

GEBIEDSOPGAVE

Kinderdijk-Alblasserdam

Inspiratiedocument voor het verbinden van ruimtelijke
en waterveiligheidsopgaven



Colofon

De gebiedsopgave Kinderdijk-Alblasserdam is tot stand gekomen als onderdeel van het MIRT-onderzoek Alblasserwaard-Vijfheerenlanden.

Projectgroep gebiedsopgave Kinderdijk-Alblasserdam

Ernst Sprietsma (Provincie Zuid-Holland), Anne Loes Nillesen (Defacto stedenbouw), Marco Kleverwal (Gemeente Alblasserdam), Willem van Valen (Gemeente Molenwaard), Tony Tessers (Gemeente Molenwaard), Robert de Kort (Defacto stedenbouw), Fangfei Liu (Defacto Stedenbouw)

Ontwerpend onderzoek, kaarten en illustraties

Defacto stedenbouw

Tekst

Defacto stedenbouw, voorwoord Marieke Bos

Foto's, kaarten en illustraties

Tenzij anders vermeld, Defacto stedenbouw

Vormgeving

Defacto stedenbouw & Frank van Leeuwen

Fotografie en beelden

De meeste foto's zijn gemaakt door Defacto stedenbouw en de projectgroep gebiedsopgave Kinderdijk-Alblasserdam. Foto's pagina 8: Stork Amsterdam (midden boven), Radio Royaal Eindhoven (midden onder).

De auteur heeft gepoogd alle rechthebbenden van beeldmateriaal te achterhalen en te vermelden in de rapportage. Eventuele niet-genoemde rechthebbenden kunnen zich melden; zij zullen in een volgende druk worden vermeld.

Meer informatie

www.A5H.nl

Introductie MIRT-onderzoek A5H

De Alblasserwaard-Vijfheerenlanden (A5H) is een prachtig en veelzijdig gebied. Het herbergt een sterke maritieme sector, een agrarische sector van belang en een rijke cultuurhistorische identiteit met onder andere de karakteristieke dijklintbebouwing. Het gebied is echter kwetsbaar voor overstromingen. Na de bijna-overstroming van 1995 zijn delen van de dijken in het rivierengebied en ook in de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden in allerijl versterkt. Tijd om verbindingen te zoeken met de ruimtelijke en economische ambities van het gebied was er toen niet.

De dijken aan de noordkant van het gebied worden op dit moment versterkt en nieuwe versterkingen staan op stapel, maar dat is voor de toekomst niet genoeg. Uiterlijk 2050 moeten de dijken aan nieuwe, strengere normen voldoen. Dat is een complexe opgave. Verhoging of verbreding van dijken is van grote invloed op de woon-, werk- en leefomgeving van de bewoners en bedrijven in het gebied. Om de waterveiligheidsopgave in het gebied te verbinden met ruimtelijke en economische ontwikkeling, is in april 2015 een MIRT-onderzoek gestart. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit programma richt zich op financiële investeringen in ruimtelijke programma's en projecten, waaraan de rijksoverheid samen met decentrale overheden werkt. Het MIRT-onderzoek A5H is een verdieping op de Voorkeursstrategie Rijnmond-Drechtsteden van het Deltaprogramma. Voorkeursstrategieën zijn voor de gebieden het kompas voor de keuze van maatregelen voor waterveiligheid en kijken tot 2050 en 2100 vooruit. De Voorkeursstrategie Rijnmond-Drechtsteden bepaalt dat voor de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden preventie tegen overstromingen (door inzet op dijken en een rivierverruimende maatregel) de basis is om het gebied beschermd te houden.

In het MIRT-onderzoek zijn opgaven, kansen en knelpunten voor water, ruimte en economie breed geïnventariseerd en in kaart gebracht. Dit is gedaan door in te zoomen op drie thema's – dijk- en oevervisie, bereikbaarheid en natuur, toerisme en recreatie – en op drie gebieden – Kinderdijk-Alblasserdam, Sliedrecht en Sluis-Ameide. Deze verdieping is bedoeld als inspiratie voor de ontwikkeling van het betreffende gebied. Ook kunnen gevonden kansen en het doorlopen proces als voorbeeld dienen voor andere plekken in het gebied of daarbuiten. Deze gebieden zijn geselecteerd op basis van synergiekansen en eigenaarschap: waar zit de meeste energie om kansen uit te werken en te realiseren?

Het MIRT-onderzoek is in september 2016 afgerond en de oogst is in een eindrapport beschreven. Dit rapport vormt daar een onderdeel van, het beschrijft de uitkomsten van de gebiedsopgave Kinderdijk-Alblasserdam. Bestuurders van gemeenten uit de regio, waterschap Rivierenland en de provincie Zuid-Holland - die voor dit doel een gebiedsraad hebben gevormd – hebben afgesproken om verder te gaan met de veelbelovende oogst uit de onderzoeken. Zodat de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden die prachtige en veelzijdige regio blijft, waar het veilig wonen en werken is.

Leden Gebiedsraad A5H

Adri Bom (gedeputeerde Provincie Zuid Holland, duo-voorzitter), Bram van Hemmen (burgemeester Sliedrecht, duo-voorzitter), Dirk van der Borg (burgemeester Molenwaard), Kees Boender (wethouder Molenwaard), Theo Boerman (wethouder Hardinxveld-Giessendam), Arjan Kraijo (wethouder Alblasserdam), Jan Nathan Rozendaal (wethouder Papendrecht), Arjen Rijsdijk (wethouder Gorinchem), Teus van Houwelingen (wethouder Giessenlanden), Goof Bos (wethouder Zederik), André Landwehr (wethouder Vianen), Teus Meijdam (wethouder Leerdam), Griedo Bel (wethouder Lingewaal), Arie Bassa (heemraad waterschap Rivierenland), Roelof Bleker (dijkgraaf waterschap Rivierenland), Vincent van der Werff (ministerie Infrastructuur & Milieu), Jantien Oostijen (projectleider), Miranda de Wijs (projectsecretaris)



Inhoudsopgave

Introductie MIRT-onderzoek A5H	5
Inhoudsopgave	7
1. Introductie gebiedsopgave Kinderdijk-Alblasserdam	9
2. Visie Kinderdijk-Alblasserdam	11
2.1 Bereikbaarheid werelderfgoed	11
2.2 Mercon Kloos	12
2.3 Transferium Haven-zuid	12
2.4 Bereikbaarheid IHC	13
2.5 Dijk als parelketting	14
3. Oversteek dijk entreegebied Kinderdijk	17
3.1 Opgave entreegebied	17
3.2 Verschillende oplossingsrichtingen	19
3.2.1 Principeoplossing: Aankomstdek	19
3.2.2 Principeoplossing: Markering oversteekplek	20
3.2.3 Principeoplossing: Voetgangersbrug	21
3.2.4 Principeoplossing: Voetgangerstunnel	22
4. Conclusies & toepasbaarheid andere gebieden	25



Lek

IHC

Entreegebied
Werelderfgoed Kinderdijk

Nieuw-Lekkerland

Werelderfgoed Kinderdijk

Mercon Kloos

Alblasserdam

Noord

Haven-Zuid

1. Introductie gebiedsopgave Kinderdijk-Alblasserdam

Opgave Kinderdijk-Alblasserdam

Kinderdijk is een uniek gebied, vooral bekend vanwege het tot werelderfgoed verklaarde historische molen- en boezemsysteem. De dijken in dit gebied vormen samen met de rivieren de toegangswegen voor het Werelderfgoed Kinderdijk. Het aantal bezoekers is de afgelopen jaren, mede door de nieuwe aanleghalte van de waterbus en de nieuwe aanlegsteigers voor riviercruisers, toegenomen. Het aantal bezoekers wordt op ongeveer 400.000 per jaar geschat en zal naar verwachting nog verder toenemen. Het entreegebied van Kinderdijk zal de komende jaren worden vernieuwd, waarbij ook een nieuw bezoekerscentrum wordt verwezenlijkt.

De populariteit van Kinderdijk vertaalt zich ook in de grote verkeersdruk op de nabijgelegen wegen, die niet zijn toegelegd op grote verkeersstromen. De gemeenten Molenwaard en Alblasserdam willen het toeristisch potentieel van het gebied rondom Kinderdijk beter benutten, maar wel in balans met de leefkwaliteit van het gebied. Het beheersen van verkeersstromen en het beter benutten van het economische potentieel van het toerisme zijn hierbij belangrijke aandachtspunten.

De verkeersdruk wordt niet alleen veroorzaakt door bussen met toeristen: op de punt van Kinderdijk ligt het bedrijf IHC waar dagelijks veel personeel en goederen naartoe worden vervoerd. Het zware transport is aan de grote kant voor de smalle dijkweg en vooral in de bochten bij de afritten is het voor de vrachtwagens lastig manoeuvreren. Dit leidt soms tot gevaarlijke verkeerssituaties voor andere weggebruikers, met name fietsers. Het ontvlechten van verkeersstromen is dan ook een wens vanuit de gemeente.

Naast de ontwikkeling van het bezoekerscentrum Kinderdijk, spelen er nog enkele andere interessante initiatieven. Het bedrijventerrein Mercon Kloos heeft zijn functie als bedrijventerrein verloren; hier liggen kansen voor herontwikkeling. Daarnaast is er een vereniging die pleit voor het herstel van de oude schutsluis, ter plekke van de huidige dam bij Alblasserdam. Hiermee zou een verbinding tussen de Alblas en de rivier de Noord ontstaan voor de recreatievaart.

Aanpak

In totaal hebben er drie werksessies plaatsgevonden. Tijdens deze sessies zijn samen met experts de opgave en mogelijke oplossingsrichtingen verkend en verbeeld.

Deelnemers werksessies

De volgende ambtenaren, stakeholders, experts en kernteamleden hebben aan een of meerdere werksessies deelgenomen:

Marco Kleverwal	Gemeente Alblasserdam
Ellen Verheij	Gemeente Alblasserdam
Willem van Valen	Gemeente Molenwaard
Tony Tessers	Gemeente Molenwaard
Esther Dieker	Waterschap Rivierenland
Cathelijne van Haselen	Waterschap Rivierenland
Jack Vessies	Provincie Zuid-Holland
Ernst Sprietsma	Provincie Zuid-Holland
Jeroen Delmeire	Provincie Zuid-Holland
Jantien Oostijen	Provincie Zuid-Holland
Linda Bartman	Provincie Zuid-Holland
Jaap den Ouden	Mercon Kloos
Jan de Mooij	Mercon Kloos
Pieter Voogt	IHC
Harrie Timmer	Drinkwaterbedrijf Oasen
Cees van der Vlist	SWEK
Lisette van der Meer	Waterdriehoek
Anne Loes Nillesen	Defacto Stedenbouw



Gebiedsschets Kinderdijk-Alblasterdam

- | | | |
|-----------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|
| Entreepunten Werelderfgoed | Aanlegplek riviercruisers | Fietsroute |
| Parkeren en afzetpunt touringcars | Autoparkeerplaats | Wandelroute met zichtbalkons |
| Halte Waterbus | Fluisterboot | Mogelijke parking medewerkers IHC |

2. Visie Kinderdijk-Alblasserdam

Tijdens de eerste werksessie zijn de verschillende initiatieven binnen het gebied verkend en is er gewerkt aan een gebiedsvisie voor de lange termijn. In deze visie zijn verschillende kansen en opgaven, zoals bereikbaarheid, recreatie en herstructurering met elkaar verbonden.

2.1 Bereikbaarheid werelderfgoed

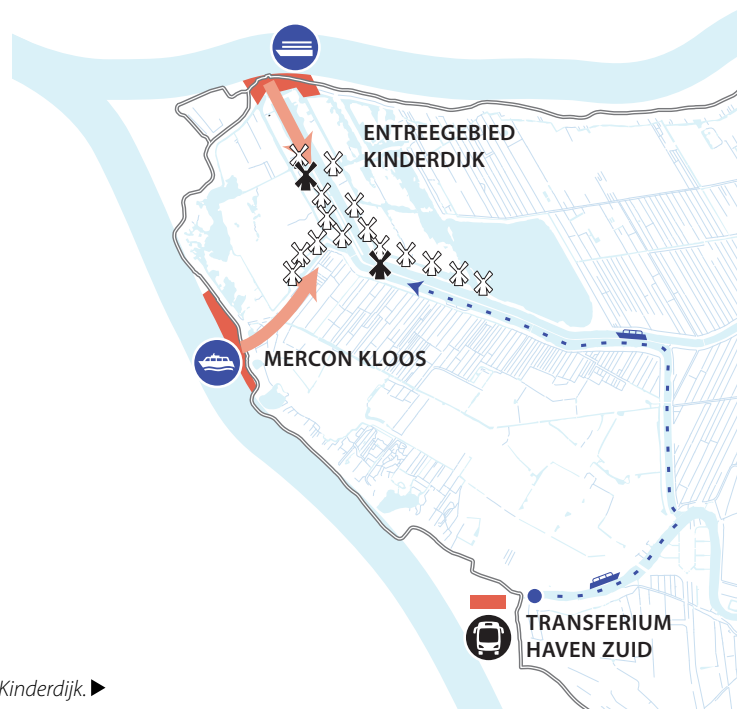
Een van de belangrijkste aandachtspunten is het beter benutten van het economisch en toeristisch potentieel van het Werelderfgoed Kinderdijk. Daarbij is het essentieel om een goede bereikbaarheidsstrategie voor Kinderdijk te hebben waarbij toeristen het gebied kunnen bereiken zonder voor verkeersoverlast te zorgen. Er zijn al plannen om de directe entree van Kinderdijk te verbeteren en hier een afzetpunt voor bussen te maken, met een parkeerplek op

afstand. Dit betekent wel dat de bussen nog steeds over de dijk naar Kinderdijk zullen rijden.

Binnen de gemaakte visie is het aantal (potentiële) entrepunten van Kinderdijk uitgebreid tot drie entrees. Naast de bestaande entree zijn er entrees voorgesteld bij het voormalige bedrijventerrein Mercon Kloos en het transferium bij Haven-Zuid. De verschillende entrepunten verschillen van karakter en faciliteren verschillende vervoersmodaliteiten. Daarbij is vooral gekeken hoe de dijkwegen zo veel mogelijk kunnen worden ontlast.

Bestaande entree Werelderfgoed

In de gemaakte visie wordt de bestaande entree gezien als de aanlegplek voor riviercruisiers, die grote groepen toeristen brengen om Kinderdijk te bekijken. Een lastig (en onveilig) punt bij deze entree, is de oversteek die toeristen moeten maken over de dijk om van de aanlegsteigers naar het bezoekerscentrum te komen. In de visie is een voorstel gedaan om de aankomst- en oversteekplek te verbeteren (zie p. 17).



Visie potentiële entrepunten Werelderfgoed Kinderdijk. ►



▲ Het bedrijventerrein Mercon-Kloos met de kenmerkende blauwe loodsen.



▲ Voorbeelden van toeristische functies in voormalige industriegebouwen in Amsterdam en Eindhoven.

▼ Luchtfoto van het Mercon-Kloos terrein (foto: Jaap den Ouden).



2.2 Mercon Kloos

Als de hoeveelheid bezoekers van Kinderdijk blijft toenemen, zal de capaciteit van het bezoekerscentrum op de huidige locatie op termijn haar grens bereiken. Het zou interessant zijn om de businesscase voor een extra bezoekerscentrum en aankomstpunt bij het voormalige bedrijventerrein Mercon Kloos verder te onderzoeken. Toeristen kunnen met de Waterbus vanuit Rotterdam het terrein bereiken en vervolgens via de westkant het Molengebied betreden. Het terrein biedt goede mogelijkheden om het economisch potentieel van de toeristische trekpeister te versterken door te voorzien in functies met een hogere opbrengst, zoals een hotelaccommodatie met restaurant. Om een dergelijke functie te realiseren, kunnen de stoere en karakteristieke bedrijfsloodsen worden behouden en herontwikkeld. Deze wat grootschaliger functie zou, door de gunstige positie van het terrein op de vaarverbinding tussen Rotterdam en Dordrecht, naast toeristen ook dagrecreanten uit de steden kunnen aantrekken.

2.3 Transferium Haven-zuid

Bij het geplande transferium Haven-Zuid is voldoende parkeerplek voor bussen. Er is op deze plek reeds een informatiecentrum aanwezig. Bijkomend voordeel is dat de parkeerplaats naast de afrit van de snelweg ligt en dat bussen deze plek kunnen bereiken zonder het dijklint te belasten. Deze nieuwe entree is in de gemaakte visie dan ook geprofileerd als bustransferium. Touringcars kunnen hier parkeren en de bezoekers kunnen overstappen op de fiets of een (fluister)boot die via de Alblas in ongeveer 12-25 minuten de molens en in 20-40 minuten het bezoekerscentrum Werelderfgoed Kinderdijk kan bereiken. Er zal nog goed moeten worden gekeken of de reistijd per boot acceptabel is voor de bezoekers, of dat een deel van de bussen ook

terecht kan bij de andere twee bezoekerscentra. Mocht het entrepunt Mercon Kloos niet realiseerbaar blijken, dan kan het interessant zijn de waterbushalte aan de Veerkade te verplaatsen naar de steiger in de haven bij het informatiecentrum en transferium.

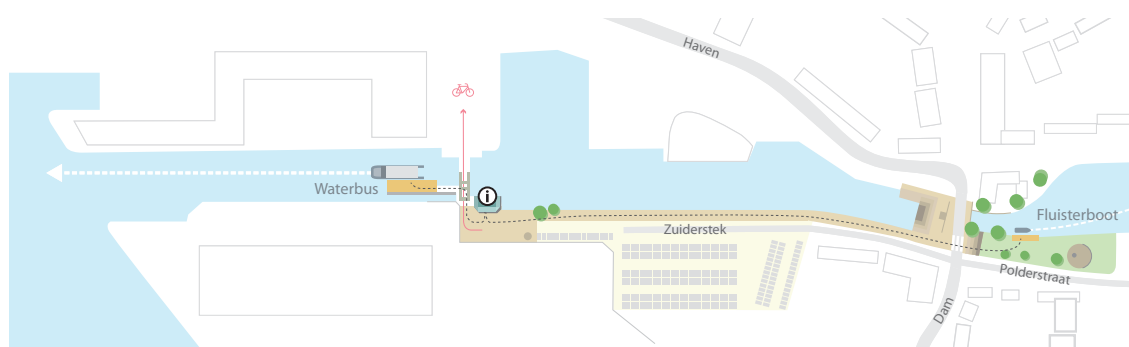
Doorvaarbaarheid van de Dam

De voormalige schutsluis bij Alblasserdam is vervangen door een dam. De Stichting Schutsluis Alblasserdam pleit ervoor op deze plek weer een doorvaarbare schutsluis te creëren die de Noord met de Alblas verbindt. Bij het eventueel doorvaarbaar maken van de dam, kunnen de fluisterboten dicht bij het informatiecentrum aanleggen (zie afbeelding onderaan deze pagina).

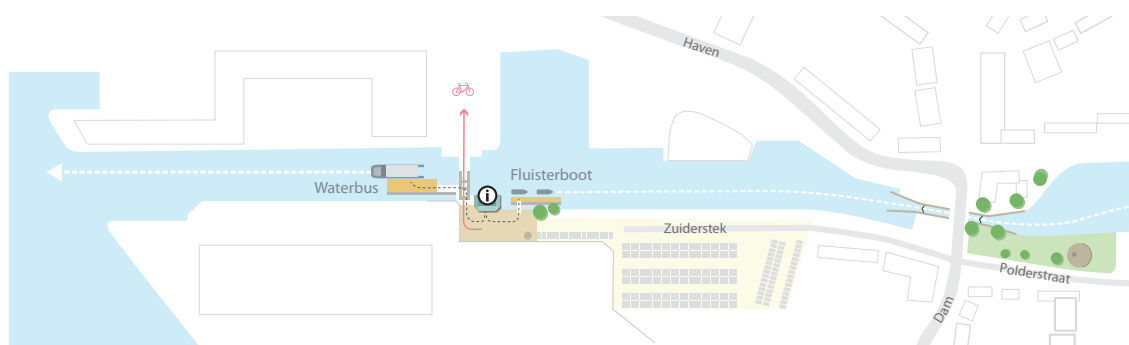
2.4 Bereikbaarheid IHC

De bereikbaarheidsopgave van IHC verandert mee met de markt. Momenteel heeft IHC na een uitbreiding van het parkeerareaal voldoende parkeerplekken voor personeel. Indien in de toekomst de parkeerdruk toeneemt, zou er ook gekeken kunnen worden naar parkeermogelijkheden aan de overzijde van de rivier. Personeel kan dan aan de overzijde parkeren en via een voetpond IHC bereiken.

De dijkweg is smal bij groot transport en de toegang naar het terrein is onoverzichtelijk voor zwaar materieel. Beide opritten liggen in bochten. Een van de ingrepen waar samen met IHC naar gekeken kan worden is om, in samenhang met een eventuele dijkversterking, deze opritten te verplaatsen. Daarnaast is er de wens voor een gescheiden fietspad, en een directe waterbusverbinding met Rotterdam voor medewerkers.



▲ Transferium Haven-Zuid als entrepunt voor het Werelderfgoed Kinderdijk. Bezoekers kunnen vanuit de bus overstappen op de fiets of op de fluisterboot die achter de dam vertrekt.



▲ Transferium Haven-Zuid als entrepunt voor het Werelderfgoed Kinderdijk met doorvaarbare dam. Bezoekers kunnen dicht bij het informatiecentrum op de fluisterboot stappen.

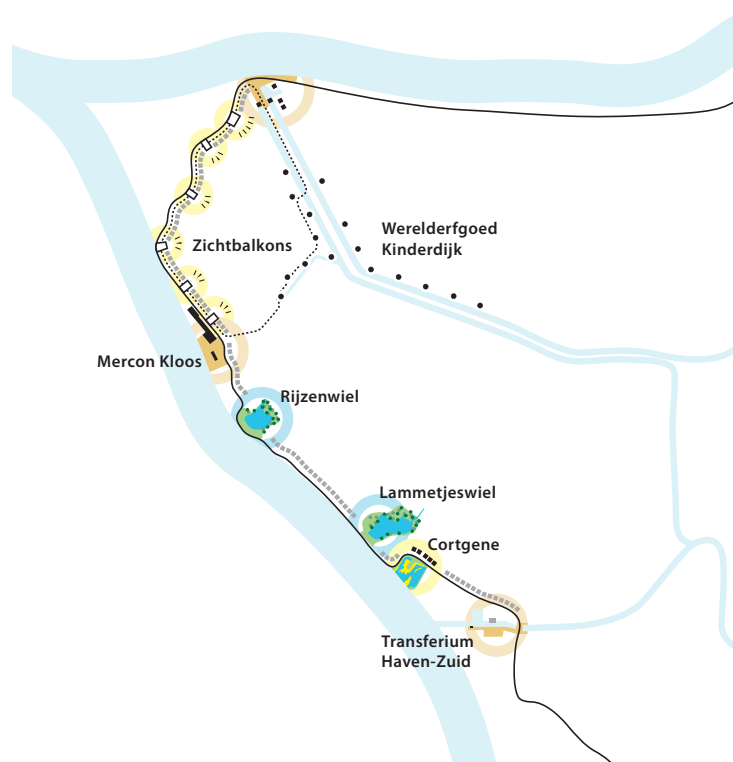
2.5 Dijk als parelketting

De dijk langs de Noord kent veel bijzondere plekken en zichten. In de gebiedsvisie voor Kinderdijk-Alblasserdam wordt de dijk bewust ingezet als parelketting, die als fiets- of wandelroute route bijzondere plekken verbindt.

Fietsroute Alblasserdam-Kinderdijk

De fietsroute Alblasserdam-Kinderdijk is al bijna over de hele lengte een vrijliggend fietspad. Op sommige plekken kan de leesbaarheid van de route worden verbeterd zodat fietsers intuïtief de route kunnen volgen. De route begint bij het informatiecentrum Alblasserdam, gelegen bij het transferium Haven-Zuid. De route voert langs bijzondere plekken zoals het oude dorpsfront bij Cortgene, het Lammetjeswiel, een stuk dijk met prachtig zicht over de rivier en het Rijzenwiel, om bij het voormalige bedrijventerrein Mercon Kloos aan te komen. Dit eerste deel van de route bedraagt zo'n 10 minuten fietsen. Vanaf Mercon Kloos kan men vervolgens direct het Molengebied

betreden of de route over de dijk vervolgen. Indien Mercon Kloos inderdaad wordt ontwikkeld tot bezoekerscentrum en verblijfsplek, is dit een mooie plek voor een kop koffie met zicht op de rivier. Vervolgt men de weg over de dijk naar Kinderdijk dan scheert men vlak langs een van de oude loods en de ervaring deze zo dicht te passeren zijn beide indrukwekkend. Wel maakt de onverwachte bocht in het fietspad dit tot een gevaarlijke plek. Op deze plek zou herstructurering van het wegprofiel (bijvoorbeeld om ruimte te creëren door parkeerplaatsen te verplaatsen) de veiligheid van de route waarschijnlijk ten goede komen. Er volgt een eenzijdig bebouwd dijkclint met open zicht op de rivier voordat men de Molenkade bereikt. Op de Molenkade fietst men tussen IHC en een oud dijkclint; tussen de bebouwing door zijn panorama's op het Molengebied zichtbaar. Op het laatste deel van de Molenkade moet men het losse fietspad verlaten en de weg oversteken om op de juiste weghelft te belanden. Nog geen 500 meter verder kan men weer de weg oversteken



De dijk als parelketting. ►



Doorkijk op het Werelderfgoed Kinderdijk vanaf de Molenstraat.

richting het aan de rivierzijde gelegen losse fietspad. Deze lastige plek in de route, vlak voor de entree van Kinderdijk verdient extra aandacht.

Wandelroute met zichtbalkons

Indien Mercon Kloos tot een van de entree gebieden van het werelderfgoed wordt, kan het interessant zijn de toeristische wandelroute die nu door het Molengebied loopt, uit te breiden tot een rondje molens en dijk. Om een kwalitatieve wandelroute over de dijk te realiseren zal de

weg geherprofileerd moeten worden. De huidige trottoirs zijn smal en hebben veel obstakels wat het lastig maakt met twee personen naast elkaar te wandelen. Het trottoir aan de molenkant zou kunnen worden verbreed om een betere wandelroute te creëren. Langs deze route zijn er, naast de weidse zichten op de rivier, tussen de bebouwing door prachtige doorkijkjes op het molengebied. Deze 'fotolocaties' kunnen worden versterkt en geaccentueerd door langs de routes enkele zichtbalkons te creëren.

▼ *Het oude dorpsfront bij Cortgene.*





Entree Werelderfgoed

Aanlegsteiger riviercruisers

Spuisluis

3. Oversteek dijk entreegebied Kinderdijk

3.1 Opgave entreegebied

Het entreegebied van Kinderdijk zal de komende jaren een transformatie ondergaan. De routing binnen het molengebied wordt verbeterd en er komt een nieuw bezoekerscentrum. Met deze kwaliteitsimpuls is de verwachting dat de groeiende stroom toeristen nog verder zal toenemen.



Visiekaart uit de Gebiedsvisie Kinderdijk.

Dankzij het creëren van nieuwe aanlegsteigers langs de rivier komt een groot deel van de bezoekers via het water naar Kinderdijk. Een positieve ontwikkeling omdat dit de verkeersdruk op het dijklint ontlast. Hiermee ontstaat wel een lastig verkeerspunt, namelijk het punt waar bezoekers vanaf de aanlegsteiger de dijk oversteken naar Kinderdijk. De toeristen kruisen op deze route een doorgaand fietspad en een rijweg. Doordat veel toeristen niet gewend zijn aan fietsers, en hun aandacht volledig gericht is op het eerste zicht op de molens, levert dit soms gevaarlijke verkeerssituaties op.

Voor dit deel van de dijk wordt een hoogteopgave verwacht. Of er ook een sterkteopgave zal zijn is nog niet bekend. Wel zal de Spuisluis Alblasserwaard vervangen moeten worden. Op deze plek ontstaat in potentie een mooie meekoppelkans om bij een dijkversterking of de vervanging van de spuisluis meteen de verkeerssituatie te verbeteren en een betere gebiedsentree te creëren voor toeristen. Binnen het MIRT-onderzoek zijn mogelijke oplossingsrichtingen voor deze plek dan ook verder verkend.

Naast het verbeteren van de verkeerssituatie biedt deze plek ook kansen om de entree van Kinderdijk beter te accentueren: momenteel mist er nog een echte markering van de entree. Veel fietsers vanuit de richting Alblasserdam rijden in eerste instantie de entree voorbij om vervolgens aan hun rechterhand de molens te zien, en om te keren om de inrit te nemen. Ook vanaf het water mist een duidelijk oriëntatiepunt: men ziet de aanlegsteiger, maar verder is er nog geen visuele aanwijzing dat men het Molengebied heeft bereikt. Uiteraard dient een accentuering van de entree wel te passen binnen de uitstraling van het werelderfgoed.



Verkeersknelpunt op de dijk bij het entreegebied Kinderdijk (bron: Belangenvereniging Leefbaarheid Kinderdijk).



3.2 Verschillende oplossingsrichtingen

Voor de oversteekplek vanaf de aanlegsteigers richting het Werelderfgoed Kinderdijk zijn verschillende principe oplossingen in beeld gebracht, zijnde:

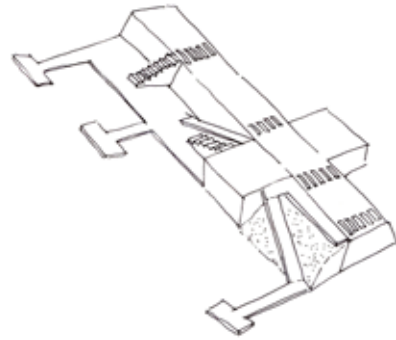
- Een aankomstdek
- Markering van de oversteekplaats
- Een voetgangersbrug
- Een voetgangerstunnel

Aan de hand van een globale bespreking van de effectiviteit van deze principeoplossingen, zijn enkele oplossingsrichtingen verder verkend.

3.2.1 Principeoplossing: Aankomstdek

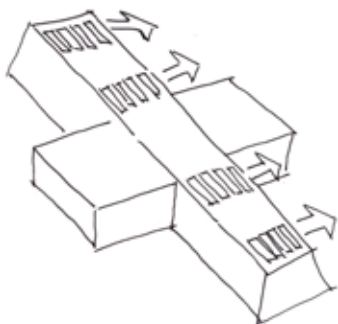
Door een aankomstdek te creëren komen de bezoekers meteen aan op een verblijfsplek die onderdeel is van Kinderdijk, in plaats van op de openbare weg. Hiermee wordt een herkenbare entree gecreëerd en wordt de beleving van het molengebied over de dijk heen uitgebreid. Het entreedek kan zo ontworpen worden dat het een echte verblijfsplaats wordt. Het dek kan ook gebruikt worden om na een bezoek aan het gebied nog even te genieten van het zicht op de rivier.

Voorbeelden van een aankomstdek, uit Yokohama en Hamburg. ►



▲ Schets oplossingsrichting voor een aankomstdek bij Kinderdijk.

3.2.2 Principeoplossing: Markering oversteekplek



Een relatief eenvoudige ingreep is het verzorgen van een betere markering van de oversteekplek. Door een 'loper' te creëren voor de voetgangers die de dijk kruisen, wordt het voor het doorgaande fiets- en autoverkeer duidelijk dat de voetgangers voorrang hebben en de snelheid moet worden gematigd. Deze oplossing kan meteen dienen als markering van de entree tot het Werelderfgoed.

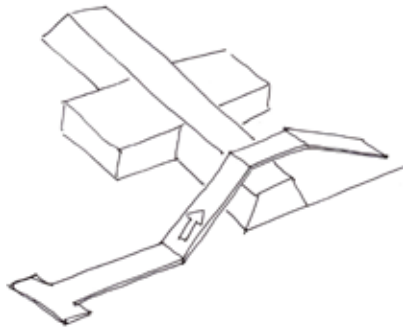


▲ Voorbeelden van een markering van een oversteekplek, uit Jinan en Ljubljana.



▲ Voorbeeld van een markering van een oversteekplek, uit Belo Horizonte.

3.2.3 Principeoplossing: Voetgangersbrug



Er zou een voetgangersbrug gemaakt kunnen worden waarmee de bezoekers vanaf de boot over de dijk heen het molengebied kunnen bereiken. Een dergelijke oplossing kan zowel vanaf het water als vanaf de weg de entree van het Werelderfgoed markeren. Een nadeel van deze oplossing is dat deze minder geschikt is voor mensen die slecht ter been zijn, doordat het te overbruggen hoogteverschil toeneemt. Daarnaast past een hoogteaccent ruimtelijk minder goed binnen het verder vlakke polderlandschap rondom het Molengebied.



▲ Voorbeeld van een voetgangersbrug, uit Tripoli.

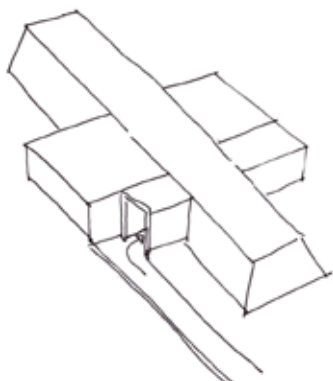


▲ Schets van een voetgangersbrug tussen de aanlegsteiger en het entreegebied Kinderdijk.



▲ Voorbeeld van een voetgangersbrug, uit Sarajevo.

3.2.4 Principeoplossing: Voetgangerstunnel

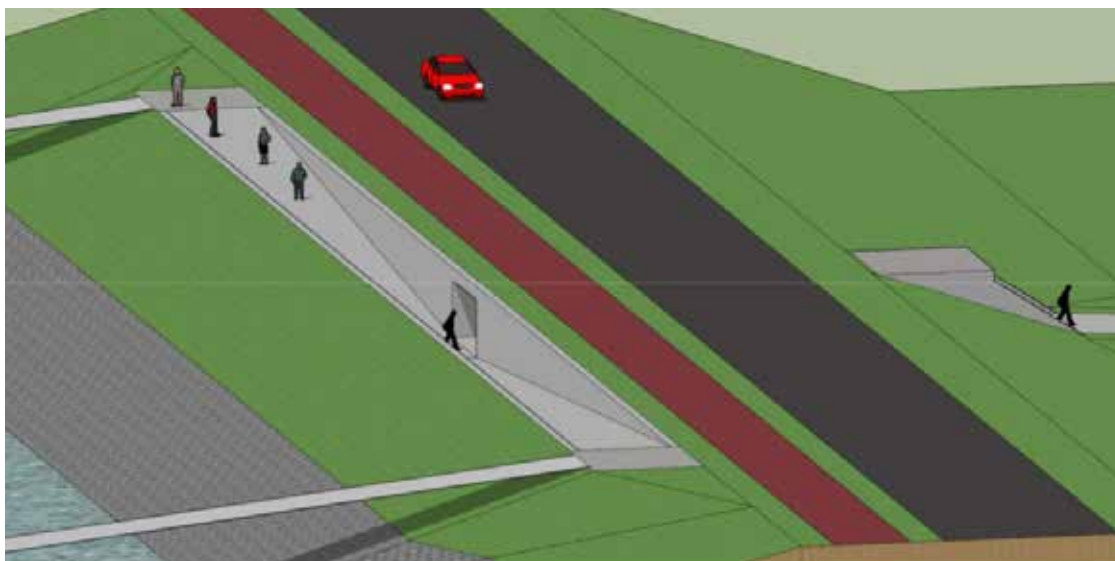


Een oplossingsrichting waarbij de verkeersstromen kunnen worden gescheiden zonder een extra hoogtebarrière te creëren, is het maken van een voetgangerstunnel. Uiteraard is een gat maken in een dijk zonder af te doen aan de waterveiligheid een kostbare oplossing die vraagt om technisch vernuft. Wel past een dergelijke oplossing goed bij de innovatiekracht van het gebied.

Er zijn twee principemogelijkheden voor het creëren van een tunnel. De eerste is het creëren van een tunnel achter een waterkerende wand, de tweede is het creëren van een echt gat in de dijk.

Het voordeel van een tunnel achter een waterkerende wand is dat de waterkering gewoon op hoogte blijft. Een nadeel is eventueel de functionele werking van een dergelijke tunnel: om het waterkerende niveau te bereiken moet men eerst de kruin van de dijk bereiken. Men heeft dan al zicht over de molens aan de overzijde van de weg, maar moet dan in plaats van de kortste route over de dijk te kiezen via een vrij lange hellingbaan naar beneden om de dijk te passeren. De Belangenvereniging Leefbaarheid Kinderdijk maakte eerder een interessante visualisatie voor een dergelijke oplossing. In de schets is nog geen rekening gehouden met de exacte dimensionering van de constructie en de hellingbaan. Het zou interessant kunnen zijn de oplossingen (met de juiste dimensies) verder te verkennen en in te passen binnen de context.

Als er een directe doorgang door de dijk wordt gecreëerd, is het grote ruimtelijke voordeel dat er een directe zichtrelatie met de andere zijde ontstaat, zoals de referentie op de volgende pagina laat zien. Eventueel kan een dergelijke voetgangerstunnel gecombineerd worden met het ontwerp voor een nieuwe spuisluis. De doorgang zal uiteraard afsluitbaar gemaakt moeten worden voor hoogwater.



▲ Impressie van een voetgangerstunnel tussen beide aanlegsteigers langs de Lekdijk (bron: Belangenvereniging Leefbaarheid Kinderdijk).



▲ Sfeerbeelden voor de voetgangerstunnel uit Doetinchem, Rotterdam en Eindhoven.



▲ Schets inpassing mogelijke oplossingsrichting voor een voetgangerstunnel bij Kinderdijk.



4. Conclusies & toepasbaarheid andere gebieden

Conclusies en aanbevelingen

Binnen de gebiedsvisie liggen er goede kansen om bestaande ontwikkelingen te verbinden en kwalitatieve accenten te leggen. Voor de bereikbaarheid van het gebied zal het essentieel zijn een goede strategie te ontwikkelen voor de bereikbaarheid van het Werelderfgoed Kinderdijk. Voor het versterken van het economisch potentieel van Kinderdijk liggen er zowel kansen om de kwaliteit van het gebied als om de opbrengsten binnen het gebied te vergroten. Het kan erg interessant zijn om samen met de partijen binnen het gebied een gezamenlijke visie en businesscase te ontwikkelen.

Het in samenhang met de dijkversterkingsopgave verbeteren van de entree van Kinderdijk vanaf de aanlegplek voor rivercruisers heeft veel potentie.

Toepasbaarheid andere locaties ASH

Er zijn verschillende elementen die inspiratie bieden en toepasbaar zijn voor andere gebieden binnen de Alblasserwaard- Vijfheerenlanden.

In het visieonderdeel 'de dijk als parelketting' worden bewust bestaande kwaliteiten benadrukt, en wordt de recreatieve waarde van de fietsroute versterkt door deze te ontvlechten. Daarnaast wordt in de profilering van wegen bewust rekening gehouden met wandelroutes. Deze principes zijn toepasbaar langs een groot deel van de dijken van de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden, en zouden in samenhang met een visie voor recreatie en toerisme verder kunnen worden doorvertaald. Een belangrijk element hierbij is het inzetten op het creëren van uitzichtpunten en/of (kleinschalige) verblijfsplekken langs de route.

De ideeën voor de oversteekplek bij het Werelderfgoed zijn uniek voor deze plek. Maar het creëren van een kwalitatieve aankomstplek langs het water kan op veel verschillende plekken langs

de rivier worden ingezet. Bij de Lekdijken zouden vooral meer plekken gemarkeerd kunnen worden, langs de Noord en Merwede kunnen nog nieuwe plekken aan het water gecreëerd worden.

Het Mercon Kloos terrein is representatief voor een opgave die zich binnen de ASH vaker voordoet en ook zal doen; hoe om te gaan met het meer recente, cultuurhistorische erfgoed van de watergerelateerde industrie? Mercon Kloos kan een zeer interessante pilotcase zijn om te onderzoeken hoe binnen dit gebied met dergelijke locaties kan worden omgegaan.

Overzicht kansen Kinderdijk-Alblasserdam

Uit het deelproject Kinderdijk-Alblasserdam zijn de volgende opbrengsten te destilleren.

- Het in samenhang met dijkversterking creëren van een buitendijks aankomstdek en veilige oversteekplek voor rivercruisers.
- De dijk als parelketting, waarbij bewust bestaande kwaliteiten worden benadrukt en verbonden. En daarmee samenhangend versterking van de recreatieve waarde van de fietsroute door deze te ontvlechten.
- Het creëren van verschillende entrepunten (voor verschillende vervoersmodussen) voor de toeristische trekpleister Kinderdijk.
- Het inzetten van Mercon Kloos als entreegebied, in samenhang met toeristische herontwikkeling van het terrein.
- Het creëren van een transferium bij Haven-Zuid, zodat het busverkeer niet meer over de dijken het gebied in hoeft. Dit kan in samenhang met het doorvaarbaar maken van de dam bij Alblasserdam.
- Bij de profilering van wegen bewust rekening houden met wandelroutes. Een belangrijk element hierbij is het inzetten op het creëren van uitzicht- of (kleinschalige) verblijfsplekken langs de route.
- Het bij dijkversterking heroverwegen van de verkeersentrees van IHC.

