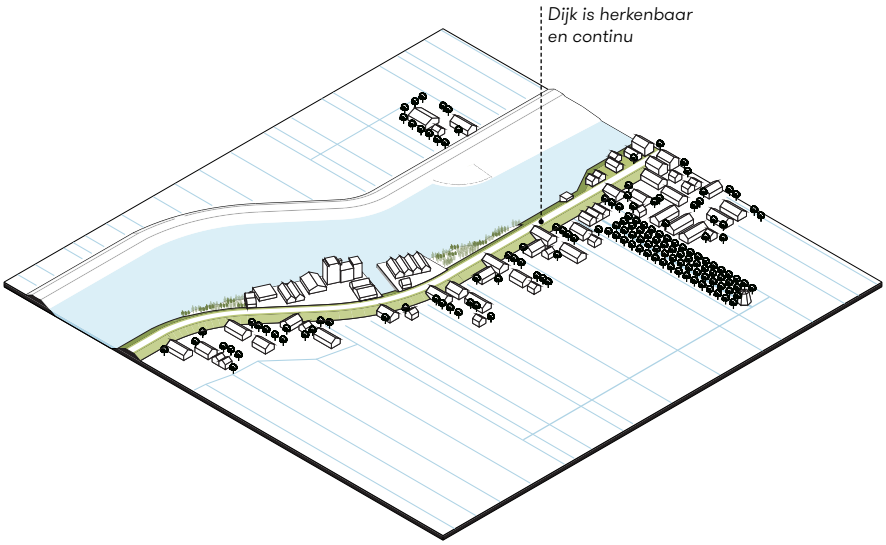
Vanuit een intensief proces met vele betrokkenen en kenners zijn de ruimtelijke karakteristieken geformuleerd van de dijk. De karakteristieken die hier benoemd worden zijn de belangrijkste ruimtelijke kenmerken van de dijk die samen het unieke karakter van de dijk bepalen. Met ruimtelijke karakteristieken worden de eigenschappen aangeduid die centraal moeten staan in de opgave van de dijkversterking. Het gaat om karakteristieken die soms een behoudende insteek vragen maar ook om karakteristieken die kansen bieden om tot versterking van kwaliteit te komen.

De karakteristieken vormen samen het uitgangspunt voor de ruimtelijke visie, waarin de karakteristieken en mogelijkheden voor dijkversterking aan elkaar worden gekoppeld. Deze uitgangspunten zijn de onderlegger voor de inrichtingsprincipes.

Hoofdpunten van de visie zijn:
1. de huidige dijk vormt een herkenbaar en continu landschapselement en moet dat ook blijven;
2. de stedenbouwkundige karakteristieken van de dijk bepalen mede de oplossingsrichting voor de dijkversterking;
3. de dijk is een scheidslijn tussen twee landschappen;
4. bijzondere aandacht voor een aantal ‘maatwerklocaties’.

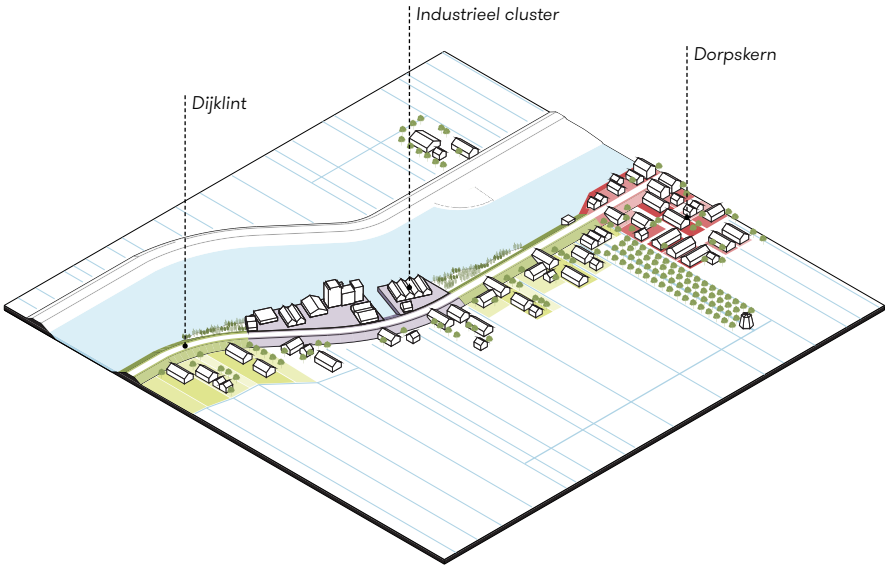
In het ruimtelijk spoor voor de keuze van dijkverksterkingsalternatieven wordt van groot naar klein geredeneerd. Vanuit de ruimtelijke visie wordt bekeken hoe de dijkversterkingsmaatregel het beste ingepast kan worden per dijkvak of locatie, zonder het beeld over het geheel en de overgangen tussen dijkvakken te verliezen.


GOUDA
MOORDRECHT
W
GOUDERAK
V
U
T
S
R
Q
P
O
N
IJSSELLAAN
LAGEWEG
NIEUWERKERK AAN DEN IJSSEL
M
L
K
J
I
H
G
CAPELLE AAN DEN IJSSEL
OUDERKERK AAN DEN IJSSEL
E
D
C
B
A
KRIMPEN AAN DEN IJSSEL
Ruimtelijke visiekaart
De dijk als continu element
Groene dijk
Stenen dijk
Scheidslijn tussen landschappen
Doorzicht veenweide
Rivierpanorama
Stedenbouwkundige typen
Dijklint
Dorpskern
Buitendijkse, planmatige ontwikkeling
Industrieel cluster
Maatwerklocaties
Rijksmonument
Gemaal
Wiel



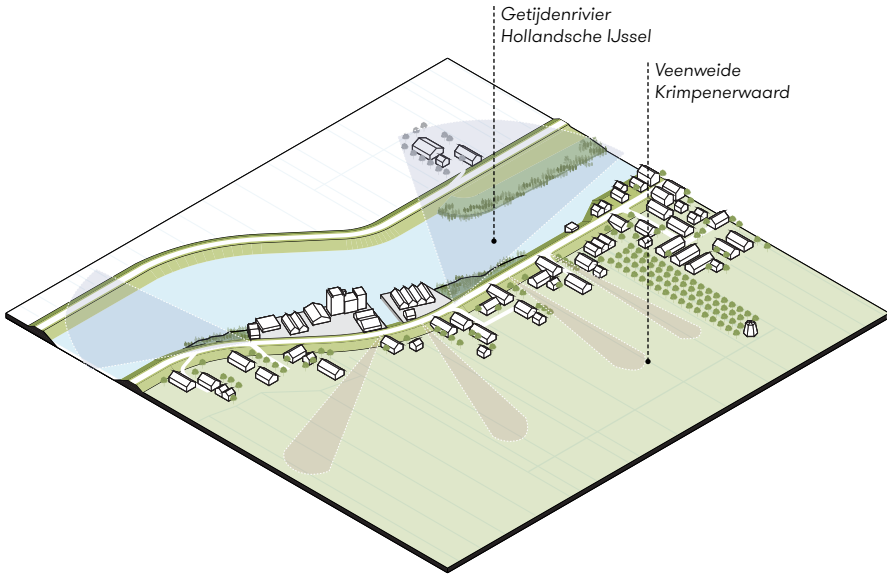
1 De huidige dijk vormt een herkenbaar en continu landschapselement en moet dat ook blijven

De dijk is in onze visie altijd herkenbaar als één continu element. Door de vele bebouwing op en aan de dijk ligt deze echter niet als autonoom element los van de omgeving. Daarom wordt er gekozen voor een basisinrichting van de kruin met een standaard wegprofiel. Buiten het profiel voegt de dijk zich naar de karakteristiek van de omgeving. In de dorpskernen verandert de inrichting van de kruin om het sterke verschil tussen het dijklint en de dorpskernen te accentueren. Er is speciale aandacht voor de wisseling tussen de dijkvakken. Om te zorgen dat de continuïteit van de dijk wordt gewaarborgd, wordt gestuurd op eenduidige oplossingen. Wanneer dit niet mogelijk is wordt de overgang tussen de dijkvakken op een landschappelijk logische locatie gelegd, zodat de continuïteit gewaarborgd blijft.



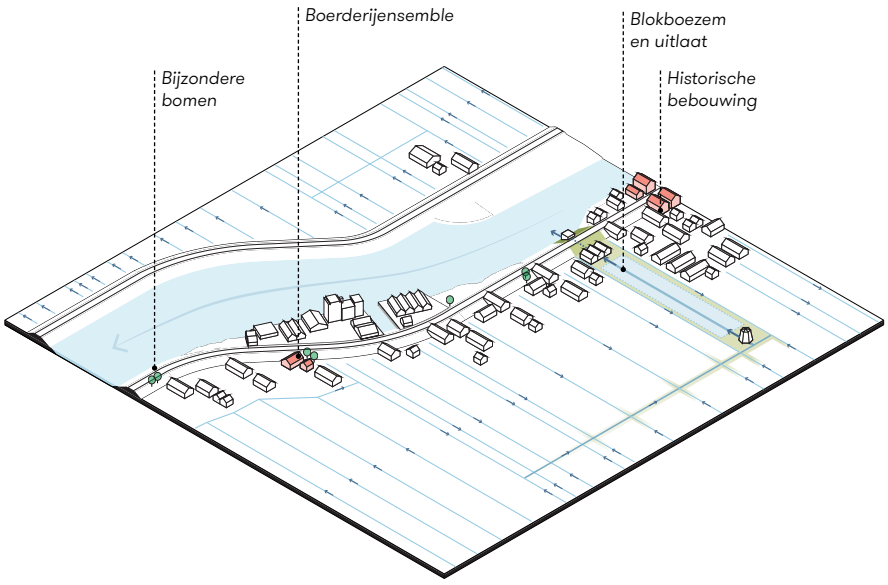
2 De stedenbouwkundige karakteristieken van de dijk bepalen mede de oplossingsrichting voor de dijkversterking

Aan de dijk zijn verschillende stedenbouwkundige eenheden te benoemen: het dijklint, de industriële clusters, buitendijkse wooncluster (Krimpen aan den IJssel) en de dorpskern. Uitgangspunt in de visie is dat het onderscheid tussen de verschillende stedenbouwkundige eenheden versterkt wordt door de oplossingsrichting van de dijkversterking af te stemmen op de stedenbouwkundige karakteristieken.



3 De dijk is een scheidslijn tussen twee landschappen

De dijk vormt een scherpe grens tussen het landschap van de Krimpenerwaard aan de ene zijde en het landschap van de Hollandsche IJssel aan de andere zijde. Bij de inpassing van de dijkversterking wordt er op gestuurd dat het onderscheid tussen beide zijden van de dijk behouden blijft door de landschappelijke karakteristieken aan weerszijden van de dijk, zoals de weidse rivierpanorama's, het zicht op de getijdenrivier (in bochten en baaien), de watergebonden industrie en het watersysteem van de Krimpenerwaard te behouden en waar mogelijk te versterken.



4 Bijzondere aandacht voor een aantal 'maatwerk'locaties

Voor de herkenbaarheid van de dijk als bovenlokale structuur en oriëntatie in het landschap is de continuïteit van de dijk van belang. Anderzijds zijn er bijzondere en lokale omstandigheden die aanhaken op de dijk. Er is een aantal ensembles, plekken en objecten waar ofwel bijzondere kwaliteiten aanwezig zijn die behouden en versterkt zouden moeten worden, ofwel waar opgaven liggen om de huidige kwaliteit te verbeteren. Deze plekken hebben vaak een bijzondere cultuurhistorische betekenis met hoge belevingswaarde en een potentie voor een gebruikswaarde. We vragen aandacht voor de continuïteit van de dijk als geheel, met liefdevolle uitwerkingen voor details en maatwerkoplossingen.

4.

INPASSING VAN DE VERSTERKINGS-OPGAVEN

4.1 Basis dijkprofiel

Aan de dijk zijn verschillende stedenbouwkundige eenheden te benoemen: het dijklint, de industriële clusters en de dorpskern. Uitgangspunt in de visie is dat het onderscheid tussen de verschillende stedenbouwkundige eenheden versterkt wordt door de oplossingsrichting van de dijkversterking af te stemmen op de stedenbouwkundige karakteristieken.

Op hoofdlijnen kent de dijk twee verschillende inrichtingstypologiën: de stenen dijk in de historische dorpskernen van Gouderak en Ouderkerk aan den IJssel en de groene dijk in het dijklint.

Het verschil tussen het dijklint en de dorpskernen wordt geaccentueerd door de vormgeving van de dijk en de inrichting van de weg.

De stenen dijk in de dorpskernen wordt gekenmerkt door een verhard dijkprofiel en waar nodig verticale wanden die het hoogteverschil tussen de dijkkruin en de verdiepte stoepen en woningen overbruggen.

Het dijklint kent een asfaltbestrating met grasbermen op de kruin en schuine grastaluds aan weerszijden van de kruin. Bijzondere stedenbouwkundige karakteristieken, zoals de industriële clusters en de buitendijkse woningen liggen ook aan de groene dijk.

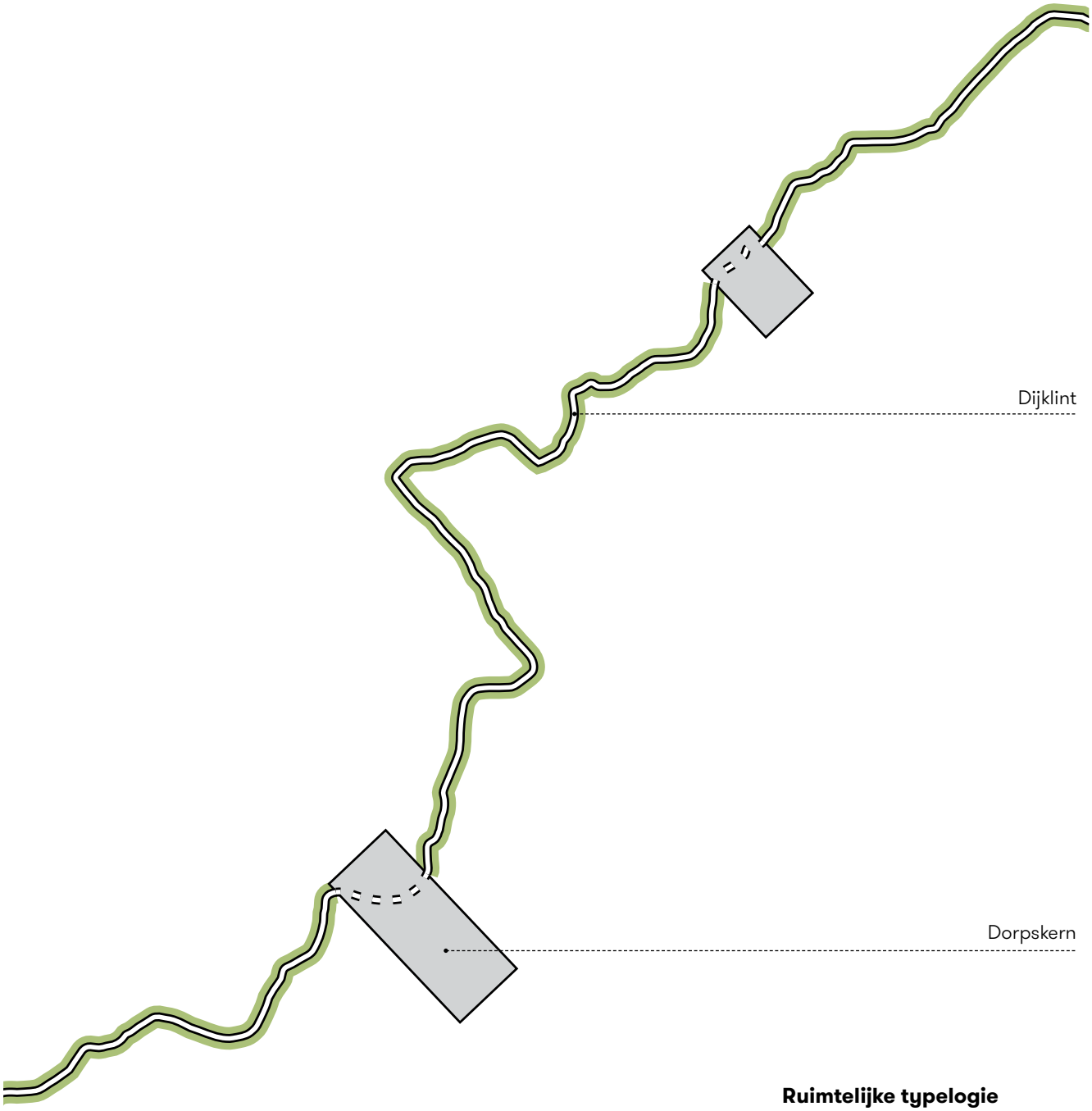
Een uitzondering in het dijklint is Krimpen aan den IJssel, door de planmatige ontwikkeling aan de rivierzijde van de dijk.

Continuïteit in het lengteprofiel
Zorg voor continuïteit in het dijkprofiel door: weg, berm, talud en teen zichtbaar en zoveel mogelijk continu te maken in vormgeving en maatvoering.

Door onderscheid in stedenbouwkundige eenheid zichtbaar te maken, kent de dijk een verschillende inrichting in het dorpskern en in het dijklint.

Om de continuïteit van de dijk te benadrukken kennen de dijk, de weg en eventuele constructieve oplossingen een vloeiende lijnvoering. Knikken of opdeling in segmenten in de lengterichting wordt zoveel mogelijk vermeden.

Om de continuïteit van de dijk te versterken, moeten tussenvakken en voorlanden ook meegenomen worden bij de inpassingsopgave.

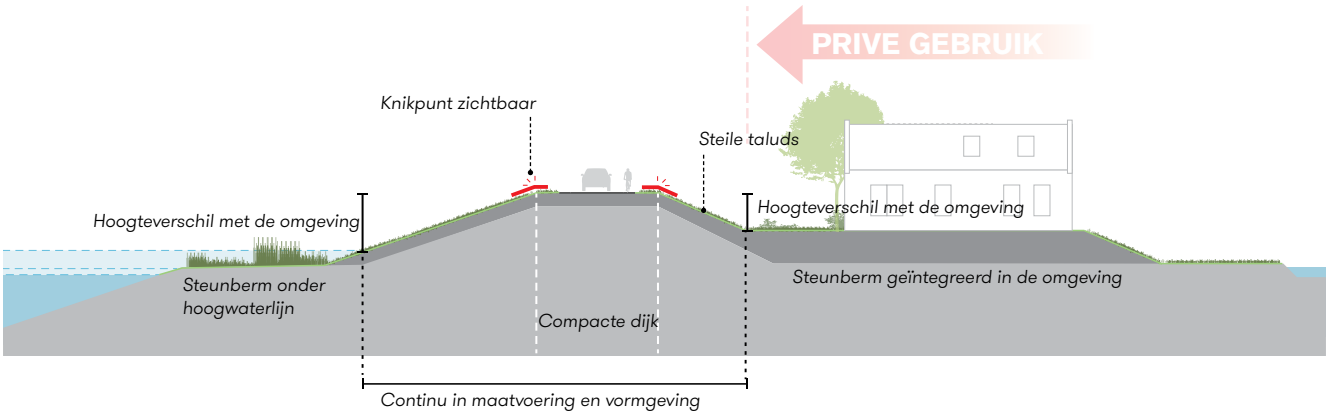


Ruimtelijke typologie

Ontwerpuitgangspunten standaardprofiel voor het dijklint
Om de dijk compact te houden zijn de taluds steil en eventuele steunbermen geïntegreerd in het landschap.

Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden heeft de steunberm altijd een hoogteverschil met de kruin van de dijk en zijn de hoekpunten altijd zichtbaar.

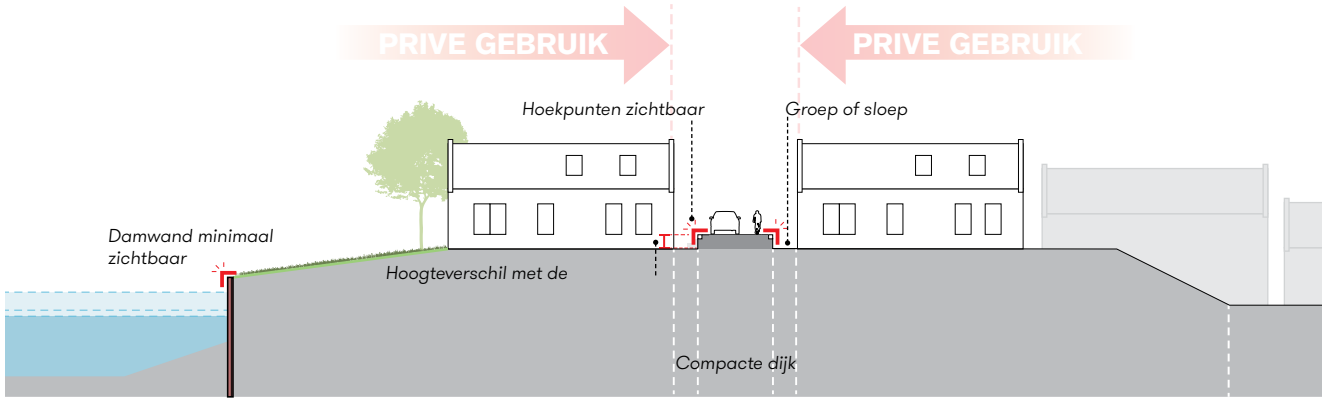
Om de continuïteit van de dijk te versterken zijn de kruin en de taluds van de dijk zoveel mogelijk continu in vormgeving en maatvoering.



Ontwerpuitgangspunten standaardprofiel voor de dorpskern
Om de dijk compact te houden is de dijk in de dorpskern smal, maar biedt tenminste voldoende ruimte voor het wegprofiel. Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden heeft de kruin van de dijk altijd een hoogteverschil met de omgeving.

In tegenstelling tot het dijklint kent de dijk in de dorpskern geen taluds, maar verticale wanden t.o.v de omgeving. Hiervan zijn de hoekpunten altijd zichtbaar.

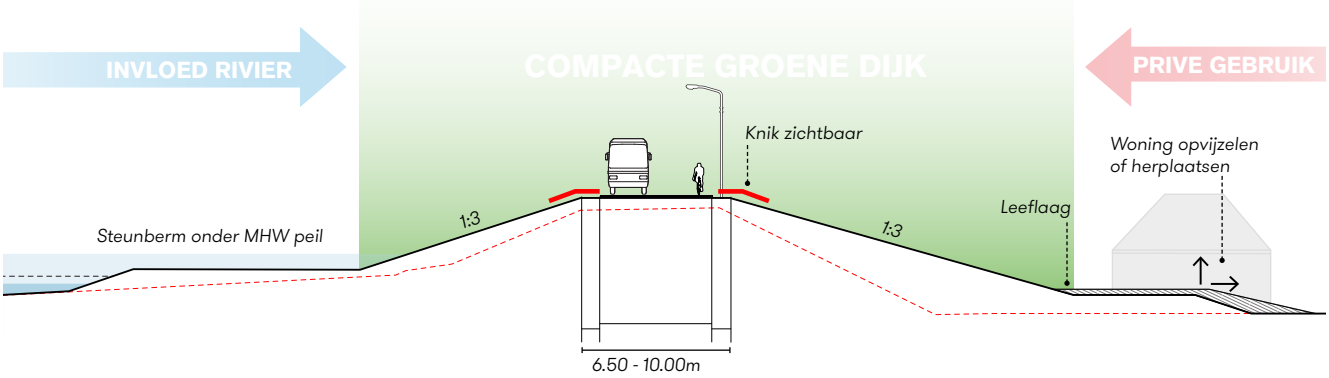
Om de continuïteit van de dijk te versterken is de kruin van de dijk in de dorpskern zoveel mogelijk continu in vormgeving en maatvoering.



4.2 Ontwerpprincipes per versterkingsmaatregel

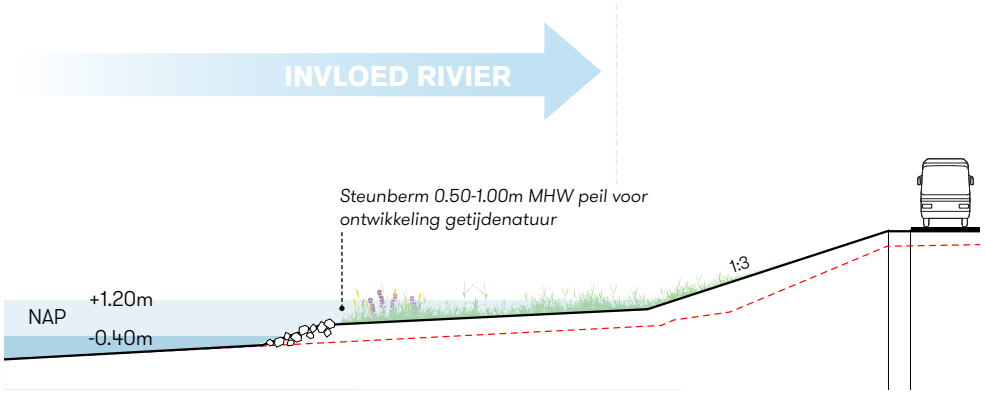
Ontwerpuitgangspunten grondoplossing

- Om de dijk compact te houden heeft de dijk een kruinbreedte van maximaal 10.00m.
- Om de dijk compact te houden hebben de taluds een helling steiler of gelijk aan 1:3.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden, heeft de dijk altijd een hoogteverschil met de omgeving en zijn de knikpunten van de dijk duidelijk herkenbaar.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden, heeft de steunberm altijd een hoogteverschil van minimaal 2,50m met de kruin van de dijk.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden zijn de dijktaluds schoon (vrij van hekken en opgaande beplanting) en groen (grasbekleding).
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden zijn versterkingsmaatregelen buiten de hoofdvorm van de dijk (steunbermen) geïntegreerd in het landschap.
- Om onderscheid te maken tussen de rivierzijde en de landzijde van de dijk, is het talud aan de rivierzijde van de dijk nooit steiler dan het talud aan de landzijde van de dijk.



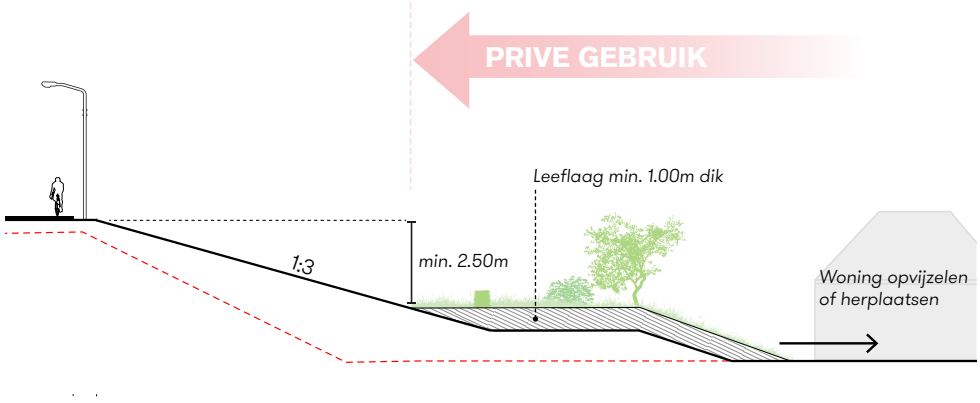
Ontwerpprincipes grondoplossing - rivierzijde

- Om de dijk compact te houden en zicht op de getijdenrivier te behouden is de steunberm minimaal 0.50 m. en maximaal 1.00 m. onder de waterlijn van maatgevend hoogwaterpeil gepositioneerd.
- Om de bijzondere getijdenatuur van de Hollandsche IJssel te ontwikkelen (en evt. te herstellen bij NNN gebieden) wordt de steunberm aan rivierzijde geschikt gemaakt voor de ontwikkeling van bijzondere getijdennatuur.



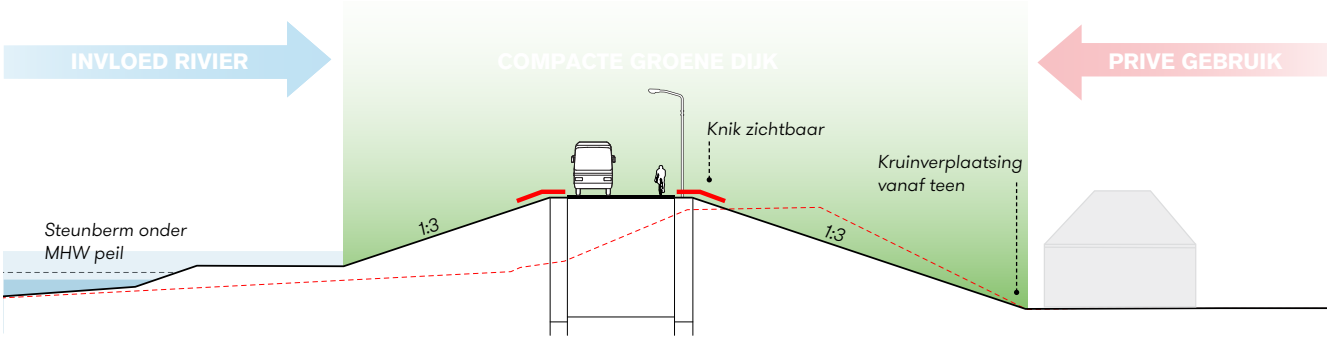
Ontwerpprincipes grondoplossing - landzijde

- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden is de steunberm op minimaal 2.50m onder de kruin van de dijk gesitueerd.
- Om de dijk compact te houden wordt de steunberm geïntegreerd in de omgeving. Daarvoor wordt de steunberm bedekt met een leeflaag van ca. 1,00m en als tuin ingericht.
- Wanneer op de plek van de steunberm een woning staat, wordt gekeken of de woning kan worden opgevijzeld zodat het dijklint intact blijft en de dijk zo compact mogelijk oogt.
- Indien de woning niet ingepast of opgevijzeld kan worden kan de woning naar achteren verplaatst worden. Hierbij wordt de woning op 5 meter van de teen van de dijk geplaatst, zodat de karakteristiek van het dijklint zoveel mogelijk intact blijft.



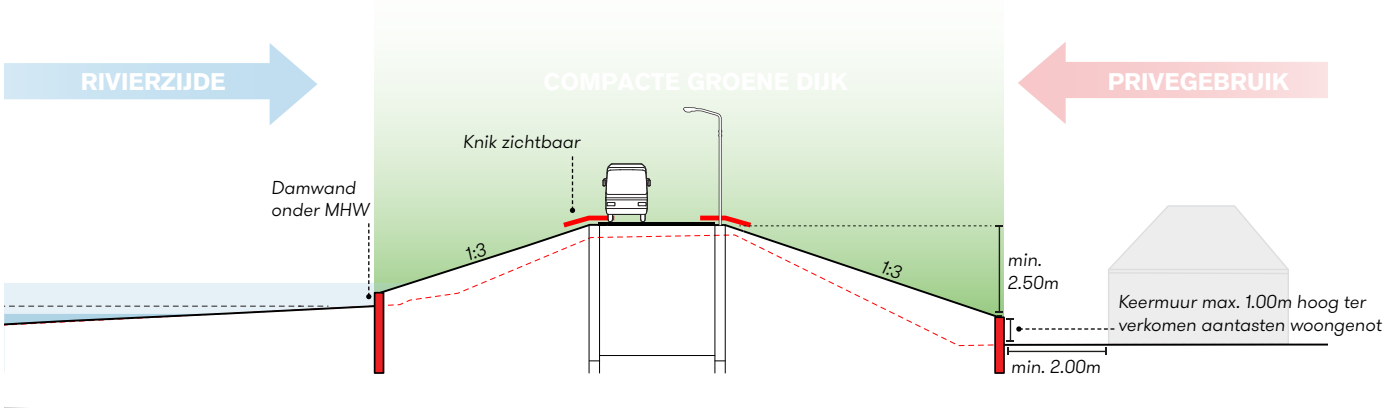
Ontwerpuitgangspunten as-verschuiving

- Om de dijk compact te houden heeft de dijk een kruinbreedte van maximaal 10.00m.
- Om de dijk compact te houden hebben de taluds een helling steiler of gelijk aan 1:3.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden, heeft de dijk altijd een hoogteverschil met de omgeving en zijn de knikpunten van de dijk duidelijk herkenbaar.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden zijn de dijktaluds schoon (vrij van hekken en opgaande beplanting) en groen (grasbekleding).
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden zijn versterkingsmaatregelen buiten de hoofdvorm van de dijk (steunbermen) geïntegreerd in het landschap.
- Om onderscheid te maken tussen de binnendijkse en de buitendijkse zijde van de dijk, is het talud aan de buitenzijde van de dijk nooit steiler dan het talud aan de zijde van de dijk.
- Om de relatie tussen dijk en bebouwingslint te behouden, blijft bij een asverschuiving de teen van de dijk aan de binnendijkse zijde op dezelfde plek liggen.



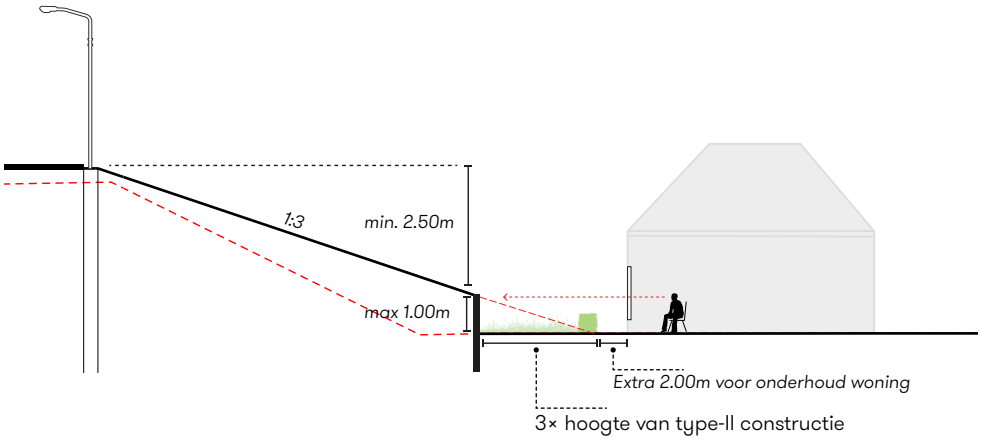
Ontwerpuitgangspunten type-II constructie

- Om de dijk compact te houden heeft de dijk een kruinbreedte van maximaal 10.00m.
- Om de dijk compact te houden heeft de dijk een steil talud met een helling steiler of gelijk aan 1:3.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden, heeft de dijk altijd een hoogteverschil met de omgeving en zijn de knikpunten van de dijk duidelijk herkenbaar.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden zijn de dijktaluds schoon (vrij van hekken en opgaande beplanting) en groen (grasbekleding).
- Om het woongenot niet aan te tasten is de hoogte van de type-II constructie aan de zijde waar mogelijk weggewerkt in het dijktalud. Wanneer de constructie vanwege ruimtegebrek niet kan worden weggewerkt steekt deze zijde maximaal 1.00m boven het maaiveld uit.
- Om het zicht op de getijdewerking van de Hollandsche IJssel te behouden steekt de type-II constructie aan de buitenzijde niet boven de MHW-lijn uit.



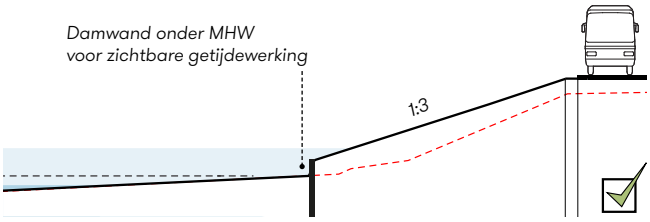
Ontwerpuitgangspunten type-II constructie - zijde binnenzijde

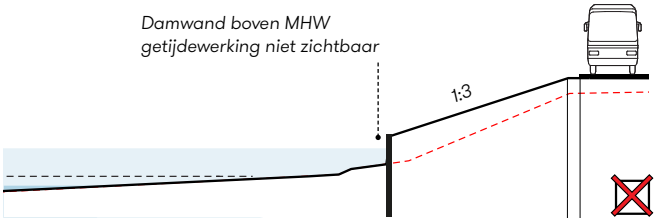
- Om onderhoud aan de woningen en de damwand mogelijk te houden staat de type-II constructie altijd op afstand van de woning van minimaal 2.00m.
- Om het woongenot niet aan te tasten wordt een type-II constructie weggewerkt in het dijktalud. Om de type-II constructie in het dijktalud weg te kunnen werken dient de minimale afstand tussen de type-II en de woning minimaal drie keer de hoogte van de damwand te zijn + 2.00 meter voor onderhoud;
- Indien de type-II constructie niet volledig weggewerkt kan worden dient, om het woongenot niet aan te tasten, het mogelijk te zijn om in zittende positie vanuit de woning over de type-II constructie heen te kijken. De type-II constructie is daarom vanaf het maaiveld maximaal 1.00m in het zicht.
- De overgang van damwand op groen talud vraagt in de planuitwerking extra aandacht en zorgvuldige vormgeving.



Ontwerpuitgangspunten type-II constructie - buitenzijde

- Om de getijdenwerking van de Hollandsche IJssel zichtbaar te maken is de type-II constructie aan de buitenzijde altijd onder de hoogwaterlijn gesitueerd.
- Om het zicht op de getijdewerking van de Hollandsche IJssel te behouden steekt de damwand-constructie aan de buitenzijde niet boven de MHW-lijn uit. De overgang van damwand op groen talud vraagt in de planuitwerking extra aandacht en zorgvuldige vormgeving, waarbij de damwand vanaf de dijk zo veel mogelijk uit zicht moet blijven.





Ontwerpuitgangspunten type-II constructie - materialisatie

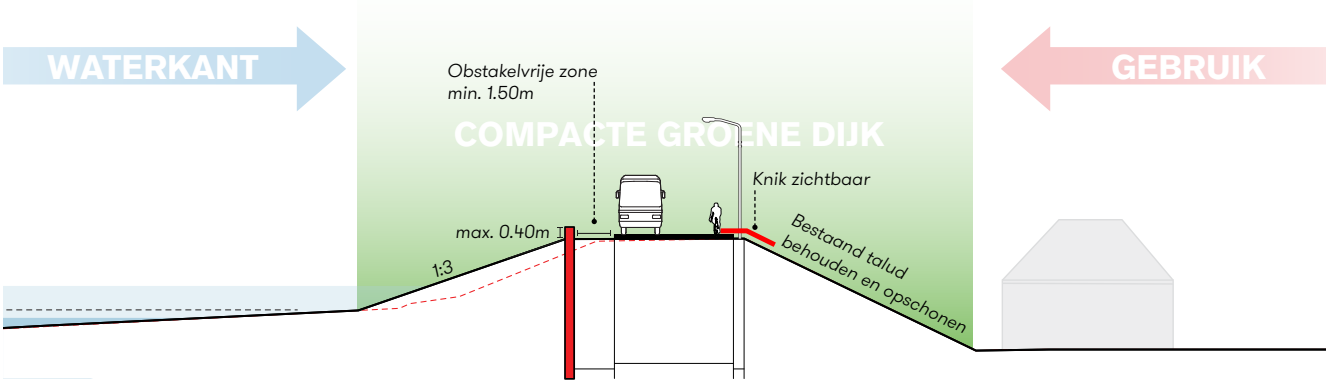
- Type-II constructies worden zoveel mogelijk in het talud van de dijk weggewerkt.
- Wanneer de constructie wel zichtbaar is, zorg dan voor een sobere, eenduidige en robuuste uitstraling passend in het gebied.
- De materalisatie van de type-II constructie sluit aan op de bestaande elementen langs de dijk, stoer en robuust. En worden in beton uitgevoerd.

Voorbeelduitwerking van een type-II constructie van beton met een maximale hoogte van 1.00m boven het maaiveld.

Voorbeeldуitwerking van een type-II constructie van beton met een maximale hoogte van 1.00m boven het maaiveld.

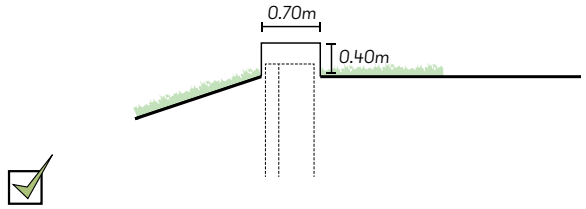
Ontwerpuitgangspunten type-I constructie

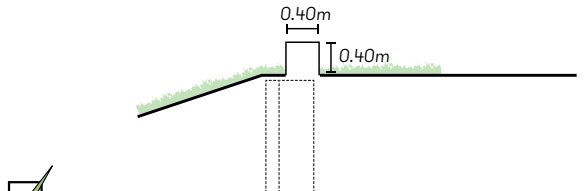
- De dijk heeft een compact en continu profiel. Om de dijk compact te houden heeft de dijk een kruinbreedte van maximaal 10.00m.
- Om het zicht op de getijdenrivier te behouden en de constructie visueel niet te laten domineren ten opzichte van de dijk, is de type-I constructie zoveel mogelijk in het grondlichaam weggewerkt en steekt het maximaal 0.40 m boven de kruin uit.
- Om te zorgen dat de type-I constructie visueel niet domineert ten opzichte van de dijk, kent de constructie een doelmatige en terughoudende vormgeving.
- Om barriers of geleiderails te vermijden en daarmee het zicht op de getijdenrivier zoveel mogelijk te behouden, wordt een verplichte obstakelvrije ruimte behouden en staat type-I constructie op minimaal 1.50 m van de kant.
- Voor de leesbaarheid van de dijk dient de type-I constructie altijd aan de rivierzijde van de kruin toegepast.

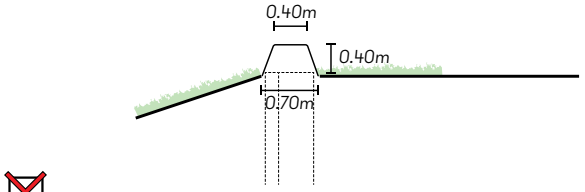


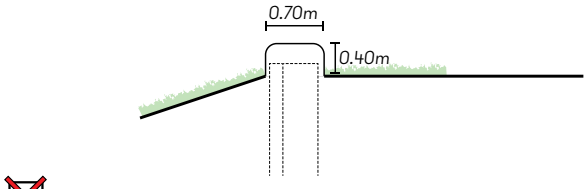
Ontwerpuitgangspunten type-I constructie - vormgeving

Om te zorgen dat de type-I constructie visueel niet domineert ten opzichte van de dijk, kent de constructie een doelmatige en terughoudende vormgeving. Dit houdt in dat de damwand boven het maaiveld een vierkante opbouw kent zonder verdikkingen of afrondingen met een hoogte van max. 0.40m en een breedte van 0.40m tot maximaal 0.70m.



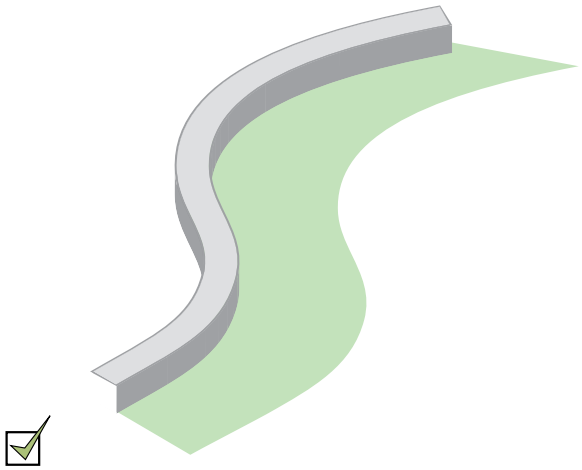


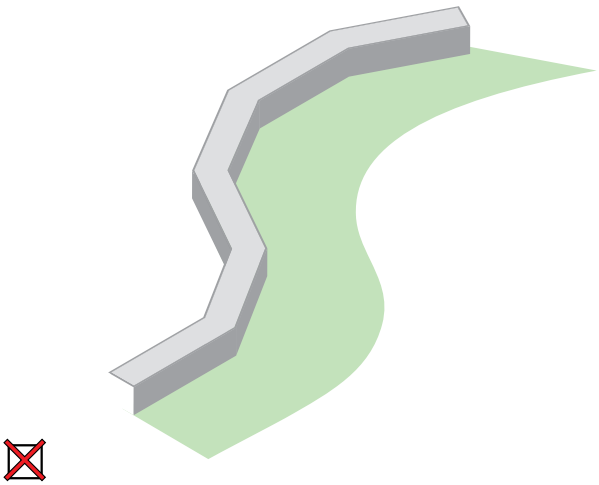




Ontwerpuitgangspunten type-I constructie - vormgeving

Het grondlichaam van de dijk kent een vloeiend verloop zonder plotselinge scherpe hoeken of knikken. Om het vloeiende verloop van de dijk te behouden dient ook de type-I constructie een vloeiend verloop te kennen. Dit betekent dat knikken in de constructie of een opbouw uit segmenten vermeden moet worden.





Ontwerpuitgangspunten type-I constructie - materialisatie

- De type-I constructies hebben een sobere, eenduidige en robuuste uitstraling passend in het gebied.
- De materalisatie van de type-I constructie sluit aan op de bestaande elementen langs de dijk, stoer en robuust. En worden in beton uitgevoerd.
- Houd rekening met zettingen van de dijk en veenweide, de damwandconstructie mag ook in de toekomst niet in beeld komen.

Voorbeelduitwerking van een type-I constructie van beton met een maximale hoogte van 0.40m boven het maaiveld en een breedte van 0.70m

Referentie van type-I constructie van beton (Noordwaard, Werkendam)

Ontwerpuitgangspunten type-I constructie - mitigatie van de hoogte

In het VKA is de type-I constructie op een aantal plekken nog hoger dan de vanuit ruimtelijke kwaliteit gewenste 0.40m. Om de gewenste hoogte van de type-I constructie te behalen is op systeemniveau en op lokaal niveau een aantal maatregelen te benoemen.

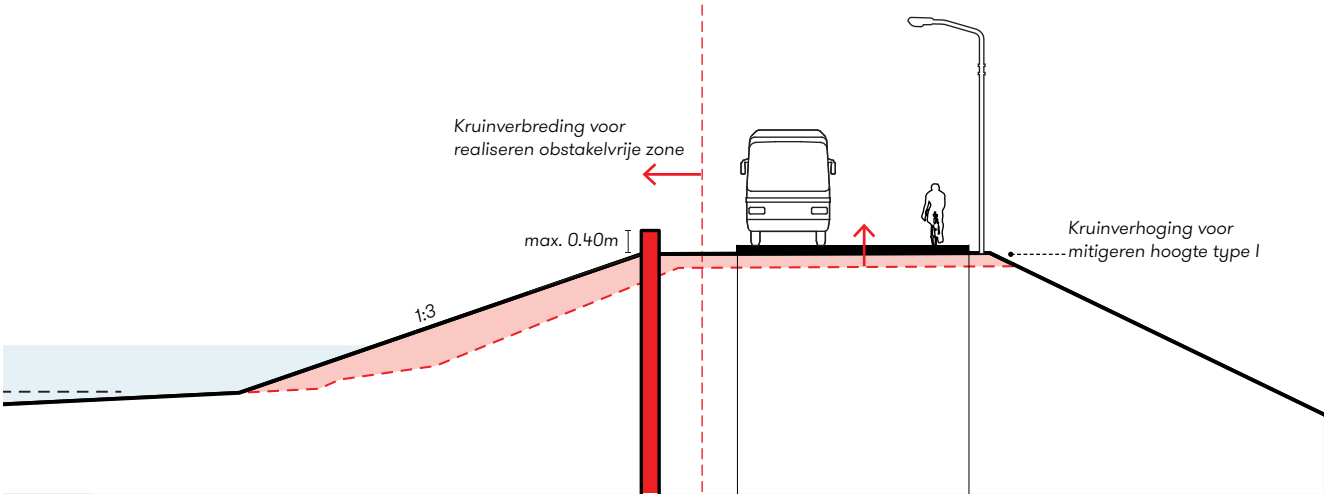
Op systeemniveau kan de constructie verlaagd worden door voor alle dijkvakken te kiezen voor:

- andere maalstop bij windkracht >12 (kans < 1:1000);
- levensduur van 50 jaar voor hoogte (ipv 100 jaar).

Op lokaal niveau kan de hoogte van de constructie worden verlaagd door:

- flauwer en ruwer buitentalud (1:3);
- golfbreker buitenzijde constructie (neusconstructie);
  hoger overslagdebiet dan 5 l/m/s;
- verhogen van de kruin.

De ambitie is om de type-I constructie in zijn geheel weg te werken in het dijklichaam, wanneer dit niet kan, mag deze maximaal 0.40m boven de kruin uitsteken.

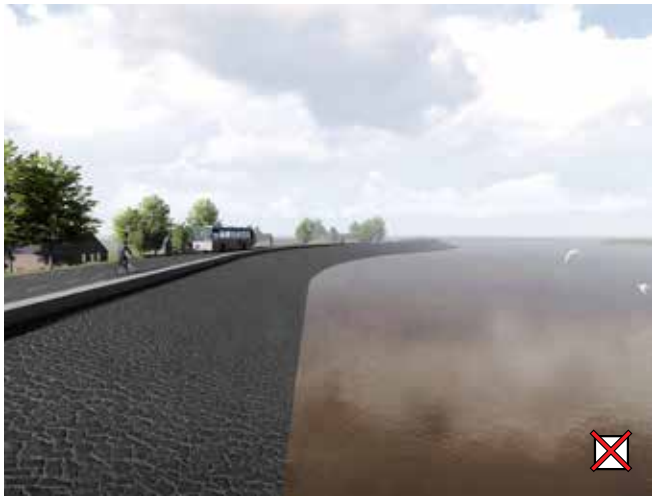


Ontwerpuitgangspunten type-I constructie - mitigatie van de hoogte

- Om de type I-constructie visueel te verlagen kan er voor gekozen worden om de kruin van de dijk in z'n geheel te verhogen, zodat de constructie nog maximaal 0.40m boven de dijk uitsteekt.
- Dit betekent dat met name aan de buitenzijde van de dijk extra grond zal moeten worden aangebracht. Voor de uitwerking van het grondlichaam gelden dezelfde regels als in eerder in dit hoofdstuk zijn beschreven.

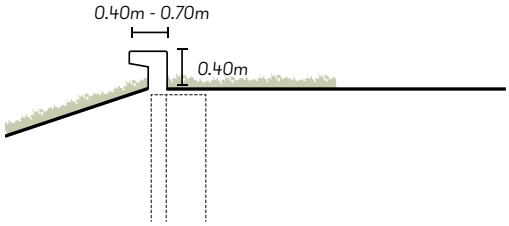
Ontwerpuitgangspunten type-I constructie - verruwen van het talud
In de hoogteberekeningen voor de type-I constructie is het buitendijkse talud niet mee genomen. Door een flauw talud mee te nemen in de berekeningen kan de hoogte van de type-I worden verlaagd. Hierbij geldt dat, om de dijk compact te houden, het talud niet flauwer dan 1:3 mag zijn.

Naast de optie dat het talud flauwer gemaakt kan worden, kan er ook voor gekozen worden om het talud ruwer te maken. Hierbij geldt dat het talud altijd groen moet zijn en dat stenige taluds met alleen bassalt niet zijn toegestaan.



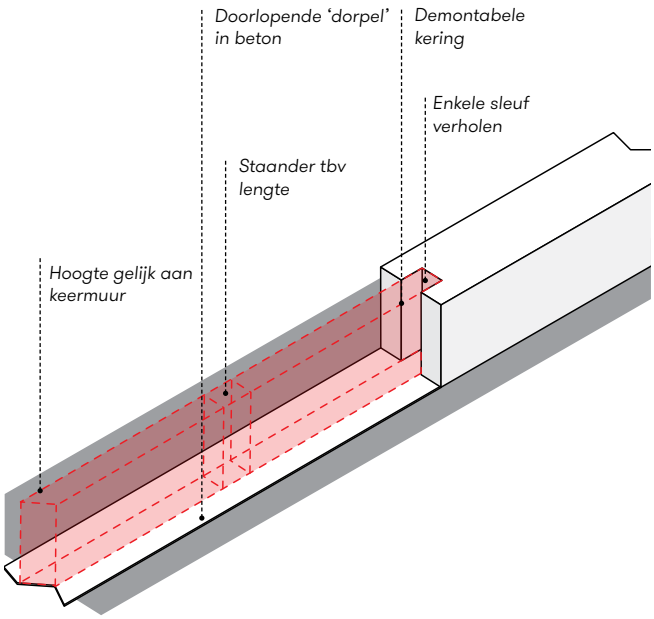
Ontwerpuitgangspunten type-I constructie - neusconstructie

Een neusconstructie kan er voor zorgen dat de golfoploop aan de kruin wordt gebroken, waardoor de type-I constructie lager kan worden uitgevoerd. Voor een neusconstructie geldt dat de vormgeving van de 'neus' niet dominant mag zijn in het totaalbeeld. Het heeft een sober en doelmatige vormgeving en een hoogte van de constructie die niet boven de 0.40m uit steekt.



Ontwerpuitgangspunten type-I constructie - coupures
Voor toegankelijkheid van woningen en voorzieningen bij de type-I constructie worden coupures toegepast. Coupures worden in vaste maten en materialisering uitgevoerd om eenheid, schaal en ritmiek te krijgen en kennen een eenvoudige en doelmatige vormgeving. Terughoudend in kleurgebruik.

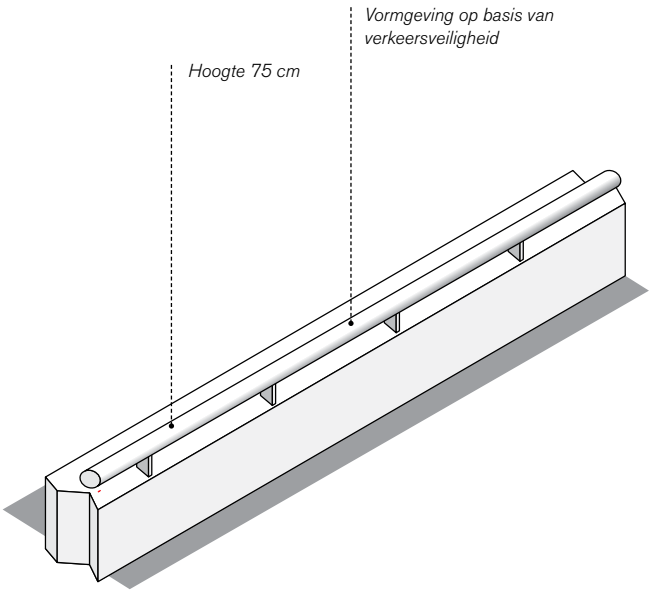
De coupures worden in samenhang met de waterkering ontworpen en subtiel afleesbaar gemaakt. De oplossing draagt bij aan de continuiteit van de waterkering. Dat betekent o.a. dat de 'kop' waar de sleuf voor demontabele delen moet aansluiten zich niet mag verdikken of verhogen. De doorlopende dorpel onder de demontabele kering zorgt ervoor dat de waterkeringslijn zichtbaar is. Zowel de muur als de staanders die nodig zijn om een lange lengte te overbruggen zijn demontabel.



Ontwerpuitgangspunten type-I constructie - geleiderail
In buitenbochten van de dijk zijn voor verkeersveiligheid geleiderails nodig. Ze sturen de weggebruikers in buitenbochten en voldoen aan alle (verkeers-)veiligheidseisen om te voorkomen dat weggebruikers uit de bocht geraken.

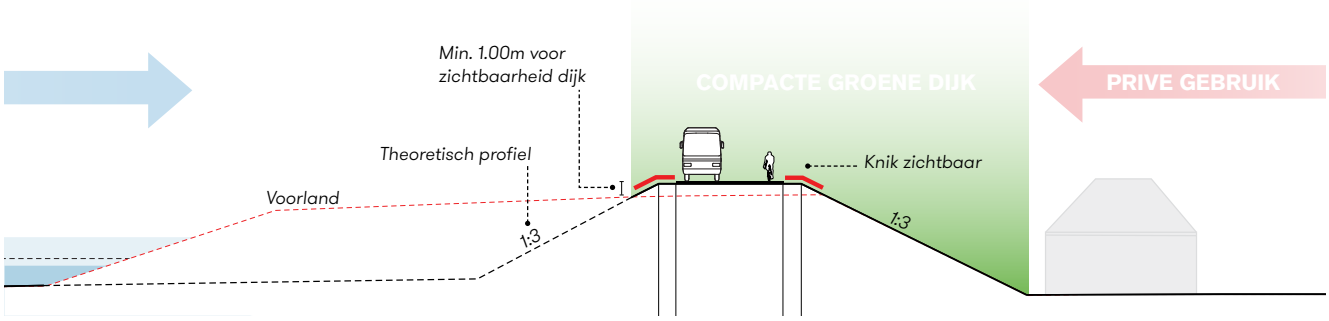
Daar waar de geleiderail samenvalt met de type-I constructies wordt de continuiteit van het waterkerende element benadrukt boven de geleiderail. Dit mag de functionaliteit niet in de weg staan. De vormgeving van de waterkering met geleiderail heeft een eenvoudige en doelmatige vormgeving. Terughoudend in kleurgebruik. De hoogte van de geleiderail is maximaal 75 cm.

De combinatie van type-I constructie en geleiderail is een bijzondere ontwerpopgave. Het object dient aan de eisen van verkeersveiligheid te voldoen en te worden getoetst door het kwaliteitsteam, dat toeziet op het behoud of versterken van de ruimtelijke kwaliteit aan de dijk.



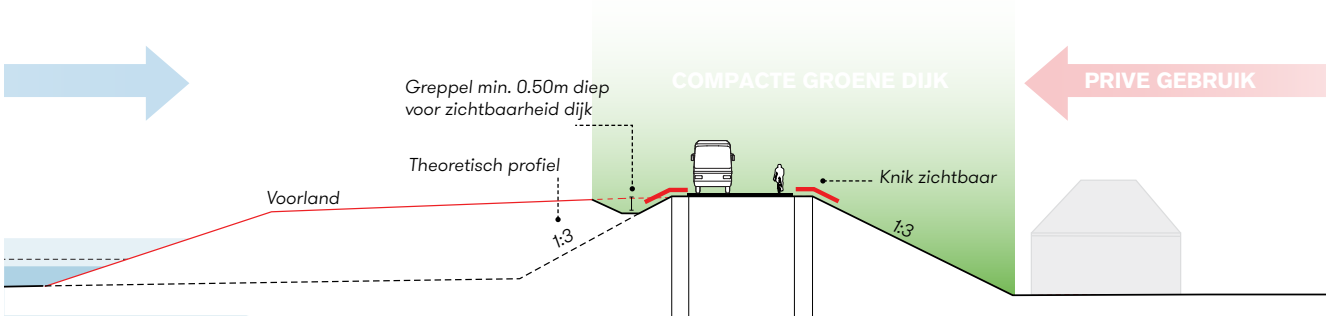
Ontwerpuitgangspunten voorland - met hoogteopgave

- Om de dijk compact te houden heeft de dijk een kruinbreedte van maximaal 10.00m.
- Om de dijk compact te houden hebben de taluds een helling steiler of gelijk aan 1:3. Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden, heeft de dijk altijd een hoogteverschil met de omgeving en zijn de knikpunten van de dijk duidelijk herkenbaar. De dijk steekt daarom minimaal 1.00m boven het voorland uit.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden zijn de dijktaluds schoon (vrij van hekken en opgaande beplanting) en groen (grasbekleding).



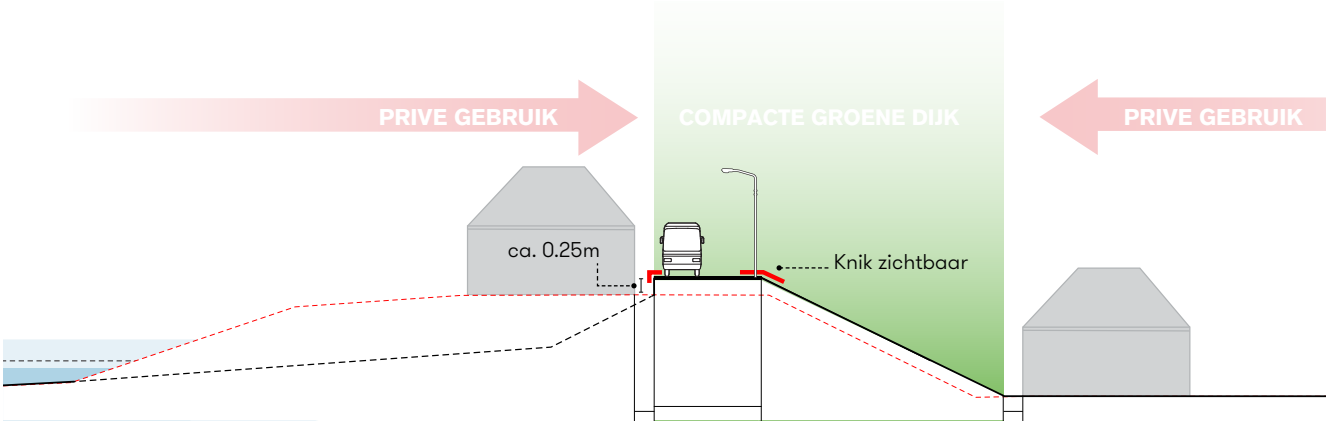
Ontwerpuitgangspunten voorland - zonder hoogteopgave

- Om de dijk compact te houden heeft de dijk een kruinbreedte van maximaal 10.00m.
- Om de dijk compact te houden hebben de taluds een helling steiler of gelijk aan 1:3.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden, heeft de dijk altijd een hoogteverschil met de omgeving en zijn de knikpunten van de dijk duidelijk herkenbaar. Wanneer de kruin even hoog is als het voorland dient de dijk zichtbaar te worden gemaakt met een greppel op 1.00m van de weg met een minimale diepte van 0.50m en een talud van 1:3.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden zijn de dijktaluds schoon (vrij van hekken en opgaande beplanting) en groen (grasbekleding).



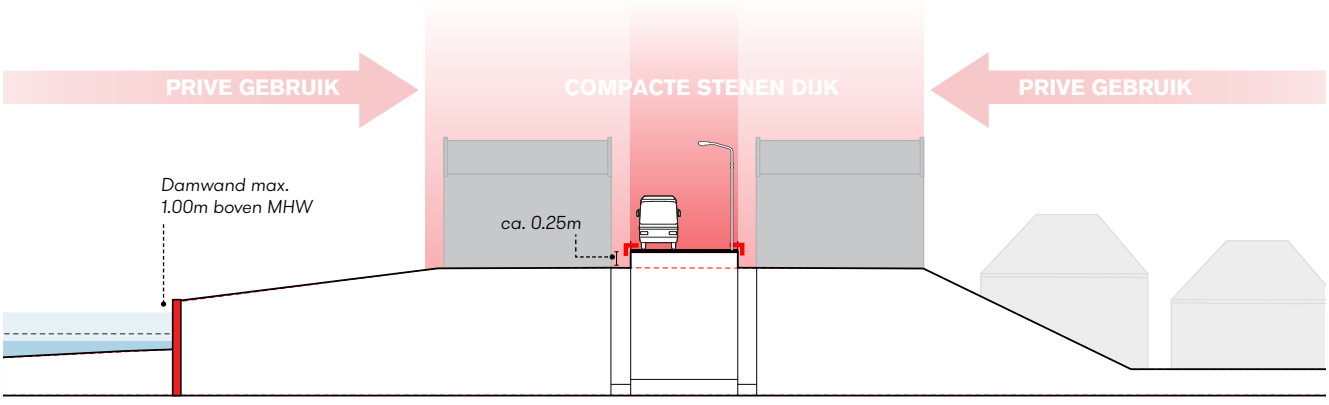
Ontwerpuitgangspunten voorland - met woningen

- Om de dijk compact te houden heeft de dijk een kruinbreedte van maximaal 10.00m.
- Om de dijk compact te houden hebben de taluds een helling steiler of gelijk aan 1:3.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden, heeft de dijk altijd een hoogteverschil met de omgeving en zijn de knikpunten van de dijk duidelijk herkenbaar. Bij gebrek aan ruimte, dient bij de bebouwing aan de buitenzijde een L-wand toegepast die minimaal 0.25m onder de kruin van de dijk ligt.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden zijn de dijktaluds schoon (vrij van hekken en opgaande beplanting) en groen (grasbekleding).



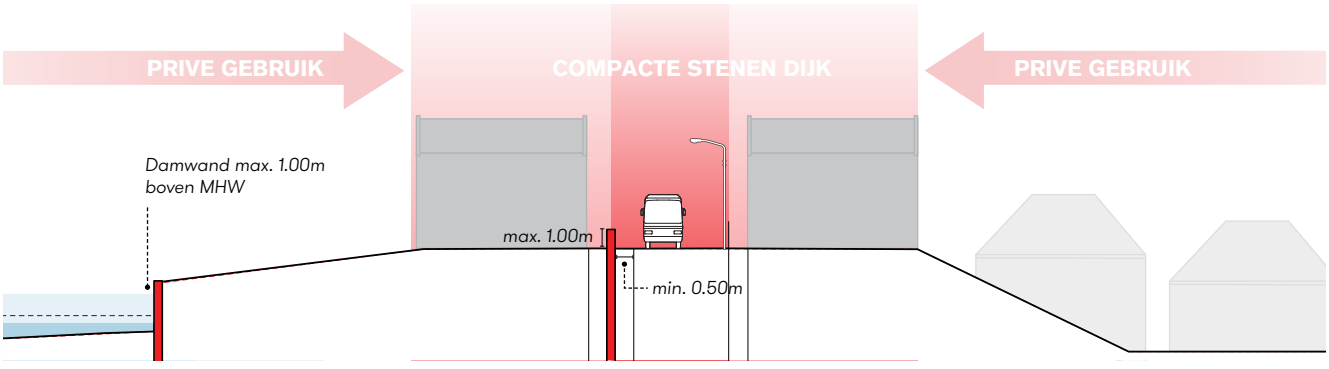
Ontwerpuitgangspunten dorpskern - kistdam

- Om de dijk compact te houden heeft de dijk een kruinbreedte van maximaal 10.00m.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden, heeft de dijk altijd een hoogteverschil met de omgeving en zijn de hoekpunten van de dijk duidelijk herkenbaar.
- Om het onderscheid in stedenbouwkundige eenheid met het dijklint duidelijk te maken hebben, krijgen bij een ruimtebeperking, de hoekpunten een constructief uiterlijk met verticale wanden. Omwille van de verkeersveiligheid steekt de kruin van de dijk circa 0.25m boven de drempel van de woningen uit.
- Om het woongenot vanaf de overkant van de dijk niet aan te tasten steekt een eventuele damwand aan de rivierzijde maximaal 1.00m boven het maatgevend hoogwaterlijn uit.



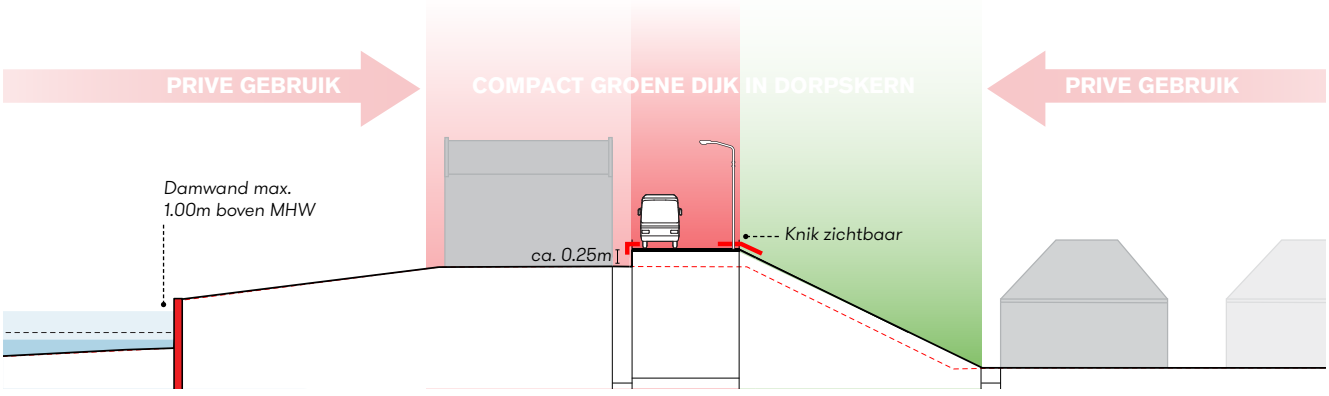
Ontwerpuitgangspunten dorpskern - damwand

- Om de dijk compact te houden heeft de dijk een kruinbreedte van maximaal 10.00m.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden, heeft de dijk altijd een hoogteverschil met de omgeving en zijn de hoekpunten van de dijk duidelijk herkenbaar.
- Om het woongenot niet aan te tasten steekt de damwandconstructie maximaal 1.00m boven de drempel van de woningen uit.
- Voor de leesbaarheid van de dijk dient de type-I constructie altijd aan de rivierzijde van de kruin toegepast.



4.2.5 Ontwerpuitgangspunten dorpskern - grondoplossing

- Om de dijk compact te houden heeft de dijk een kruinbreedte van maximaal 10.00m.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden, heeft de dijk altijd een hoogteverschil met de omgeving en zijn de hoek- en knikpunten van de dijk duidelijk herkenbaar. In het geval van een grondoplossing in de dorpskern kent de dijk aan de buitenzijde een haakse knik en aan de zijde een schuin knikpunt.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te maken zonder de verkeersveiligheid aan te tasten kent de dijk een constructie aan de buitenzijde die maximaal 0.25m boven de drempel van de woningen uitsteekt.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te maken kent de dijk aan de binnendijkse zijde een schoon en groen talud.
- Om het woongenot vanaf de overkant van de rivier niet aan te tasten steekt een eventuele damwand aan de rivierzijde maximaal 1.00m boven de maatgevende hoogwaterlijn uit.



4.3 Overgangen tussen verschillende versterkingsmaatregelen

Uitgangspunt voor de dijkversterking is om in de lengterichting van de dijk een continu en rustig dijkbeeld te realiseren. De hoofdlijnen van de ruimtelijke visie zijn daarvoor richtinggevend. Hierbij is het uitgangspunt dat de verschillende “stedenbouwkundige karakteristieken”, dijklint en dorpskern, duidelijk herkenbaar zijn. Op de overgangen is een duidelijk ervaarbare overgang tussen de dijkversterkingsmaatregelen mogelijk.

In het geval van de stedenbouwkundige eenheden is het zaak overgangen juist zoveel mogelijk te voorkomen of te verzachten door overgangen vloeiend in elkaar over te laten gaan. Dat kan door:

- Te zoeken naar landschappelijk logische grenzen;
- Continu verloop van de kruin en teen;
- Meenemen van (kleine) tussenvakken in de inpassingsopgave;
- Een vloeiend verloop van de dijk.

Type overgangen

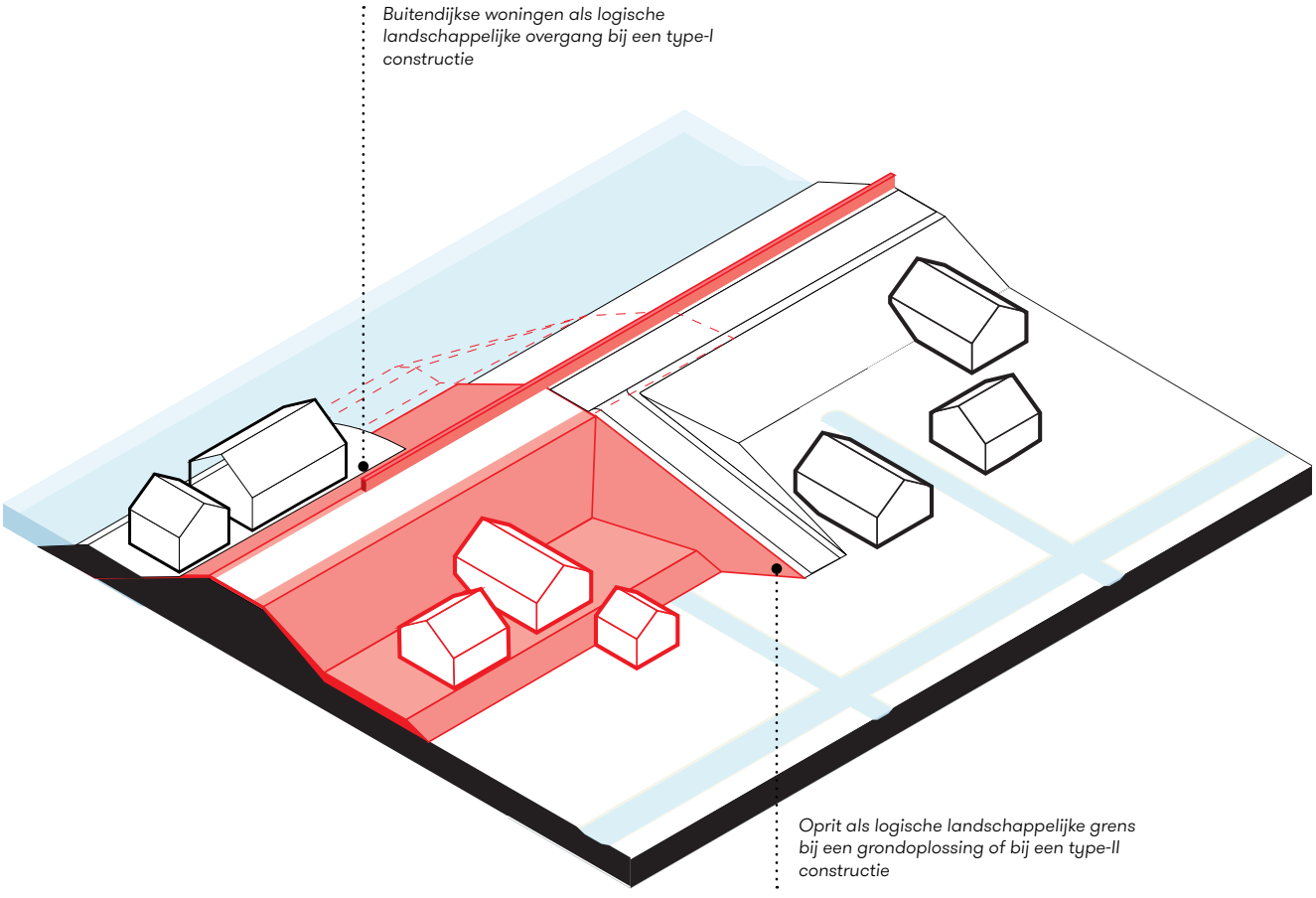
Type-I
- Grond/type-II
- Bebouwd voorland
- Onbebouwd voorland

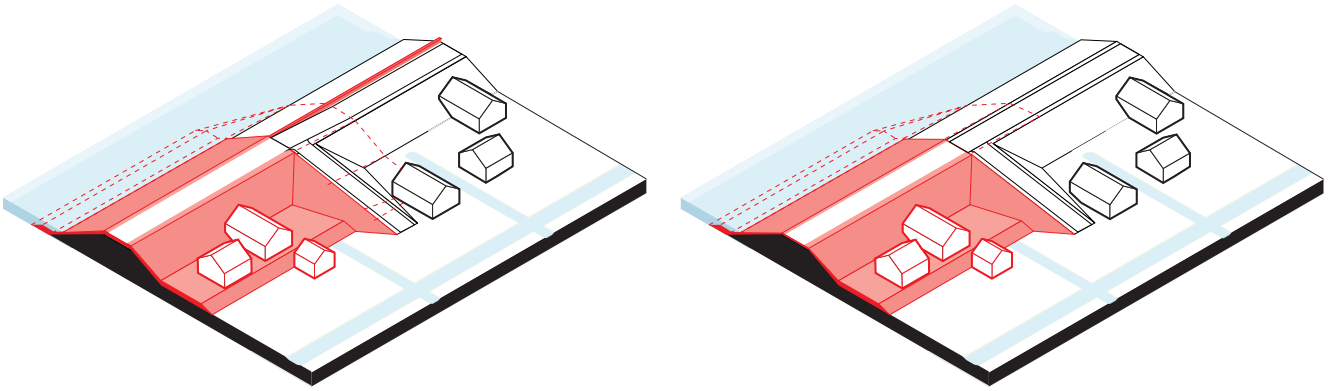
Type-I
- Tussenvakken/voorland
- Bebouwd voorland
- Onbebouwd voorland

Grond/type-II
- Tussenvakken/voorland

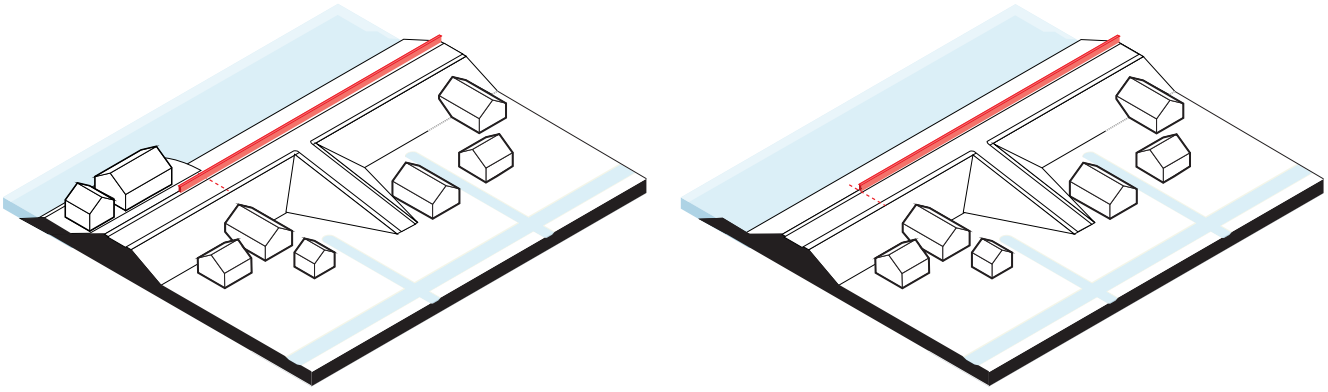
Ontwerpuitgangspunten dorpskern - overgangen

- Om te zorgen voor een continu en vanzelfsprekend verloop van de dijk, wordt bij een buitendijkse oplossing gezocht naar een aanleiding voor een logische overgang in het buitendijkse landschap. Bijvoorbeeld waar buitendijkse woningen of voorland beginnen.
- Om te zorgen voor een continu en vanzelfsprekend verloop van de dijk, wordt bij een binnendijkse oplossing gezocht naar een aanleiding voor een logische overgang in het binnendijkse landschap. Bijvoorbeeld een oprit.
- Om te zorgen voor een continu en vanzelfsprekend verloop van de dijk, begint een buitendijkse oplossing scherp waar buitendijkse woningen zijn en begint deze geleidelijk in het geval van voorland/ schaardijk.





Een grondoplossing kent een geleidelijke overgang van het hoogteverschil.



Wanneer de type-I constructie niet geleidelijk weg kan lopen in het grondlichaam, kent deze een harde grens. Waar mogelijk ligt deze grens op een logische landschappelijke grens.

5. INRICHTING VAN DE DIJK

5.1 Weginrichting

Inrichting van de weg

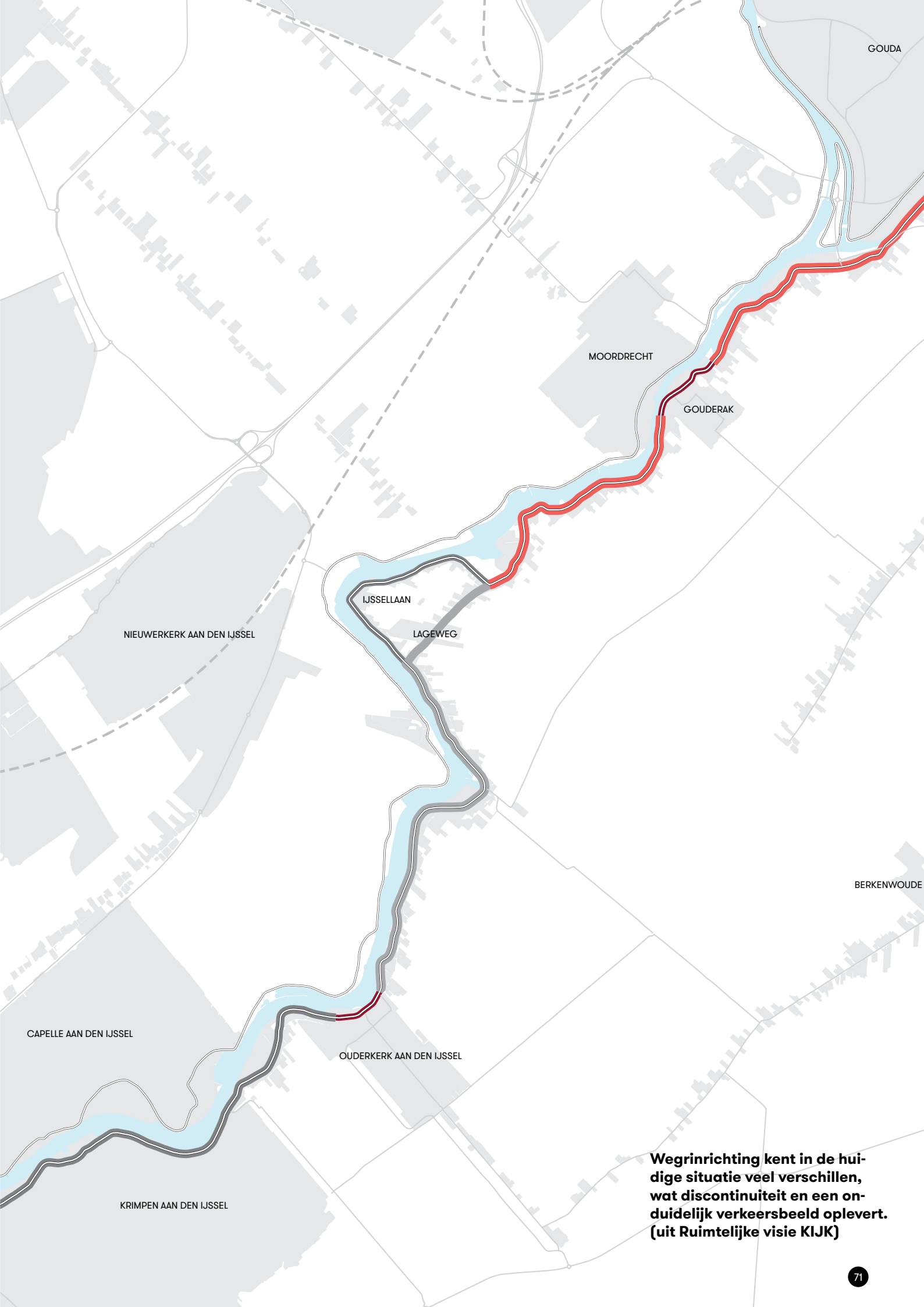
Hoewel de dijk een continue lijn vormt tussen Gouda en Krimpen aan den IJssel kent de weg vele verschillende inrichtingen. Zo zijn de karakteristieke houten elektriciteitsmasten alleen tussen Gouda en de afrit naar Berkenwoude aanwezig, variëren de veiligheidsmaatregelen van plek tot plek en kent de asfaltbestrating in het dijklint verschillende uitvoeringen, kleuren en inrichting. De grote diversiteit in de inrichting van de weg, zorgt ervoor dat de herkenbaarheid, continuïteit en veiligheid van de dijk onder druk staat.

In de toekomstige inrichting van de dijk moeten verkeersveiligheid en belevingswaarden in samenhang ontworpen worden. Het uitgangspunt is het vergroten van de verkeersveiligheid en het stimuleren van langzaam verkeersdeelnemers op de dijk, zonder dat de maatregelen hiervoor de belevingswaarde van de dijk onder druk zetten. De continuïteit van de oplossingen en terughoudendheid in vormgeving is een vereiste.

Oplossingen dienen zowel met de wegbeheerder als met het kwaliteitsteam te worden afgestemd Het ontwerp van specifieke plekken wordt aan het kwaliteitsteam en wegbeheerder voorgelegd en getoetst. Het kwaliteitsteam ziet toe op het behoud of versterken van de ruimtelijke kwaliteit.

Uitgangspunten voor weginrichting van de dijkweg zijn

- Om de continuïteit van de dijk te waarborgen kent de dijk in het dijklint een éénduidige maatvoering en materialisatie. Weginrichting zoveel mogelijk consistent;
- Om het onderscheid in stedenbouwkundige eenheid te versterken is er onderscheid in inrichting en materialisatie tussen het dijklint en de dorpskern;
- Om de herkenbaarheid en continuïteit van de dijk te waarborgen, dienen verkeersremmende maatregelen zorgvuldig ingepast te worden en gebiedsvreemde verkeersremmende elementen waar mogelijk vermeden te worden.
- Verkeersmaatregelen zijn terughoudend en conform het principe van ‘natuurlijk sturen’, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van landschappelijk logische aanleidingen.
- Wanneer natuurlijk sturen niet mogelijk is, of onvoldoende effect sorteert, wees terughoudend met kleurgebruik, vormgeving en gebruik van drempels, bollards, paaltjes, verkeersborden e.d.

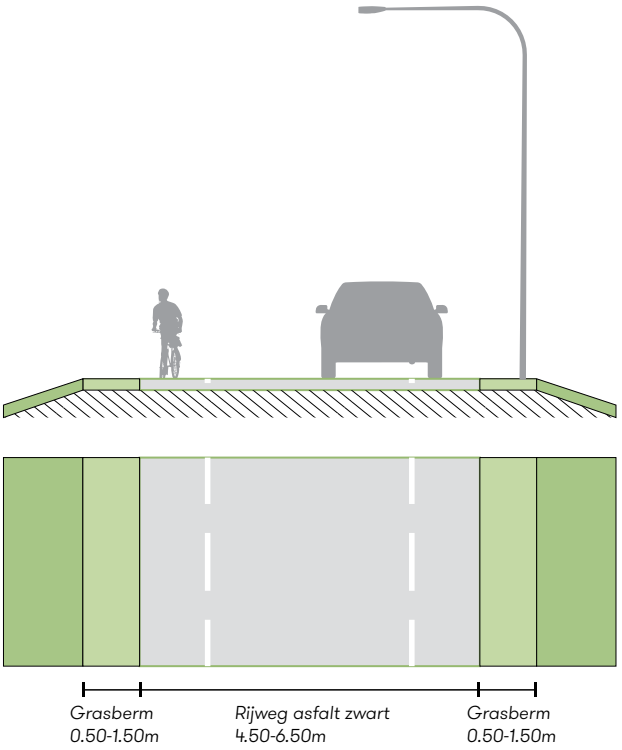


Wegrinrichting kent in de huidige situatie veel verschillen, wat discontinuiteit en een onduidelijk verkeersbeeld oplevert. (uit Ruimtelijke visie KIJK)

Inrichtingseisen voor weginrichting van het dijklint

Om de continuïteit van de dijk te waarborgen kent de dijk in het dijklint een éénduidige maatvoering en materialisatie.

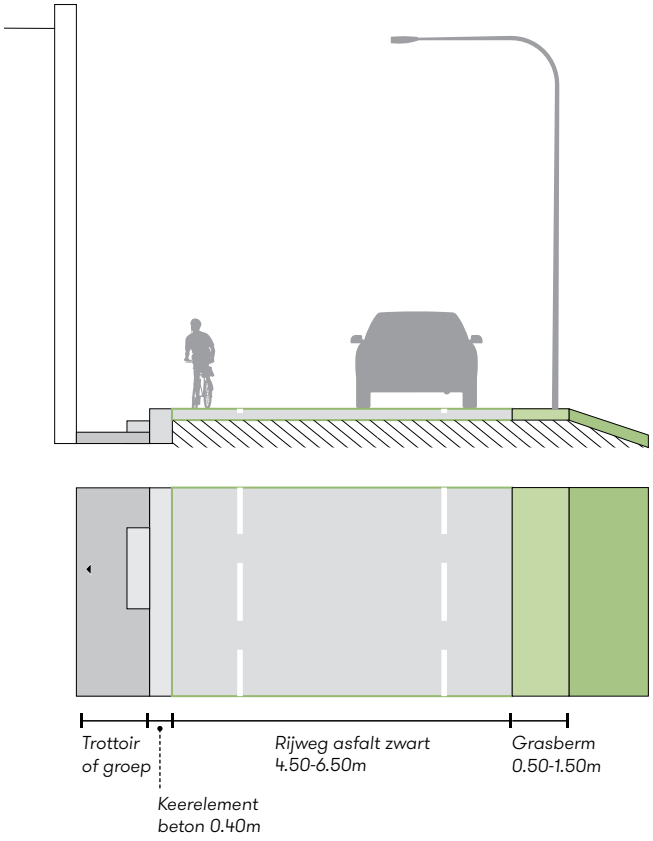
- De weg wordt uitgevoerd in grijs asfalt met gemarkeerde fietssuggestiestroken en afwijkende kleur (sobere kleurstelling), met uitzondering van de weg buitenom Lageweg.
- De breedte van de weg is continu en is max. 6.50 m.
- De weg wordt altijd begeleid door een groene berm aan weerszijden met een continue breedte van ca. 1.00 m.
- Om het panorama over de rivier zo optimaal te houden moeten constructies en obstakels aan de rivierzijde van de dijk zo laag mogelijk gehouden worden. Maximaal 0.40m hoog.
- Aan de rivierzijde kent het wegprofiel een obstakelvrije zone van 1.50m vanaf de zijkant weg.
- Om de dijk als scheidslijn tussen twee landschappen te benadrukken en het zicht op de rivier zo min mogelijk te verstoren, wordt verlichting alleen aan de landzijde van de dijk geplaatst.



Inrichtingseisen voor weginrichting van het dijklint met buitendijkse woningen

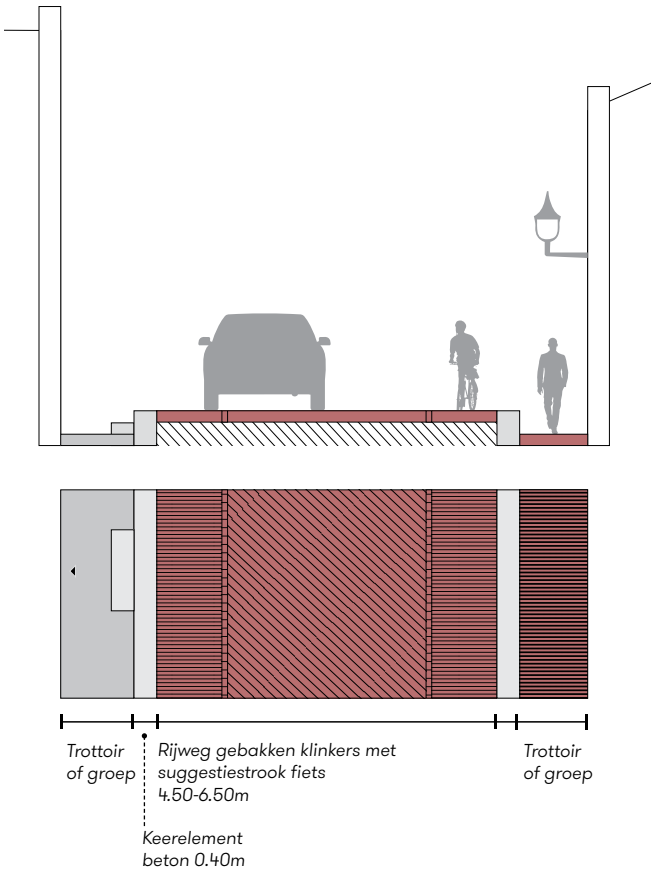
Om de continuïteit van de dijk te waarborgen kent de dijk net als in het dijklint een éénduidige maatvoering en materialisatie.

- De weg wordt uitgevoerd in grijs asfalt met fietssuggestiestroken in een afwijkende kleur (sobere kleurstelling).
- De totale breedte van de weg is 6.50 meter.
- Waar mogelijk ligt aan weerszijden van de weg een grasberm van minimaal 0.50m.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element herkenbaar te houden, kent de dijk bij buitendijkse woningen een verticale constructie (L-wand) langs de kant van de weg. Omwille van de veiligheid heeft de wand een maximale hoogte van 0.25m onder de kruin van de weg.
- Om de dijk als scheidslijn tussen twee landschappen te benadrukken, wordt verlichting (net als in het dijklint) alleen aan de landzijde van de dijk geplaatst.



Inrichtingseisen voor weginrichting
Om het onderscheid in stedenbouwkundige eenheid te versterken, wordt de dorpskern, in tegenstelling tot het dijklint uitgevoerd in een andere materialisatie en inrichtingsprincipes.

- Het profiel wordt uitgevoerd in gebakken klinkers, waarbij de fietssuggestie-stroken in hetzelfde materiaal worden uitgevoerd.
  In de dorpskern heeft de weg een maximale breedte van 6.50m
- Om de continuïteit van de dijk te benadrukken, is de weg aan weerszijden voorzien van een betonnen wand, die als keerelement kan dienen van 0.40m breed.
- Om de dijk als zelfstandig opgehoogd element zichtbaar te maken kent de dijk een hoogteverschil van 0.25m ten opzichte van de aanliggende woningen. Het hoogteverschil wordt opgevangen door verticale wanden (kistdam of L-wand) die passen in de stedenbouwkundige karakteristiek.



Inrichtingseisen voor verkeersremmende maatregelen
Om de herkenbaarheid en continuïteit van de dijk te waarborgen, dienen verkeersremmende maatregelen zorgvuldig ingepast te worden, en gebiedsvreemde verkeersremmende elementen waar mogelijk vermeden te worden.

Daarom wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van natuurlijk sturen, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van landschappelijk logische aanleidingen. Zoals de kruising met het watersysteem, de overgang van stedenbouwkundige karaktersitiek of de afrit van een tiendweg.

Wanneer natuurlijk sturen niet mogelijk is, of onvoldoende effect sorteert, kan er voor gekozen worden om met een drempel het verkeer te remmen. Hiervoor geldt:
- verkeersdrempels dienen geen invloed te hebben op de breedte van het wegprofiel;
- voorkom afwijkende kleuren asfalt;
- voorkom oplossingen met inrichtingselementen als bollards, boeien, plantbakken e.d.

Omgang met parkeren op de dijk

De Hollandsche IJsseldijk kent een groot aantal verschilende vormen waarop parkeervoorzieningen op de dijk zijn vormgegeven. Dit geeft een verrommeld beeld en onveilige situaties. De dijkversterking dient zo ontworpen te worden dat de veiligheid vergroot wordt en de inrichting bijdraagt aan de herkenbaarheid en continuïteit an de dijk.

Om de continuïteit van de dijk te versterken gelden vanuit ruimtelijke kwaliteit voor parkeren op de dijk de volgende regels:

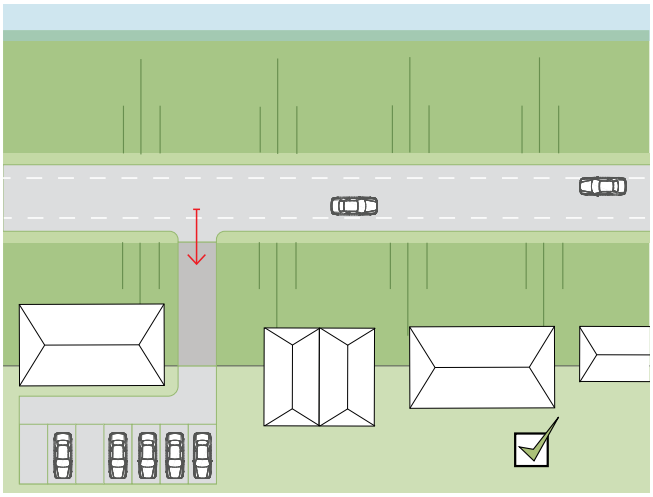
- parkeren vindt zoveel mogelijk plaats op het eigen erf, waarbij de parkeerplekken altijd lager liggen dan de kruin van de dijk;
- indien er niet op eigen erf geparkeerd kan worden, kan er geparkeerd worden in pockets, die zich of op het voorland bevinden, of aan de binnenzijde van de dijk op maaiveld;
- in plaats van pockets kan er ook voor gekozen worden om aan de kruin van de dijk op langsparkeerplekken te parkeren. Om de compactheid en continuïteit van de dijk te bewaren is het van belang dat er niet teveel parkeerplaatsen in een rij geplaatst worden.

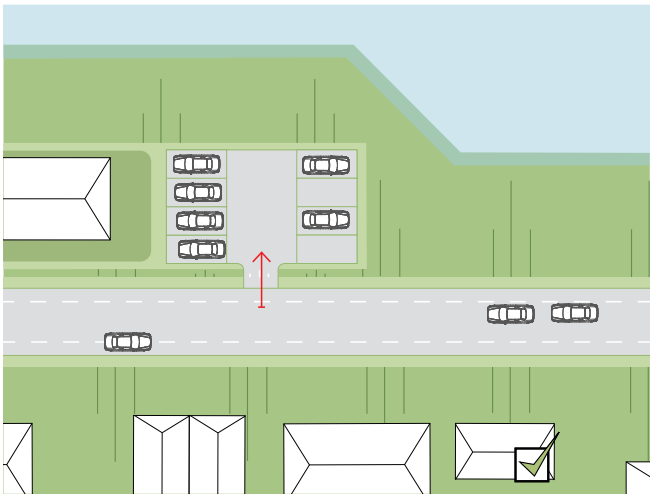
Inrichtingseisen parkeren op eigen terrein

- Indien er op eigen erf ruimte beschikbaar is, heeft dit de eerste voorkeur.
- Om de compacte vorm van de dijk te garanderen, liggen de parkeerplaatsen minimaal 0,5m onder de kruin van de dijk of wordt de dijk duidelijk gescheiden van het parkeerveld door middel van een groenstrook.

Inrichtingseisen parkeren in pockets

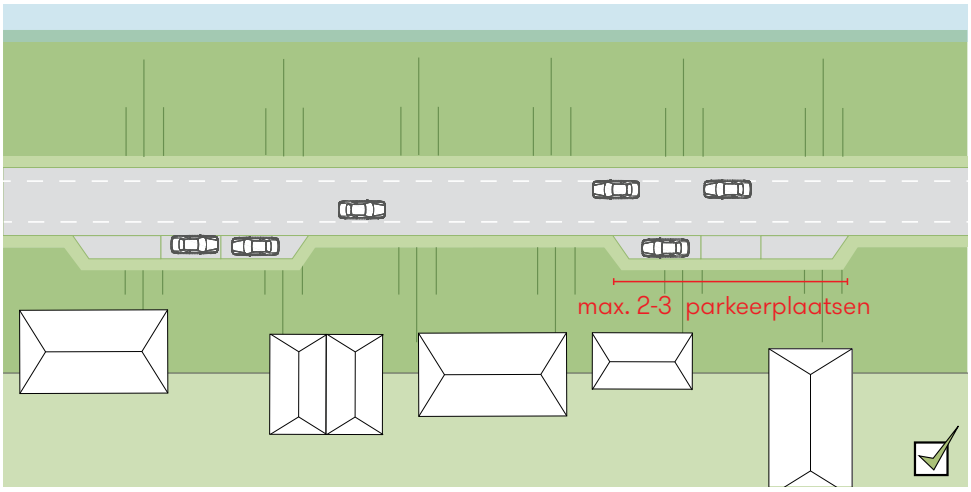
- Indien er geen ruimte beschikbaar is op eigen terrein, kan er voor gekozen worden om op de voorlanden te parkeren.
- Om het zicht op de rivier vanaf de dijk zoveel mogelijk te behouden worden de parkeerplaatsen op de voorlanden zoveel mogelijk compact in pockets uitgevoerd.
- Om de compacte vorm van de dijk te garanderen, liggen de parkeerpockets op de voorlanden altijd los van de weg en met een hoogteverschil van minimaal 0.5m ten opzichte van de kruin.

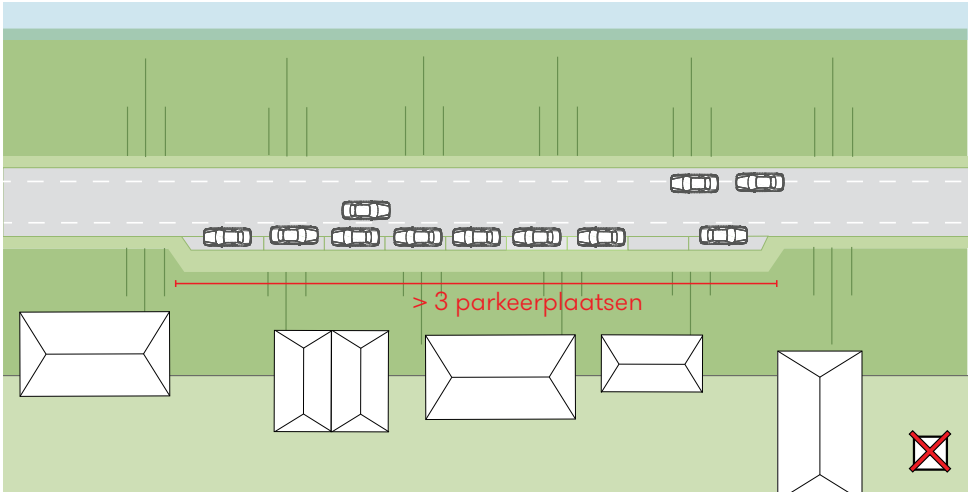




Inrichtingseisen parkeren langs de weg
Indien er geen mogelijkheid is om op eigen erf of op het voorland te parkeren, kan parallel langs de weg geparkeerd worden.

- Om te zorgen dat de dijk compact oogt, kunnen niet meer dan 2-3 parkeerplaatsen achter elkaar worden geplaatst en moet minimaal 20m tussen de clusters van parkeervakken behouden blijven.
- Om het zicht op de Hollandsche IJssel zoveel mogelijk te behouden worden langsparkeerplaatsen alleen aan de binnenzijde van de dijk geplaatst.





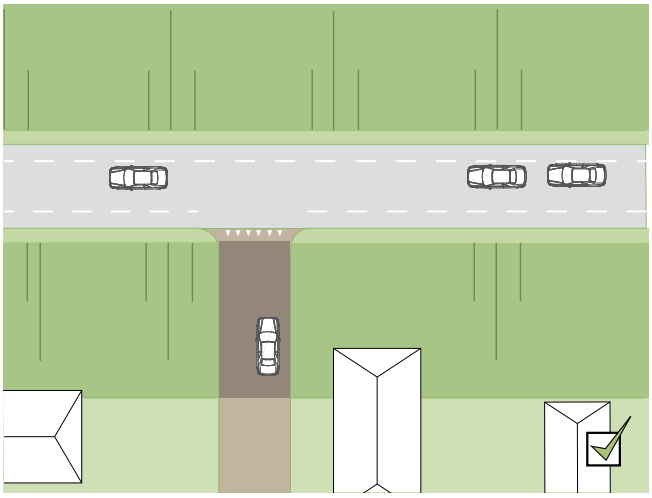
Aansluitingen

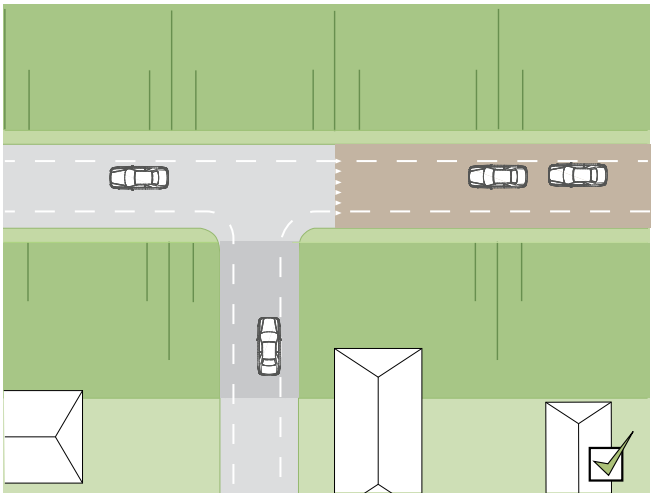
Inrichtingseisen op- en afritten

- Om de compactheid van de dijk te ondersteunen, is het uitgangspunt om op- en afritten zoveel mogelijk haaks op de dijkweg aan te takken. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt het stuk waarin de oprit parrallel aan de dijk loopt zo kort mogelijk gehouden.
- Bij de opritten naar de kavels wordt er net als bij de kruisende wegen naar gestreefd om de opritten smaller te maken dan de dijkweg.
- Constructies waarbij de oprit gedeeltelijk parallel aan de dijkweg ligt zijn niet wenselijk omdat deze de compacte vorm van de dijk in de weg staan.

Inrichtingseisen kruisende wegen

- Om de continuïteit van de dijk te waarborgen, is de weg op de dijk zoveel mogelijk dominant ten opzichte van de kruisende wegen. Wanneer de doorgaande weg van de dijk afbuigt dienen de berm- en de wegbegeleidende elementen, zoals geleiderails en fietssuggestie-stroken zoveel mogelijk het verloop van de dijk te volgen.





5.2 Losse elementen op de dijk

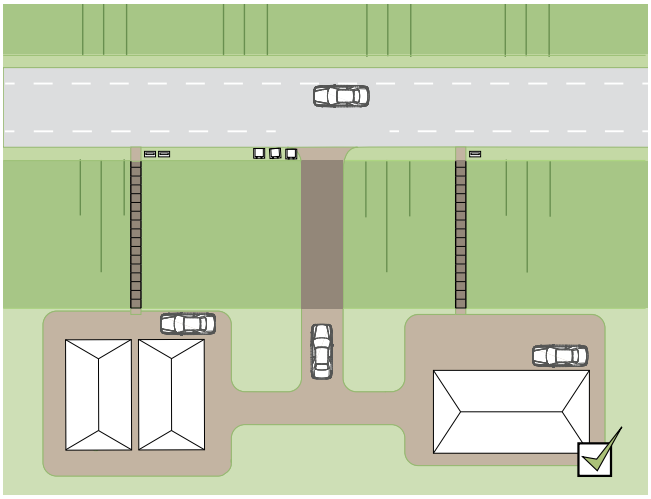
Inrichtingselementen dijk

Inrichtingseisen dijktaluds

- Zorg dat losse elementen op de dijk, de continuïteit en herkenbaarheid van de dijk niet belemmeren.
- Kruin en hoekpunten van de dijk zijn zichtbaar en vrij van beplanting.
- Hekwerken en trapleuningen haaks op de dijk worden transparant uitgevoerd zodat deze de continuïteit van de dijk niet belemmeren.
- Trappen en andere objecten in het dijktalud worden sober vormgegeven in samenhang met de dijkversterkingelementen en verstoren de waterkerende laag van de dijk niet.
- Om de compactheid van de dijk te ondersteunen, staan afrasteringen altijd los van de weg en met een hoogteverschil van minimaal 0.5m ten opzichte van de kruin.

Inrichtingseisen op de kruin dijk

- Om de continuïteit van de dijk zoveel mogelijk te waarborgen, zijn het wegprofiel en de bermen zoveel mogelijk continu.
- Er bevinden zich zo min mogelijk losse elementen (brievenbussen, vuilcontainers, trappen, individuele parkeerplaatsen etc) op de kruin van de dijk. Cluster elementen zo veel mogelijk in de kruin om het zicht op Hollandsche IJssel te behouden.
- Lichtmasten staan aan de binnendijkse zijde in de kruin om het zicht op Hollandsche IJssel te behouden.
- Eventuele (opstelplaatsen voor) elementen op de kruin van de dijk worden sober vormgegeven, zodat deze de continuïteit van de weg en de berm niet aantasten of worden zo veel mogelijk geclusterd en samengebracht bij op- en afritten.



Beplantingen

Inrichtingseisen beplantingen op de dijk

- Voor de ruimtelijke kwaliteit van de dijk is het belangrijk om de dijk een eenduidig en herkenbaar beeld te geven. Dus bij grondoplossing is i.v.m. overslag 5 l/m/s een goede bekleding van het talud noodzakelijk evenals de bomen uit de dijk. Voor de continuïteit van het ruimtelijke beeld van de dijk wordt ook voorgesteld om grasbekleding ook bij type-I constructie terug te brengen. Hier wordt een uitsterfbeleid gehanteerd. Dat betekent als er één boom dood gaat, deze niet (op de plek) wordt teruggeplaatst. Hiermee zal op termijn een samenhangend ruimtelijk beeld van de dijk ontstaan.
- In het geval van een steunberm is de beplanting wel toegestaan in de leeflaag op de steunberm, waardoor de dijk zijn compacte vorm behoudt.
- Waardevolle en karakteristieke bomen dienen te worden ingepast in de dijkversterkingsmaatregelen (zie pag 100).

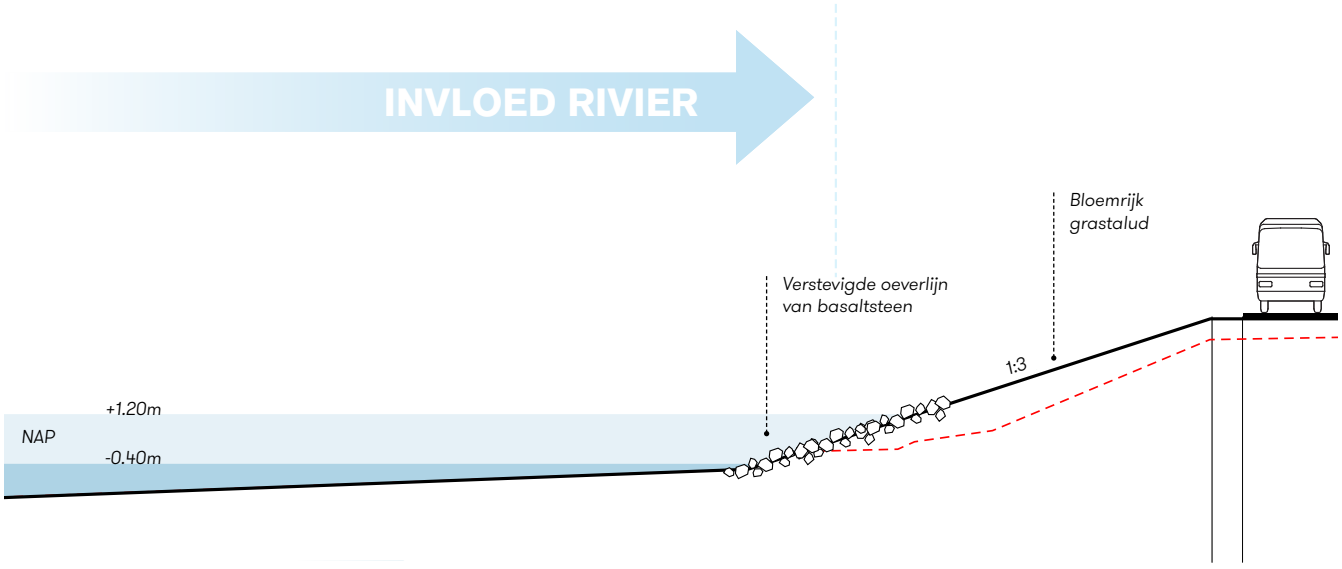
5.3 Natuurontwikkeling en oeverbekleding

Oeverbekleding waterlijn

Ontwerpuitgangspunten taludbekleding
De primaire functie van een waterkering is het achterliggende gebied te beschermen tegen overstroming. Om de dijk, die grotendeels is opgebouwd uit grond, te beschermen tegen erosie wordt een bekleding op het talud en aan de oeverlijn aangebracht. In de huidige situatie heeft de oeverlijn van de dijk vele zwakke plekken en verschillende opbouw en materialisatie.

Uitgangspunten voor de bekleding van de oeverlijn in het dijklint zijn:

- Continue hoogte en bekleding van de oeverlijn van basaltsteen tot op de hoogte van het maatgevend hoogwater.
- Ter versterking de dijkbekleding en vergroting van natuurwaarden wordt de dijk bekleed met bloemrijk grasland.
- In de dorpskern en bij de industriële clusters wordt ter versterking van de karakteristiek gekozen voor een verticale kering (zie Schoner Mooier Hollandsche IJssel).



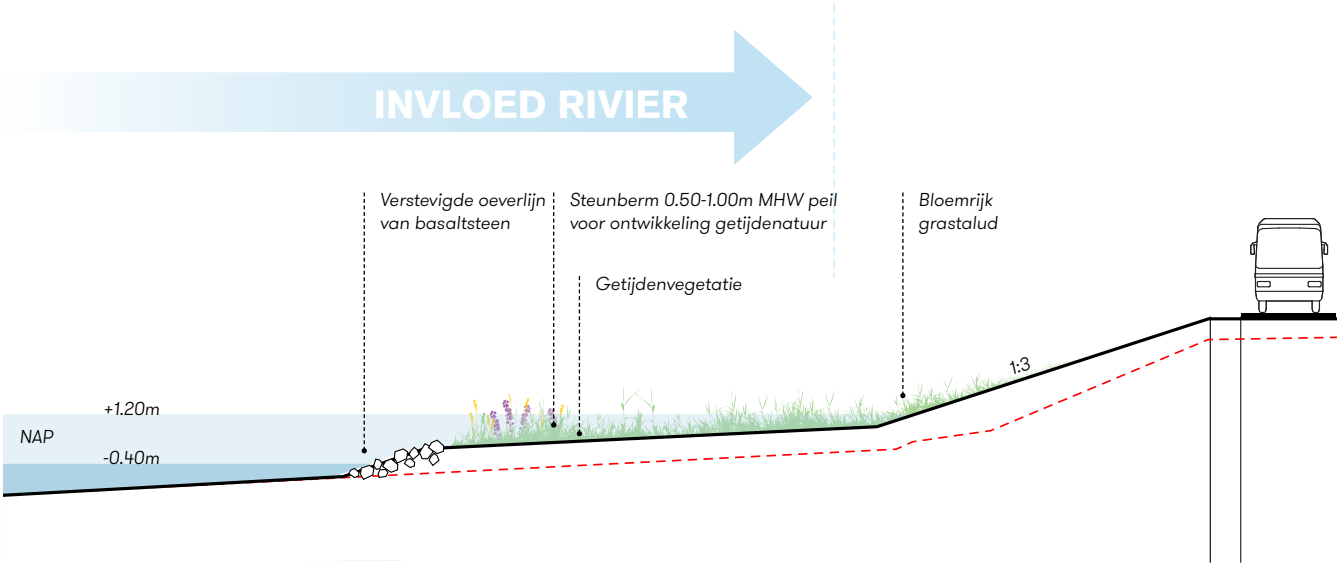
Natuurontwikkeling aan de teen van de dijk

Ontwerpuitgangspunten getijdennatuur

- Om de dijk compact te houden en het zicht op de getijderivier te behouden is de steunberm onder de hoogwaterlijn gepositioneerd.
- Ter versterking van natuurwaarden wordt getijdennatuur ontwikkeld. Richt de steunberm van de grondoplossing in voor ontwikkeling van bijzondere getijdennatuur van de Hollandsche IJssel. Denk hier aan overhoogte voor een leeflaag voor vegetaties.

Ontwerpuitgangspunten slikvlaktes

- Op een aantal punten langs de voet van de dijk bevinden zich slikplaten. Waar de werking van de getijderivier goed te ervaren is. Door de rietkraag, die over grote lengtes aan de voet van de dijk aanwezig is op deze plekken te verwijderen, blijft het zicht op de slikplaten behouden.



6. INPASSINGS-OPGAVEN EN AANDACHTS-LOCATIES

6.1 Woningen in de dijk

Woningen in de dijk

Woningen in de dijk bepalen voor een deel de karakteristiek van de Hollandsche IJsseldijk. De woningen kunnen de gewenste versterkingsmaatregel echter in de weg staan. Deze woningen zijn in het VKA bestempeld als maatwerkplekken.

Voor woningen in de dijk kan geen generieke oplossing worden aangedragen. Per woning moet gekeken worden of deze behouden kan blijven of maatwerk mogelijk is of dat de woning verplaatst dient te worden.

Hiervoor geldt dat:

- eerst gekeken moet worden of de woning op de huidige locatie kan blijven staan, door bijvoorbeeld de bestaande damwandconstructie extra te versterken;

- indien dat niet kan, kijken of de dijk lokaal naar buiten verschoven kan worden, zodat de woning op de huidige plek blijft staan en het dijklint intact blijft;

- anders: de woning naar achteren verplaatst moet worden op 5 meter van de nieuwe teen van de dijk, zodat het dijklint zoveel mogelijk intact blijft en de woning niet aan de dijklegger komt te liggen.

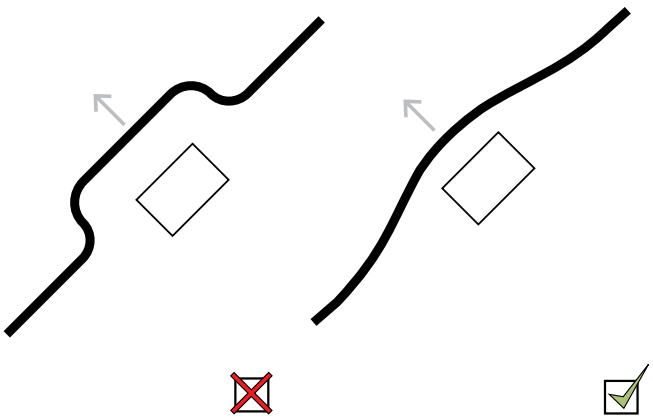
  of

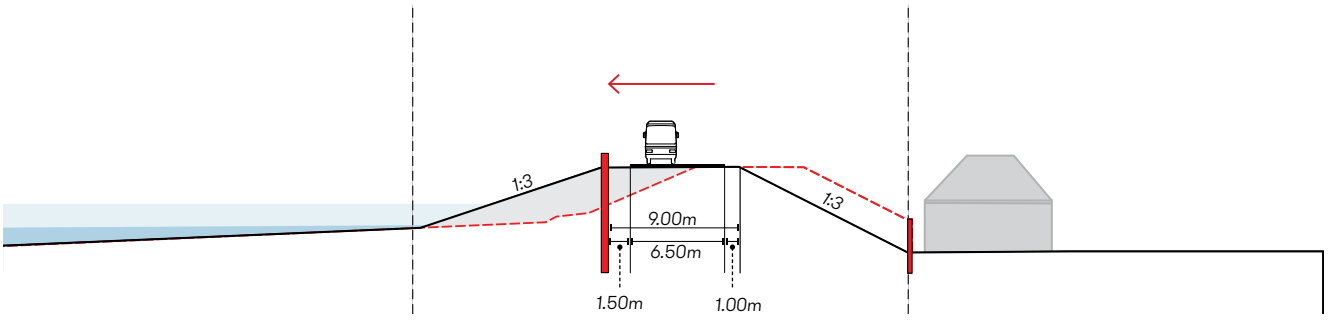
- als er ruimte is, de woning achter een bestaand gebouw geplaatst moet worden, zodat er een nieuwe doorzicht naar het veenweidelandschap ontstaat.

Ontwerpuitgangspunten voor lokale kruinverschuiving van de dijk

Als de dijk lokaal verschoven moet worden om ruimte te maken voor een binnendijkse woning, dient de teen van de 'nieuwe' dijk minimaal 2 meter van de woning te liggen, zodat onderhoud aan de woning of de dijk mogelijk blijft.

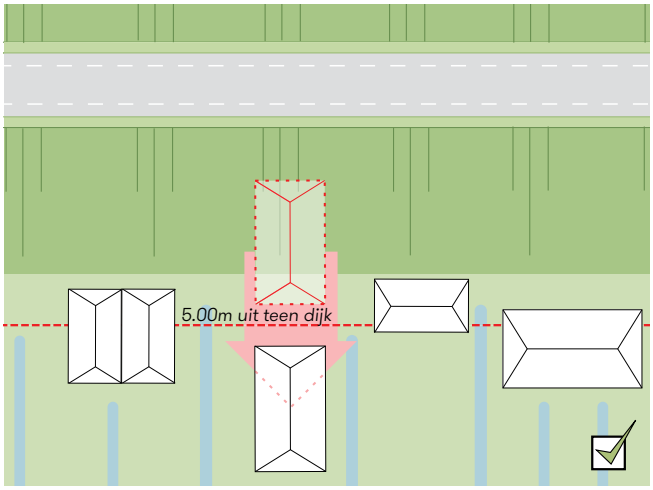
Bij een lokale as-verschuiving is het van belang dat de verschuiving een geleidelijke overgang met een vloeiend verloop naar de bestaande dijk kent, zodat de dijk zijn vloeiende verloop behoudt.

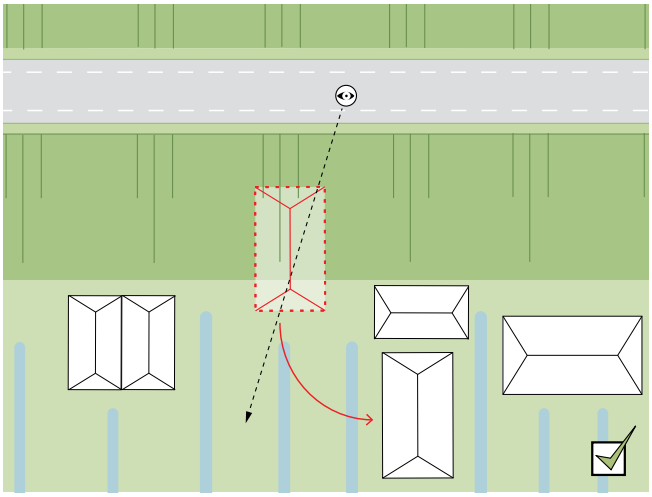




Ontwerpuitgangspunten voor verplaatsen van de lintwoning
Indien de woning verplaatst wordt is het van belang dat het uiterlijk van het dijklint zoveel mogelijk intact blijft. Dit betekent dat de woningen zo dicht mogelijk op de dijk teruggeplaatst worden. Hierbij dient een minimale afstand van 5m uit de teen van de dijk in acht genomen te worden, zodat de woning buiten de legger van de dijk valt.

Wanneer er aanleiding is om een extra zicht naar het veenweidegebied te realiseren kan er ook voor gekozen worden om de woning te verwijderen. Hierbij kan gekozen worden om de woning achter een bestaande woning te plaatsen, waarbij de nieuwe woning in hiërarchie en vormgeving ‘secundair’ is ten opzichte van de bestaande woning.





Individuele buitendijkse woningen

Ontwerpuitgangspunten
Individuele woningen aan de buitenzijde van de dijk bepalen voor een deel de karakteristiek van de Hollandsche IJsseldijk. De woningen kunnen de gewenste versterkingsmaatregel echter in de weg staan. Deze woningen zijn in het VKA bestempeld als maatwerkplekken.

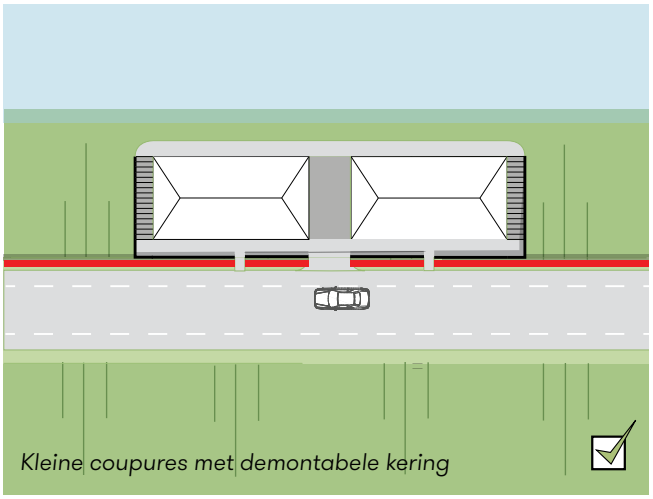
In het huidige VKA is op deze plekken een type-I constructie gepland. Bij het doortrekken van de type-I constructie voor de woningen langs is de woning niet meer bereikbaar en wordt het woongenot aangetast. Om de continuïteit en de herkenbaarheid van de dijk te waarborgen worden vanuit de ruimtelijke inpassingen de volgende opties voor deze plekken aangedragen:

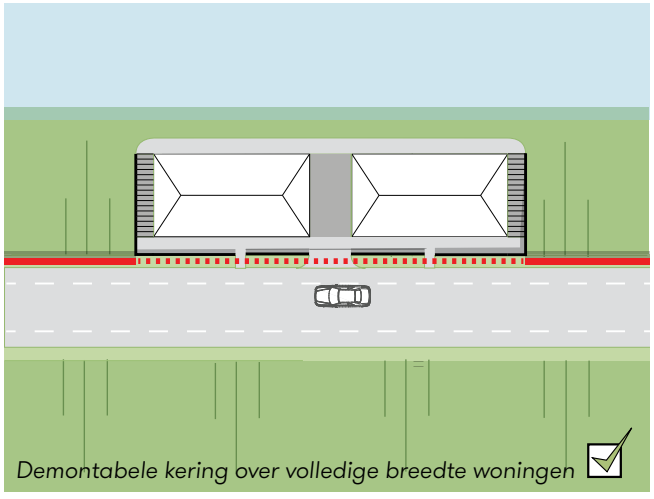
Maak ter hoogte van de woningen een coupure in de dijk. Wanneer het verschil tussen het grondniveau van de woning en de bovenkant van de type-I constructie > 1m bedraagt wordt een demontale damwand voorgesteld om het woongenot niet aan te tasten. Bij een hoogteverschil van <1m kan er bij de entrees van de woningen een coupure worden gemaakt. Hierbij is het uitgangspunt om het aantal coupures zo minimaal mogelijk te houden en waar mogelijk entrees te combineren.

Als de wijzigen aan het object of de omgeving niet in de bovengenoemde kaders passen kan het voorstel door het kwaliteitsteam worden getoetst. Het kwaliteitsteam ziet toe op het behoud of versterken van de ruimtelijke kwaliteit aan de dijk.

Ontwerpuitgangspunten coupures
Maak ter hoogte van de woningen een coupure in de dijk wanneer het verschil tussen het grondniveau van de woning en de bovenkant van de type-I constructie > 1m bedraagt wordt een demontale damwand voorgesteld om het woongenot niet aan te tasten.

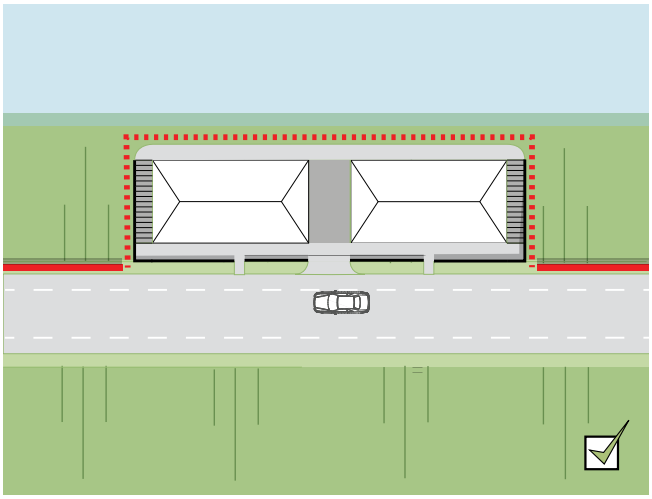
Bij een hoogteverschil van <1m kan er bij de entrees van de woningen een coupure worden gemaakt. Hierbij is het uitgangspunt om het aantal coupures zo minimaal mogelijk te houden en waar mogelijk entrees te combineren.

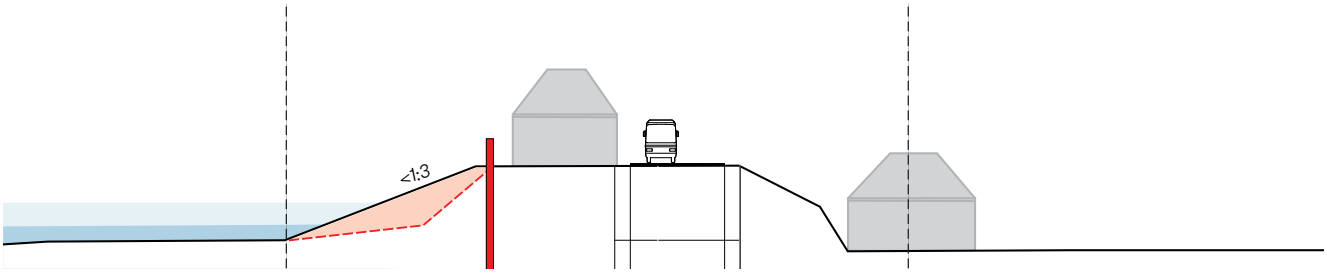

Kleine coupures met demontabele kering


Demontabele kering over volledige breedte woningen

Ontwerpuitgangspunten type-I buitenom
Wanneer er onvoldoende ruimte is om de waterkering in de buitenkruin van de dijk te realiseren kan gekozen worden voor een type-I constructie buitenom de woningen aan de Hollandsche IJssel. Deze bestaat bij voorkeur uit een demontabele wand en dan kan indien een (tijdelijke) constructieve oplossing niet mogelijk is, overwogen worden de woning te verwijderen, waarmee de continuïteit van de dijk versterkt kan worden.

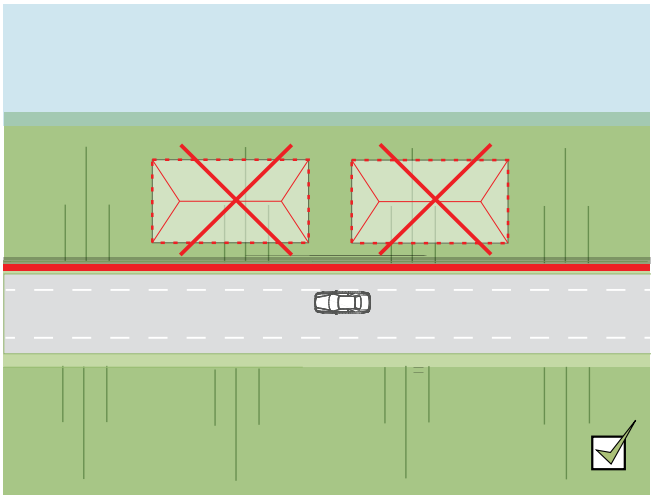
Voor de continuïteit en leesbaarheid van de dijk, dient de aansluiting op de reguliere type-I constructie zorgvuldig te worden vormgegeven. Daarnaast moet de impact van het zicht op (de hoogte van) de kering zoveel mogelijk beperkt worden. Er moet altijd een grastalud aan de rivierzijde gerealiseerd worden.





Ontwerpuitgangspunten bij verwijderen buitendijkse woningen
Indien een (tijdelijke) constructieve oplossing niet mogelijk is, kan overwogen worden de woning te verwijderen, waarmee de continuïteit van de dijk versterkt kan worden.

Voor de inrichting van het dijktalud na een situatie waarbij een woning geamoveerd wordt, gelden de vormgevingseisen van het standaardprofiel die in de eerdere hoofdstukken zijn benoemd.



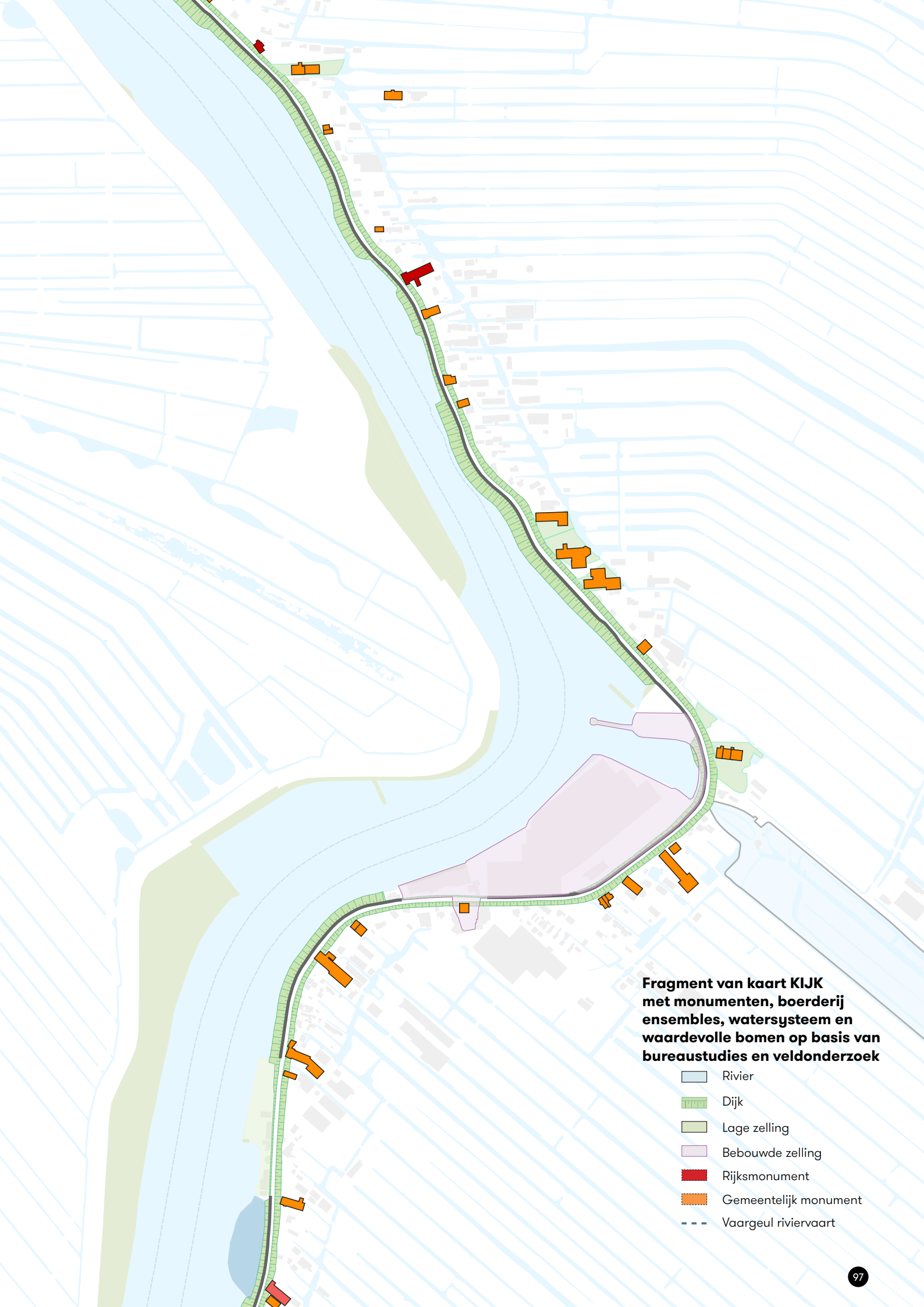
6.2 Monumenten en ensembles

Gemeentelijke en rijksmonumenten

Ontwerpuitgangspunten gemeentelijke en rijksmonumenten
De monumentale panden bepalen voor een groot deel het karakter van de dijk. Voor de monumenten op de dijk zijn geen eenduidige vormgevingsregels te benoemen. Elk monument heeft zijn eigen context en zijn eigen uitdagingen.

Het is van groot belang voor het karakter van de dijk dat de monumenten zoveel mogelijk in hun context behouden blijven en waar mogelijk versterkt. Daarom dient er in de ontwerpfase per monument een waardestelling te worden gemaakt, waarbij de karakteristieken van het object (verschijningsvorm, relatie met andere gebouwen, plek aan/op de dijk) worden beschreven.

Wijzigen aan het object of de omgeving kunnen aan de hand van deze waardestelling worden getoetst door het kwaliteitsteam, die toeziet op het behoud of versterken van de ruimtelijke kwaliteit aan de dijk.



Fragment van kaart KIJK met monumenten, boerderij ensembles, watersysteem en waardevolle bomen op basis van bureaustudies en veldonderzoek

- Rivier
- Dijk
- Lage zelling
- Bebouwde zelling
- Rijksmonument
- Gemeentelijk monument
- Vaargeul riviervaart

Boerderij-ensembles

Ontwerpuitgangspunten boerderij-ensembles
De boerderij-ensembles zijn niet altijd monumenten, maar bestaan uit een compositie van waardevolle bomen, schuren en woningen. Net als de monumenten zijn de boerderij-ensembles bepalend voor het karakter van de dijk. Voor de ensembles op de dijk zijn geen eenduidige vormgevingsregels te benoemen. Elk ensemble heeft zijn eigen samenstelling en zijn eigen uitdagingen.

Het is van groot belang voor het karakter van de dijk dat de ensembles zoveel mogelijk in hun context en samenstelling behouden blijven en waar mogelijk versterkt. Daarom dient er in de ontwerpfase per monument een waardestelling te worden gemaakt, waarbij de karakteristieken van het object (verschijningsvorm, relatie met andere gebouwen, plek aan/op de dijk) worden beschreven.

Wijzigingen aan het object of de omgeving kunnen aan de hand van de waardestelling worden getoetst door het kwaliteitsteam, die toeziet op het behoud of versterken van de ruimtelijke kwaliteit aan de dijk.

Begraafplaats Ouderkerk

In dijkvak G ligt een monumentale begraafplaats (rijksmonument). Voor de omgang met de begraafplaats gelden de zelfde uitgangspunten als bij de monumenten en de boerderij-ensembles:

Het is van groot belang voor het karakter van de dijk dat de begraafplaats in zijn huidige vorm zoveel mogelijk behouden blijft en waar mogelijk versterkt. Daarom dient er in de ontwerpfase per monument een waardestelling te worden gemaakt, waarbij de karakteristieken van het object (verschijningsvorm, relatie met andere gebouwen, plek aan/op de dijk) worden beschreven.

Wijzigingen aan het object of de omgeving kunnen aan de hand van deze waardestelling worden getoetst door het kwaliteitsteam, die toeziet op het behoud of versterken van de ruimtelijke kwaliteit aan de dijk.

Ontwerpuitgangspunten karakteristieke bomen en beplantingen
De waardevolle bomen bepalen voor een groot deel het karakter van de dijk. Voor de bomen op de dijk zijn geen eenduidige vormgevingsregels te benoemen. Elke boom heeft zijn eigen context en zijn eigen uitdagingen.

Het is van groot belang voor het karakter van de dijk dat de waardevolle bomen zoveel mogelijk in hun context behouden blijven en waar mogelijk versterkt. Daarom dient er in de ontwerpfase een waardestelling te worden gemaakt, waarbij de karakteristieken van het object (verschijningsvorm, relatie met andere gebouwen, plek aan/op de dijk) worden beschreven.

Wijzigen aan het object of de omgeving kunnen aan de hand van deze waardestelling worden getoetst door het kwaliteitsteam, die toeziet op het behoud of versterken van de ruimtelijke kwaliteit aan de dijk.

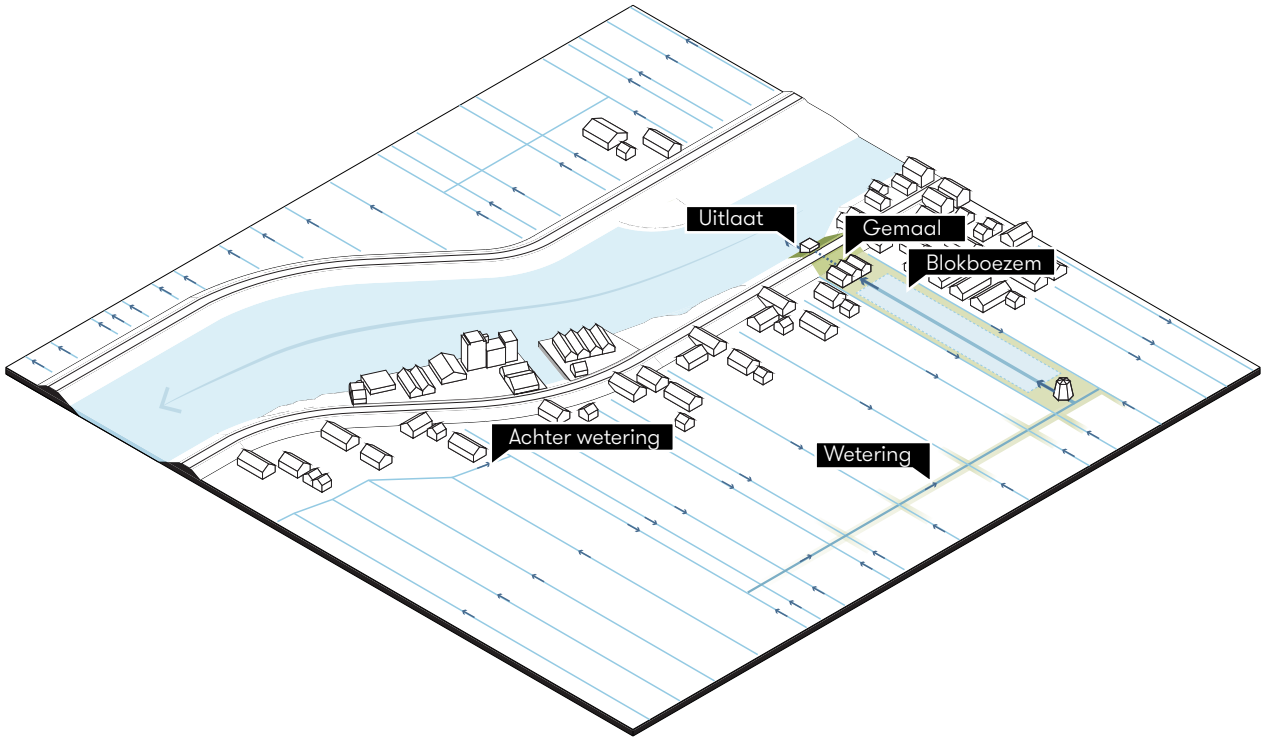
6.3 Zichtbaarheid van het watersysteem

Watersysteem

Ontwerpuitgangspunten zichtbaarheid watersysteem
De Krimpenerwaard kent een bijzonder watersysteem dat bestaat uit weteringen, blokboezems, gemaal en uitlaat. Sommige van deze systemen zijn nog in gebruik, terwijl andere hun functie hebben verloren en er alleen nog relicten aanwezig zijn.

Op een aantal plekken raakt of kruist het watersysteem de dijk. Dit is nu niet altijd zichtbaar, of dreigt minder zichtbaar te worden door de nieuwe versterkingsmaatregelen.

De wijzigen aan het object of de omgeving moet aan het kwaliteitsteam worden voorgelegd en worden getoetst. Het kwaliteitsteam ziet toe op het behoud of versterken van de ruimtelijke kwaliteit aan de dijk.



Voor de inrichting van de dijk ten opzichte van het watersysteem geldt:

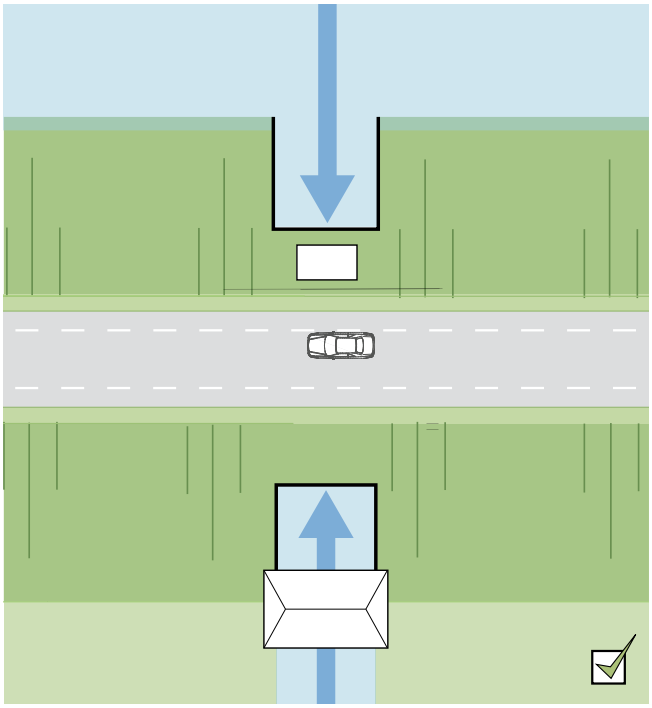
1. De verschillende onderdelen (zowel nieuwe als oude) van het watersysteem moeten zo goed mogelijk zichtbaar zijn vanaf de dijk. Eventuele visuele obstakels, zoals bosschages, hagen of hekken dienen waar mogelijk verwijderd te worden;

2. Daar waar de dijk het watersysteem kruist, is de dijk zo compact mogelijk en komt het water zo dicht mogelijk aan de dijk;

3. Wanneer zich langs de dijk een achterwetering bevindt mogen eventueel her te plaatsen woningen niet achter de achterwetering geplaatst worden;

4. Voor de kruisingen van het watersysteem met de dijk dient in de planuitwerkingsfase een specifiek ontwerp gemaakt te worden, die door het kwaliteitsteam getoest kan worden.

Wijzigigingen aan het object of de omgeving kunnen aan de hand van deze waardestelling worden getoetst door het kwaliteitsteam, die toeziet op het behoud of versterken van de ruimtelijke kwaliteit aan de dijk.

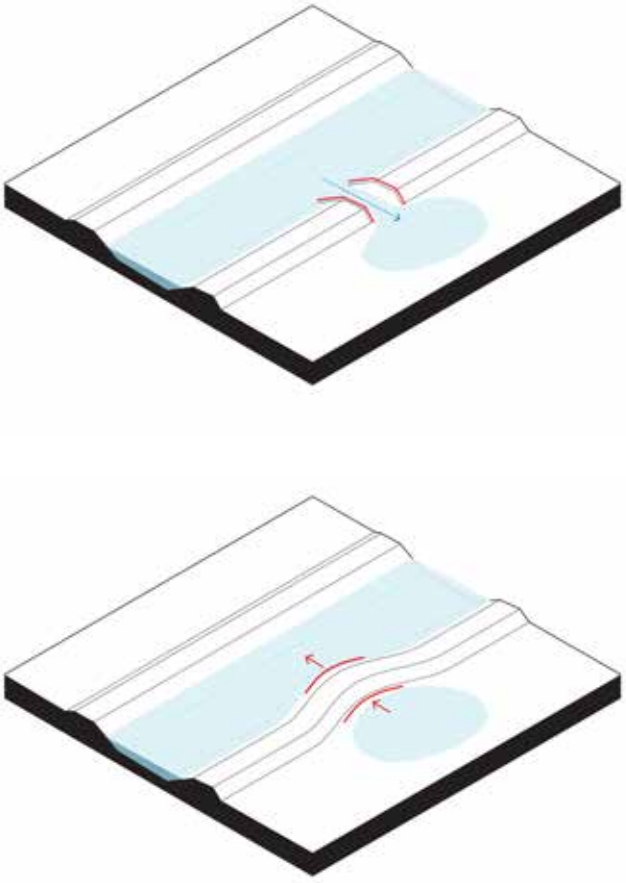


Waal

Ontwerpuitgangspunten inpassing Waal
In dijkvakken Q en R ligt de Waal, een diepe poel die gevormd is door een dijkdoorbraak. Het is een bijzondere plek aan de IJsseldijk waar de historische 'strijd tegen het water' afleesbaar is. Vanaf de dijk is de nabijheid van het water van de rivier en de Waal goed te ervaren, door de steile taluds en de ronde uitbuiging in het verloop van de dijk markeert de plek en de doorbraak (zie schema hiernaast. Deze kwaliteiten moet in het ontwerp voor de dijkversterking worden behouden of versterkt.

In het voorkeursalternatief is voor type-I constructie gekozen, waarbij een keermuur op de dijk zichtbaar zal zijn en het zicht op rivier zal belemmeren. De historische relatie van de Waal met de Hollandsche IJssel wordt hiermee gemankeerd. Vanuit de omgeving wordt aandacht gevraagd om in de planuitwerking met zorg worden ingepast. Uitgangspunt voor het ontwerp zijn het behoud of versterken van de relatie tussen Hollandsche IJssel en de Waal. De doelstelling is om de dijk hier compact te houden, met steile taluds waardoor de afstand tussen Waal en de rivier minimaal blijft, zonder zichtbare dijkversterkingsmaatregelen. Daarnaast wordt aandacht gevaargd voor de continuiteit van oplossingen met naastgelegen dijkvakken.

Het ontwerp van dijkvak Q en R vraagt extra aandacht doordat het voorkeursalternatief en het behoud van ruimtelijke kwaliteit niet zondermeer te verenigen zijn. Het ontwerp voor de dijkversterking moeten onderbouwd aan het kwaliteitsteam worden voorgelegd en worden getoetst. Het kwaliteitsteam ziet toe op het behoud of versterken van de ruimtelijke kwaliteit en de bijzondere cultuurhistorische kwaliteit van de plek.



Op de plekken waar een dijk is doorgebroken, zijn vaak doorbraak- of kolkgaten (Waal) achtergebleven

Ruimtelijk voorkeursscenario voor dijkvak cluster Q-R
(uit: Ruimtelijke inpassing kansrijke alternatieven (karres+brands, Maart 2018)

Visualisatie Waal
Bestaande situatie

Visualisatie Waal voorkeur ruimtelijke inpassing
Ruimtebeslag type-II (weggewerkt in dijktalud)

6.4 Panorama's en pleisterplekken

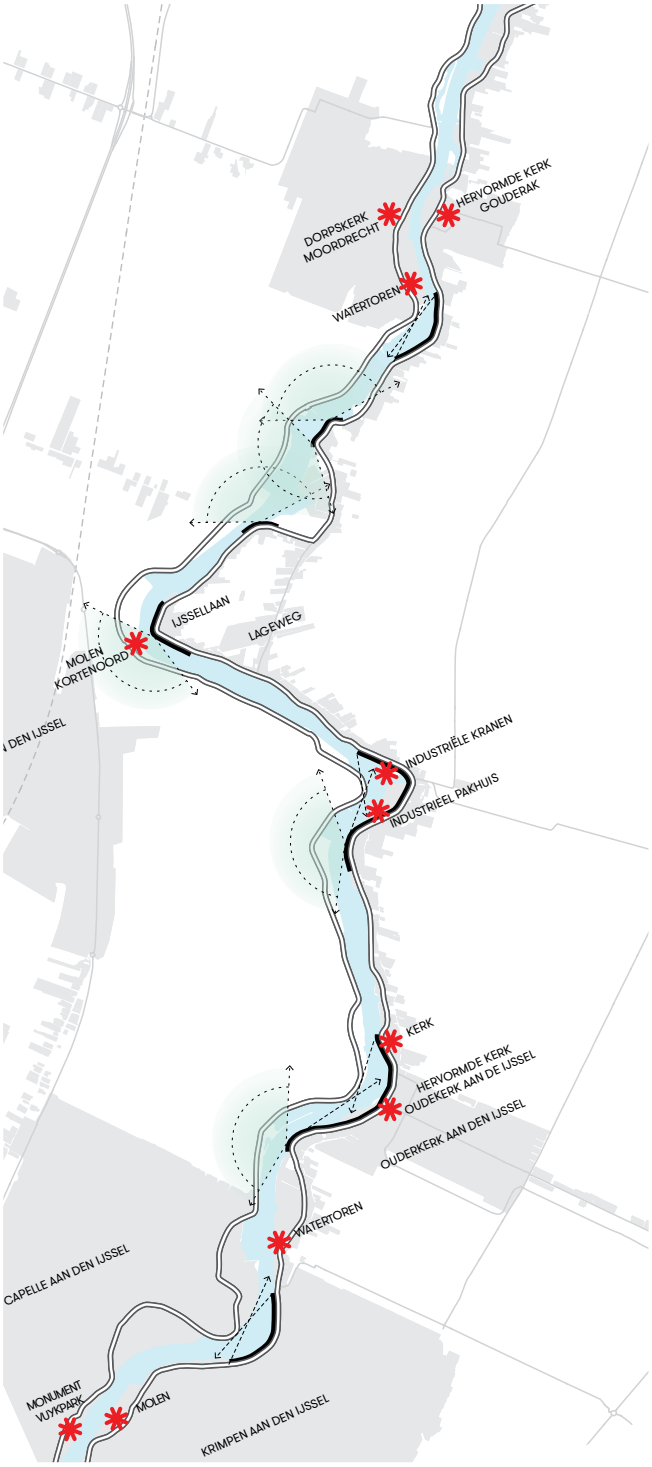
Watersysteem

De Hollandsche IJsseldijk kent een hoge druk van verkeer. Op een aantal plekken langs de dijk zijn in de vorm van IJsselzitjes rustpunten geplaatst.

Mogelijk is er in de toekomst meer behoefte aan nieuwe verblijfsplekken. Wanneer er nieuwe verblijfsplekken geplaatst worden langs de rivier ligt er een kans om de panorama's over de rivier te versterken door op deze plekken eventuele nieuwe pleisterplekken toe te voegen.

Voor de locatiekeuze en vormgeving van de verblijfsplekken is het landschap dominant boven de vormgeving van de plek. De vormgeving is terughoudend en versterkt het panoramische uitzicht op de rivier. Het ontwerp en de locatiekeuze van nieuwe verblijfsplekken dient door het kwaliteitsteam beoordeeld te worden.

Houdt meekoppelkansen en inpassingkansen in beeld. De wijzigingen en voorstellen voor nieuwe plekken moeten aan het kwaliteitsteam worden voorgelegd en worden getoetst. Het kwaliteitsteam ziet toe op het behoud of versterken van de ruimtelijke kwaliteit aan de dijk.



Rivier panorama's en orientatiepunten

7.
BORGING TIJDENS AANBESTEDING EN UITVOERING

7.1 Rol van ruimtelijke kwaliteit tijdens planuitwerkings- en realisatiefase

Planuitwerking en realisatie
Om ook in de toekomst te kunnen spreken over een IJsseldijk met herkenbaar eigen kwaliteiten worden inpassingsopgaven en -kansen voorgesteld die de ruimtelijke kwaliteit en functioneel gebruik borgen. Met inpassingskansen wordt een integraal plan bedoeld waarbij de dijkversterkingsopgave en een aanvullende doelstelling (geen waterveiligheid) in één ontwerp samenkomen. Tot inpassingsopgaven behoren lokale opgaven die in een toekomstige situatie een plaats moeten krijgen om de ruimtelijke kwaliteit van de dijk te behouden, opgaven die kunnen meeliften met de dijkversterking en opgaven waar een derde partij (mede)verantwoording voor neemt.

Bij een ruimtelijk complex project als dit is de bewaking van de landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit in de uitvoering van belang. Een goed ingepast ontwerp valt of staat met de uitwerking en uitvoering van de details.

Om in het krachtenveld tijdens de ontwerp- en realisatiefase de ruimtelijke kwaliteit te blijven afwegen, toetsen en stimuleren wordt er voorgesteld om een kwaliteitsteam te formeren. Het kwaliteitsteam bestaat uit externe, ruimtelijke experts en komt met enige regelmaat bijeen om namens het HHSK de ruimtelijke kwaliteit van de plannen te toetsen aan de hand van het EPvE en optimalisaties en verbeteringen te stimuleren. Het is uitdrukkelijk de wens om een kwaliteitsteam te formuleren dat 'hands-on' en 'pro-actief' opereert.

Valideren en stimuleren van ruimtelijke kwaliteit
Het kwaliteitsteam adviseert in principe conform de vastgestelde beoordelingskaders. Dit zijn de plandocumenten, zoals de ruimtelijke visie en het Esthetisch Programma van Eisen. De plandocumenten zijn een weergave van de ambities van het HHSK, gemeentes en provincie op het gebied van ruimtelijke kwaliteit. Het kwaliteitsteam oordeelt over kwaliteit en uitvoerbaarheid van de beoordelingskaders en kan de opdrachtgever adviseren over verbeteringen.

In aanvulling hierop kan het kwaliteitsteam ondersteunend zijn bij de ontwikkeling van de plandocumenten of bij de keuze van externe adviseurs. Dit maakt twee principieel verschillende rollen voor het kwaliteitsteam. De eerste is die van het toetsen van de ruimtelijke kwaliteit aan de beoordelingskaders, de borgende rol en een tweede is die van het actiever begeleiden van de processen waarin ruimtelijke kwaliteit centraal staat. Dit kan in de vorm van stimulerende discussie over de plandocumenten in wording of in de vorm van een actieve bijdrage aan de inhoud van die documenten, bijvoorbeeld door voorstellen te doen in een bijeenkomst of werkatelier.

Toetsingskader
Het EPvE wordt vertaald naar systeemeisen die randvoorwaardelijk zijn voor de planuitwerkings- en realisatiefase. Hier worden immers de projectdoelen en eisen voor de inpassing van de dijk na realisatie vastgelegd. Hiervoor zijn 10+1 heldere topeisen meegegeven. De systeemeisen zijn een belangrijk toetsingsinstrument voor ruimtelijke kwaliteit van dijk en haar omgeving.

Basis voor de systeemeisen zijn, naast het EPvE, de 'Ruimtelijke visie Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard' en het 'Eindrapport Verkenning Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard'.

7.2 Rol van het kwaliteitsteam

Rolverdeling in het kwaliteitsteam
Het kwaliteitsteam oordeelt over de kwaliteit van de inpassing en de vormgeving van het project. De kern van een kwaliteitsteam bestaat daarom uit ervaren ruimtelijk specialisten met ervaring in dit type opgave.

Één van de kwaliteitsteamleden wordt voorgedragen als inhoudelijk voorzitter. Hij of zij is het aanspreekpunt van het kwaliteitsteam; kan op eigen initiatief of op verzoek van andere kwaliteitsteamleden activiteit ontplooien naast de reguliere bijeenkomsten; kan met de opdrachtgever tussentijds overleg plegen en op bijzondere verzoeken ingaan. Er kan voor gekozen worden om de stem van de inhoudelijk voorzitter doorslaggevend te laten zijn als meningen van leden van het kwaliteitsteam verschillen.

De secretaris is de onmisbare schakel tussen de projectorganisatie en het kwaliteitsteam. Hij zorgt voor de afstemming tussen het project en het kwaliteitsteam. Hij bepaalt in overleg met de projectmanager en de inhoudelijk voorzitter de agenda en bereidt het overleg voor. De secretaris houdt de continuïteit in het oog, gegeven een kwaliteitsteam dat het project met ruime tussenpozen te zien krijgt. De secretaris kan ook technisch voorzitter zijn.

Samenstelling kwaliteitsteam
Om de continuïteit van het project te borgen wordt voorgesteld om in het kwaliteitsteam ten minste de landschapsarchitect/ruimtelijk vormgever die betrokken is bij het opstellen van de ruimtelijke visie op te nemen. Deze kan in het kwaliteitsteam de eerder gemaakte keuzes toelichten voor het geval deze ter discussie komen te staan. Daarnaast stellen wij voor om in het kwaliteitsteam ook de provinciaal adviseur ruimtelijke kwaliteit of een verwant persoon op te nemen, zodat de link met de andere ontwikkelingen en de provinciale omgevingsvisie gelegd kan worden. Tenslotte dient het de aanbeveling om daarnaast een ruimtelijk specialist op te nemen met ruime ervaring in uitvoeringsfases van dijkversterkingsprojecten, die de link kan leggen tussen technische uitwerkingen en ruimtelijke kwaliteit.

In de planuitwerkingsfase moet nagedacht worden over de verhouding tussen het kwaliteitsteam en de welstand. Met de betrokken gemeenten moet worden besproken wat de verhouding is tussen het kwaliteitsteam en de welstandscommissie(s). Goede afstemming voorkomt gebrek aan draagvlak en verkleint het risico dat het ontwerp wordt afgekeurd in de welstandtoets. Het kwaliteitsteam bijvoorbeeld kan als ‘voorportaal’ voor de welstandstoets fungeren. Daarbij neemt de welstand een plan pas in behandeling nadat de planproducten door het kwaliteitsteam zijn beoordeeld. Of het kwaliteitsteam neemt het mandaat van de welstandcommissie volledig over. Voor het overdragen van het mandaat moeten afspraken met het bevoegd gezag van elke betrokken partij worden gemaakt. Zo kan bijvoorbeeld een bevoegd lid van welstand onderdeel zijn van het kwaliteitsteam.

8.
AANSLUITING OP LOKAAL BELEID EN PLANOLOGISCHE PROCESSEN

Relevant beleidskader t.b.v. Invulling ruimtelijke kwaliteit

Een goede invulling van de ruimtelijke kwaliteit van de buitenruimte is gebaat bij helder geformuleerde beleidskaders waaraan de inrichting van de buitenruimte, in dit geval de dijkversterking KIJK, dient te voldoen. Voor het kaderstellend beleid t.b.v. de ruimtelijke kwaliteit is door de bestuursorganen (HHSK, provincie Zuid-Holland, gemeente Krimpenerwaard en de gemeente Krimpen aan den IJssel) in het plangebied onderstaand beleid vastgesteld, dat als uitgangspunt dient voor de verdere invulling en concretisering van de eisen uit het Esthetisch Programma van Eisen.

Beleidskader HHSK
In het kader van wetten, verordeningen, en richtlijnen hanteert het hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard een eigen beleid voor het waterkeringbeheer, waar de onderhoudsvormen en de mogelijkheden voor het medegebruik van de waterkeringen zijn vastgelegd. Voor de ontwerpregels hiervan wordt verwezen naar https://www.schielandendekrimpenerwaard.nl/regels/wonen-aan-een-dijk/wonen-aan-een-dijk

Keur
De keur van HHSK bevat gebods- en verbodsbepalingen. De keur geeft aan wat wel en niet mag ten behoeve van het waterstaatkundig beheer van waterstaatswerken. In bepaalde gevallen kan ontheffing/vergunning worden verleend. Zie onderstaande link: https://www.schielandendekrimpenerwaard.nl/regels/regelgeving?b_start:int=0&show-all=

Algemeen vergunningenbeleid
De ideale waterkering bevat vanuit het oogpunt van beheer geen waterkeringvreemde elementen. Andere gebruiksfuncties en belangen vormen echter een wezenlijk onderdeel van de waterkeringen. Voor het toestaan van waterkeringvreemde elementen in en op de waterkeringen wordt allereerst bekeken of er een alternatief mogelijk is buiten de waterkering. Vervolgens hanteert het hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard als algemene regel voor het toestaan van elementen in en op de waterkeringen dat de veiligheid en de beheerbaarheid gewaarborgd moeten blijven. Voor de veiligheid betekent dit dat de waterkering te allen tijde aan de vastgestelde veiligheidsnormen dient te voldoen. Voor de beheerbaarheid geldt dat de toestand van de waterkerende elementen op een afdoende wijze controleerbaar is.

De bestaande leidraden en handreikingen op het gebied van waterkeringenbeheer vormen een belangrijke peiler voor het vergunningenbeleid. De leidraad Toetsen op Veiligheid en aanvullende nota's en handreikingen zijn gebaseerd op de laatste stand van de techniek. Het inzicht in de stabiliteit van de waterkeringen wordt doorlopend vergroot (bewezen sterkte, afslagprofiel). Het huidige kennisniveau is weliswaar voldoende om de waterkeringen goed te kunnen toetsen, maar bij twijfel staat de veiligheid voorop. Het feit dat de veiligheid voorop staat leidt logischerwijs tot een behoudende benadering voor het toestaan van andere gebruiksfuncties.

Deze veilige benadering geldt dus ook voor het vergunningenbeleid, waarbij nog extra de beheerbaarheid en de veiligheid op de langere termijn een rol spelen. Voor bebouwing, beplanting, kabels, leidingen en andere voorkomende elementen zijn daarvoor beleidsregels opgesteld. Deze beleidsregels zijn hieronder in algemene zin aangegeven met daarbij de overwegingen die hieraan ten grondslag liggen. Het accent ligt op duidelijke en verklaarbare eisen met aandacht voor de beheerbaarheid en de beheerkosten op de lange termijn.

Bouwbeleid
Bebouwing en kunstwerken zoals steigers komen van oudsher voor, langs de primaire waterkering van het hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard. De aanwezigheid van deze bouwwerken is voor het hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard een geaccepteerd gegeven. Niettemin wordt er naar gestreefd om bij vrije dijkstrekkingen de dijken vrij te houden van bouwwerken. Dit omdat bouwwerken bij de uitvoering van versterkingswerken vaak een obstakel blijken te zijn. Tevens heeft het voor het dagelijks beheer als nadeel dat een groot gedeelte van de waterkering uit het zicht raakt en dat de aanwezige bebouwing een stimulans is voor nevenfuncties. In de bebouwde gebieden (stedelijke bebouwing, industrieterreinen en lintbebouwing) wordt nieuwbouw slechts toegestaan onder voorwaarden die, voor zover dat kan worden bezien, voldoende ruimte laten voor een eventueel benodigde toekomstige dijkversterking. Voor de langere termijn {2050) is een inschatting gemaakt voor toekomstige dijkversterkingen als gevolg van bodemdaling, zeespiegelrijzing en een verhoogde rivierafvoer. Voor nieuwbouw kunnen daardoor strengere voorwaarden gelden dan voor bestaande bouwwerken om daarmee dure maatregelen voor de veiligheid van de waterkeringen in de toekomst te voorkomen. Voor een aantal plaatsen in de stedelijke kernen geldt een smaller bebouwingsvrij dwarsprofiel, gebaseerd op de beschikbare ruimte van de reeds bestaande bebouwing (doorzicht van gevellijnen).

Aanvragen voor bouwwerken in het bebouwingsvrije profiel kunnen slechts in uitzonderlijke gevallen na een zorgvuldige belangenafweging en beoordeling op basis van de huidige inzichten op het gebied van de veiligheid worden toegestaan.

Beplantingsbeleid
Voor beplanting op en langs waterkeringen kan onderscheid gemaakt worden tussen bomen, struiken en lage beplanting. De plaats in het dijk- of kadeprofiel waar de verschillende beplantingen mogen voorkomen hangt af van de schade die de betreffende planten aan kunnen richten, gelet op erosie, stabiliteit en piping. Met name voor het buitenbeloop is erosiebestendigheid een belangrijke voorwaarde voor de waterkering, zodat daarop andere beplanting dan gras wordt geweerd. Voor bomen in het bijzonder geldt dat het risico toeneemt naarmate ze ouder worden. Veelal wordt daarbij de landschappelijke waarde hoger waardoor tegenstrijdige belangen

ontstaan. Nieuwe bomen worden dan ook slechts toegestaan als kan worden aangetoond dat het waterkerend vermogen van de waterkering niet wordt aangetast en deze samen met de beheerbaarheid ook voor de toekomst gegarandeerd zal zijn, bijvoorbeeld door speciaal daarvoor aangebrachte grondbermen.
De risico's voor de veiligheid van struiken en lage beplanting zijn over het algemeen lager dan van bomen. Struiken en lage beplanting zijn zo nodig eenvoudig te verwijderen bij onderhoudswerkzaamheden. Hierdoor zijn er enigermate ruimere mogelijkheden voor het aanbrengen van struiken en lage beplanting dan voor bomen. Met name bij de aanwezigheid van breed voor land en voor het talud bij flauwe hellingen en een ruime overhoogte van de waterkering kunnen minder strenge eisen worden gehanteerd. Hierbij moet er echter rekening mee worden gehouden dat ook bestaande ruime waterkeringprofielen door onder meer zettingen en zakkingen in de toekomst moeten worden verzwaard. Voor minder ruime waterkeringprofielen kan eventueel beplanting worden toegestaan op een erosiebestendige ondergrond, bijvoorbeeld een verharding, waardoor een functiescheiding ontstaat tussen de waterkering en de beplanting.

Beweidingsbeleid
Beweiding van de waterkering kan leiden tot beschadiging van het talud door vertrapping. Voor schapen en geiten geldt dit in mindere mate en bovendien zijn ze een goed alternatief voor het maaien van het grasgewas. Kritieke plaatsen bij vooral aansluitingsconstructies moeten daarbij worden beschermd tegen het belopen.

Wegverhardingen
De hoofdfunctie van de wegen is de ontsluiting van de aanliggende percelen. Deze percelen zijn veelal via afritten bereikbaar. De wegen hebben als nadeel dat het de natuurfunctie beperkt en andere gebruiksfuncties stimuleert. Voor de waterkering zelf is echter de bereikbaarheid van belang voor onderhoud, inspectie en bewaking. Voor een groot gedeelte is het hoogheemraadschap de beheerder van de wegen op de waterkeringen. Het beleid inzake gebruik, onderhoud en dergelijke is gebaseerd op beide taken. Uit het oogpunt van waterkeringbeheer worden eisen gesteld aan de erosiebestendigheid van de toplaag en overgangsconstructies, de afwatering en eventueel de ondoorlatendheid van de funderingslaag.
Afritten kunnen met vergunning worden aangelegd. Hier worden ook eisen gesteld aan de erosiebestendigheid, maar daarnaast ook eisen aan vorm en richting vanwege de invloed op de stabiliteit van het dijklichaam.

Waterkerende objecten
Waterkerende objecten worden aangewend om een bepaalde functie in de waterkeringen mogelijk te maken. Bijvoorbeeld sluizen voor scheepvaart, uitstroomkokers met afsluitmiddelen voor gemalen en keerwanden en dijkmuren voor vergroting van het (beperkte) nuttig oppervlak. Hierbij moet veel aandacht worden besteed aan het onderhouden van de waterkerende objecten. Waterkerende elementen verminderen niet direct de sterkte van de waterkering als ze goed zijn gedimensioneerd. De levensduur is echter beperkt en de achteruitgang in sterkte is niet altijd even goed in te schatten. Aan de vergunninghouder worden eisen gesteld aan het onderhoud en de inspectie. Ook moet de vergunninghouder rekening houden met vervanging van diverse constructieonderdelen, of het terug brengen in oude staat van de waterkering indien de functie niet meer wordt benut.

Dijkmeubilair
Hieronder vallen hekwerken, banken, trappen, steigers, afmeerpalen enzovoort, maar ook wegmeubilair zoals verkeersborden en bermplanken. Ook hier bestaat een sterke

relatie met de taak wegenbeheer. De vergroting of verbetering van de gebruiksmogelijkheden door de aanvrager moet worden afgezet tegen de nadelen voor met name het onderhoud. Erosiebestendigheid is daarbij net als bij beplanting een belangrijke voorwaarde. Gelet op hun constructie en bijkomende voorzieningen en hun invloed op inspectie en onderhoud vallen steigers en afmeerpalen onder bouwwerken en worden daaraan dezelfde eisen gesteld als aan bebouwing. Voor de andere elementen gelden minder strenge eisen. Voor het toestaan van deze elementen wordt een belangenafweging gemaakt. Het belang van de objecten voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid of recreatie en de zekerheid van het plegen van onderhoud worden in de overwegingen meegenomen.

Kabels en leidingen
De veelal lange aaneengesloten vrije waterkeringgronden zijn aantrekkelijk voor de aanleg van nutsvoorzieningen. Daarnaast worden kabels en leidingen aangebracht vanwege de aanwezigheid van bebouwing langs de waterkering. Kabels en leidingen zijn te onderscheiden in interlokale verbindingen (regionaal kabelnet en transportleidingen), lokaal kabel- en leidingennet en functiegebonden aansluitingen (bijvoorbeeld huisaansluitingen, openbare verlichting, afvoerleidingen e.d.) met een toenemende noodzaak tot toepassing in de waterkering. Als buiten de waterkering geen redelijk alternatief tracé aanwezig is, dan wordt het leggen van de kabels en leidingen in, op of nabij de waterkering, onder in de vergunning te stellen voorwaarden toegestaan. Hierbij moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met toekomstige dijkversterkingen.

Eigendom
Hoewel strikt genomen het eigendom van waterkeringgronden voor het hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard niet noodzakelijk is voor de taakuitoefening heeft het met name voordelen bij de uitvoering van onderhoud en geeft het meer duidelijkheid omtrent de onderhoudsverplichtingen. Daarnaast heeft het grote voordelen bij de uitvoering van (toekomstige) dijkversterkingen. Het hoogheemraadschap van de Krimpenerwaard streeft er dan ook naar het eigendom van waterkeringgronden te verwerven.

Nieuwe beleidsregels HHSK
Bij het ter perse gaan van onderhavig EPvE heeft HHSK een wijziging van de beleidsregels voor de primaire waterkering in voorbereiding. De consultatie n.a.v. de concept beleidsregels heeft inmiddels plaatsgevonden. Naar verwachting worden de nieuwe beleidsregels in het najaar van 2019 formeel vastgesteld.

Dijken zorgen ervoor dat water uit de rivieren of de zee niet de achterliggende polders in kan stromen. In een land waar we onder zeeniveau wonen, zijn dijken van levensbelang.
HHSK zorgt voor stevige en hoge dijken, maar bewoners hebben hier ook een rol in. Als dijkbewoner kan en mag niet alles langs de dijk. Deze regels zijn vastgelegd in de Keur van het waterschap, de legger (soort bestemmingsplan voor dijken), Beleidsregels en Algemene regels. De Beleidsregels voor de Primaire Waterkeringen(de dijken langs de Hollandsche IJssel, de Lek en de Nieuwe Maas) worden aangepast. Dat is belangrijk om te weten waar rekening mee moet worden houden als het gaat om huizen, het inrichten van de tuin, het aanleggen van trappen en op- en afritten e.d.

Klimaatverandering en het belang van stevige dijken
Het klimaat verandert, waardoor we in de nabije toekomst vaker te maken kunnen hebben met hoog water – een combinatie van hoge zeewaterstanden en zeer hoge afvoeren van

water op de rivier -, hevige regenbuien en uitzonderlijk zware stormen. Hierdoor worden dijken in Nederland steeds belangrijker.
Dijken beschermen de inwoners tegen water uit de rivieren en indirect uit de zee. Daarom moeten ze stevig en hoog genoeg zijn. HHSK zorgt daarvoor door de dijken te inspecteren, te toetsen en te versterken als dat nodig blijkt. Ook de dijkbewoners hebben een rol in het stevig genoeg houden van de dijken. Niet alles kan en mag als je langs de dijk woont. In de aangepaste Beleidsregels Primaire Waterkeringen staat wat wel en niet of onder bepaalde voorwaarden kan en mag.

Korte inhoud beleidsregels
Als bewoners/bedrijven de dijk of het gebied naast de dijk willen gebruiken, is daar in veel gevallen daar een vergunning voor nodig.
Zo kan HHSK er voor zorgen dat de dijk in goede staat blijft, dat de dijk goed kan worden onderhouden en dat er ruimte vrij blijft om de dijk in de toekomst te kunnen versterken. In de beleidsregels staat wanneer en onder welke voorwaarden een vergunning kan worden afgegeven. Specifiek is dat uitgewerkt voor de volgende onderwerpen:

- Bebouwing
- Kabels en leidingen
- Bomen en beplanten
- Op- en afritten
- Trappen
- Bodemenergiesystemen

Het beleidskwartet
De Beleidsregels Primaire Waterkeringen staan niet op zichzelf. Ze maken deel uit van een viertal documenten waar de regels en de gebieden waar deze gelden instaan.

In de legger Primaire Waterkeringen (een soort bestemmingsplan voor dijken) staat waar de dijk ligt en welk gebied nodig is voor de bescherming van de dijk en wie verantwoordelijk is voor het onderhoud ter plaatse.

In de keur staat welke activiteiten in dit gebied verboden zijn als u geen vergunning heeft en in de beleidsregel staat onder welke voorwaarden u een vergunning kunt krijgen. Er zijn ook algemene regels. Als datgene dat u wilt doen daaraan voldoet, hoeft u daar geen vergunning voor aan te vragen. U hoeft dan alleen te melden dat u de activiteit gaat uitvoeren.

Dijken houden water tegen. Maar daarnaast hebben ze ook een functie voor bewoners en bedrijven. Voorbeelden van medegebruik zijn: het plaatsen van schuttingen, tuinhuisjes en garages; het dempen of graven van een watergang; het aanleggen en verwijderen van kabels en leidingen en het plaatsen van borden.

Het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) vindt het vanzelfsprekend dat ook anderen gebruik maken van de waterkeringen. Om te zorgen dat de waterveiligheid dan gewaarborgd blijft, heeft ze beleidsregels opgesteld om medegebruik tre toetsen. Dze zijn gebundeld in de rapportage Beleidsregels Primaire waterkeringen (HHSK, 26 maart 2019). Deze nieuwe beleidsregels zijn nog niet vastgesteld.

Beleidsvisie provincie Zuid-Holland op ruimtelijke kwaliteit vastgelegd in gebiedsvisie Krimpenerwaard

Hoewel de provincie wellicht wat verder op afstand staat hecht de provincie wel aan het vasthouden, c.q. versterken van gebiedseigen kwaliteiten. In dit verband heeft de provincie de gebiedsvisie Krimpenerwaard opgesteld. Onderstaand in het kort de belangrijkste uitgangspunten van deze gebiedsvisie en onderliggende beleidsambities.

De Krimpenerwaard is een samenstelling van laaggelegen veenpolders in het rivierengebied, omringd door rivieren: de brede stroom van de Lek (en een klein stuk Nieuwe Maas) aan de zuidkant, de kronkelige loop van de veel smallere Hollandsche IJssel aan de noordkant en het afgedamde veenstroompje de Vlist aan de oostkant. Ten oosten van de Vlist begint de Lopikerwaard.

De bewoning van het gebied begon op de oeverwallen en donken langs de rivieren. Van daaruit is men reeds in de vroege middeleeuwen begonnen het achterliggende veengebied te ontginnen. De oriëntatie op de rivieren is in het huidige landschap nog goed zichtbaar.
De meeste bebouwingskernen in de Krimpenerwaard liggen met hun historische kern aan de rivier. De rijke cultuurgeschiedenis van deze kernen laat zien dat ze meer waren dan alleen landbouwdorpen. In zijn economische ontwikkeling heeft de Krimpenerwaard profijt getrokken van de ligging aan de rivier. Er ontstonden scheepswerven en andere watergebonden bedrijven langs de dijken en op de buitendijkse gronden.

Omdat de wegen langs de rivieren op de dijken liggen, zijn er langs alle drie de randen van de Krimpenerwaard prachtige panorama's op het dijkse en het buitendijkse landschap te zien.

Hollandsche IJssel
De Hollandsche IJssel heeft een ander karakter dan de Lek: de bedding is smaller met weinig buitendijkse gebieden en deels hoge, stenige oevers. De dijken zijn minder robuust dan langs de Lek en bij gevaar voor hoogwater kan de stormvloedkering bij Krimpen aan den IJssel gesloten worden. Tot aan de waaiersluis ten oosten van Gouda is de IJssel een getijdenrivier, daarachter een gekanaliseerd boezemwater.
De buitendijkse gebieden langs de Hollandsche IJssel worden 'zellingen' genoemd. Vroeger waren dit laaggelegen gebieden onder invloed van eb en vloed, vandaag zijn veel van de zellingen opgehoogd en ingericht als woon- of werkgebieden. Op plekken waar aan twee kanten van de Hollandsche IJssel is gebouwd wordt de rivier ervaren als onderdeel van de stedelijke ruimte.

Dijkversterking
Door de opeenvolgende, deels zeer recente, dijkversterkingen zijn dijklichaam en aangrenzende bebouwing steeds meer met elkaar vervlochten geraakt. Op veel plaatsen lijkt er nauwelijks ruimte te zijn voor nieuwe in grondwerk uitgevoerde dijkversterkingen. Toch is het de verwachting dat toekomstige versterkingen nog nodig zullen zijn, omdat de lage waard, waar het rivierengebied aan de zuidwestelijke delta raakt, qua waterveiligheid een kwetsbaar punt is.

Hoofdambities:
• herkenbaar houden van het verschil tussen het dijkse en het buitendijkse landschap, vooral langs de Lek;
• het karakter van Lek en Hollandsche IJssel als dynamische getijdenrivieren beleefbaar maken en versterken;
• kenmerkende verschillen tussen de twee rivieren, zoals bijvoorbeeld de verschillen in weidsheid en breedte, beter beleefbaar maken;
• panorama's en doorzichten op het landschap vanaf de wegen op de dijken zoveel mogelijk behouden.

Veenweidegebied:
• recreatieve routes zo aantrekkelijk mogelijk maken (belevingswaarde) en meekoppelkansen benutten.

Ontginningsgeschiedenis
De ontginning van de Krimpenerwaard begon vanaf de rivieren. Eerst in onregelmatige verkaveling (de 'vrije opsteek'). Van daaruit werd vervolgens de kern van de waard ontgonnen, in de vorm van regelmatige cope-ontginningen vanaf de Vlist.

Een cope-ontginning is een planmatige ontginning op basis van een contract. Het nog niet ontgonnen gebied werd volgens een vaste maatvoering door de grondeigenaren uitgegeven, waarna deze gronden door een zogenaamde coper in kavels werden verdeeld.
Deze ontginningen waren minder diep dan de ontginningen vanaf de rivier en de ontginningslinten en achterkaden kwamen hier dichter op elkaar te liggen. Daardoor heeft het middengebied een meer kleinschalig karakter gekregen dan de randen van de Krimpenerwaard. Dit verschil in schaal is nog steeds goed herkenbaar in het landschap en geeft de Krimpenerwaard een eigen onderscheidende identiteit in het rivierengebied. Tenslotte werd tussen 1250 en ongeveer 1600 de overgangszone tussen het middengebied en de randen in cultuur gebracht.
In het begin van de ontginning waterden de sloten vanaf het dikke veenpakket rechtstreeks af op de rivieren. Door de inzettende bodemdaling (verbranding van het veen) ontstond een onomkeerbare kentering van het landschap en werd de afwatering steeds moeizamer.

Open veenweide onderbroken door kleine landschapselementen. Omdat het noordelijke deel van de waard, langs de Hollandsche IJssel, lager ligt dan het zuidelijke deel kreeg het gebied een natuurlijke afwatering naar de Hollandsche IJssel. Voor de afwatering werden eerst weteringen en boezems gegraven en vanuit de boezem werd het water rechtstreeks in de rivier gemalen. Later toen door verdere maaivelddaling ook dat moeilijk werd, werden langs de Hollandsche IJssel haaks op de rivier zogeheten blokboezems aangelegd, die tijdelijk water konden bergen als de waterstand in de rivier te hoog was. Door de komst van het stoomgemaal verloren de blokboezems hun functie en raakten gedeeltelijk bebost.

Rond 1800 waren er plannen om grote delen van de Krimpenerwaard te vervenen. De Ringvaart rond het middengebied is daarvan een stille getuige. Door de slechte kwaliteit turf werd het project enkele jaren later alweer stopgezet.

Landschappelijke eenheden
Samen met de Lopikerwaard vormt de Krimpenerwaard het grootste aaneengesloten veenweidegebied van Nederland. De nog gave aanwezigheid van de middeleeuwse verkaveling, met de lange lijnen van kaden, weteringen en tiendwegen is een bijzondere kwaliteit van de Krimpenerwaard.

Vooral langs de Lek is het landschap weids en open, met diepe opstrekkende verkaveling vanaf de rivierdijk. Het gebied tussen Schoonhoven en Bergambacht heeft ook diepe kavels maar door de hogere ligging is het landschap kleinschaliger en 'verdicht' met boomgaarden en moestuinen. De rand langs de Hollandsche IJssel heeft dezelfde diepe opstrekkende verkaveling vanaf de rivierdijk, maar de openheid is meer onderverdeeld dan langs de Lek. Blokboezems haaks op de rivier zorgen samen met beplante tiendwegen en kades voor een karakteristiek patroon in het landschap.

Het middendeel van de Krimpenerwaard heeft een meer gevarieerd en kleinschalig landschapsbeeld door de aanwezigheid van linten met wegbeplantingen, eendenkooien en pestbosjes. De zone aan weerskanten van de Vlist kenmerkt zich door het sterke contrast van kleinschalig lint en open veenweide dwars op de overheersende oostwest oriëntatie in de Krimpener- en Lopikerwaard.

Tenslotte ligt tussen het middengebied en de rand langs de Lek een overgangsgebied met kenmerken uit de twee aangrenzende gebieden: diepe kavels vanaf de Lek onderbroken door kleine landschapselementen. Drager van dit gebied is het kronkelige lint van Zuidbroek/ Benedenberg/Tussenlangen. De kleinschalige zone tussen het lint en de Kadijk sluit aan bij de verdichte strook langs de Loet en biedt aanleiding om het overgangsgebied duidelijker te structureren.

Bodemdaling en Veenweidepact
Doordat voor het landbouwkundig gebruik de polderpeilen werden aangepast aan de klink van het veen, is het maaiveld van de Krimpenerwaard steeds verder gezakt. Het grootste deel van de veengronden is sterk gevoelig voor bodemdaling. De gronden met de sterkste gevoeligheid, tegelijk ook de laagste gebieden in de Krimpenerwaard, liggen aan de noordwestrand tegen de Hollandsche IJssel aan.

Om in ieder geval in de laagste delen van de Krimpenerwaard de bodemdaling te beperken is deze opgave gekoppeld aan de opgave om nieuwe natuur in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur aan te leggen. In het Veenweidepact uit 2005 is afgesproken het natuurgebied zoveel mogelijk te situeren in de delen met de sterkste bodemdaling. Het natuurgebied krijgt een hoger en natuurlijk fluctuerend waterpeil. De noordgrens van het gebied ligt achter het bebouwingslint langs de IJsseldijk, de zuidgrens ligt ongeveer op hoogte van de Ringvaart rond het middengebied.

Voor de inrichting van het natuurgebied wordt een gebied van ruim 2000 hectare omgevormd naar graslandbeheer dat gericht is op weidevogels (ongeveer 50% van de oppervlakte) en op botanisch grasland (30%). Een klein deel van deze percelen zal worden afgeplagd om snel een soortenrijke vegetatie tot ontwikkeling te brengen. De overige 20% bestaan uit water en karakteristieke landschapselementen zoals eendenkooien, pestbosjes en blokboezems. Onderdeel van het natuurgebied is ook een doorgaande natte verbinding, wordt mogelijk in de vorm van een nieuwe hoofdwatergang aangelegd.

De grootste concentratie van de nieuwe natuurgebieden ligt in het noorden, waar de bodem het laagst ligt en de bodemdaling hard gaat. Om een goede waterinlaat vanuit de Lek te garanderen en vorm te geven aan de ecologische verbindingszone, liggen langs de watergangen vanuit de Lek natuurlijk beheerde gronden. Er zal langs de randen van de natuurgebieden een patroon van dammen en stuwen ontstaan die moeten zorgen voor scheiding tussen de gebieden met verschillende polderpeilen.

De ecologische verbindingszone hoeft niet over de hele lengte eenzelfde maat en inrichting te hebben, maar kan ook bestaan uit afzonderlijke robuuste plekken die door een smalle verbinding aan elkaar worden geregen. In de rest van de Krimpenerwaard faciliteert het polderpeil in principe het landbouwkundig gebruik, hoewel ook hier lokaal agrarisch natuurbeheer wordt uitgevoerd.

Op de schaal van de Krimpenerwaard als geheel zal onderscheid ontstaan tussen de

natuurlijk ingerichte en beheerde graslanden en de landbouwkundig meer optimaal ingerichte gebieden. Het behoud van het cultuurhistorisch waardevolle kavelpatroon is een voorwaarde voor de ontwikkeling van beide gebieden. Dat vraagt om het zorgvuldig vormgeven van de inrichtingsmaatregelen (beheerpaden, dammen, bruggen, stuwen, natuurvriendelijke oevers, reliëf) en om het sturen van de 'verkleuring' van het landschap door het natuurbeheer, om zo de maatregel op een positieve manier beleefbaar te maken.

Voor de agrariërs in het overblijvende landbouwgebied geldt dat zij zekerheid hebben over de landbouwkundige productieomstandigheden. Dat zal waarschijnlijk in grote lijnen zorgen voor intensivering en schaalvergroting van de overblijvende melkveehouderijbedrijven. Er zal grondruil nodig zijn om te zorgen voor grotere aaneengesloten 'huiskavels'. Mogelijk zal er hier en daar behoefte zijn aan boerderijverplaatsingen. De bereikbaarheid van de landbouwbedrijven en de verkeersveiligheid op de smalle wegen in de Krimpenerwaard is een aandachtspunt.

Hoofdambities:
• herkenbaar houden van het verschil tussen het kleinschalige middengebied en de meer grootschalige ontginningsgebieden langs de rivieren;
• behoud en versterking van de bijzondere landschappelijke kwaliteiten van het middengebied;
• Behoud van het aanwezige opstrekkende verkavelingspatroon in natuurgebied en landbouwgebied;
• maatregelen voor de inrichting van het natuurgebied moeten passen in de landschappelijke karakteristiek van het deelgebied van de Krimpenerwaard waar ze in liggen en waar mogelijk de karakteristieke verschillen en landschappelijke grenzen versterken;
• inpassen van verbeterde ontsluiting voor de landbouw in de karakteristiek van het wegenpatroon.

Dorpen en Linten
De Krimpenerwaard heeft een rijke verscheidenheid aan bebouwingslinten, die het ontginningspatroon van de polder herkenbaar maken. De bebouwingslinten langs de Vlist en de dubbele ontginningslinten aan weerszijden van een wetering hebben een zeer hoge cultuurhistorische waarde.

Linten
De dubbele linten zijn besloten eigen wereldjes, van waaruit herhaaldelijk smalle doorzichten naar het achterliggende polderland mogelijk zijn. De enkele ontginningslinten zijn meer asymmetrisch van opbouw, omdat de weg wordt begeleid door een bredere waterloop en een smallere sloot of greppel. Kenmerkend is de manier waarop de doorgaande weg en de opritten naar de erven, over een brug of duiker, met elkaar verweven zijn geraakt. Langs de lange oost-westlinten liggen de boerderijen gemengd met woningen. De noord-zuidlinten zijn geen ontginningslinten, maar verbindingswegen (vaak oude Kerkwegen) waarlangs woningen zijn gebouwd op ondiepe kavels en vaak aaneengesloten in kleinschalige linten.

Karakteristiek voor de Krimpenerwaard is het contrast tussen dichtbebouwde linten en de onbebouwde polderwegen. De laatste jaren zijn er hier en daar tussen de historische boerderijen en woonhuizen in de linten nieuwe woningen gebouwd als uitkomst van de Ruimte voor ruimte-regeling.

Dorpen en steden
De dorpen en steden in de Krimpenerwaard zijn evenals de overgangen naar het landschap heel divers. Doordat de oorspronkelijke bebouwingslinten nog als herkenbare structuurlijnen in de bebouwingskernen doorlopen, zijn de dorpen op een vanzelfsprekende manier met het landschap verweven. De dorpen aan de rivieren hebben altijd een rivierfront op de dijk, met zowel voor- als achterkanten van de bebouwing naar het water. Karakteristiek zijn de dorpsranden die door historische bebouwingslinten worden gevormd, waarbij er vaak een groene ruimte is uitgespaard tussen het lint en de nieuwere dorpsbebouwing. Ook dorpsranden naar het veenweidegebied en naar recreatiegebieden zijn vaak gelaagd en fijnmazig van opbouw.

Hoofdambities:
• de verschillende karakteristieken per dorp en lint behouden en versterken: maatwerk per locatie;
• het contrast tussen onbebouwde wegen en verdichte linten bewaren;
• bij verdichting in de linten versterken van de verschillen tussen een symmetrische of een asymmetrische opbouw van het lint;
• doorgaande linten en weteringen in de dorpen als verbindende structuren tussen dorp en landschap bewaren;
• vanuit het lint doorzichten op het landschap open houden;
• versterken en ontwikkelen van de herkenbaarheid van de Oude Hollandse Waterlinie.

Recreatief netwerk
De Krimpenerwaard is een landelijk landschap onder de rook van de stad. Krimpen aan den IJssel vormt samen met Capelle aan den IJssel de oostelijke uitbreiding van Groot Rotterdam. Direct ten oosten van Krimpen begint het uitgestrekte veenweidegebied, waar de stad ver weg lijkt te zijn.

Netwerk
De troefkaart van het landschap van de Krimpenerwaard is het netwerk van smalle kaden en tiendwegen, die deels nog onverhard zijn. Doordat het landschap in vergelijking met andere veenweidegebieden in het Groene Hart relatief kleinschalig en gevarieerd is, is de Krimpenerwaard een heel uitnodigend fiets- en wandelgebied. De basis van de aanwezige wandelroutes en fietspaden zijn de lange doorgaande oost-westlijnen. Doordat de linten en tiendwegen ook in de dorpen doorlopen zijn er aantrekkelijke routes mogelijk tussen de dorpen en het omringende landschap. De laatste jaren zijn er tussen die lange lijnen ook noord-zuid dwarspaden gemaakt om zo een netwerk te kunnen maken. Op de Vlist kan met een kleine boot of kano worden gevaren en er zijn plannen om het kanonetwerk in het gebied te versterken.

De rivieren vormen onderdeel van regionale en nationale vaarroutes en langs de oevers liggen recreatief interessante plekken, zoals buitendijkse natuurgebieden en enkele aanmeermogelijkheden. Ponten over de rivieren en de waterbus vanuit Rotterdam zijn aantrekkelijke manieren om de Krimpenerwaard te bereiken.

Agro-toerisme
Een toenemend aantal agrariërs zoekt zijn economische ontwikkeling in verbrede landbouw, met de verkoop van streekproducten, zorgactiviteiten en het openstellen van het erf voor recreanten.
Deze vorm van extensieve recreatie, sterk verweven met het landschap, benut de unieke kwaliteiten van de Krimpenerwaard. Het beleven van het agrarisch landschap is de reden voor recreanten om naar het gebied toe te komen. De gebieden die speciaal voor recreatie zijn ingericht, de recreatiegebieden Krimpenerhout en het Loetbos, worden vooral bezocht door mensen uit de Krimpenerwaard zelf.

Hoofdambities:
• completeren van het recreatieve netwerk van fietspaden, voetpaden, met name verbindingen vanuit de dorpen en noord-zuid dwarsverbindingen;
• de nieuwe dwarsverbindingen in het recreatieve netwerk sober vormgeven en de openheid bewaren, ingepast in het landschappelijke deelgebied waar ze liggen;
• ontwikkelen van recreatieve pleisterplaatsen op strategische plekken (in verbinding met dorpen en linten);
• beleefbaar maken van het nieuwe natuurgebied en van de buitendijkse natuurgebieden en het verschil met het agrarische productielandschap verduidelijken;
• recreatieve mogelijkheden aan en op de rivieren versterken.

Ambitiebeeld
Het ambitiebeeld is een samenvatting van de belangrijkste thema's en bijbehorende ambities van de Krimpenerwaard.
1. Versterken van het contrast tussen de randen langs de rivieren en het middengebied enerzijds, en het contrast tussen buitendijks en dijksgebied anderzijds.
2. Koesteren van het uitgestrekte veenweidegebied en de relatieve openheid met het eeuwenoude kavelpatroon in landbouw- en natuurgebied.
3. Behoud en versterken van het contrast tussen onbebouwde wegen en verdichte oost-west georiënteerde linten en de verschillen in symmetrie respectievelijk asymmetrie tussen de linten onderling.
4. Versterken van de recreatieve mogelijkheden in het gebied door het toevoegen van pleisterplaatsen en ontbrekende schakels in het recreatieve netwerk.

Deze hoofdambities voor de Krimpenerwaard worden in de gebiedsprofielkaarten verder uitgewerkt en beschreven:
• verschil tussen buitendijkse gebieden herkenbaar maken, vooral langs de Lek;
• verschillen tussen de rivieren benutten en beleefbaar maken;
• kenmerkend kavelpatroon veenweide in landbouwgebied en natuurgebied;
• inpassing natuurgebied in de landschappelijke karakteristiek van het deelgebied;
• verschillen in landschappelijke karakteristiek van de deelgebieden versterken;
• kleinschalige zone in het overgangsgebied versterken;
• kroonjuweel Middengebied behouden en versterken;
• contrast tussen onbebouwde wegen en verdichte linten;
• continuïteit linten, ook in de dorpen;
• versterken en ontwikkelen herkenbaarheid Oude Hollandse Waterlinie;
• recreatieve pleisterplaatsen op strategische plekken;
• blokboezem als karakteristiek landschapselement behouden en waar mogelijk toegankelijk maken.
• tiendwegen bewaren als onderdeel van het recreatieve netwerk;
• beleefbaarheid en toegankelijkheid van natuur- en recreatiegebieden waar mogelijk versterken.

Project Schoner, Mooier Hollandsche IJssel
De Hollandsche IJssel heeft een grote schoonmaakbeurt gekregen. In 1999 sloegen verschillende overheden de handen ineen en besloten tot een sanering van de oevers en de waterbodem van de getijdenrivier tussen Gouda en Capelle aan den IJssel.

Beeldkwaliteitsplan Hollandsche IJssel
Als input voor de revitalisatie-opgave voor de Hollandsche IJssel is destijds een beeldkwaliteitsplan opgesteld om tot een gemeenschappelijke visie voor de Hollandsche IJssel te komen. Het beeldkwaliteitsplan Hollandsche IJssel bevat een beschrijving van de krachten die vanuit de regio op de Hollandsche IJssel inwerken. Daaruit volgt een set met algemene spelregels, waaraan de functies in het gebied zouden moeten voldoen. Deze spelregels zijn in de diverse bestemmingsplannen van de betreffende gemeenten verankerd.

Ruimte en Mobiliteit (VRM)
De visie ruimte en mobiliteit biedt geen vastomlijnd ruimtelijk eindbeeld, maar wel een perspectief voor de gewenste ontwikkeling van Zuid-Holland als geheel. De visie geeft zekerheid over een mobiliteitsnetwerk dat op orde is en de reiziger en de vervoerder keuzevrijheid biedt, en bevat voldoende flexibiliteit om in de ruimtelijke ontwikkeling te reageren op maatschappelijke initiatieven. Dat geeft houvast voor andere ruimtelijke plannen en voor investeringen in ruimte en netwerk. Het geeft ook duidelijkheid over de randvoorwaarden die de provincie daaraan stelt.

Vier rode draden geven richting aan de gewenste ontwikkeling en het handelen van de provincie:
1. beter benutten en opwaarderen van wat er is,
2. vergroten van de agglomeratiekracht,
3. verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit,
4. bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving

Verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit
In Zuid-Holland, dat zich onderscheidt door het sterke contrast tussen een dynamische stedelijke omgeving en open deltalandschappen, is zorg voor de ruimtelijke kwaliteit in het bijzonder van belang. Naar zijn aard raakt ruimtelijke kwaliteit zowel alle ruimtelijke ontwikkelingen als de overige rode draden.

Ruimtelijke kwaliteit is het resultaat van goede ruimtelijke ordening: een evenwicht en samenspel van toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten niet alleen functioneel zijn, maar ook duurzaam houdbaar (of bewust tijdelijk) en in hun uiterlijke verschijning bijdragen aan de kwaliteit van de omgeving. Ruimtelijke kwaliteit is niet alleen een item voor deskundigen, maar ook onderwerp van een voortdurend maatschappelijk

debat en gesprek. De provincie zal dit debat faciliteren.

De essentie van de rode draad ‘verbeteren van ruimtelijke kwaliteit’ is dat initiatiefnemers van ruimtelijke ontwikkelingen enerzijds inspelen op de aanwezige kwaliteiten in de omgeving (zeker als de omgeving hoge cultuurhistorische of identiteitsbepalende waarden vertegenwoordigt) en er anderzijds specifieke kwaliteiten aan toevoegen die te maken hebben met de samenleving van vandaag. Ruimtelijke kwaliteit speelt op verschillende niveaus: veelal plekgebonden, maar ook op het niveau van de gehele provincie. Nu de ruimtelijke ontwikkeling sterker wordt bepaald door maatschappelijke, veelal kleinschalige initiatieven, is een gedeeld beeld van de ruimtelijke kwaliteit op regionale schaal van belang.

De provincie stelt met het handelingskader ruimtelijke kwaliteit spelregels vast die het bovenlokale, algemene belang borgen en heeft samen met partijen in de regio een kwaliteitsbeeld voor het betreffende gebied geformuleerd (de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit). Binnen deze spelregels en met dit gedeelde kwaliteitsbeeld is er ruimte voor maatwerk om te komen tot de best mogelijke oplossing voor de gestelde opgave. In haar eigen projecten geeft de provincie ruimtelijke kwaliteit een centrale plek. Ze kiest voor een integrale benaderingswijze en het combineren van toekomstwaarde, gebruikswaarde en belevingswaarde vanaf de start van haar projecten.

De provincie beschikt al enige tijd over een kwaliteitskaart die de kwaliteitsambities van de provincitoont en in een geactualiseerde vorm onderdeel is van deze Visie ruimte en mobiliteit. De kwaliteitskaart staat met de bijbehorende uitwerking in richtpunten aan de basis van de gebiedsprofielen ruimtelijke kwaliteit, die een handreiking vormen voor het gebiedsspecifiek omgaan met ruimtelijke kwaliteit.

Zie verder: https://www.zuid-holland.nl/onderwerpen/ruimte/visie-ruimte/vrm-downloads/

Nota ruimtelijke kwaliteit gemeente Krimpenerwaard

De gemeente Krimpenerwaard heeft in 2017 de nota ruimtelijke kwaliteit vastgesteld waarin primair het welstandbeleid is vastgelegd maar die ook relevant beleid omvat voor de ruimtelijke maatregelen in het projectgebied van KIJK. Het gaat daarbij o.a. om onderstaande zaken.

Hollandsche IJssel
De linten langs de Hollandsche IJssel hebben een bochtig verloop en gevarieerde bebouwing uit diverse periodes met als basis het individuele pand met een landelijk karakter. Het wegprofiel varieert van smalle dijkweg tot vrij brede provinciale weg. De bebouwing staat in de regel vrij op ruime kavels. Doorzichten op het achterland zijn kenmerkend in het beeld. Het gebied bestaat uit de linten buiten de kernen, waaronder ook de Steinsedijk ten noorden van Haastrecht. Dit laatste deel ligt op enige afstand van de Hollandsche IJssel. In de tussenliggende uiterwaarden staat vrijwel geen bebouwing.
De bebouwing bestaat voornamelijk uit boerderijen, woningen en (agrarische) bedrijfsgebouwen. Hoofdgebouwen zijn met de voorzijde gericht op dijk of staan bij uitzondering haaks hierop. De bebouwing staat op enige afstand van de dijk op het lager gelegen land en soms aan de dijk op kruinhoogte. Enkele panden staan buitendijks. Rooilijnen volgen dijk of verkaveling en verspringen onderling. Bedrijfsgebouwen liggen meestal achter de woongebouwen. Het erf voor het bedrijf is vaak verhard.

De bebouwing is in de regel individueel en afwisselend. Uitzondering hierop zijn enkele korte rijen samenhangende woningen, zoals aan de IJssellaan. Woningen hebben een eenvoudige tot gedifferentieerde opbouw bestaande uit een onderbouw van één tot twee lagen met kap. Nokken van laaggelegen panden liggen veelal evenwijdig aan de verkaveling, nokken van panden op de kruin van de dijk zijn in de regel gelijnd aan de weg. Boerderijen hebben veelal lage goten en al dan niet symmetrische hoge kappen. Bij de kleinere dijkwoningen ligt de nadruk ook wel op de onderbouw, zoals in het zijaanzicht. Op- en aanbouwen komen veel voor en zijn in het algemeen ondergeschikt en opgenomen in de hoofdmassa.

Gevels van woningen zijn veelal representatief. Met name de oudere woningen zijn verticaal geleed met staande ramen. Panden hebben in de regel een zorgvuldige detaillering. Grote gevelopeningen zijn staand, waarbij de vensters veelal zijn onderverdeeld. Kenmerkend zijn daarnaast de drieledige engelenvensters in topgevels van boerderijen. Gevels van met name oudere panden zijn voorzien van elementen als siermetselwerk, windveren en makelaars. Materialen zijn traditioneel. Gevels zijn gemetseld in gele danwel rode baksteen en incidenteel gepleisterd of gekeimd in een lichte tint. Bijgebouwen zijn ook wel uitgevoerd in gepotdekselde donkere houten planken, al dan niet voorzien van een gemetselde onderbouw. De meeste daken zijn gedekt met rode of gesmoorde pannen of riet. De gebruikte kleuren zijn terughoudend en in het algemeen traditioneel. Moderne (agrarische) bedrijfsgebouwen hebben een eenvoudige opbouw van één tot twee lagen met een zadeldak en zijn eenvoudiger gedetailleerd dan de woningen. Een terug gelegen ligging in combinatie met terughoudende materialen en gedekte kleuren zorgt ervoor dat bedrijfsgebouwen onnadrukkelijk in het landschap liggen en minder de aandacht trekken dan de woonbebouwing.

Uitzonderingen
Bijzondere elementen zijn gebouwen en objecten met (voorheen) andere functies zoals de voormalige kerk nabij Ouderkerk aan den IJssel en de afgeknotte molen nabij Gouderak. Deze gebouwen vormen accenten door afwijkende massa en uitwerking.

Uitzondering zijn enkele korte rijen met samenhangende woningen in het lint. Andere uitzondering is buurtschap IJssellaan, een verdicht stukje lint parallel aan de bebouwing langs de IJsseldijk. De sfeer is hier dorps met individuele panden en enkele rijtjes woningen. Een deel van de woningen aan de IJssellaan staat met de achtererven gericht op en in het zicht van de dijk.

Aanvullend kwaliteitsbeleid
Voor enkele plekken langs de Hollandsche IJssel is aanvullend kwaliteitsbeleid vastgesteld.

Dikke Boom Ouderkerk aan den IJssel
Een braakliggend buitendijks terrein wordt ingevuld met vrijstaande woningen die in massa en uitwerking aansluiten op de kenmerken van het dijklint. In de uitwerking wordt aangesloten op de in de omgeving gangbare ordening van een hoofdgebouw met enkele bijgebouwen. De hoofdwoning krijgt een tradtioneel uiterlijk, terwijl de overige woningen ogen als bijgebouwen met eenvoudige schuurvormige hoofdmassa's en een meer eigentijdse en strakke uitwerking.

Middelblok Gouderak
In het buitendijks gebied aan het Middelblok wordt bedrijfsbebouwing vervangen door zeven vrijstaande woningen. Langs de dijk zijn drie woningen gedacht, de overige woningen liggen hierachter op een woonerf. De vraag is een gevarieerd en levendig beeld met wisselende kaprichtingen, verspringende rooilijnen en diversiteit in architectuur en materiaalgebruik.

De openbare ruimte krijgt een hoogwaardige uitstraling, de woningen een zorgvuldige architectonische uitwerking. Extra aandacht gaat uit naar de overgang van land naar water, aangezien dit gebied deel uitmaakt van de provinciale ecologische hoofdstructuur.

Hollandsche IJssel: uitgangspunten
De linten langs de Hollandsche IJssel hebben een bijzonder welstandsniveau. De waarde is in ieder geval gelegen in de combinatie tussen de oorspronkelijke structuurelementen en de afwisselende lint- en dijkbebouwing. Het beeld is kleinschalig, met variatie in open en meer besloten delen. Vanaf de dijk is er op veel plekken wijds zicht op rivier en achterland. De zuidrand van de dijk loopt over in de voor de streek kenmerkende verkaveling met dicht op elkaar gelegen sloten. Dit leidt tot langwerpige kavels met tussen de kavels doorzichten. De bebouwing is gelijnd aan de verkaveling, waarbij boerderijen een woning aan de straatkant hebben en de stal hier in de regel direct achter is gelegen. Deze wijze van erfinrichting is kenmerkend voor het gebied. Bebouwing op kruinhoogte volgt in de regel de dijk en de weg. Diverse objecten zijn cultuurhistorisch waardevol. Het beleid is gericht op het behoud van de oorspronkelijke structuurelementen, het gegroeide bebouwingspatroon en de cultuurhistorische bebouwing.

Het uitgangspunt is dat bouwplannen een positieve bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. In verband hiermee wordt verwacht dat er in ieder geval aandacht geschonken wordt aan de hoofdoriëntatie van de bebouwing en de mate van afwisseling en individualiteit in de massa in combinatie met een terughoudende vormgeving en traditioneel gebruik van materialen en kleuren.

Criteria
Bij de bespreking van bouwplannen wordt in samenhang met beschrijving en uitgangspunten getoetst aan de hand van de volgende criteria:

Ligging
- Het landelijke of dorpse karakter van de lintbebouwing behouden.
- Hoofdgebouwen staan aan de voorzijde van kavels en zijn met de voorgevel op de straat gericht, tweedelijns bebouwing is ondergeschikt en is geordend zoals gebruikelijk op traditionele erven.
- Rooilijnen van hoofdmassa's verspringen onderling en volgen de verkaveling.
- De rooilijnen zijn per bouwmassa of rij in samenhang.
- Doorzichten naar het achterland behouden.
- Bijgebouwen staan achter de voorgevelrooilijn.
- Grootschalige bebouwing staat in beginsel op achterterreinen.
- Ondergeschikte bouwwerken zoals voorzieningen voor paarden in beginsel op het achtererf plaatsen en uitvoeren in terughoudende kleuren massa.
- De bouwmassa is evenwichtig, in harmonie met het gebiedskarakter en afgestemd op oorspronkelijke bebouwingskenmerken (hoofdvorm en nokrichting).
- Gebouwen zijn individueel en afwisselend en hebben een eenvoudige tot gedifferentieerde opbouw met een eenvoudige rechthoekige plattegrond.
- Per kavel is er één hoofdmassa.
- De individuele woning in rij of ensemble is deel van het geheel.
- Woningen hebben in beginsel één tot twee lagen met een kap.
- Bedrijfsgebouwen hebben een eenvoudige, schuurachtige vorm.
- Uitbreidingen zoals aanbouwen en dakkapellen vormgeven als toegevoegd ondergeschikt element of opnemen in de hoofdmassa.
- Bijgebouwen zijn eenvoudig van vorm en ondergeschikt aan de hoofdmassa.

Architectonische uitwerking
- De architectonische uitwerking en detaillering zijn zorgvuldig en evenwichtig.
- De architectuur volgt het beeld van landelijke of dorpse bebouwing met individuele panden en bij uitzondering bescheiden ensembles of rijen.
- Het accent ligt op de bebouwing aan de weg en bebouwing in de tweede lijn is eenvoudig vormgegeven (met inbegrip van eventuele woningen).
- De hoofdmassa heeft een heldere en in de regel verticale geleding en een fijne detaillering die wordt benadrukt in kleine elementen als gootklossen, windveren en baksteenpatronen in de gevel.
- Bedrijfsgebouwen eenvoudig en zorgvuldig detailleren.
- De voorgevel van een bedrijfsgebouw is horizontaal geleed.
- Wijziging en toevoeging in stijl en afwerking zorgvuldig afstemmen op hoofdvolume.

Materiaal en kleur
- Materialen en kleuren zijn terughoudend, in beginsel traditioneel.
- Gevels zijn in hoofdzaak van baksteen en een enkele keer in een lichte tint gepleisterd of geverfd, kozijnen zijn in beginsel van hout.
- Hellende daken in beginsel dekken met (matte) keramische dakpannen of riet.
- Grote vlakken bestaan uit kleine elementen of hebben een duidelijke textuur, zoals baksteen of betimmering.
- Kleuren afstemmen op belendingen.
- Daken van bedrijfsgebouwen zijn in beginsel grijs.

Verankering beeldkwaliteitsplan Schoner, Mooier Hollandsche IJssel in bestemmingsplannen
In verband met de borging van de uitgangspunten m.b.t. de ruimtelijke kwaliteit uit het beeldkwaliteitsplan Schoner, Mooier, Hollandsche IJssel is een aantal spelregels verankerd in de relevante vigerende bestemmingsplannen.

De belangrijkste punten zijn:
- op gronden met de bestemming wonen: aan rivierzijde ligt de damwand of keermuur niet meer dan 1.00 meter boven maatgevend hoog water;
- op gronden met de bestemming bedrijvigheid: aan rivierzijde ligt de damwand of keermuur niet meer dan 2.00 meter boven maatgevend hoog water.

Nota ruimtelijke beleid m.b.t. welstand gemeente Krimpenerwaard

De gemeente Krimpen aan den IJssel heeft in 2017 de nota ruimtelijke kwaliteit Welstandsbeleid vastgesteld waarin primair het welstandbeleid is vastgelegd, maar die ook relevant beleid omvat voor de ruimtelijke maatregelen in het projectgebied van KIJK. Het gaat daarbij o.a. om onderstaande zaken.

Dijklinten
De dijklinten behoren tot de oudste bebouwde delen van de gemeente. Het is een herkenbaar gebied met een karakteristiek beeld, dat bestaat uit de watergebonden bedrijvigheid en dijkwoningen.

De IJsseldijk en het dijkse deel langs de Sliksloot zijn overeenkomstig in uiterlijk en functie en behoren dan ook tot het welstandsniveau 'bijzonder'. Aan de IJsseldijk liggen enkele deelgebieden met een heel ander karakter - overwegend bedrijven - net als het industrieterrein De Krom/Parallelweg. Deze behoren tot het welstandsniveau 'beperkt'.
Het deelgebied aan de Hollandsche IJssel kent een afwisseling van bebouwing en open ruimten. Door de aanwezigheid van de open ruimten is er dijks zicht op Krimpen mogelijk en buitendijks biedt het uitzicht over de open ruimten naar de rivier.

Aan de dijk zijn de gebouwen traditioneel met af en toe gerestaureerde gebouwen, waarbij enkele gebouwen Rijksmonument zijn. Het ruimtelijke beeld van de dijklinten bestaat uit de afwisseling van individuele woningen, geschakelde woningen, rijwoningen, ensembles van zowel nieuwe als oude bebouwing.

Het ruimtelijke karakter van de buitendijkse zone onderscheidt zich ten opzichte van de dijkse zone. Buitendijks staat de bebouwing aan de dijk, straat of haaks op de waterlijn. Er is een menging van functies en de ensembles met nieuwe bebouwing is er duidelijk herkenbaar door de eenduidige bebouwingstypologie, architectuur en materiaalgebruik.

De verkaveling van de dijkse zone staat haaks op de dijk. De groene ruimte vormt hier het verbindende element. De positie van de bebouwing is afwisselend op dijkhoogte direct aan de dijk of achter en onder aan de dijk. In de dijkse zone komen naast de karakteristieke bebouwing ook afwijkende gebouwen voor met een niet-woonfunctie, zoals sportterreinen en bedrijven. De bebouwingskarakteristiek is zeer divers in het dijkse deel met een menging van bouwvormen en dichtheden. De monumentale boerderijen zijn beeldbepalend vanwege hun grotere volume ten opzichte van de over het algemeen kleinschalige bebouwing. Het groene karakter van de dijk wordt voor een groot deel gevormd door deze boerderijen met hun erven, boomgroepen en uitzichten over kavelsloten.

Samengevat gaat het om de volgende ruimtelijke karakteristieken die belangrijk zijn:
- afwisseling open ruimten en bebouwing, met zicht op Krimpen en uitzicht naar de rivier;
- buitendijks staat de bebouwing aan de dijk, straat of haaks op de waterlijn. Dijks staat de verkaveling haaks op de dijk;
- buitendijks functiemenging en ensembles nieuwe bebouwing duidelijk herkenbaar. dijks karakteristieke bebouwing en tevens afwijkende gebouwen met een niet-woonfunctie;
- monumentale boerderijen zijn beeldbepalend vanwege grote volume t.o.v. kleinschalige bebouwing;
- groene karakter wordt hoofdzakelijk gevormd door de erven, boomgroepen etc van de boerderijen;
- behouden van de ruimtelijke identiteit en kwaliteit van de oorspronkelijke

ruimtelijke opbouw en karakteristiek als cultuurhistorische compositie in zijn geheel. De afwisseling van bebouwing en open groene ruimten dient gehandhaafd te worden. Bij (vervangende) nieuwbouw is de positie en oriëntatie van de oorspronkelijke bebouwing richtinggevend. Vrije ligging ten opzichte van belendende bebouwing en verspringing in de rooilijn is gewenst;

- rijksmonumenten, beeldbepalende panden en andere objecten - historische bebouwing - dienen behouden te blijven. Bij aanpassingen aan beeldbepalende panden en jonge monumenten dient het beeldbepalende karakter ondersteund te worden;
- Bij historische boerderijen dient de onderlinge samenhang tussen gebouwen, bijgebouwen en de relatie met de tuin en erfbeplanting te worden gerespecteerd;
- Bijgebouwen in de vorm van schuren, garages e.d. dienen achter de hoofdbebouwing geplaatst te worden. Geen toevoegingen aan voorzijden zoals erkers, pergola's of veranda's tenzij het bestemmingsplan toelaat.

Behoud historische straatprofielen.
Maat/schaal
Over de gehele dijkzone dient de diversiteit te worden gerespecteerd: afwisseling in zowel massa als vorm.

Vorm/orientatie
Straatgerichte gevels van hoofdgebouwen met een passende kapvorm en kaprichting in de straat/aan de dijk. Samenhang gebouwen op de kavel.

Stijl/architectuur/detail
Nieuwbouw van hoofdgebouwen en bijbehorende bebouwing in eigen stijl met inachtneming van de bestaande kenmerken. Aanpassingen, wijzigingen en toevoegingen van hoofdgebouwen en bijbehorende bebouwing in overeenkomst met de bestaande stijl, architectuur en verfijnde detaillering afgestemd op de architectuur.
Bij aanpassing van bestaande historische bebouwing dient de originele gevelindeling en detaillering zoveel mogelijk behouden te blijven.

Materiaal/kleur
Materiaalgebruik alle bouwwerken in overeenstemming met de bestaande dijklinten
Kleurstelling: gedekt/traditioneel/aardetinten.
Materiaalgebruik is overwegend traditioneel: baksteen, hout, Oud-Hollandse pan.
Bij de historische bebouwing is het gebruik van traditionele materialen (gele IJsselsteen en rode baksteen, oud-Hollandse pan, houten kozijnen en houten deuren) uitgangspunt. Kunststof- en plaatmaterialen zijn niet toegestaan.

Verkeer- en vervoervisie gemeente Krimpen aan den IJssel

In 2013 is in de gemeente Krimpen aan den IJssel de Verkeer- en vervoervisie vastgesteld. Deze visie is ook relevant voor de ruimtelijke inrichting, m.n. als het gaat om het benadrukken van het verschil tussen inrichtingseisen en buiten de bebouwde kom.

IJsseldijk
Het gebruik en de functie van de IJsseldijk zijn zeer divers. De weg wordt gebruikt voor de ontsluiting van de aanliggende woningen en bedrijven en is daarnaast een belangrijke (recreatieve) fietsroute. Ook is een deel van de IJsseldijk, tussen de Omloop en Ouderkerk aan den IJssel onderdeel van de busroute richting Gouda. De wegbreedte van de dijk is op sommige plaatsen erg smal, waardoor er een conflict ontstaat tussen de diverse gebruikers van de dijk. Autoverkeer, fietsers en geparkeerde voertuigen moeten op de dijk worden ingepast. Deze combinatie van functies past in de wegencategorie wijkontsluitingsweg.

Voor het aanpassen van de inrichting van de IJsseldijk is in 2008 al een ontwerp opgesteld. Enkele maatregelen uit dit ontwerp zijn destijds ook gerealiseerd, maar een deel ook niet. Gezien het gebruik en de klachten over de inrichting van de IJsseldijk, moet deze op het wegvak tussen de Parallelweg en de Omloop op basis van de inrichtingskenmerken voor wijkontsluitingswegen worden ingericht. De eerste stap daarvoor is het aanbrengen van parkeervakken. Deze structureren de inrichting van de dijk en hebben daarnaast een snelheidsremmende functie.

In de nabije omgeving van Krimpen aan den IJssel is HHSK beheerder van de volgende wegen:
- IJsseldijk vanaf de bebouwde komgrens van Krimpen aan den IJssel;
- tot aan de bebouwde komgrens van Ouderkerk aan den IJssel;
- Tiendweg West tussen de bebouwde komgrenzen van Krimpen aan den IJssel en Krimpen aan de Lek;
- diverse fietsroutes in de omgeving van Krimpen aan den IJssel.

De IJsseldijk is door HHSK gecategoriseerd als ETW-1. De huidige inrichting van de weg voldoet nog niet aan deze categorie. Hiervoor moet op korte termijn de weginrichting worden aangepast en moeten maatregelen worden genomen om de verkeersstromen te beïnvloeden. Door de belijning te veranderen en de hoeveelheid doorgaand verkeer te verminderen, komen de inrichting en het gebruik meer overeen met de categorie. Als het niet mogelijk blijkt om de hoeveelheid doorgaand verkeer te verminderen, is het aan te raden de verkeersfunctie te faciliteren door het wegprofiel te verbreden. Mogelijkheden hiervoor ontstaan als er een dijkversterking wordt uitgevoerd.

Autostructuur
De hoofdgedachte in de opbouw van de autostructuur in Krimpen aan den IJssel is het verkeer zo veel mogelijk te bundelen op de hoofdwegen. De hoofdwegen ontsluiten de gemeente richting de C.G. Roosweg/N210. Deze structuur is sterk gericht op ontsluiting van het autoverkeer richting de Algerabrug. Bundeling van het verkeer in de gemeente houdt in dat het autoverkeer geconcentreerd wordt op de Nieuwe Tiendweg en Krimpenerbosweg. Aansluitende wegen en verbindingen tussen deze hoofdwegen zorgen voor de spreiding van het verkeer richting de woonwijken. Deze wegen hebben allemaal een verkeersfunctie in de gehele autostructuur van Krimpen aan den IJssel. Buiten deze wegen liggen de verblijfsgebieden. De auto heeft in die gebieden een minder prominente rol. De scheiding tussen functies van de wegen, samen met het gebruik en de vormgeving, is verwerkt in een wegencategorisering.

Wegencategorisering houdt in dat wegen een categorie meekrijgen met een aantal kenmerken. Deze kenmerken moeten aansluiten bij het gewenste gebruik van de wegen. Een opgave voor de gemeente is om functie, gebruik en inrichting van wegen met elkaar in overeenstemming te brengen.

Standaard inrichting 30 km/h-gebied
Uniformiteit van inrichting draagt bij aan de duidelijkheid en overzichtelijkheid en daarmee ook aan de veiligheid in de verblijfsgebieden waar 30 km/h de maximumsnelheid is. In de gehele gemeente wordt voor deze gebieden gekozen voor een inrichting met plateaus op de kruispunten en - alleen daar waar twee kruispunten te ver van elkaar liggen - voor aanvullende maatregelen.

Wijkontsluitingswegen
In de praktijk is de scheiding tussen wegen met een verkeersfunctie en verblijfsgebieden vaak minder duidelijk. In Krimpen aan den IJssel zijn ook diverse wegen waarvan de inrichting niet overeenkomt met de functie ervan. Veelal zijn deze wegen in de oude wegencategorisering aangeduid als 30 km/h-wegen. Voor de fietsers zijn geen voorzieningen getroffen, maar ze hebben een relatief hoge verkeersintensiteit en een ontsluitende functie voor grote woonwijken. Qua inrichting verschillen deze wegen vaak en veel klachten gaan over deze wegen. Daarom is er een tussencategorie van wegen benoemd in de vorm van wijkontsluitingswegen. Met dit type wegen wordt een betere balans gezocht tussen de inrichting, de inpassing en het gebruik. Diverse gemeentes passen om dezelfde redenen ook al tussenvormen toe.

BRONNEN EN VERKLARING

Bronnen

Rapporten

- *Gespaard landschap*,
  Hans du Pré, Adri van den Brink
- *Handreiking-ruimtelijk-ontwerpen*,
  Technische adviescommissie voor de waterkeringen [1994].
- *De Krimpenerwaard*,
  Catharina L. van Groningen [1996].
- *Beeldkwaliteitsplan voor de Hollandsche IJssel*,
  Bureau Alle Hosper [1998].
- *Ruimte voor ontwikkeling – Structuurvisie Krimpen aan de IJssel*
  Gemeente Krimpen aan de IJssel [2004].
- *Dijken van Nederland*,
  Eric-Jan Pleijster, Cees van der Veeken, Robbert Jongerius [2014].
- *Kansenkaart Hollandsche IJssel*,
  Waterrecreatie Nederland [onbekend].
- *Handreiking landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit in waterveiligheidsopgaven*,
  HWBP [2014].
- *Gebiedsprofiel Krimpenerwaard*,
  Provincie Zuid-Holland [2014].
- *Het groene hart in beeld - Een uniek veengebied midden in de Randstad*,
  Planbureau voor de Leefomgeving [2015].
- *Notitie Reikwijdte - Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard*,
  Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. [2016]
- *Notitie Reikwijdte - Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard*,
  Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. [2016]
- *Pilot 'ruimtelijk instrumentarium dijken'*,
  Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard [2016].
- *Notitie Kansrijke alternatieven - Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard*
  Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard [2017]
- *Hoogwaterbeschermingsprogramma Projectenboek 2017*,
  Marieke Bos [2017].

Internet

www.hoogwaterbeschermingsprogramma.nl
www.schielandendekrimpenerwaard.nl
www.planviewer.nl
www.ruimtelijkeplannen.nl
www.topotijdreis.nl

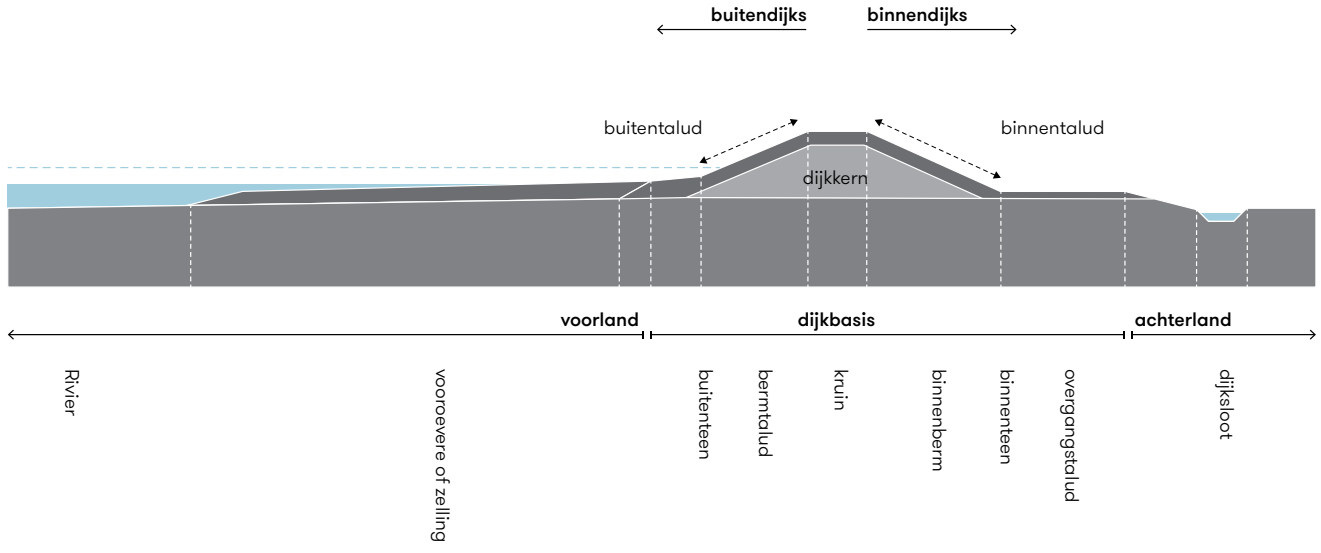
Kaartmateriaal

GIS informatie [HHSK]
Historisch archiefmateriaal en kaarten [HHSK]

Terminologie en verklaring

KIJK	*Krachtige IJsseldijken Krimpenerwaard*
HHSK	*Hoogheemraandschap Schieland en Krimpenerwaard*
HWBP	*Hoogwaterbeschermingsprogramma*
IB	*Ingenieursbureau*
EPVE	*Esthetisch Programma van Eisen*
NNN	*Natuur Netwerk Nederland*
MCA	*Multicriteria analyse*
MER	*Milieueffectrapportage*
MWH	*Maatgevend Hoog Water*
NWO	*Niet Waterkerende Objecten*
POV	*Projectoverstijgende Verkenning*
SMHIJ	*Schoner, Mooier Hollandsche IJssel*
VKA	*Voorkeursalternatief*

Benedenrivier	*Gedeelte van de rivier, dichtbij zee, waar de invloeden van eb en vloed merkbaar.*
Achterland	*Het land dat achter de dijk ligt.*
dijks	*Gebied dat door dijken wordt beschermd tegen de invloed van de rivier.*
Buitendijks	*Gebied tussen de dijken, dus de rivier en de oevers.*
Dijkteen	*Laagste gelegen (hoek)punt van een dijk.*
Ensemble	*Een ruimtelijk en stedenbouwkundig compositorisch geheel.*
Kernzone	*Het gebied dat gerekend wordt tot de waterkering bij waterkerende dijklichamen. De kernzone is begrensd door de teen en de buitenteen van de waterkering.*
Kribben	*Dam om rivieroevers de beschermen*
Kruin	*Hoogste punt van een dijk.*
Rikken	*Restant van het voorland in de rivier na afgraving ten behoeve van de kleiwinning.*
Stormvloedkering	*Waterbouwkundige constructie die bij zeer hoge waterstanden wordt gesloten ter bescherming van het achterland*
Talud	*Schuin zijvlak (van bijvoorbeeld een dijk)*
Voorland	*(aangeslibd) Land voor de dijk.*
Vrachtvaart	*Het vervoer van goederen over water*
Waal/Wiel	*Waterplas ontstaan door dijkdoorbraak.*
Zellingen	*Ondiepe plek aan de oever van een rivier waar zich slib afzet*



Terminologie en opbouw van het dijkprofiel.

Opdrachtgever

Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard

Hoogheemraadschap
Schieland Krimpenerwaard

Ontwerp

karres+brands

Karres en Brands landschapsarchitecten bv
Sylvia Karres
David Kloet
Jonas Papenborg

in samenwerking met

WAGENINGEN
UNIVERSITY & RESEARCH

Wageningen Environmental Research
Michaël van Buuren