

Dijkvisie Sliedrecht

2017 - 2027



Colofon

Vastgesteld 24 januari 2017

Gemeente Sliedrecht,
Afdeling Ruimte, Team VROM,
René Lipman

Dijkvisie Sliedrecht, 2017 - 2027



Inhoud

1 Inleiding

2 Visie in hoofdlijnen

- 2.0 Samenvatting
- 2.1 Algemeen
- 2.2 Bebouwing
- 2.3 Groen
- 2.4 Openbare ruimte
- 2.5 Verkeer en parkeren
- 2.6 Recreatie

3 Uitwerking per deel van het dijklint

- 3.0 Overzicht
- 3.1 Rivierdijk 50 km/uur
- 3.2 Rivierdijk 30 km/uur
- 3.3 Kerkbuurt wandelpromenade
- 3.4 Kerkbuurt 30 km/uur en Molendijk
- 3.5 Baanhoek

Bijlagen

- Bijlage 1 Bestaande toetsingskaders
- Bijlage 2 Historische verkenning
- Bijlage 3 Bestaande situatie
- Bijlage 4 Sterke en zwakke punten
- Bijlage 5 Wensen en suggesties
- Bijlage 6 Gaande ontwikkelingen
- Bijlage 7 Monumenten dijklint
- Bijlage 8 Kostenramingen



1 Inleiding

Aanleiding

Het huidige Sliedrecht is gegroeid vanuit het dijklint. De dijk maakt de geschiedenis van Sliedrecht zichtbaar en is dan ook van cultuurhistorisch waardevolle betekenis.

Het Sliedrechtse dijklint is én blijft volop in beweging. De oorspronkelijke functie van de dijk als waterkering is niet overal meer te zien. Dat komt door diverse ruimtelijke ontwikkelingen in de loop der jaren waardoor kwaliteit en samenhang verloren zijn gegaan. Toch ontleent Sliedrecht haar identiteit nog steeds aan het dijklint.

Kenmerkend voor het historische dijklint zijn de kleinschaligheid en de variatie van bebouwing. Ook kenmerkend zijn de doorkijkjes naar de rivier en het achterland.

De ruimtelijke kwaliteit én de cultuurhistorische waarde van het dijklint staan momenteel echter onder druk.

Er is een goed toetsingsinstrument nodig om komende veranderingen in goede banen te leiden. De voorliggende dijkvisie is daarvoor het aangewezen document. In de dijkvisie worden kaders gesteld voor toekomstige ontwikkelingen. Kwaliteit en samenhang van het dijklint staan daarbij centraal.

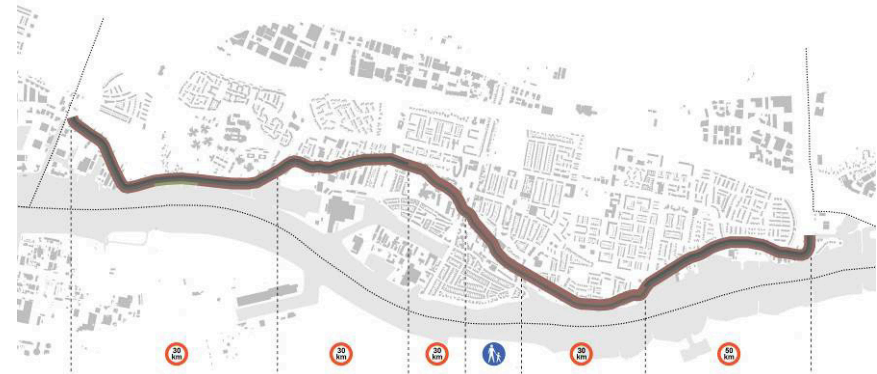
De Raad hecht belang aan het behoud van het karakter van de dijk en heeft het College verzocht een integrale dijkvisie op te stellen. De dijkvisie is bedoeld als richtlijn voor nieuwe particuliere en gemeentelijke initiatieven. Voor de gemeente is de dijkvisie een helder afwegingskader.

Nota bene: bij het opstellen van de dijkvisie zijn belanghebbenden betrokken.

Plangebied

De dijkvisie heeft alleen betrekking op het historische dijklint van Sliedrecht dat - stroomafwaarts gezien - loopt vanaf de A15 in het oosten tot aan de gemeentegrens met Papendrecht in het westen. Het omvat de Rivierdijk, Kerkbuurt, Molendijk en Baanhoek. De totale lengte is circa 6,2 kilometer.

Tot het plangebied horen in de *breedterichting* in ieder geval het dijklichaam met de direct aanliggende binnen- en buitendijkse bebouwing. De dijkvisie is van toepassing voor 'het begin' van de stoepen vanwege de sterke relatie met de dijk. Waar het dijklint pal naast de rivier ligt, wordt het hele buitendijkse gebied tot het plangebied gerekend. In de dijkvisie ligt de nadruk echter op de kruin van de dijk. Dat is de doorgaande route over de dijk. Het Watertorenterrein valt daarom buiten de dijkvisie.



De ligging van het historische dijklint in Sliedrecht.

Doelstelling

Met de dijkvisie worden bestaande ruimtelijke en cultuurhistorische waarden gewaarborgd. Voor nieuwe ontwikkelingen zijn specifieke randvoorwaarden opgesteld. De dijkvisie heeft na vaststelling door de Raad een doorlooptijd van tien jaar.

De dijk wordt van oorsprong gekenmerkt door een mix van bedrijvigheid en wonen. Met de dijkvisie wordt een nieuw evenwicht bereikt. Er wordt rekening gehouden met ontwikkelingen van buitenaf, ook wordt ingegaan op het verkeer en het parkeren op de dijk.

Beschrijving van het project

In de loop van de tijd is de betekenis van het dijklint in de verkeersstructuur nogal veranderd. Er zijn veel woningen en bedrijfspanden gebouwd, verbouwd en gesloopt. De dijk is verzaamd of heeft juist de waterkerende functie verloren.



Bedrijfspanden verliezen hun functie en oude woningen zijn naar de huidige maatstaven te klein of verkeren in een slechte bouwkundige staat. Op veel locaties in het dijklint is sprake van langdurige leegstand met verpaupering als gevolg. De hoeveelheid braakliggende terreinen draagt evenmin bij aan het imago van het dijklint.

Diverse pogingen om de 'rotte appels' in het dijklint aan te pakken waren tot nu toe geen succes vanwege financiële (on)haalbaarheid en/of verzet vanuit de omgeving. Zonder ingrijpen is het vooruitzicht voor de korte en middellange termijn niet erg hoopvol.



In de dijkvisie worden bestaande en beoogde kwaliteiten van het dijklint vastgelegd. In het ontwerpproces moet de visie bij toekomstige ontwikkelingen voldoende inspiratie geven aan alle betrokkenen. Voor de gemeente is de visie een handvat om de plannen te kunnen toetsen. De visie geeft ook aan hoe de continuïteit in het dijklint versterkt kan worden en moet breed gedragen worden omdat de dijk belangrijk is voor alle inwoners van Sliedrecht.

Bewonersavonden

In juni en juli 2015 heeft de gemeente drie bewonersavonden gehouden, elke keer voor een gedeelte van het historische dijklint. De direct belanghebbenden, zoals bewoners en bedrijven van het dijklint en de Historische Vereniging Sliedrecht, zijn voor deze bijeenkomsten uitgenodigd.

Er werd een inventarisatie gepresenteerd in de vorm van een *sterkte-zwakteanalyse* met de nadruk op de bestaande karakteristieken en kwaliteiten van het dijklint. Aanvullingen, wensen en suggesties konden worden aangedragen.

De verzamelde informatie heeft als input gediend voor de dijkvisie (zie bijlage 5) die op 16 maart 2016 aan de raadsleden is gepresenteerd en tijdens de bewonersavonden aan de direct belanghebbenden. Er is ook toegelicht welke onderdelen wel of niet in de dijkvisie zijn verwerkt.

Analyse

Er is een analyse gemaakt die bestaat uit een historische verkenning en de bestaande situatie. Daarnaast zijn de bestaande toetsingskaders en de lopende ontwikkelingen geïnventariseerd (zie bijlage 1, 2 en 3).



2 Visie in hoofdlijnen

2.0 Samenvatting

Dit hoofdstuk bevat -op thematische basis- de algemene visie voor het totale historische dijklint. De uitwerking hiervan staat -per gedeelte van de dijk- in hoofdstuk 3.

Algemeen (paragraaf 2.1)

De identiteit van het dijklint wordt versterkt als het contrast met de omgeving wordt vergroot. Dit kan alleen als de richtlijnen voor zowel bebouwing als openbare ruimte strikt worden opgevolgd. De verpaupering die het gevolg is van verwaarlozing, langdurige leegstand en braakliggende terreinen wordt aangepakt. Ook het rivierfront wordt aantrekkelijk gemaakt.

Bebouwing (paragraaf 2.2)

Waardevolle en 'gave' gebieden worden aangewezen als '*beschermd dorpsgezicht*'. Nieuwbouw moet passen in het historische dijklint en mag geen afbreuk doen aan het karakter van de dijk. Nieuwe grootschalige ontwikkelingen zijn trouwens alleen toegestaan als ze passen binnen de '*fijne korrel*' van de bestaande dijkbebouwing.

Er blijft plaats voor watergebonden bedrijven aan het dijklint. Ingezet wordt op behoud van de karakteristieke bedrijfshallen en kranen bij de scheepswerven.

Groen (paragraaf 2.3)

De groene uitstraling wordt verbeterd en versterkt. Op de dijklichamen en taluds komt meer natuurlijke vegetatie. Braakliggende terreinen worden opgeruimd en bijgehouden.

Openbare ruimte (paragraaf 2.4)

Om de samenhang binnen het dijklint te herstellen én te versterken komt een 'uniforme' inrichtingswijze voor het hele dijklint.

Het dijklint krijgt een eigen herkenbare identiteit die wordt verstevigd door het accentueren van de krommingen in het dijklint.

Om kosten te besparen en overlast tot een minimum te beperken, verloopt de herinrichting in fases en zal worden gecombineerd met het reguliere onderhoud.

Voor zover relevant wordt de kruin bij reconstructie ook ingericht als 30 km/uur-weg. In de westelijke delen van de Rivierdijk en Kerkbuurt worden voor de rijweg (rood) gebakken klinkers gebruikt.

Over de hele lengte van het dijklint komt, naast de rijweg aan de rivierkant, een doorlopende strook van kasseien. In deze strook worden -in een vloeiende lijn- lichtmasten geplaatst die identiek zijn aan de bestaande lichtmasten in het oostelijke deel van de Kerkbuurt.

De verrommeling op de dijk wordt aangepakt door het straatmeubilair op te schonen en visueel op elkaar af te stemmen.

Verkeer en parkeren (paragraaf 2.5)

Het dijklint wordt meer het domein van voetgangers en fietsers door het overige verkeer zoveel mogelijk te weren. Het regionale wandelroutenetwerk wordt uitgebreid door toevoeging van de route over de Rivierdijk.

Vracht- en busverkeer worden zoveel mogelijk geweerd uit 30 km/uur-gebieden via alternatieve routes. Voor de overzichtelijkheid en efficiency worden bij de herinrichting van de kruin specifieke parkeervakken aangelegd.

Recreatie (paragraaf 2.6)

De recreatieve aspecten van het dijklint kunnen optimaal worden benut door meer gebruik te maken van het water. Er komen meer faciliteiten voor vissers en de bestaande wandelroute- en fietsknooppuntennetwerken worden aantrekkelijker gemaakt met zitbanken langs de rivier. De bestaande speelplaatsen blijven ongewijzigd gehandhaafd. Er komen geen nieuwe speelplaatsen.



2.1 Algemeen

Dijkkarakter

Er wordt ingezet op het behouden en versterken van de kwaliteiten en karakteristieken van het Sliedrechtse historische dijklint (zie bijlage 3).

De voornaamste kwaliteiten en karakteristieken van het dijklint zijn:

- Gevarieerde bebouwing met een individueel karakter
- Grote contrasten
- Kleinschalige bebouwing
- Verspringende voorgevelrooilijnen
- Verscheidenheid aan kapvormen en nokrichtingen
- Doorkijkjes en panorama's naar rivier en achterland
- Zichtbare hoogteverschillen tussen dijklint en maaiveld
- Dynamiek door krommingen in dijklint
- Vlakke verharding op kruin met 'informele' trottoirs en parkeerplaatsen

Het dijklint gaat zich meer onderscheiden in het 'stedelijke' landschap van Sliedrecht. In de volgende paragrafen wordt de aanpak uiteengezet.

Samenhang

Breuken die in het verleden in het dijklint zijn ontstaan, worden waar mogelijk gerepareerd. Omdat het dijklint niet ophoudt bij de gemeentegrenzen wordt aansluiting gezocht met de dijklinten van Hardinxveld-Giessendam en Papendrecht.

De beoogde samenhang in het dijklint wordt gerealiseerd door het opstellen en opvolgen van specifieke richtlijnen voor zowel bebouwing als openbare ruimte. Bij elke ontwikkeling op of aan de dijk wordt hierop nauwlettend toegezien.



Verpaupering

Een negatief kenmerk van de dijk is de verpaupering die het gevolg is van verwaarlozing en langdurige leegstand van panden. De braakliggende terreinen dragen evenmin bij aan een positief imago. De gemeente wil de verdergaande verpaupering stoppen en het tij keren. De grootste excessen worden op korte termijn aangepakt. In de volgende paragraaf wordt daarop ingegaan.



Zicht vanaf de rivier

De buitendijkse woningen langs de Rivierdijk en Baanhoek zijn op de weg georiënteerd, de achtererven op de rivier. Dit heeft, in combinatie met de aan het water gesitueerde bedrijven, geleid tot een rommelig rivierfront met weinig uitstraling.

Sliedrecht wil zich vanaf de Beneden-Merwede beter gaan profileren. Daarom wordt ingezet op een representatiever rivierfront. Bij nieuwe grootschalige ontwikkelingen aan de rivier wordt hiermee voortaan rekening gehouden.



2.2 Bebouwing

Beschermd dorpsgezicht

Om te voorkomen dat door ruimtelijke ingrepen het oorspronkelijke karakter verdwijnt, worden waardevolle en 'gave' gebieden aangewezen als *beschermd dorpsgezicht*. Het gaat hier met name om een gedeelte van de Rivierdijk en de Molendijk ter hoogte van het Baggermuseum.



Hoewel de watertoren niet direct aan de dijk staat, maakt dit markante bouwwerk wel deel uit van het dijklint. De watertoren is een belangrijk oriëntatie- en herkenningspunt in Sliedrecht. Daarom wordt ingezet op behoud en renovatie, eventueel in combinatie met een nieuwe bestemming.

Nieuwbouw

Bij de grootschalige herbouw aan de Rivierdijk is onvoldoende rekening gehouden met het karakter van de Sliedrechtse dijk. Gezien de verwachte dijkverzwaring bestaat een reële kans op een herhaling van grootschalige sloop. Er wordt op toegezien dat de vervangende nieuwbouw niet uit de toon valt en past bij zowel het nieuwe dijkprofiel als bij het historische dijklint.

Nieuwe ontwikkelingen moeten hoe dan ook passen bij de kleinschaligheid van het dijklint en zich voegen in de zogenaamde '*fijne korrel*' van de dijk.

Bij vervangende nieuwbouw wordt in principe uitgegaan van hetzelfde aantal bouwlagen als in de oude situatie. Om aan de hedendaagse eisen en

woonwensen te kunnen voldoen mag de bouwmassa wel worden vergroot, zonder dat daarbij echter een grote schaa sprong wordt gemaakt. Hiervoor kunnen architectonische middelen ingezet worden.

Er hoeft niet alléén maar historische bebouwing aan het dijklint te komen. Het historisch dijklint is tenslotte geen openluchtmuseum. Wél moet bij nieuwbouw het typische dijkkarakter intact blijven of versterkt worden. Variatie en afwisseling spelen daarbij een belangrijke rol. Moderne en experimentele architectuur hoort ook tot de mogelijkheden, echter alleen als er sprake is van toegevoegde waarde.

Het gebruik van kleine hoogteaccenten is toegestaan, bijvoorbeeld op hoeklocaties of in zichtlijnen.



Aanpak leegstand en verpaupering

Het aanpakken van leegstand en verpaupering op de dijk heeft bij de gemeente hoge prioriteit. Voor (langdurig) leegstaande panden wordt aangedrongen op een nieuwe invulling. Leegstaande winkelpanden buiten het kernwinkelgebied krijgen een herbestemming. Het is de bedoeling de detailhandel te concentreren in het voetgangersgebied van de Kerkbuurt.

Voor de aanpak van de verpauperde panden wordt in eerste instantie gebruik gemaakt van de *excessenregeling* uit de Welstandsnota (zie bijlage 1) waarbij de gemeente handhavend zal optreden. De gemeente gaat eigenaren van

panden met achterstallig onderhoud dan ook aandringen te investeren in hun woningen. Herbestemming van vervallen panden is ook mogelijk.

Als opknappen (financieel) onhaalbaar is, wordt aangedrongen op sloop en herontwikkeling. Mocht de realisatie van de vervangende nieuwbouw niet binnen een half jaar van start kunnen gaan, dan wordt het vrijgekomen terrein voorzien van een tijdelijke maar 'fatsoenlijke' inrichting, met inachtneming van beheer en onderhoud.

Bedrijven

Watergebonden bedrijven horen en blijven bij het dijklint. De bijhorende bedrijfsgebouwen en opslagterreinen geven de dijk plaatselijk een industriële uitstraling. Dit wordt niet als storend ervaren vanwege de historische relatie met de rivier.

Bij enkele scheepswerven staan nog kranen die ooit kenmerkend waren voor de scheepsbouw en beeldbepalend zijn voor het dijklint. Het is de bedoeling deze kranen zoveel mogelijk in stand te houden.

Kleinschalige ingrepen

Verbouwingen, zoals uitbreidingen en gevelwijzigingen, kunnen van invloed zijn op het straatbeeld. Uitbreidingen mogen dan ook niet tot een ongewenste schaa sprong leiden zoals het geval is bij het optoppen van kleine arbeiderswoningen. Het toevoegen van een bouwlaag is daarom alleen mogelijk als de verhoging zich goed verhoudt in de straatwand, zowel qua afmetingen als architectonische uitwerking.

Gevelwijzigingen mogen niet leiden tot een verschraling van het gevelbeeld. De architectonische uitwerking moet ook afgestemd zijn op de aangrenzende bebouwing.

Grootschalige ontwikkelingen

Bij grotere ontwikkelingen, zoals momenteel aan de Rivierdijk, bestaat het gevaar van schaalvergroting. Appartementencomplexen zijn alleen toegestaan als ze schuilgaan achter een schijngevel van herenhuizen. Bijhorende parkeervoorzieningen en bergingen mogen niet vanaf de dijk zichtbaar zijn.

Voor grondgebonden woningen gaat de voorkeur uit naar vrijstaande woningen en twee-onder-één-kappers. Deze woningen bestaan uit één of twee bouwlagen en zijn bij voorkeur voorzien een kap. Daarbij is de nokrichting vrij. Wisselingen in de nokrichting worden nagestreefd.

Seriematige grondgebonden woningen zijn alleen toegestaan als de woningen afzonderlijk een eigen identiteit krijgen. Kleinschaligheid is ook hier het credo. Dit komt in de detaillering, het materiaal- en kleurgebruik, de parcellering, de kapvorm of een combinatie daarvan tot uiting.

Lange blokken met aaneengesloten rijtjeswoningen zijn niet toegestaan vanwege de massaliteit en de beperking van het aantal doorzichten. Korte blokken zijn alleen toegestaan als de individuele woningen zichtbaar te onderscheiden zijn.

Grote gevelvlakken zijn niet toegestaan. Dit kan gerealiseerd worden door knikken en sprongen in de voorgevellijn en/of afwisselingen in het materiaal- en kleurgebruik.

2.3 Groen

Groene uitstraling verbeteren

Om onderscheid tussen de dijk en het 'achterland' te versterken wordt het talud ingericht met laagblijvend groen. Het bestaande groen wordt zo nodig opgeknapt. Grote en beeldbepalende bomen mogen niet worden gekapt. Dit geldt voor zowel openbare als particuliere gronden.

Het dijklint moet een groenere en fleurige uitstraling krijgen. Particulieren worden dan ook aangemoedigd bloembakken aan of tegen de voorgevel te plaatsen.

Om een gevarieerd beeld te krijgen, komt op de dijklichamen en taluds meer natuurlijke vegetatie. Nieuwe beplanting is mogelijk door bij de eventuele toekomstige dijkversterking een overhoogte of -breedte aan te brengen.



Dijkvisie Sliedrecht, 2017 - 2027

Onderhoud

Goed beheer en onderhoud van het groen zorgen voor een positieve beleving van de buitenruimte, dit kan door het opruimen en bijhouden van braakliggende terreinen. Op deze aspecten wordt meer de aandacht gevestigd. Ook bij particulieren wordt hierop aangedrongen.



2.4 Openbare ruimte

Samenhang

De samenhang in het totale dijklint wordt voor een belangrijk deel bepaald door de inrichting van de openbare ruimte. Nu zijn de afzonderlijke delen van het dijklint nog op verschillende manieren ingericht.

Om de samenhang te herstellen en te versterken én om het dijklint een eigen herkenbare identiteit te geven, wordt gestreefd naar een 'uniforme' inrichtingswijze voor het hele dijklint.

Basisprofiel

De huidige inrichting van de wandelpromenade in de Kerkbuurt gaat de basis vormen voor de rest van het dijklint. Daarbij zijn de bestaande lichtmasten in het oostelijke deel van de Kerkbuurt het element dat bepalend wordt voor de identiteit van de gehele Sliedrechtse dijk. Derhalve worden ze uiteindelijk over de volledige lengte van het dijklint geplaatst. Door lichtmasten op relatief korte onderlinge afstand en in één vloeiende lijn in de kasseienstrook te plaatsen, ontstaat een krachtig lijnenspel dat de intentie en het kronkelende verloop van het dijklint benadrukt.

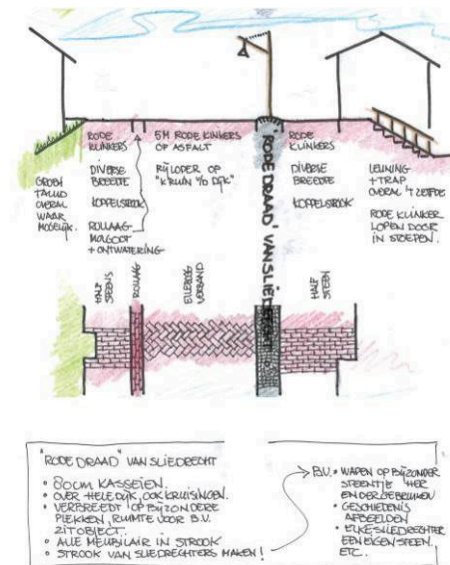
De kasseienstrook is de 'rode draad' van Sliedrecht en ligt altijd aan de buitendijkse zijde van de rijloper (de rijweg in het middendeel van de kruin van de dijk). In deze strook wordt al het straatmeubilair weggezet waaronder de kenmerkende lichtmasten. Deze strook biedt ook de mogelijkheid om iets bijzonders te doen. Te denken valt aan het leggen van specifieke stenen over de geschiedenis van Sliedrecht.



Om de samenhang en het doorgaande karakter te benadrukken wordt de rijloper, in feite de 'doorgaande' weg over de totale dijk, ook over de

kruispunten gelegd. De intentie is om voor de verharding van de rijloper klinkers te gebruiken, mits dit aanvaardbaar is ten aanzien van geluid, trillingen en veiligheid. Alleen op de gedeelten met intensief (vracht)verkeer komt asphalt. In de 30 km/uur-gebieden is de kleur van de rijloper rood en in het 50 km/uur-gebied zwart.

Aan de binnendijkse kant van de rijloper ligt een molgoot die ook dient voor de afwatering van de kruin van de dijk. De afstand tussen molgoot en kasseienstrook 'ligt vast', zodat de rijloper per dijkdeel overal even breed is.



Tussen de gevels en de kasseienstrook of molgoot liggen de koppelstroken die fungeren als restruimte om de breedteverschillen in het dijkprofiel op te vangen. De koppelstroken, die bestemd zijn voor voetgangers en parkeren,

zullen daarom in breedte sterk variëren. De parkeervakken worden opvallend gemarkeerd.

De kruin wordt vlak ingericht. In het dwarsprofiel komen dan ook geen hoogteverschillen voor, behalve voor de kasseienstrook en molgoot. In het afschot wordt extra rekening gehouden met de afvoer van het hemelwater, opdat het water niet meer de huizen instroomt.

Voor de rijloper, koppelstroken en molgoot worden dezelfde rode klinkers gebruikt. Het onderscheid wordt subtiel zichtbaar door verschillen in de bestratingsverbanden.

Stoepen en trappen

Voor stoepen en trappen in het dijklint worden dezelfde materialen en detailleringen gebruikt. De verharding van de stoepen en trappen sluit 'naadloos' aan op de verharding van de koppelstroken.

Talud

Openbare taluds houden hun groene inrichting. Nieuwe taluds worden ingezaaid met gras.



Uitstraling

Het dijklint krijgt een betere uitstraling als de verrommeling van de buitenruimte wordt aangepakt. Kleine vaste objecten, zoals de gedateerde betonnen afvalcocons, worden zoveel mogelijk van de kruin geweerd. Op de dijk zijn alleen 'noodzakelijke' objecten toegestaan. Het staatmeubilair wordt qua vormgeving, materiaalgebruik en kleurstelling op elkaar afgestemd.

Losse objecten, zoals vuilcontainers zorgen voor een rommelige aanblik. Dat kan worden voorkomen door specifieke aanbodplaatsen te realiseren. Opslag van goederen op zichtbare plaatsen vanaf de dijk wordt ontmoedigd.

Braakliggende terreinen worden geëgaliseerd, met gras ingezaaid en vervolgens goed onderhouden. Om veiligheidsredenen mogen braakliggende terreinen met tijdelijke hekken worden afgesloten. Dit is alleen toegestaan als deze voorzieningen geen afbreuk doen aan de beeldkwaliteit van de dijk. Dichte bouwhekken en schuttingen voldoen hier niet aan.

2.5 Verkeer en parkeren

Langzaam verkeer

Het dijklint gaat meer het domein van voetgangers en fietsers worden. Het overige verkeer wordt zoveel mogelijk geweerd. Het oostelijke deel van de Kerkbuurt blijft ingericht als *wandelpromenade* waarbij fietsers 'te gast' zijn. Het deel ten oosten van de Waterkeringweg wordt in de nabije toekomst weer opengesteld voor auto's.

Het dijklint blijft onderdeel van zowel het regionale wandelroutenetwerk als het fietsknooppuntennetwerk. In de toekomst wordt het wandelroutenetwerk -via de Rivierdijk- in de richting van Hardinxveld-Giessendam uitgebreid.

Autoverkeer

Het doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd door maatregelen op de dijk en/of door het aantrekkelijker maken van alternatieve routes. Een mogelijkheid daartoe is het invoeren van éénrichtingsverkeer op enkele of alle 30 km/uur-gedeelten. De mogelijkheid en wenselijkheid hiervan wordt nader onderzocht en zal in overleg geschieden met de betrokken bewoners en bedrijven.

Op de delen waar het 30 km/uur-regime van toepassing is, wordt in de komende jaren de weg bij reconstructie als zodanig ingericht. Het is dan pas juridisch mogelijk om op snelheid te handhaven.

Ook voor het brede deel van de Rivierdijk (het huidige 50 km/uur-regime) is het wenselijk om het doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk te weren. Deze wens wordt afgestemd met de nog vast te stellen Mobiliteitsplan.

Op veel locaties wordt het minimaal beoogde profiel niet gehaald, dit komt door geparkeerde auto's. Ook de oversteekbewegingen zijn een punt van aandacht.

Vrachtverkeer

Zwaar vrachtverkeer zorgt voor veel overlast, met name in de 30 km/uur-zones. Het streven is het aantal vrachtwagens over de dijk te minimaliseren of de route over de dijk te bekorten. Idealiter worden de bedrijven niet meer via het dijklint ontsloten. Watergebonden bedrijven worden gestimuleerd de

transporten van goederen en materialen zoveel mogelijk over het water te laten plaatsvinden. Hiervoor bestaan al faciliteiten.

Busverkeer

Het is de bedoeling dat buslijnen zoveel mogelijk op de hoofdontsluitingswegen rijden. Hiervoor komt alleen de Rivierdijk tussen de A15 en Rembrandtlaan in aanmerking.

Indien mogelijk (afhankelijk van de eisen van de provincie) wordt de bestaande buslijn over de Kerkbuurt verlegd naar de Deltalaan. Dan komen wel twee haltes op de Kerkbuurt te vervallen. Dit heeft nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van onder meer Waerthove en het Albert Schweitzerziekenhuis. Als de gevolgen te ingrijpend zijn, worden alternatieve middelen ingezet.



Parkeren

Voor de overzichtelijkheid en efficiency worden in de 30 km/uur-zones worden bij de herinrichting aan weerszijden van de weg specifieke parkeervakken aangelegd. Daarbij zal het aantal parkeerplaatsen op de dijk nagenoeg gelijk blijven. Deze parkeervakken komen in de zogenaamde koppelstroken die ook als voetgangersstrook dienst doen. Vanwege de na te streven eenduidigheid worden alle parkeervakken in principe uitgevoerd als langparkeerplaatsen. Alleen in uitzonderlijke gevallen kan hiervan 'gemotiveerd' worden afgeweken. Nieuwe ontwikkelingen mogen niet tot een hogere parkeerdruk op de openbare weg leiden. Eventuele tekorten moeten op eigen terrein gecompenseerd worden. Waar nu al sprake is van een (te) hoge parkeerdruk worden -indien mogelijk- benedendijks extra parkeerplaatsen aangelegd.



Bereikbaarheid en bevoorrading

Voor de ontsluiting van (grote) bedrijven wordt het dijklint zo veel mogelijk ontzien, bijvoorbeeld door het realiseren van een rechtstreekse aansluiting op het hoofdwegennet (zoals bij Het Plaatje).

Het laden en lossen bij bedrijven en winkels mag niet tot overlast leiden op het dijklint. Bedrijven en winkels worden gestimuleerd ook hierbij het dijklint te ontzien door bijvoorbeeld aan de achterkant of op eigen terrein te bevoorraden.



2.6 Recreatie

Rivier

De recreatieve aspecten van het dijklint worden vergroot als de aanwezigheid van de rivier beter wordt benut. Daarom wordt waar mogelijk het aantal verbindingen met de rivieroever uitgebreid.

Het bestaande 'balkon op de rivier' aan de Rivierdijk blijft zoals het is. Als de mogelijkheid zich voordoet wordt het aantal balkons uitgebreid. Ook de nieuwe balkons worden ingericht als verblijfsruimte met aantrekkelijk groen. Een combinatie met een strandje behoort tot de mogelijkheden.

Op de Baanhoek wordt het bestaande openbare voetpad op de kruin van de dijk aantrekkelijker gemaakt voor de wandelaars. Indien mogelijk komen er extra bankjes.

De oever van de rivier wordt vriendelijker ingericht voor vissers door de toegankelijkheid te vergroten en het creëren van specifieke visplekken.



Wandelen en fietsen

De komende jaren wordt het bestaande regionale wandelrouten netwerk uitgebreid. Het historische dijklint zal dan over de volle lengte zijn opgenomen in het wandelrouten netwerk. De route takt al aan bij de stations van de MerwedeLingeLijn en bij de halte van de Waterbus.

Bij de uitbreiding van het wandelrouten netwerk wordt gebruik gemaakt van de bestaande voetpaden en trottoirs. Zo beperken de investeringen zich tot het aanbrengen van een specifieke bewegwijzering.



Het bestaande fietsknooppunten netwerk wordt aantekkelijker gemaakt door het dijklint voor fietsers veiliger en vriendelijker in te richten.

Speelvoorzieningen

De bestaande speelplaatsen aan het dijklint blijven gehandhaafd. De inrichting wordt zo nodig aangepast aan de gewijzigde doelgroep c.q. leeftijdscategorie, conform het "Uitvoeringsbeleid speel- en sportruimte gemeente Sliedrecht". Er komen geen nieuwe speelvoorzieningen.

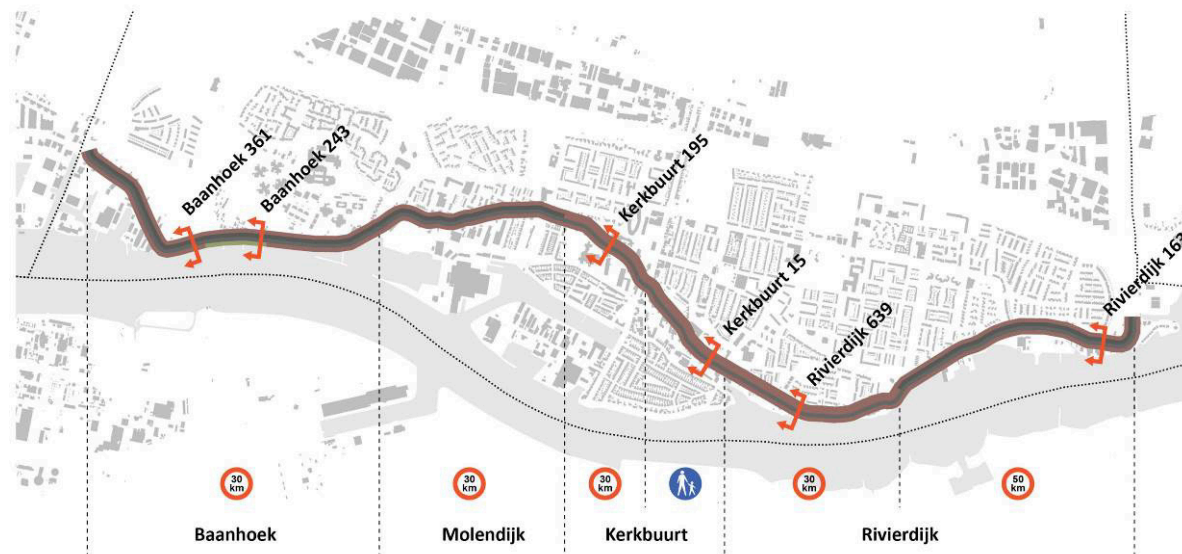


3 Uitwerking per deel van het dijklint

3.0 Overzicht

In dit hoofdstuk is de uitwerking van de visie uit hoofdstuk 2 per deel van het historisch dijklint beschreven. Daarbij is -naar aard en gebruik- de volgende onderverdeling gemaakt:

1. Rivierdijk 50 km/uur
2. Rivierdijk 30 km/uur
3. Kerkbuurt wandelpromenade
4. Kerkbuurt 30 km/uur en Molendijk
5. Baanhoek



De onderverdeling van het historische dijklint.

3.1 Rivierdijk 50 km/uur

Dit gedeelte van het dijklint omvat het oostelijke deel van de Rivierdijk, gelegen tussen de A15 en de Rembrandtlaan.

Dijkverzwaring

Bij de laatste dijkverzwaring is in dit deel van de Rivierdijk al rekening gehouden met toekomstige verzwaringen. Voor herbouw gelden daarom specifieke eisen ten aanzien van de minimale afstand uit de kruin van de dijk en de hoogte van de begane grondvloer ten opzichte van de kruin van de dijk. Deze eisen komen in de nieuwe binnendijkse voortuinen tot uiting, zoals uit de onderstaande foto's blijkt.



In het kader van het Deltadeelprogramma Rijnmond Drechtsteden zal de bestaande primaire waterkering op een aantal plaatsen opnieuw moeten worden verhoogd en/of verbreed. Wat dit concreet voor de Rivierdijk gaat betekenen is nog niet bekend. De verschillende oplossingsvarianten worden momenteel op haalbaarheid onderzocht.

De meest voor de hand liggende oplossing is de bestaande dijk op te hogen. Het is echter niet uitgesloten dat dit gevolgen zal hebben voor de huidige bebouwing. Het zal dan vooral gaan om de buitendijkse kant die bij de vorige ingreep juist nog is ontzien. Bij de te maken keuzes wordt rekening gehouden met de belangen van de bewoners, bedrijven en gebruikers van de Rivierdijk.

Uitkoopregeling hoogspanningslijn

Vier van de vijf woningen die hier voor de uitkoopregeling in aanmerking komen liggen buitendijks. De vijfde woning ligt binnendijks op maaiveldniveau en valt derhalve buiten het kader van de dijkvisie.

Na de sloop van één of meer woningen kan op de vrijgekomen grond een uitzichtpunt (balkon) op de rivier gerealiseerd worden met goed uitzicht op de Beneden-Merwede en De Biesbosch. Dit is te vergelijken met het eerder gerealiseerde balkon aan de Rivierdijk ter hoogte van de Boslaan. Het toevoegen van een uitkijkpunt op de rivier voorziet in een behoefte, met name voor Sliedrecht-Oost. Een combinatie met horeca is mogelijk. Dan moet wel worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.





Bestaande en toekomstige inrichting ter hoogte van Rivierdijk 163.

3.2 Rivierdijk 30 km/uur

Dit gedeelte van het dijklint omvat het westelijke deel van de Rivierdijk, gelegen tussen de Rembrandtlaan en Oosterbrugstraat/P.C. Hooftlaan.

Dijkverzwaring

Tijdens de laatste dijkversterking is onder de rijweg een erosiescherm aangebracht waardoor de bebouwing aan beide kanten van de dijk gehandhaafd kon blijven. Dit in tegenstelling tot het oostelijke deel van de Rivierdijk waar alle binnendijkse bebouwing moest wijken. Hierdoor is een sterk contrast ontstaan tussen beide delen van de Rivierdijk.

Omdat het gedeelte tussen De Wiel en de Oosterbrugstraat/P.C. Hooftlaan nog authentiek en van een hoge cultuur-historische waarde is, streeft de gemeente zoveel mogelijk naar behoud van de bestaande situatie. Een drastische ingreep, zoals uitgevoerd in het oostelijke deel van de Rivierdijk, wordt maatschappelijk onaanvaardbaar geacht. Als gevolg van de herbouw en het gewijzigde dwarsprofiel is daar het authentieke dijkkarakter verdwenen.

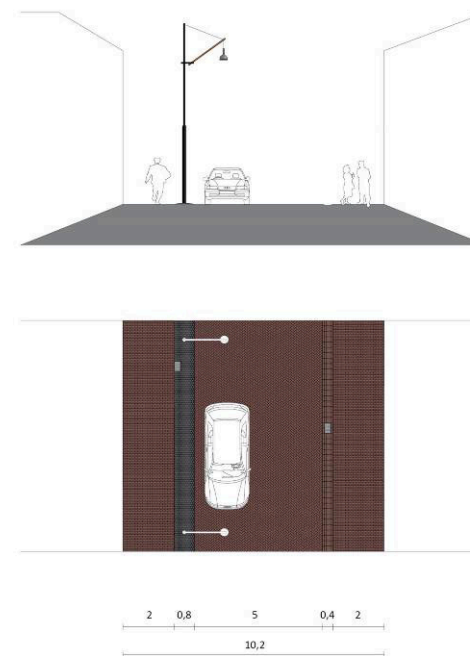
Om de bestaande bebouwing aan weerszijden van de Rivierdijk te sparen, kan niet worden volstaan met een traditionele dijkverzwaring. Daarom zal naar alternatieve oplossingen uitgeweken moeten worden. In overleg met de belanghebbende partijen worden alle realistische alternatieven op technische en ruimtelijke haalbaarheid onderzocht, zodat uiteindelijk een weloverwogen voorkeursvariant gekozen kan worden. In deze afweging wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de belangen van de bewoners, bedrijven en gebruikers van de Rivierdijk.

Inrichting

Het 30 km/uur-deel van de Rivierdijk is de oostelijke 'aanloopstraat' naar de wandelpromenade op de Kerkbuurt. De inrichting zal daarom grotendeels overeenkomen met het basisprofiel.

De rijloper wordt ingericht als 30 km/uur-weg en heeft het karakter van een 'woonstraat'. Als het met betrekking tot geluid, trillingen en veiligheid mogelijk is, wordt de rijloper uitgevoerd in rode klinkers, anders in rood asfalt.

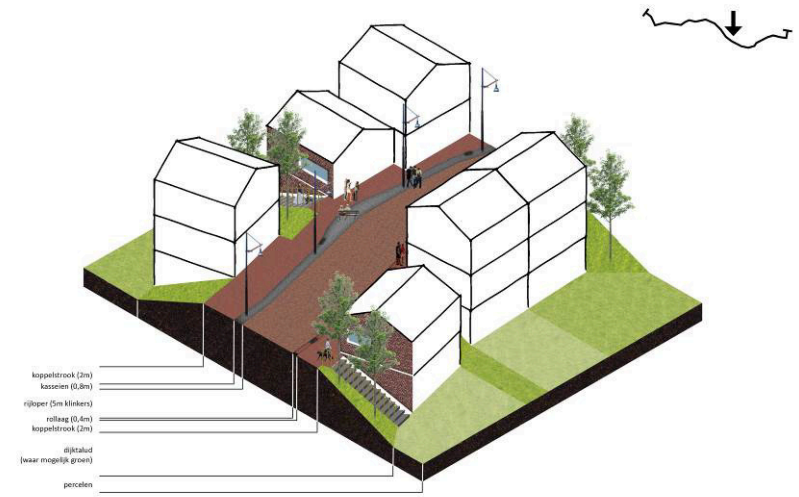
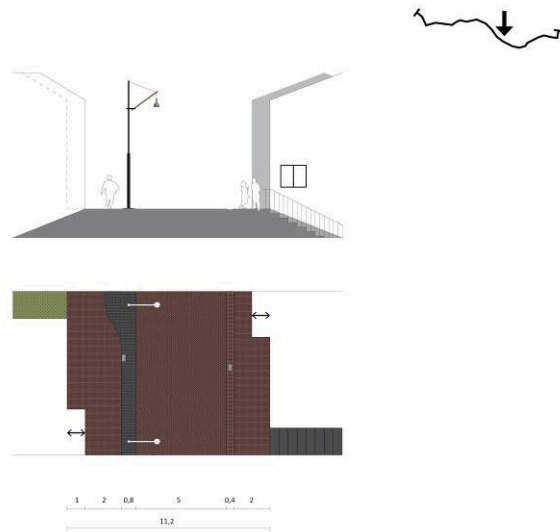
De bestaande speelvoorziening ter hoogte van De Wiel blijft zoals het is. De leeftijdscategorie wordt ingeperkt tot vijf jaar.



Toekomstige dwarsprofiel en plattegrond ter hoogte van Rivierdijk 639.



Bestaande en toekomstige inrichting ter hoogte van Rivierdijk 639.



Toekomstige dwarsprofiel en plattegrond ter hoogte van Kerkbuurt 15.

3.4 Kerkbuurt 30 km/uur en Molendijk

Dit deel van het dijklint ligt tussen de Stationsweg/Kerkstraat en Deltalaan en omvat het westelijke deel van de Kerkbuurt, de hele Molendijk en het meest oostelijke deel van de Baanhoek.

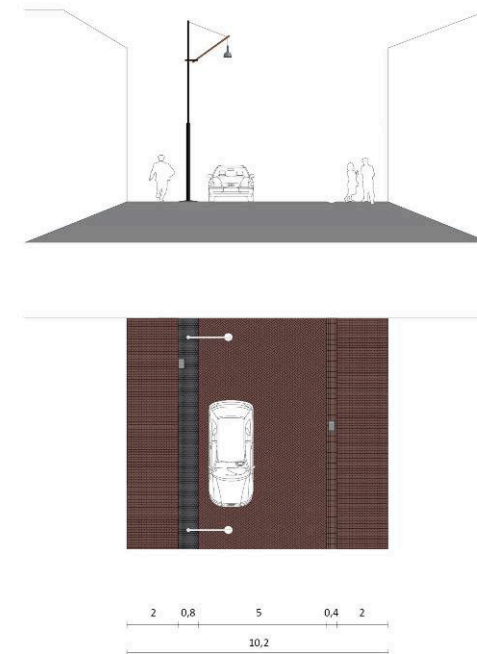
Inrichting

Dit deel van de Kerkbuurt is de westelijke 'aanloopstraat' naar de wandelpromenade in het andere deel van de Kerkbuurt. De inrichting zal daarom vergelijkbaar zijn met die van het 30 km/uur-deel van de Rivierdijk. Daarmee komt de inrichting in hoofdlijnen overeen met het basisprofiel. De rijloper wordt ingericht als 30 km/uur-zone, met het karakter van een 'woonstraat'. De rijloper wordt bij voorkeur uitgevoerd in rode klinkers. Als dat vanwege geluid, trillingen en/of veiligheid niet mogelijk is, wordt rood asfalt gebruikt.

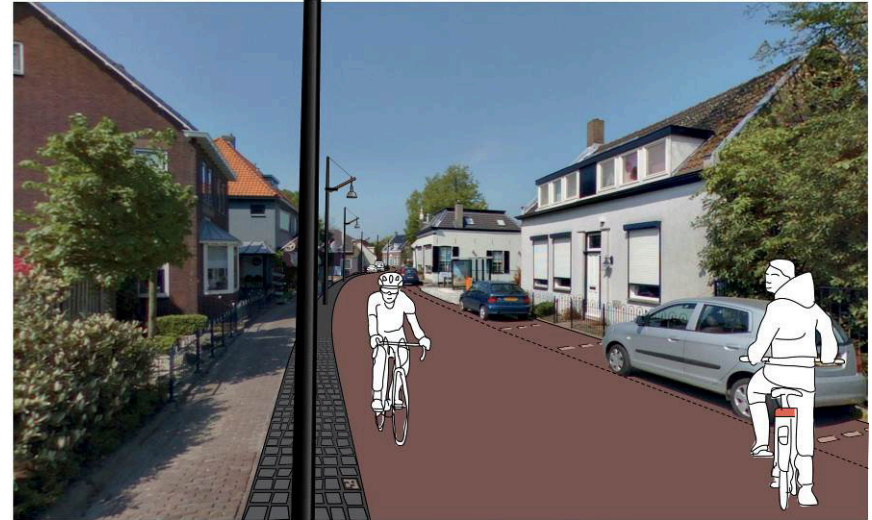
Zie voor de uitwerking de tekeningen hiernaast en de fotomontage op de volgende bladzijde.

De inrichting van de Molendijk en het oostelijke deel van de Baanhoek is gelijk aan het westelijke deel van de Kerkbuurt, met uitzondering van de rijloper. Vanwege het zware en intensieve vrachtverkeer wordt de rijloper in rood asfalt uitgevoerd. De rode kleur van het asfalt is hetzelfde als die van de klinkers. Zo is de overgang van klinkerbestrating naar asfalt onopvallend en komt er toch de beoogde samenhang in het dijklint.

Het westelijke deel van de Kerkbuurt en het oostelijke deel van de Molendijk worden medio 2016 gereconstrueerd, met inachtneming van de voorliggende dijkvisie. De rest van de Molendijk komt in 2017 aan de beurt. Bij de reconstructie wordt de rijweg ook ingericht als 30 km/uur-zone, met het karakter van een 'woonstraat'.



Toekomstige dwarsprofiel en plattegrond ter hoogte van Kerkbuurt 195.



Bestaande en toekomstige inrichting ter hoogte van Kerkbuurt 195.

3.5 Baanhoek

Dit deel van het dijklint omvat de Baanhoek tussen de Deltalaan en de gemeentegrens met Papendrecht.

Dijkverzwaring

Bij Dijkvak 14 en rondom de spoorbrug wordt vooralsnog uitgegaan van ophoging van het bestaande erosiescherm en/of dijklichaam. Dit heeft gevolgen voor het zicht op de rivier. Voor de rest is de impact op de omgeving naar verwachting beperkt.



Het knelpunt in de Baanhoek ligt ter hoogte van het bedrijventerrein, daar waar de primaire waterkering niet aan de rivier ligt. De aanwezige binnen- en buitendijkse bebouwing maakt het onmogelijk om zonder grote gevolgen het bestaande dijkprofiel te verhogen en/of te verbreden.

Mocht (gedeeltelijke) sloop langs de Baanhoek noodzakelijk zijn, dan zal de waardevolle en karakteristieke bebouwing zoveel mogelijk worden ontzien. Nieuwe hoogteverschillen tussen de kruin van de dijk en de aanliggende bedrijfsterreinen mogen geen nadelige gevolgen hebben voor de ontsluiting van de gevestigde bedrijven.

In geval van sloop ontstaat tevens de mogelijkheid om de rijweg te verbreden, met de intentie om de bestaande knelpunten op te heffen. Het karakter van de weg mag daarbij niet veranderen. De dijk blijft immers een 'woonstraat'. Indien mogelijk worden grote en zware transporten over de 'vernieuwde' dijk geweerd door het aanbieden van een alternatieve route voor de ontsluiting van de bedrijven.

Uitkoopregeling hoogspanningslijn

De 19 woningen die hier voor uitkoop in aanmerking komen liggen alle binnendijs, waarvan drie direct aan de dijk. De overige woningen liggen benedendijs, aan enkele stoepjes. De eigendomssituatie is zeer complex.

De uitgekochte woningen worden niet herbestemd, maar zo snel mogelijk gesloopt om verpaupering te voorkomen. De vrijgekomen gronden worden groen ingericht zodat ze passen bij het dijklandschap. Dit kan gecombineerd worden met extra parkeervoorzieningen. Voor deze 'nieuwe' openbare ruimten wordt een integraal ontwerp gemaakt waarbij rekening wordt gehouden met de bestaande omgeving.

Sloop van één of meer woningen aan het dijklint heeft gevolgen voor de continuïteit van de 'gesloten' gevelwand. Ook bestaat er het risico dat een aantal niet-representatieve zijgevels prominent in het zicht komt. Dit kan worden gecamoufleerd door het aanplanten van opgaand groen, met inachtneming van de eisen van de leidingbeheerder van de hoogspanningsverbinding (TenneT).



Inrichting

De inrichting is in hoofdlijnen hetzelfde als het basisprofiel en komt daarmee overeen met de Molendijk. De rijloper wordt ingericht als 30 km/uur-zone in rood asfalt.

Daar waar de buitendijkse bebouwing ontbreekt, kent het basisprofiel enkele verbijzonderingen. Hier zijn de profielen 'verbreed' tot aan het water. De uitwerkingen daarvan zijn te zien in de tekeningen en fotomontages op de volgende twee pagina's.

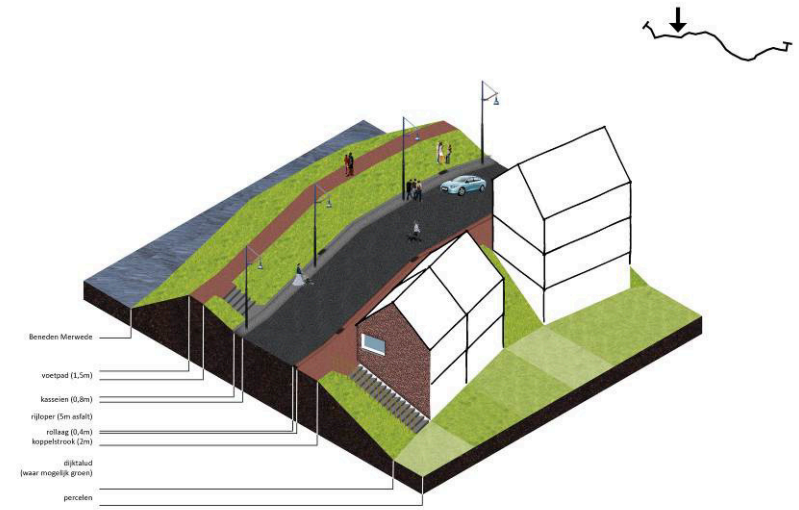
Gezien de beoogde continuïteit in het dijklint wordt de Baanhoek ter hoogte van de aansluiting met de Deltalaan rechtgetrokken. Daarmee komen de later toegevoegde afbuigingen weer te vervallen. De Deltalaan gaat bij de Baanhoek over in de nieuwe ontsluitingsweg van/naar Het Plaatje, in de vorm van een volwaardig kruispunt. Vanwege de beoogde samenhang en identiteit van het

dijklint wordt bij deze kruising de rijloper en de kasseienstrook van het dijklint niet onderbroken. Dit geldt ook voor de kruising van de Baanhoek met de Ouverture/Ketelweg.

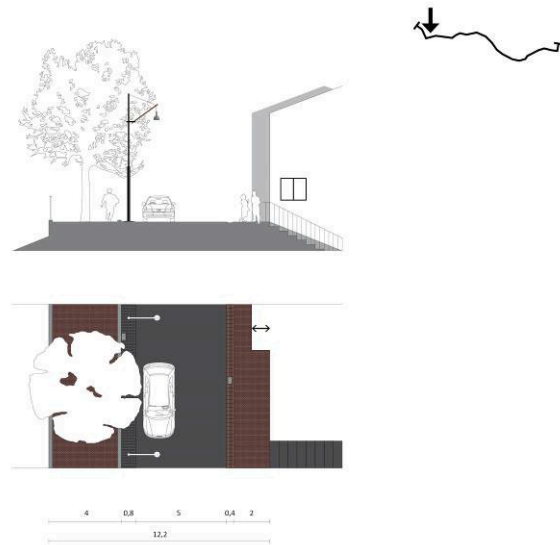
Op de gemeentegrens gaat de Baanhoek over in de Matena. Een abrupte overgang van het Sliedrechtse naar het Papendrechtse dijklint is niet de bedoeling. Dit zou in strijd zijn met de beoogde regionale samenhang in het historische dijklint. Daarom wordt het deel tussen de Ouverture/Ketelweg en de gemeentegrens ingericht als 'overgangsgebied'. De uitwerking geschiedt in nauw overleg met de gemeente Papendrecht.

De bestaande speelvoorziening ter hoogte van de Tolsteeg blijft gehandhaafd. De leeftijds categorie verandert niet.





Bestaande en toekomstige inrichting ter hoogte van Baanhoek 243.



Bestaande en toekomstige inrichting ter hoogte van Baanhoek 361.

Bijlage 1 Bestaande toetsingskaders

Bij de ruimtelijke beoordeling van bouwplannen (zowel nieuwbouw als verbouw) wordt getoetst aan het bestemmingsplan en de welstandsnota. Voor de inrichting van de openbare buitenruimte zijn geen toetsingskaders, met uitzondering van het gedeelte Kerkbuurt-Oost waarvoor een specifiek beeldkwaliteitplan is opgesteld.

De onderstaande toetsingskaders zijn en blijven leidend ten opzichte van de dijkvisie, immers de dijkvisie is geen juridisch toetsingsinstrument. Op termijn worden de gemeentelijke toetsingskaders aangepast en in overeenstemming gebracht met de dijkvisie.

Bestemmingsplannen

Voor het dijklint zijn verschillende bestemmingsplannen van toepassing. Deze bestemmingsplannen zijn -in het kader van de wettelijke actualiseringplicht- in de periode 2013-2016 vastgesteld. Omdat de nieuwe bestemmingplannen qua systematiek en regelgeving op elkaar zijn afgestemd, gelden voor het hele dijklint bij gelijke situaties dezelfde regels.

De nieuwe bestemmingsplannen zijn consoliderend. Dit houdt in dat nergens rekening is of wordt gehouden met nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen. Voor dergelijke ontwikkelingen is een afwijkingsprocedure of een nieuw specifiek bestemmingsplan vereist.

Welstandsnota

In de "Welstandsnota Sliedrecht 2013" gelden voor het dijklint gebiedsgerichte criteria. Er is onderscheid gemaakt tussen de Kerkbuurt en de andere delen van het dijklint. Het welstandsbeleid is terughoudend en gericht op behoud van variatie, zonder verrommeling.

De welstandsnota heeft ook een excessenregeling waarvoor specifieke criteria zijn opgenomen. De wet biedt de mogelijkheid om in geval van 'in ernstige mate in strijd met redelijke eisen van welstand' handhavend te kunnen optreden.

Beeldkwaliteitplan

Alleen voor Kerkbuurt-Oost is een beeldkwaliteitplan gemaakt. Dit document is in 2004 door de raad vastgesteld en gekoppeld aan het bestemmingsplan. Het is de bedoeling het beeldkwaliteitplan bij de eerstvolgende herziening te integreren in de welstandsnota.

Het beeldkwaliteitplan heeft naast doelstellingen voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen ook concrete richtlijnen voor het gevelontwerp en de openbare ruimte.

Keur

In de "Keur voor waterkeringen en water" staan de geboden en verboden van het Waterschap Rivierenland. Voor het historische dijklint is de Keur alleen van toepassing op de Rivierdijk en het westelijke deel van de Baanhoek.

In de "Legger Waterkeringen Alblasserwaard en Vijfheerenlanden" is de ligging van de beschermingszones langs de waterkering aangegeven.

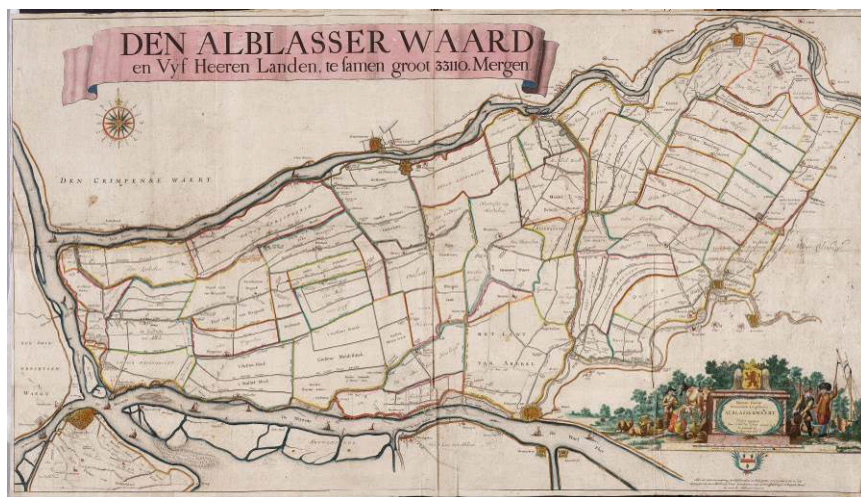
Ruimte voor de rivier

Voor de buitendijkse gebieden is de "Beleidslijn grote rivieren" van toepassing. Hierin staan de mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen in het rivierengebied. Het beleid is gericht op de waterhuishouding van Nederland waarbij veiligheid voorop staat.

Bijlage 2 Historische verkenning¹

Alblasserwaard

Tot de tiende eeuw was de Alblasserwaard een getijdeland met kreken, zoals de Biesbosch. Vanaf de tiende eeuw werd het Utrechts-Hollands veengebied ontgonnen. In de elfde eeuw waren de ontginningen in de Alblasserwaard in volle gang. Voor de afwatering van de veengrond werden op korte afstand van elkaar sloten gegraven, waardoor smalle en diepe kavels ontstonden. Aangezien de veenkussens relatief hoog lagen hoefde het nieuw ontgonnen veenland nog niet tegen rivierwater beschermd te worden.



De eerste dijken beschermden tegen water vanuit hoger gelegen gronden. De Alblasserwaard loopt af van oost naar west. Die eerste dijken, zijdwendes, staan daarom haaks op de rivier.

Door de ontwatering van het veen daalde het maaiveld in de polder. Het land zakte daarbij ten opzichte van de rivier. Door drukverschil tussen het

rivierwater en het achterliggende land werd het water onder de dijk door geperst en kwam in watergangen en wielen achter de dijk omhoog. Om te voorkomen dat het zogenaamde kwelwater verder landinwaarts stroomde, werden in de achttiende eeuw kweldijken aangelegd, met daarachter een kwelsloot voor de afvoer van het water.

Inklinking van het veen maakte afwatering vanuit de polder op de rivier uiteindelijk onmogelijk. Eerst werden weteringen gegraven naar punten waar de ebstand van de rivier lager was. Later werden boezems aangelegd, om bij hoge waterstand in de rivier het water tijdelijk op te slaan.

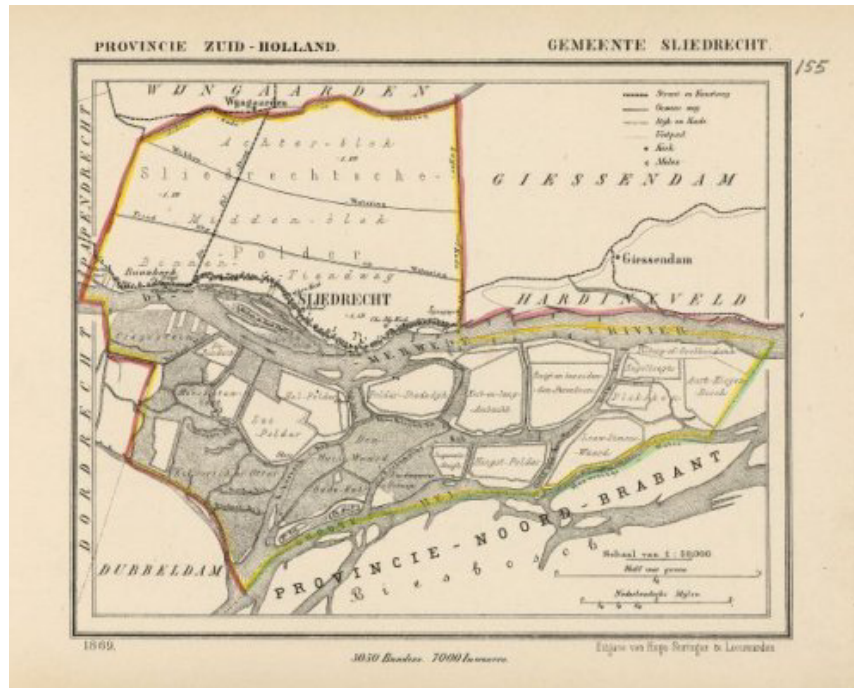
In de eerste periode na ontginning werd het gebied voor een groot deel gebruikt voor akkerbouw, met name de teelt van hennep en haver. Als gevolg van de daling van het maaiveld werd de bodem natter en werd overgeschakeld op grasland. Rond 1500 was akkerbouw in de Alblasserwaard nog maar bescheiden van omvang en werd vissen en 'vogelen' (eenden vangen) bij veel dorpen een aanvullende activiteit.

Sliedrecht

De naam Sliedrecht is voor het eerst bekend uit 1064. Het oorspronkelijke Sliedrecht lag tegenover het huidige dorp, aan de zuidoever van de Merwede. Dit dorp werd echter in 1421 door de Sint-Elisabethsvloed geheel weggevaagd. De overlevenden vluchtten naar het aan de overzijde van de rivier gelegen Overslydrecht, waaruit het huidige Sliedrecht is ontstaan. Langs beide oevers van dit deel van de Merwede vonden vanaf omstreeks het jaar 1050 ontginningen plaats.

De Merwede was in die periode een langzaam stromende en kronkelende rivier zonder dijken of kribben, waarin door eb en vloed veroorzaakte stroming zandplaten opkwamen en weer verdwenen. Het landschap en de vaargeul veranderde steeds en je kon er zonder kennis van die geulen niet zeilen met

scheepjes met alleen maar een razeil. De geulen waren ook dikwijls te smal om in te kunnen manoeuvreren. Vandaar dat langs de stroom veel dorpen met *drecht* als achtervoegsel liggen. Dit woord betekent (doorheen)trekken: schepen moesten hier namelijk getrokken worden door mensen, paarden of roeiboten.

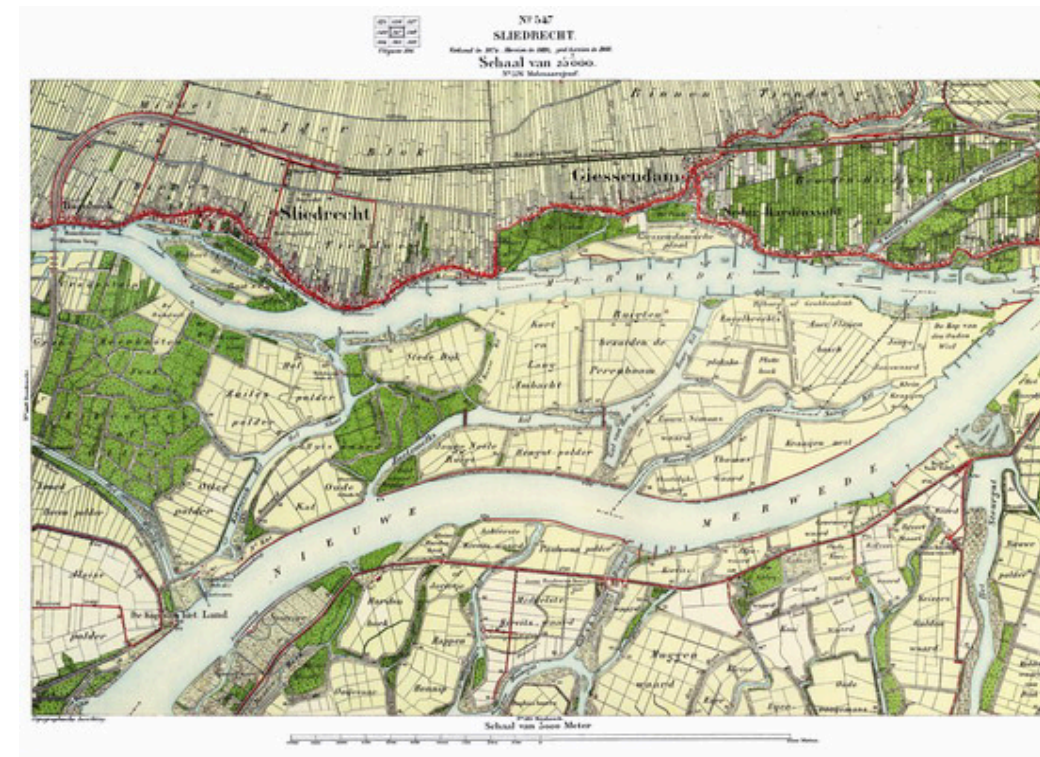


De rond Sliedrecht gelegen Alblasserwaard overstromde regelmatig. Daarom werd aan alle landbezitters een stuk dijk toegewezen dat zij moesten onderhouden. Toch maakte de aanwezigheid van al dat water het land ongeschikt voor landbouw en veeteelt. De bewoners van Sliedrecht hielden zich in deze periode vooral bezig met visserij, vlasbewerking, touwslagerij en het snijden en drogen van biezen voor het maken van onder andere manden en korven. Al voor de ramp hadden Sliedrechters in de verre omgeving verder

al een goede naam als gravers en dijkwerkers. Die naam hebben ze gehouden en vormde de basis voor een industrie die nog steeds bestaat.

Dijklint

Het dijklint (en de nieuwe waterkering) maken deel uit van dijkkring 16 rond de Alblasserwaard. Deze dijkkring bestaat pas sinds halverwege de 19e eeuw in de huidige vorm. Rond 1100 werden de eerste rivierdijken aangelegd. Die vormden geen aaneengesloten dijk. Op sommige plaatsen kon het rivierwater nog vrij de kommen binnenstromen. Vanaf 1277 werden de rivierdijken en kades met elkaar verbonden.



Vanaf de middeleeuwen vormden zich in de Alblasserwaard langs de rivieren en veenstromen lintdorpen. Langs de rivierdijken werden boerderijen gebouwd met een dwars gebouwd voorhuis, een zogenaamd T-huis. Achter de dijk zijn enkele restanten van dijkdoorbraken te vinden, de wielen. Buitendijks ligt de rivier dicht op de dijk, of er is een heel eilandenrijk van gorzen gegroeid tussen dijklint en rivier. Na de Sint-Elisabethsvloed overstroomde het huidige gebied van de Staart in Dordrecht en verminderde de stroomsnelheid van huidige Beneden-Merwede. Door de tragere stroming werd zand afgezet en niet meteen weer weggespoeld. Daardoor konden gorzen ontstaan. Tussen het dijklint en de gorzen lopen watergangen, zoals de Gantel. Op de buitendijkse percelen langs die watergangen vestigden watergebonden bedrijven, zoals scheepswerfjes. Grotere werven vestigden zich op de iets ruimere percelen buitendijks, direct grenzend aan de rivier.



Baggerindustrie

Een belangrijke beroepsgroep in Sliedrecht waren de dijkwerkers. Zij versterkten, met matten van rijshout, dijken in de omgeving en ver daarbuiten. Vooral in de achttiende eeuw was deze beroepsgroep erg belangrijk. Hierdoor kwam Sliedrecht tot grote bloei.

Door het succes van de dijkwerkers kwamen in Sliedrecht steeds meer aannemers die zich bezighielden met publieke werken als grond- en dijkbewerking. Uit deze succesvolle groep aannemers ontstond uiteindelijk de baggerindustrie. In het begin gingen de baggeraars nog met de spade en kruiwagen te werk, maar vanaf 1865 werd de eerste stoombaggermolen in gebruik genomen, een idee dat al snel veel succes had.

De behoefte aan het uitdiepen van waterwegen om de Nederlandse havens bereikbaar te houden betekende dat Sliedrecht zich geheel toe kon leggen op de baggerindustrie. Baggeraars uit Sliedrecht werkten tot ver over de landsgrenzen. Dat kon niet voorkomen dat meer dan de helft van de bevolking tijdens de economische crisis in de jaren 1930 werkeloos raakte. Na de oorlog kwam Sliedrecht er echter weer bovenop. Sliedrecht staat tegenwoordig nog steeds bekend als het 'baggerdorp'.



¹ De tekst in deze bijlage is ontleend aan de Dijkvisie Papendrecht en aan bronnen op het internet.

Bijlage 3 Bestaande situatie

Samenhang

Alblasserwaard en Vijfheerenlanden

Het Sliedrechtse dijklint is een onderdeel van de waterkering rondom de Alblasserwaard en Vijfheerenlanden. Daarom sluit de Sliedrechtse dijk aan op de dijken van Hardinxveld-Giessendam en Papendrecht. Door diverse ruimtelijke ingrepen in het verleden zijn de samenhang en continuïteit in het totale dijklint langs de Beneden-Merwede verloren gegaan.

Sliedrecht

Onder het historische dijklint wordt de bebouwing aan weerszijden van de oorspronkelijke dijk verstaan, inclusief de bijbehorende stoepen. Bij de laatste dijkverzwaring in de jaren '90 van de vorige eeuw heeft de oorspronkelijke dijk de waterkerende functie gedeeltelijk verloren.

Ook binnen Sliedrecht zijn in de loop der tijd de samenhang en continuïteit in het dijklint verloren gegaan waardoor het dijklint tegenwoordig sterk gefragmenteerd is. Qua verschijningsvorm en karakteristieken is het dijklint op te splitsen in zeven delen. Stroomafwaarts (van oost naar west) zijn dat:

Rivierdijk 50 km/uur (tussen A15 en Rembrandtlaan)

Bij de laatste dijkverzwaring is de binnendijkse bebouwing gesloopt en vervangen door seriematige woningbouw. Hierdoor is het kleinschalige karakter verloren gegaan. De dijk dient als hoofdonthoudingsweg (50 km/uur-regime), waardoor de verkeersdruk erg hoog is. De waterkerende functie is nog aanwezig.



Rivierdijk 30 km/uur (tussen Rembrandtlaan en Oosterbrugstraat)

Hier is de oorspronkelijke bebouwing nog aan weerszijden aanwezig. Hiertussen bevinden zich enkele (gemeentelijke) monumenten. De dijk is ingericht als 30 km/uur-weg. De dijk heeft nog een waterkerende functie.



Kerkbuurt wandelpromenade (tussen Oosterbrugstraat en Kerkstraat)

Het oostelijke deel van de Kerkbuurt vormt het (winkel)centrum van Sliedrecht. De bebouwing is nog grotendeels origineel. Het gebied is ingericht als voetgangerszone. De dijk heeft hier geen waterkerende functie meer.



Kerkbuurt-West, Molendijk en Baanhoek (tussen Kerkstraat en Deltalaan)

Dit deel is vergelijkbaar met het westelijke deel van de Rivierdijk (tussen Rembrandtlaan en Oosterbrugstraat), zij het dat de waterkerende functie hier niet meer aanwezig is. De bocht bij het Baggermuseum komt in aanmerking om aangewezen te worden als 'beschermd dorpsgezicht'.



Baanhoek ter hoogte van dijkvak 14

Bij de laatste dijkverzwaring is een nieuwe dijk in de rivier aangelegd, waarna de oude dijk de waterkerende functie kwijtraakte. Hierdoor kon de

oorspronkelijke binnen- en buitendijkse bebouwing behouden blijven. De verkeers- en parkeerdruk zijn hoog.



Baanhoek ter hoogte van Beneden-Merwede

Dit is het enige deel van het dijklint waar geen buitendijkse bebouwing (meer) aanwezig is. Daardoor is de rivier hier alleen zichtbaar vanaf de weg. De feitelijke waterkering ligt 'in het water', naast de oorspronkelijke dijk. Vanwege het doorgaande verkeer is de weg relatief druk.





Baanhoek ter hoogte van bedrijventerrein

Hoewel de dijk nog een waterkerende functie heeft, is er geen 'contact' met de rivier. De buitendijkse bebouwing bestaat voornamelijk uit bedrijven, terwijl de binnendijkse bebouwing hoofdzakelijk uit woningbouw bestaat. De verkeers- en parkeerdruk zijn hoog.



Karakteristieken

Variatie en contrasten

Het dijklint wordt gekenmerkt door een grote variatie in bebouwing waarbij kleinschalige woningbouw de boventoon voert. Deze wordt afgewisseld met grotere vrijstaande herenhuizen en bedrijfsgebouwen. Op enkele plaatsen komt 'hoogbouw' voor.

De voorgevelrooilijn volgt globaal het dijklint, maar verspringt van pand tot pand. Waar de voorgevel ver naar achteren ligt, is vaak een voortuin aanwezig. De gebouwen zijn in het algemeen individueel en afwisselend. Herhalingen komen alleen bij clusters en rijen voor.



De contrasten in het dijklint kunnen groot zijn en komen in vele gedaanten voor. Zo staan er zowel goedverzorgde monumentale gebouwen als sterk verwaarloosde panden. De contrasten komen ook tot uiting in de vele architectuurstijlen. De detaillering varieert van sober tot rijk. Het materiaal- en kleurgebruik is divers. De kapvormen en nokrichtingen zijn verschillend. Subjectief is het contrast tussen mooi en lelijk.

Doorzichten

Doordat de bebouwing aan het dijklint vrijstaand of in kleine clusters is gebouwd, zijn er tussen de woningen doorkijkjes naar beneden. Voor de binnendijkse zijde zijn er doorzichten naar het achterland, bestaande uit tuinen, boomgaarden en woonwijken. Langs de Rivierdijk en Baanhoek zijn er aan de buitendijkse zijde doorzichten naar de rivier.

Doorgaans zijn de doorzichten smal en steenachtig. De breedte bedraagt slechts enkele meters. Op de Rivierdijk en Baanhoek komen ook grote

openingen in de bebouwing voor. Daar is meestal sprake van grote vergezichten en heeft de dijk nog enigszins een 'landelijke' uitstraling.

De doorkijkjes zorgen voor transparantie in het dijklint. Het groene karakter van het dijklint wordt in belangrijke mate gevormd door het zicht op tuinen. In die doorkijkjes is soms ook zicht op boomgaarden en landjes met wat kleinvee, waardoor een link wordt gelegd naar het agrarische verleden.

De aard van de doorkijkjes verschilt tussen binnendijks en buitendijks doordat binnendijks het hoogteverschil groter is dan buitendijks. Binnendijks kijkt men over de achterliggende bebouwing heen en buitendijks kijkt men vaak tegen bebouwing aan, zoals op de Kerkbuurt en Molendijk.



Relatie met rivier

Hoewel het dijklint ter plaatse van de Rivierdijk en Baanhoek op korte afstand van de Beneden-Merwede ligt, is de relatie met de rivier over het algemeen beperkt tot enkele doorzichten. Aan de Rivierdijk zijn enkele grotere openingen aanwezig waaronder het zogenaamde 'balkon op de rivier'. In enkele gevallen is de rivier door de ramen van de woningen zichtbaar. Alleen

ter hoogte van de Baanhoekspoorbrug is de rivier over een langer traject goed zichtbaar.

Omdat de buitendijkse bebouwing op de kruin van de dijk is georiënteerd, is dus de achterzijde op de rivier gericht. Hierdoor is het beeld vanaf de rivier gezien weinig representatief.

Funciemening

De bebouwing bestaat voornamelijk uit woningbouw in de vorm van grondgebonden woningen. Op enkele locaties staan kleinschalige appartementencomplexen van vier à vijf bouwlagen.

Aan de Rivierdijk, Molendijk en Baanhoek is een aantal (grote) bedrijven gevestigd. Het gaat hier veelal om watergebonden bedrijven, zoals scheepswerven en bijbehorende toeleveringsbedrijven. De bedrijfsgebouwen staan voornamelijk aan de buitendijkse zijde van het dijklint. De scheepswerven zijn beeldbepalend voor de dijk vanwege de kranen en hoge loodsen. De bedrijven zijn belangrijk voor de werkgelegenheid voor geheel Sliedrecht.

Detailhandel is hoofdzakelijk geconcentreerd in het oostelijke deel van de Kerkbuurt en gaat daar gepaard met woningbouw. 'Losse' detailhandel is te vinden in de westelijke delen van de Kerkbuurt en Rivierdijk. Kleine winkels zijn veelal gevestigd onder woningen. Grootschaligere detailhandel is gehuisvest in specifieke winkelpanden.

Maatschappelijke functies, zoals verzorgingstehuizen en kerken, zijn voornamelijk te vinden in het westelijke deel van de Kerkbuurt. De gebouwen zijn solitair en afwijkend ten opzichte van de omliggende bebouwing.



Dijkprofiel

Het basiskarakter van het dijklint is het hoogteverschil met de omgeving. Hoewel de dijk soms zeer dicht bebouwd is, is dat hoogteverschil steeds zichtbaar tussen de bebouwing en bij de stoepen. Door het hoogteverschil kijkt men over de tuinen en het achterliggende gebied heen. Bij

trappen en hellingbanen vormt het hoogteverschil soms een fysieke barrière vanwege de steilheid.

Het hoogteverschil tussen het dijklint en de omgeving is niet overal hetzelfde. Zo is aan binnendijkse zijde het hoogteverschil groter dan aan de buitendijkse zijde. Binnendijks bedraagt het hoogteverschil al snel een complete woonverdieping. Buitendijks blijft het hoogteverschil meestal beperkt tot circa één meter. Waar aan de binnendijkse zijde grote openingen tussen de bebouwing zijn, zoals bij de Baanhoek, kan vaak over de benedendijkse gebouwen heen worden gekeken. De daken van deze gebouwen fungeren als een vijfde 'gevel.'

Het historisch dijklint volgt in grote lijnen de kromming van de Beneden-Merwede en de voormalige Gantel. Dat laatste verklaart waarom het dijklint ter plaatse van de Kerkbuurt en Molendijk op grote afstand van de rivier ligt. Door de kromming van het dijklint ontstaat -in combinatie met de grote verscheidenheid aan gevels, hoogtematen en kapvormen- een dynamisch straatbeeld. Bij een passage over de dijk veranderen zichtlijnen continu van richting. Daarbij worden panden telkens vanuit een ander perspectief waargenomen. Het ene moment van opzij, het ander moment van voren.

De kruin van de oorspronkelijke dijk wordt gekenmerkt door een doorgaande geasfalteerde vlakke rijweg, zonder verhoogde trottoirs. Aan weerszijden van de rijweg zijn 'informele' trottoirs c.q. parkeerplaatsen, bestaande uit rode gebakken klinkers. Vanwege de beperkte breedte en het ontbreken van snelheidsbeperkende maatregelen wordt door veel bewoners en bedrijven op het dijklint parkeer- en verkeershinder ondervonden. Een aantal onoverzichtelijke bochten levert verkeersonveilige situaties op.

Het winkelgedeelte van de Kerkbuurt heeft een afwijkende inrichting. De dijk is hier over de volle breedte voorzien van gele klinkers en is ingericht als verblijfsgebied. Auto's zijn er in principe niet toegestaan.

De Rivierdijk tussen de A15 en de Rembrandtlaan heeft een afwijkend profiel sinds de laatste dijkverzwaring. Hier is de kruin aanzienlijk verbreed waardoor ruimte is ontstaan voor een vrijliggend fiets- en voetpad, een parkeerstrook en kleine voortuinen. Ook is hier al rekening gehouden met eventuele toekomstige dijkverzwaringen/-verhogingen.

Gezien het bovenstaande heeft het dijklint een eigen identiteit. Daarmee onderscheidt het zich van de overige straten en wegen in Sliedrecht.

Stoepen

De stoepen zijn net als het hele dijklint organisch gegroeid. Aan de stoepen komen zowel vrijstaande panden als korte rijtjes voor. De panden zijn overwegend kleinschalig en onderling gevarieerd.

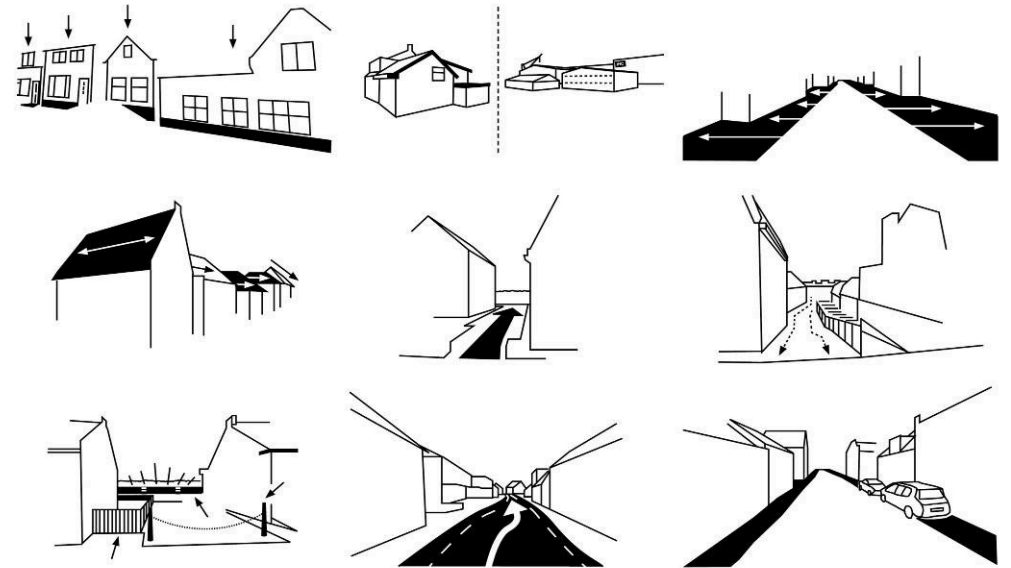
De stoepen zijn ontstaan door diepe percelen (of grotere stukken land) aan het dijklint op te delen en per kavelddeel te bebouwen. Vanaf de dijk wordt een ontsluiting naar de percelen gemaakt, de stoep. De stoepen zijn niet overal openbaar gebied, wat ze een besloten karakter geeft, zoals aan de Baanhoek. Oorspronkelijk waren de stoepen alleen toegankelijk vanaf het dijklint. Nu zijn veel stoepen een schakel tussen het dijklint en de achterliggende uitbreidingswijken. In enkele gevallen zijn de stoepen geïntegreerd in het stedenbouwkundig plan van die woonwijken.

Het hoogteverschil is bij de stoepen heel goed zichtbaar door de opgang naar de dijk. Ook vormen de stoepen in het dijklint bijzondere doorzichten. Deze doorkijkjes blijven gegarandeerd open door de ontsluitende functie.

Het groen van de privépercelen is in het dijklint vooral belangrijk als onderdeel van het zicht op het landelijke achterland.

De stoepen waren van oudsher woon- en werkgebied. Door het semi-openbare karakter van (enkele) stoepen krijgt de menging van functies wel gelijk een ander soort invulling. Het is geen plek waar je als vanzelf komt en op die manier publiek kunt trekken.





Schematische weergave van de karakteristieken van het dijklint.

Bebouwing

Het dijklint heeft een compacte bebouwingsstructuur met afwisselende bebouwing. De waarde ligt vooral in het afwisselende beeld van de gegroeide structuur met kleinschalige bebouwing en de relatie met het achterliggende landschap door de in omvang variërende doorzichten. Diverse panden zijn door hun vorm en positie cultuurhistorisch waardevol.

De dynamiek van het dijklint is hoog. Naast kleine wijzigingen als dakkapellen en uitbouwen worden zo nu en dan panden vervangen.

Woningbouw

Het dijklint heeft gevarieerde kleinschalige en veelal vooroorlogse bebouwing langs stenige straten. Korte rijtjes arbeiderswoningen worden afgewisseld met grotere vrijstaande woningen, een enkele boerderij of bedrijfsgebouw. Voortuinen zijn doorgaans klein en schaars. De hoofdbebouwing staat veelal op de kruin van de dijk, maar ook regelmatig onderaan de dijk. Een deel van de bebouwing is vervangen waarbij ook hier en daar gestapelde woningbouw tot vier lagen voorkomt. In het gebied is sprake van enige functiemenging.



Variatie

Aan het dijklint is bijna elk pand anders. De bebouwing is gevarieerd en heeft een individueel karakter. Alleen bij rijen komt herhaling voor. De opbouw is eenvoudig tot gedifferentieerd en bestaat meestal uit één tot twee lagen met een kap. Nieuwbouw is soms hoger en heeft vaak een plat dak.

De bebouwing varieert in vormgeving, maatvoering, kapvorm en kaprichting (langs de dijk of haaks erop). De panden zijn in verschillende periodes gebouwd en variëren in bouwstijl. Er is dan ook een grote diversiteit aan architectuurstijlen.

De oorspronkelijke gevels hebben veel accenten, terwijl bij nieuwere panden de detaillering veelal sober is. Het materiaal- en kleurgebruik is divers en terughoudend. Gevels zijn van baksteen, soms gepleisterd in een lichte tint. De kap is gedekt met keramische pannen of riet.

Herbouw

Ten behoeve van de laatste dijkverzwaring zijn aan het einde van de vorige eeuw alle binnendijkse woningen aan de Rivierdijk tussen de A15 en de Rembrandtlaan gesloopt. De herbouw wijkt vanwege de afmetingen, architectuur en seriematigheid aanzienlijk af van de oorspronkelijke bebouwing. In combinatie met de vergroting van het dijkprofiel heeft dit tot een forse schaalsprong geleid. Als gevolg hiervan is het typische dijkkarakter met de fijne korrel ter plaatse vrijwel geheel verloren is gegaan.

Stoepjes

Stoepjes zijn de korte straten haaks op het dijklint met kleinschalige woningen. De bebouwing ligt verscholen achter de bebouwing aan de dijk en is georiënteerd op de betreffende straat. De stoepjes zijn dus geen onderdeel van het feitelijke dijklint.



Dijktypologie

Dijkwoningen vormen een bijzonder type woningen doordat ze reageren op het hoogteverschil van de dijk. Het dijkhuis in zijn meest pure vorm is een huis op de kruin van de dijk met een (gedeeltelijke) extra laag op polderniveau. Een dijkhuis oogt daardoor vaak kleinschalig aan de straatkant, maar blijkt vaak ruim. “De verrassing zit achter de voordeur.”

Het woongedeelte op niveau van de dijk zorgt voor levendigheid en contact met de dijk. Via de benedenverdieping heeft de woning contact met de tuin en het erf op polderniveau.

Niet alleen het hoogteverschil, maar ook het verschil tussen binnendijs en buitendijs is in de woningen aan de dijk terug te vinden. Buitendijs waren lager gelegen delen van de woning niet beschermd bij hoog water, waardoor daar bijvoorbeeld bijkeukens gesitueerd waren, die niet zo snel onherstelbare schade opliepen bij overstroming. Binnendijs is het hoogteverschil groter dan buitendijs wat extra bouwhoogte oplevert.

Verspringende voorgevelrooilijnen

Kenmerkend in het beeld van de dijk is dat de bebouwing niet strak op één lijn staat, maar dat de voorgevels ten opzichte van elkaar verspringen. Alleen bij rijen en clusters is de rooilijn in samenhang. Die wisselende rooilijnen dragen bij aan de variatie in het straatbeeld. Ze laten goed zien dat de dijk organisch is gegroeid en niet planmatig is ontwikkeld.

De rooilijnen volgen in hoofdlijn de kromming van de dijk, maar doen dit niet heel strikt. Soms staat een pand in een iets afwijkende richting ten opzichte van de straat. Door de wisselende rooilijnen wordt het straatbeeld soms verbreed of versmald en is er af en toe zicht op een deel van een zijgevel. Ook is de manier waarop bebouwing aan de dijk verbonden is, door wisselende rooilijnen verschillend. Een woning die met de voorgevel vrijwel direct op de straat staat, heeft een heel andere relatie met die straat dan wanneer daar enkele meters tussen liggen. Zo staat de Beth-El kerk aan Kerkbuurt naar achteren ten opzichte van de naastliggende bebouwing en vormt de ruimte tussen de kerk en de dijk een soort plein.

De overgang tussen openbare ruimte en privéterrein is in het algemeen op de dijk niet scherp afgebakend. Vaak is niet duidelijk wat precies openbaar is en wat privé. Soms is het privéterrein met een hekje of haag afgescheiden van de

openbare ruimte, maar het voorerf is in enkele gevallen als formele voortuin vormgegeven.

Het overgangsgebied tussen straat en woning verschilt door de wisselende dieptematen. Deze voorerven zijn daarnaast op heel veel verschillende manieren ingericht, wat bijdraagt aan de rijke variatie aan het dijklint. Op enkele plaatsen staan de woningen iets verdiept ten opzichte van het dijktaalud. Het voorerf vormt hier vaak wel een voortuin, waarin het dijktaalud zichtbaar blijft.



Fijne korrel

Smalle panden, brede, hogere en lage, ze staan allemaal door elkaar op de dijk. In die verschillen in maatvoering zit één belangrijke constante en dat is kleinschaligheid van de bebouwing. In vakjargon heet dit dat de korrel van de bebouwing klein is. Belangrijk is dat tussen bebouwing verschil is, maar dat de samenhang van het geheel behouden blijft. Sprongen in de schaal van bebouwing zijn over het algemeen niet groot. Uitzonderingen hierop zijn de appartementengebouwen en de herbouw aan de Rivierdijk. In deze gevallen wordt afbreuk gedaan aan het typische dijkarakter.

Naast goothoogte en nokhoogte spelen ook verhoudingen in de maatvoering een rol. Een breed én laag pand of een smal én hoog pand voegt zich gemakkelijker in het straatbeeld dan bijvoorbeeld een breed én hoog pand.

Bedrijven

Het dijklint is van oudsher een woon- en werkgebied. Bedrijvigheid kan gekoppeld zijn aan een woning of kan als zelfstandig gebouw aan de dijk staan. Bijna alle bedrijven aan het dijklint staan -in clusters- op de (voormalige) buitendijkse gronden. Concentraties van bedrijven zijn te vinden langs de Rivierdijk, Molendijk en Baanhoek.



Langs het dijklint komen zowel klein- als grootschalige bedrijven voor. Veel bedrijven zijn direct of indirect watergebonden, zoals scheepswerven en toeleveringsbedrijven. De bijbehorende bedrijfsgebouwen, kranen en buitenopslag hebben vanwege omvang en verschijningsvorm vaak een grote impact op de omgeving. Deze objecten zijn beeldbepalend en karakteristiek voor grote delen van het dijklint.

Winkels

Detailhandel komt alleen voor in het centrale deel van het dijklint en is geconcentreerd in het oostelijke deel van de Kerkbuurt. Losse winkels komen voor in de westelijke delen van de Rivierdijk en Kerkbuurt. Deze straten kunnen dan ook beschouwd worden als 'aanloopstraten' naar de 'hoofdwinkelstraat'. De detailhandel is met name gericht op de niet-dagelijkse levensbehoeften voor heel Sliedrecht en omgeving.

In de hoofdwinkelstraat vormen de winkelruimten -samen met dienstverlenende bedrijven (zoals uitzendbureaus) en horeca- een aaneengesloten geheel. In de aanloopstraten staan winkelruimten verspreid tussen de andere bestemmingen. Vaak wordt boven de winkels gewoond.

De Kerkbuurt heeft te kampen met langdurige leegstand van steeds meer winkelpanden. Deze tendens is nog gaande.

Bijzondere gebouwen

Aan en bij het dijklint staat een aantal bijzondere elementen: de watertoren aan de Rivierdijk, de Grote Kerk aan de Kerkbuurt en grote voormalige boerderijen langs de Baanhoek. Deze gebouwen vallen op door hun afwijkende functie, schaal en/of verschijningsvorm. Meestal leveren deze bijzondere gebouwen een positieve bijdrage aan de beleving van de dijk. In een enkel geval gebeurt het tegenovergestelde, zoals het gebouw van Waerthove aan de Kerkbuurt.

Tot de bijzondere gebouwen kunnen ook de rijks- en gemeentelijke monumenten gerekend worden. Zie voor het overzicht bijlage 7.



Leegstand en verpaupering

Op diverse locaties aan het dijklint staan panden die niet meer gebruikt worden. Deze panden staan vaak al jarenlang leeg. Dit leidt meestal tot verpaupering en verkrotting en dat heeft weer een negatieve uitstraling op de omgeving.

De oorzaak van de leegstand is vaak dat het oorspronkelijk gebruik is komen te vervallen, bijvoorbeeld wegens bedrijfsbeëindiging. Deze gebouwen zijn vaak moeilijk te herbestemmen. Ook brand kan een oorzaak zijn, waarna herstel een moeizaam proces blijkt.

Groen

Openbaar groen

De dijk vormt van origine een landschappelijk lint in een momenteel verstedelijkt gebied. De nog gedeeltelijk aanwezige landschappelijkheid is één van de kenmerken die de dijk uniek maken. Het groen draagt hier in sterke mate aan bij. De restanten van die landschappelijkheid zijn voornamelijk nog terug te vinden aan de Baanhoek (ter hoogte van de Merwebolder en Baanhoek-West) en incidenteel aan de Rivierdijk (naast de dijksynagoge en Boslaan).

In mindere mate draagt ook De Biesbosch bij aan de groenbeleving van de dijk. Dit geldt voor delen van de Rivierdijk en de Baanhoek.

De openbare ruimte op de dijk is beperkt. Waar het dijklint ook een waterkerende functie heeft, kunnen geen nieuwe bomen aangeplant worden. Het openbaar groen bestaat daar hoofdzakelijk uit gras. Dit groen is in beheer bij het waterschap.

Het openbaar groen is niet overal openbaar toegankelijk. Zo is de nieuwe waterkering langs de Baanhoek ter hoogte van *Dijkvak 14* om privacy-redenen middels hekwerken afgesloten.



Particulier groen

De groene en landelijke uitstraling van het dijklint wordt in belangrijk mate bepaald door de beplanting op privé-erven. Uitstekende bomen en struiken op het (voor)erf, heggen en hagen als erfafscheiding en groene doorkijkjes zorgen voor de groene uitstraling van de dijk.

De trappen naast de woning zijn natuurlijk ook elementen op het erf die horen bij het dijklint.

Via de doorkijkjes is zicht op achtererven, waar in enkele gevallen ook nog een landelijke invulling aanwezig is, zoals een boomgaard of een wekje met schapen of geitjes. Zeker de diepe percelen dragen bij aan de beleving van de dijk als landelijk gebied in een verstedelijkte polder.



Openbare ruimte

Samenhang

De openbare ruimte op het dijklint bestaat in eerste instantie uit de kruin van de dijk, oftewel de rijweg over de dijk. In tweede instantie kunnen de aanliggende verblijfsgebieden en het openbaar groen hiertoe gerekend worden.

Op een aantal plekken is de continuïteit en herkenbaarheid van de dijk slecht. Bijzondere plekken aan het lint worden niet ten volle benut doordat ze niet of slecht toegankelijk zijn.

Het dijklint is niet alleen een plek waar gewoond en gewerkt wordt, maar heeft ook een publieke betekenis. Binnen de gemeentegrenzen van Sliedrecht vormt de dijk een ruim zes kilometer lange verkeers- en verblijfsruimte.

Uitgangspunt voor de openbare ruimte van het dijklint is vooral het versterken van de herkenbaarheid als dijk en doorgaand lint. Om de kwaliteiten van het lint te behouden en te versterken is het belangrijk doorgaand autoverkeer op de dijk zoveel mogelijk te vermijden. De gemeente is verantwoordelijk voor de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. Op het moment dat vanuit onderhoud of ontwikkeling veranderingen op het dijklint plaatsvinden, moet hiermee rekening gehouden worden.

Alblasserwaard

Het Sliedrechtse dijklint is onderdeel van *Dijkkring 16*, de ringdijk rondom de Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. De dijk slingert door de dorpen en open stukken land, soms direct langs de rivier, soms achter buitendijks land langs. Voor de beleving en de gebruikswaarde voor fietsers en ander langzaam verkeer is het dijklint idealiter een continue lange lijn. Nu is het lint op sommige stukken onderbroken, meestal door grote verkeersinfrastructuur.

Kruin

De kruin van de dijk is de bovenkant van de dijk waarop de doorgaande rijweg ligt. Dit is over het algemeen de openbare weg tussen de voorgevels. Van oudsher delen voetgangers, fietsers en auto's de beperkte ruimte op de dijk

met elkaar. Op de oorspronkelijke dijk is daarom geen aparte indeling in trottoir, fietspad en rijweg. Mede vanwege de afwatering van het regenwater ligt de verharding op één niveau, dus zonder verhoogde trottoirs.

De asfalt rijloper vormt thans de basis van de inrichting van de dijk. De ruimte tussen de rijloper en gevel, erf, tuin of talud is de koppelstrook. Deze strook bestaat uit rode gebakken klinkers. Het asfalt en de rode klinkers vormen dan ook de basismaterialen van het oorspronkelijke en historische dijklint. De rijloper en de koppelstrook zorg(d)en voor de eenheid en samenhang op het dijklint.

Door diverse ruimtelijke ingrepen in het verleden is die samenhang verbrokkeld geraakt. Daarbij heeft de laatste dijkverzwaring de grootste impact gehad op het oorspronkelijke dijkprofiel. Op de Rivierdijk is tussen de A15 en Rembrandtlaan de kruin aanzienlijk verbreed, waarbij voetgangers, fietsers en auto's van elkaar gescheiden werden. De verharding ligt mede hierdoor op meerdere niveaus.



Ook het oostelijke deel van de Kerkbuurt wijkt af, zij het in beperkte mate. Dit gedeelte vormt het kernwinkelgebied van Sliedrecht en is daarom ingericht als verblijfsgebied. Omdat hier geen plaats is voor doorgaand autoverkeer, ontbreken de asfalt rijloper en de aparte koppelstroken. De verharding ligt op één niveau en bestaat over de volle breedte uit gele gebakken klinkers. Ook is afwijkend straatmeubilair toegepast, met een hogere uitstraling.

Eveneens afwijkend is de Baanhoek ter weerszijden van de spoorbrug. Hier ligt een separaat trottoir dat tevens dient als verblijfsgebied.

Aanliggende verblijfsgebieden

Naast het dijklint liggen enkele verblijfsgebieden, zoals het voorplein bij de dijksynagoge, het 'balkon' langs de Rivierdijk en het 'Merwedeplein' aan de Kerkbuurt. Deze verblijfsgebieden maken feitelijk geen deel uit van het dijklint, maar zijn er ruimtelijk en visueel wel mee verbonden. Daarom maken deze 'annexen' deel uit van de voorliggende dijkvisie.



Het 'Merwedeplein' (geen officiële naam) is het centrale plein van Sliedrecht. Dit plein vormt samen met de Kerkbuurt het kernwinkelcentrum van Sliedrecht. Dit komt in de inrichting van de openbare ruimte tot uiting. De overige aanliggende verblijfsgebieden onderscheiden zich van het dijklint door de afwijkende inrichting. De inrichting sluit daar meer aan op de context en functie van de betreffende locatie.

Talud

Op de delen waar aan de kruin van de dijk geen bebouwing staat, is het talud doorgaans goed te zien. Waar het particuliere percelen betreft, maakt het talud onderdeel uit van de tuininrichting. Omdat iedere tuin anders is, ontstaat er een gevarieerd beeld.

Op enkele grotere delen ligt het talud in openbaar gebied, zoals langs de Rivierdijk. Het talud en het onderliggende maaiveld bestaan hier voornamelijk uit gras, incidenteel aangevuld met solitair groen (bomen en struiken).



Bij de laatste dijkverzwaring is ter hoogte van *Dijkvak 14* (Baanhoek) een nieuwe dijk in de rivier aangelegd, deels achter de oorspronkelijke buitendijkse woningen en deels tegen de oude dijk. De nieuwe dijk is met gras ingezaaid. Bomen zijn er niet toegestaan vanwege de kans op uitspoeling van het dijklichaam bij omwaaien. De nieuwe dijk is alleen nabij de spoorbrug voor voetgangers toegankelijk. Dit deel is ingericht als voetpad c.q. verblijfsgebied. Het overige deel is voor publiek afgesloten.

Verkeer en parkeren

Gemotoriseerd verkeer

Oorspronkelijk vormde het dijklint de hoofdroute door Sliedrecht. Het smalle wegprofiel kon het doorgaande verkeer destijds makkelijk aan. Alternatieve routes ontbraken.

Sinds de tweede helft van de vorige eeuw is Sliedrecht fors uitgebreid en gelijktijdig is het autoverkeer sterk toegenomen. Voor de ontsluiting van de nieuwe woonwijken zijn evenwijdig aan het dijklint gebiedsontsluitingswegen aangelegd, die nu onderdeel uitmaken van het Sliedrechtse hoofdwegennet. Deze wegen takken echter aan op het dijklint, waardoor de Rivierdijk tussen de A15 en Rembrandtlaan deel uitmaakt van het hoofdwegennet. Ook de Baanhoek wordt gebruikt voor doorgaand verkeer, maar hoort echter niet tot het hoofdwegennet.

Doorgaand autoverkeer over de dijk zorgt voor overlast bij zowel bewoners en ondernemers als weggebruikers. Idealiter zou over het gehele dijklint het doorgaande autoverkeer geweerd moeten worden. Om dit te kunnen realiseren zijn elders in Sliedrecht kleine tot forse ingrepen nodig. Op korte termijn kunnen maatregelen genomen worden die de dijk onaantrekkelijk maken voor doorgaand autoverkeer.

Op dit moment is het voor autoverkeer aantrekkelijker om delen van het dijklint te gebruiken als doorgaande route. Tegelijkertijd stelt deze positie ook eisen aan de inrichting van het dijklint zelf. De inrichting moet aan de automobilist duidelijk maken dat het dijklint geen doorgaande hoofdweg is, maar een woonstraat. Deze delen van de dijk zijn weliswaar bereikbaar met de auto, maar zijn vooral het leefgebied voor de bewoners en het domein voor het langzaam verkeer.

Een probleem is dat aan de dijk veel bedrijven zijn waar vrachtverkeer naar toe moet en deze zijn alleen via de dijk bereikbaar. Dit wordt nog eens versterkt door de gesloten verklaring voor vrachtverkeer op de Craijensteijn. Het is onaannemelijk dat er substantiële aantallen vrachtauto's rijden die geen bestemming hebben aan de dijk of in de directe omgeving.

Voor het gemotoriseerde verkeer kan de volgende onderverdeling gemaakt worden. De Rivierdijk tussen de A15 en de Rembrandtlaan maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur van Sliedrecht. Hier geldt dan ook een 50 km/uur-regime. Voor de overige delen geldt een 30 km/uur-regime, behoudens het oostelijke deel van de Kerkbuurt. Daar is in principe geen gemotoriseerd verkeer toegestaan, met uitzondering van bevoorradingsverkeer gedurende venstertijden. Waar het 30 km/uur-regime geldt is de rijweg nog niet overal als zodanig ingericht. Dit zal pas het geval zijn bij reconstructie van het betreffende weggedeelte.



Op de smalle gedeelten van het dijklint hebben aanwonenden en medeweggebruikers veel last van vrachtwagens en bussen. Deze overlast bestaat uit onveilige situaties, stagnaties en trillingen. Trillingen veroorzaken mogelijk schade aan niet-onderheide woningen.

Bewoners langs het hele dijklint vinden ook dat het verkeer te hard rijdt. De beperkte ruimte tussen de woningen en de weg speelt hierbij een belangrijke rol.

Fiets

Alleen op de Rivierdijk is tussen de A15 en Rembrandtlaan een vrijliggend fietspad aanwezig. Dit werd pas mogelijk na de laatste dijkverzwaring, waarbij het dijkprofiel aanzienlijk is verbreed. Op de overige delen van het dijklint maken fietsers gebruik van de rijweg. Sinds kort mag weer gefietst worden op het oostelijke deel van Kerkbuurt. Fietsers kunnen nu van het hele dijklint gebruikmaken. Het dijklint maakt deel uit van het *fietsknooppuntennetwerk*.

Voetgangers

Verhoogde trottoirs voor voetgangers komen slechts voor aan de Rivierdijk tussen de A15 en de Rembrandtlaan en incidenteel in de Kerkbuurt en Baanhoek. Op de overige delen moeten de voetgangers gebruikmaken van de *koppelstroken*. Deze stroken bestaan uit gebakken klinkers en liggen aan beide kanten van de geasfalteerde rijweg. De koppelstroken dienen tevens als parkeerstrook.

Het oostelijke deel van de Kerkbuurt is primair ingericht als voetgangersgebied, waar de fiets 'te gast' is. Het westelijke deel van het dijklint is opgenomen in het *wandelroutenetwerk*.

Parkeren

Met uitzondering van het oostelijke deel van de Kerkbuurt, kan vrijwel overal langs het dijklint geparkeerd worden. Daarvoor dienen de klinkerstroken naast de rijweg, die ook dienen als 'informeel' trottoir.

Op de dijk wordt door veel bewoners en gebruikers parkeeroverlast ervaren. Deze overlast bestaat enerzijds uit een tekort aan parkeerplaatsen waardoor de parkeerdruk hoog is. Anderzijds zorgen geparkeerde auto's bij bochten en in de smalle gedeelten voor oponthoud. Hierdoor is de doorstroom beperkt en is sprake van onoverzichtelijke verkeerssituaties. Bijkomend voordeel is dat de snelheid ter plaatse laag is.



Bijlage 4 Sterke en zwakke punten

Sterke punten

- ✓ Historische karakter is op de dijk nog ruimschoots aanwezig
- ✓ Stoepjes en doorzichten maken achterland en rivier zichtbaar
- ✓ Krommingen in het dijklint zorgen voor wisselende zichtlijnen
- ✓ Bedrijven geven dynamiek aan de dijk
- ✓ Dijklint heeft eigen identiteit binnen Sliedrecht
- ✓ Grote hoeveelheid aan monumenten en beeldbepalende panden
- ✓ Grote variatie en diversiteit aan functies, typologieën, verschijningsvormen en stijlen
- ✓ Kleinschaligheid, fijne korrel en verspringende voorgevellijnen zorgen voor sfeer en intimiteit
- ✓ Ruime aanwezigheid waardevolle en beeldbepalende bomen
- ✓ Particuliere tuinen zorgen voor groene uitstraling en afwisseling
- ✓ Bochten en versmallingen werken snelheidsremmend
- ✓ Doorgaande fietsroute

Zwakke punten

- × Door dijkverhogingen in het verleden zijn enkele woningen 'onderaan' de dijk komen te liggen
- × Bedrijven nabij woningen leidt tot overlast
- × Geringe samenhang binnen en buiten het Sliedrechtse dijklint
- × Leegstand en verpaupering hebben een negatieve invloed op de beeldkwaliteit
- × Niet-passende nieuwbouw, zoals herbouw aan Rivierdijk en 'hoogbouw'
- × Rommelige uitstraling voormalige bleekjes en braakliggende terreinen
- × Verwaarlozing Watertorenterrein heeft negatieve impact op dijklint
- × Ontoegankelijkheid Dijkvak 14
- × Verrommeling door paaltjes, kastjes en afvalcontainers
- × Matige bereikbaarheid rivier
- × Overlast door trillingen van voorbijrijdende vrachtwagens en bussen
- × Overlast vanwege doorgaand autoverkeer
- × Ontsluiting bedrijven via dijklint
- × Slechte doorstroom van verkeer op smalle delen
- × Tekort aan parkeerplaatsen
- × Onveilige situaties door onoverzichtelijke kruispunten en afwezigheid trottoirs

Bijlage 5 Wensen en suggesties

Tijdens de bewonersavonden kregen de aanwezigen de gelegenheid om hun wensen en suggesties ten aanzien van de toekomst van het historisch dijklint kenbaar te maken. Gezien de aanwezigen verschillende belangen hebben, kunnen de ingebrachte wensen en suggesties onderling strijdig zijn. Hieronder staat een samenvatting van alle ingebrachte wensen en suggesties.

Historie

- Aandacht voor historische achtergronden
- Behouden en versterken historisch karakter
- Historie dijk terugbrengen
- Handhaven wat in oude staat kan blijven
- Stimuleer herstel oude bebouwing die dat 'verdient'

Variatie

- Afwisseling en diversiteit behouden
- Kleinschaligheid koesteren
- Aandacht voor behoud karakteristieke bebouwing bij ophoging bestaande dijk
- Geen openluchtmuseum, hoeft niet perfect te zijn
- Accenten behouden
- Spoorbrug zichtbaar houden (beeldmerk Baanhoek)
- Watertoren is zeer beeldbepalend voor dijklint

Uitstraling

- Leegstand, verpaupering en verrommeling aanpakken
- Ga in gesprek met eigenaren van verpauperde panden
- Braakliggende terreinen aanpakken

- Voormalige bleekjes aan Baanhoek opschonen
- Rommel bij voormalige manege opruimen

Bedrijven

- Dijk moet bewoonbaar blijven
- Bedrijvigheid langs dijk in standhouden en ruimte geven
- Werkgelegenheid en identiteit Sliedrecht
- Kranen bij scheepswerven behouden

Nieuwbouw

- Nieuwbouw dient passend bij bestaande bebouwing te zijn
- Geen nieuwbouw zoals bij vorige dijkverzwaring (Rivierdijk)
- Historiserend terugbouwen
- Modern wonen achter klassieke gevel
- Karakteristieke dijkwoningen
- Geen repeterende bebouwing
- Losstaande bebouwing
- Geen grote voorterreinen, zoals bij residentie "Merweburgh"
- Nieuwbouw niet hoger dan oorspronkelijke bouw
- Geen woningen met grote hoogtematen
- Geen gestapelde bouw en hoogbouw
- Geen blokken met appartementen
- Snelle herbouw open gaten
- Ruimte bij watertoren opvullen met mooie woningen
- Duidelijkheid van gemeente wat wel/niet mag (geen willekeur)
- Geen nieuwe bebouwing, maar parkeer-, speel- of recreatieterrein

Inrichting openbare ruimte

- Rijweg bestraten met klinkers
- Inrichten als 30 km/uur-zone
- Klassieke/mooie lantarenpalen plaatsen, met plantenbakken
- Centrale opstelplaatsen voor vuilcontainers
- Vuilcontainers op veilige en nette locaties plaatsen
- Afvalcontainers vervangen door ondergrondse containers
- Rood-witte paaltjes ontsieren en geven overlast

Speelvoorzieningen

- Meer speelplaatsen
- Speelplaatsen aanpassen aan gewijzigde leeftijdscategorieën
- Speeltuin bij Lasco/ABB
- Toename jonge gezinnen met kinderen
- Speeltuin of parkeerplaats onder spoorbrug
- Schone speeltuintjes
- Aandacht voor geluidsoverlast speelplekken
- Ontmoetingsplekken voor alle leeftijden

Groen

- Meer mooi groen
- Zo veel mogelijk groen
- Bomen en groen behouden en waar mogelijk versterken
- Meer bomen en hagen
- Oude boomgaarden behouden
- Bloembakken met vrolijke bloemen aan lantarenpalen
- Bij herinrichting plantenbakken i.p.v. betonpalen
- Meer diversiteit door minder te maaien
- Natuurlijk dijklint
- Rivierflora op dijk langs Baanhoek
- Open plekken meer gebruiken voor natuur/groen
- Watertorenterrein inrichten als wandelgebied/recreatieterrein

- Groen gebruiken als verkeersremmende maatregel
- Snoeien en maaien vanwege verkeersveiligheid
- Aandacht voor onderhoud
- Bewoners betrekken bij onderhoud (eventueel zelf beheren)
- Aangeven wat bewoners wel/niet met hun tuin mogen en daarbij positieve mogelijkheden stimuleren

Vrachtwagens en bussen

- Vrachtwagens (behoudens bestemmingsverkeer) en bussen weren over westelijke deel van Kerkbuurt, anders parkeerverbod instellen
- Bevoorrading Waerthove via Wilhelminastraat
- Ontsluiting IHC via Het Plaatje
- Vrachtverkeer via Craijensteijn
- Buurtbusjes i.p.v. grote bussen
- Aandacht voor trillingen
- Bedrijven goed bereikbaar houden, ook voor zwaar-transport

Auto's

- Minder intensief verkeer
- Geen doorgaand verkeer, maar uitsluitend bestemmingsverkeer
- Westelijke Parallelweg herstellen i.v.m. omrijden over Baanhoek
- Wel/géén eenrichtingsverkeer over Baanhoek
- Baanhoek inrichten als woonerf
- Geen 'schildpad' op kruising Baanhoek/Parallelweg vanwege geluid
- Verkeer van/naar A15 niet over Rivierdijk
- Doorgaand verkeer omleiden via Rembrandtlaan en P.C. Hooftlaan
- Oosterbrugstraat/P.C. Hooftlaan altijd voorrang op Rivierdijk
- Aandacht voor onderhoud
- Geen verkeerlichten

Parkeren

- Parkeerprobleem oplossen
- Parkeervakken aanbrengen
- Voldoende parkeergelegenheid t.b.v. winkels
- Parkeren aan één zijde in parkeervakken
- Niet parkeren op te smalle gedeelten
- Geen concessies doen aan parkeergelegenheid
- Overlast parkeren Kringloopwinkel
- Zorg voor ruime parkeerplaatsen

Fietsers en voetgangers

- Veilig kunnen fietsen en wandelen
- Verbinding Gantelweg-'Merwedeplein' als voetpad handhaven i.v.m. entree appartementengebouw
- Toegang via passage "Op de Kerkbuurt" verbeteren (roltrap)
- Dijkvak 14 toegankelijk maken, waarbij fiets- en wandelpad laag langs water i.v.m. privacy bewoners
- Veilige en gezellige Baanhoek voor fietsers en voetgangers

Verkeersveiligheid

- Aandacht voor verkeersveiligheid m.b.t. hoge snelheden
- Veilig scheiden verkeer
- Veilige doorgang voetgangers (voetpaden) en fietsers (fietsstroken)
- Aandacht voor gevaarlijke/moeilijke kruispunten
- Geen eenduidige voorrangregels voor fietsers op Rivierdijk (Thorbeckelaan en Rembrandtlaan)
- Verdragende maatregelen treffen

Rivier

- Zichtbaarheid rivier vergroten
- Doorkijkjes en rivierzichten behouden
- Bij Baggermuseum zicht op rivier behouden
- Geen overlast voor omwonenden bij nieuwe balkons aan rivier
- Rivier beter bereikbaar maken, zonder hekken
- Meer ruimte voor recreatie langs rivier
- Wandelpad langs rivier
- Bankjes en zithoekjes aan rivier
- Steiger langs rivier, voor recreatie en passanten
- Plek om te kunnen vissen, vissteiger
- Botenhelling

Toekomstige dijkverzwaring

- Geen nieuwe dijk in de rivier/achter bestaande woningen
- Bij dijkverzwaring aandacht voor bewoners (financieel, terugplaatsing)

Overig

- Minder hangplekken (coffeeshop)
- Aandacht voor vandalisme
- Aandacht voor fijnstof, geuren en geluid
- Aandacht voor hondenpoep
- Geen hoogspanningsmasten
- Geluidscherm aan de Rietlanden verwijderen
- Digitale snelweg (glasvezel)
- Winkels stimuleren
- Aandacht voor flexwoningen medelanders (geen binding met omgeving)

Bijlage 6 Gaande ontwikkelingen

Ruimtelijke processen

Voor de (nabije) toekomst staan enkele grote ontwikkelingen op stapel die grote impact kunnen hebben op het dijklint. Als hierop adequaat wordt geanticipeerd, hoeven deze ontwikkelingen geen bedreiging voor het dijklint te zijn. Er kunnen juist kansen ontstaan voor een kwaliteitsslag door in te spelen op potentiële bedreigingen.

Deltadeelprogramma Rijnmond-Drechtsteden

Als gevolg van de klimaatverandering zal naar verwachting de zeespiegel stijgen en worden de rivierwaterafvoeren extremer. Om de waterveiligheid te kunnen blijven waarborgen, moeten de bestaande dijken op termijn worden verhoogd en/of versterkt. Welke maatregelen nodig zijn en wat de consequenties daarvan voor de ruimtelijke kwaliteit zijn, is nog onderwerp van studie. Hiervoor loopt momenteel het MIRT-onderzoek Alblasserwaard-Vijfheerenlanden. Medio 2017 wordt bekend welke varianten in aanmerking komen om verder uitgewerkt te worden.

Naar verwachting bereikt de waterkering in Sliedrecht rond 2040 de grens waarop deze niet meer voldoet aan de veiligheidsnormen. Dat betekent dat de dijken al in 2050 zo'n 40 cm moeten worden verhoogd. Als de klimaatverandering doorzet, dan wordt dit in 2100 zo'n 1,2 meter!

In Sliedrecht resteert weinig ruimte en zijn traditionele dijkversterkingen moeilijk inpasbaar. Bij behoud van bebouwing zal daarom naar andere oplossingen gezocht moeten worden. De meest kritische delen van het historische dijklint zijn de *Rivierdijk* (gedeelte tussen Rembrandtlaan en Oosterbrugstraat) en de *Baanhoek* ter hoogte van het bedrijventerrein. Bij de overige delen van de Rivierdijk en Baanhoek zit nog enige rek. De Kerkbuurt en

Molendijk vallen buiten de Keur en komen daarom niet in aanmerking voor dijkversterking.



Wat precies de consequenties voor de dijk in Papendrecht zullen zijn, is nog onzeker. Vanuit de verschillende

Deltadeelprogramma's zijn te nemen Deltabeslissingen in 2014 voorbereid. De Deltabeslissingen worden op nationaal niveau genomen. Daarna zullen prioriteiten gesteld worden in de opgaven. Bij dijkverzwaringen zijn daarna de waterschappen aan zet. Naar verwachting zal ook het waterschap in overleg met betrokken

regio's en gemeenten de opgaven onderzoeken. Sliedrecht is betrokken in het proces van het Deltaprogramma en zal ook in de toekomst haar rol pakken om naast de belangen van veiligheid ook de belangen van de ruimtelijke kwaliteit van de dijk in Sliedrecht te behartigen. De dijkvisie geeft in dat proces aan welke ruimtelijke kwaliteit door de gemeente nagestreefd wordt.

Uitkoopregeling hoogspanningslijnen

Vanwege de maatschappelijke onrust m.b.t. hoogspanningsverbindingen door woongebieden wil de Minister van Economische Zaken bestaande situaties aanpakken. In Sliedrecht zijn twee locaties waar woonhuizen loodrecht onder hoogspanningsverbindingen gesitueerd zijn, namelijk aan de *Rivierdijk* en de *Baanhoek*. Het gaat in totaal om 24 woningen. Deze woningen komen in aanmerking voor uitkoop. De uitkoop geschiedt op vrijwillige basis. Na de eventuele uitkoop worden de woningen aan de woningvoorraad onttrokken door ze her te bestemmen of te slopen. Dit heeft ruimtelijke gevolgen voor het dijklint.

De uitkoopregeling loopt van 1 januari 2017 tot 1 januari 2022.

Watertorenterrein

Het feitelijke Watertorenterrein is het gebied tussen de voormalige Gantel en de Beneden-Merwede. De realisatie van het Watertorenterrein is een op zich zelf staande ontwikkeling en valt daarom buiten de dijkvisie. Toch kan deze ontwikkeling niet geheel los gezien worden van het historische dijklint vanwege de ontsluiting via de *Rivierdijk*.

Aan de Rivierdijk bij het Watertorenterrein worden nieuwe woningen gebouwd. Voor deze woningen en de ontsluiting op de Rivierdijk is de dijkvisie wel van toepassing. Het moment van uitvoering is nog niet bekend.

Rivierdijk

De leegstaande panden van het voormalige garagebedrijf Lanser zorgen al jaren voor een verloederding van de kop van de *Rivierdijk*. De percelen Rivierdijk 739 t/m 743 liggen al ruim tien jaren braak. Voor beide locaties worden momenteel, onafhankelijk van elkaar, plannen ontwikkeld.



Ontwikkeling Kerkbuurt-Oost

In opdracht van de gemeente heeft het bureau *BRO* een toekomstvisie ontwikkeld voor de detailhandelsstructuur in Sliedrecht, de "Visie versterking retailstructuur". In deze visie staan onder andere de kernopgaven en de gewenste ontwikkeling voor de Kerkbuurt-Oost als hoofdwinkelcentrum van Sliedrecht.

De visie op de detailhandel in de Kerkbuurt-Oost kan beschouwd worden als een separate ontwikkeling die dus los staat van de hele dijkvisie. Om te voorkomen dat beide visies onderling strijdig zijn, wordt de Kerkbuurt-Oost op specifieke onderdelen buiten de dijkvisie gelaten.

Vanwege de relatief hoge winkelleegstand ten oosten van de Waterkeringweg is recent besloten om van dit deel van de Kerkbuurt een gemengd gebied te maken waarbij op de begane grond ook wonen wordt toegestaan. Ook wordt op dit deel van de wandelpromenade de auto weer toegelaten en worden enkele parkeerplaatsen gerealiseerd. Daartoe is door het bureau *Rho adviseurs* een visie gemaakt voor de herinrichting van de Kerkbuurt ten oosten van de Waterkeringweg. Deze visie is niet strijdig met de dijkvisie en omgekeerd.

Herinrichting Kerkbuurt-West en Molendijk

In het westelijke deel van de *Kerkbuurt* en de *Molendijk* wordt in 2016 groot onderhoud gepleegd. Daarbij wordt de dijk ingericht als 30 km/uur-weg.

Het Plaatje

De ontsluiting van Het Plaatje gebeurt via een nieuwe weg die rechtstreeks uitkomt op de Deltalaan. Ter plaatse van de aansluiting wordt de *Baanhoek* gekruist. De huidige aansluiting van de Deltalaan op de Baanhoek komt dan ook op korte termijn in aanmerking voor herinrichting.

Parkeerkoffers Baanhoek

De gemeente heeft nog steeds de intentie de open plekken aan de buitendijkse zijde van de *Baanhoek* in te richten als openbare parkeervoorziening. Deze plekken zijn ruim tien jaar geleden ontstaan, na de aanleg van de nieuwe dijk in de rivier. Voor de realisatie van de parkeerkoffers ontbreken momenteel de financiële middelen. De bewoners van de Baanhoek zijn verdeeld vanwege verschillende belangen.

Bedreigingen

Het dijklint en de nog spaarzame overgebleven stoepen zijn karakteristiek voor Sliedrecht en hebben daarom een belangrijke cultuurhistorische waarde. De verpaupering, de kwaliteit van de nieuw gerealiseerde dijkbebouwing én het ontbreken van samenhang heeft het karakter van de dijk aangetast. De oorzaken hiervan kunnen worden gezocht in het volgende:



Verpaupering door leegstand

De woonconsument van nu stelt hogere eisen aan een woning dan in het verleden. Het gevolg hiervan is dat oude en te kleine dijkwoningen minder gemakkelijk te verkopen/verhuren zijn. Daarnaast hebben veel bedrijfspanden hun oorspronkelijke functie verloren, zonder dat er sprake is van herbestemming. Deze ontwikkelingen hebben inmiddels op diverse locaties aan het dijklint tot langdurige leegstand geleid, met verwaarloosde en verkrotte panden tot gevolg. Een voorbeeld hiervan is de locatie Lanser, aan weerszijden van de Rivierdijk.

Verpaupering door braakliggende terreinen

Waar panden gesloopt zijn, blijft het terrein vaak jarenlang braak liggen. In de meeste gevallen worden deze terreinen met bouwhekken afgesloten en aan de natuur overgelaten. In combinatie met rommelige randbebouwing (achterkanten van achterliggende bebouwing) doen deze braakliggende terreinen afbreuk aan de beeldkwaliteit van het dijklint. Dit effect wordt nog eens versterkt waar sprake is van een concentratie van braakliggende terreinen. Voorbeelden hiervan zijn te zien aan de Rivierdijk ter hoogte van het Watertorenterrein en op Kerkbuurt 14 t/m 18.

Kwaliteit aangetast door nieuwbouw

Waar 'incidenteel' panden gesloopt zijn, is in enkele gevallen grootschalige bebouwing teruggeplaatst die niet voldoende past bij het kwalitatieve karakter van de oorspronkelijke dijkbebouwing. Het gebouw van Waerthove aan de Kerkbuurt is hiervan een voorbeeld.



Kwaliteit aangetast door eerdere en toekomstige dijkverzwaring

De laatste dijkverzwaring heeft op de *Rivierdijk* tot grootschalige sloop van de binnendijkse bebouwing geleid waarbij ook het profiel van de historische dijk aanzienlijk is veranderd. Bij de herbouw is onvoldoende rekening gehouden met de karakteristieken van het historische dijklint. Door deze ingrepen is de oorspronkelijke 'fijne korrel' en de continuïteit van de dijk ter plaatse verdwenen. Op de *Baanhoek* heeft dezelfde dijkverzwaring geleid tot een gewijzigde relatie met de rivier.

In het kader van het Deltadeelprogramma Rijnmond-Drechtsteden zal de bestaande dijk (waterkering) op een aantal plaatsen opnieuw moeten worden verhoogd en/of verzaamd. Dit kan mogelijk voor grote delen van het historische dijklint drastische gevolgen hebben. De verwachte knelpunten zijn het westelijke deel van de Rivierdijk en gedeelten van de Baanhoek.



Samenhang binnen en buiten Sliedrecht is aan het verdwijnen

Door diverse ruimtelijke ingrepen in het verre en recente verleden is het historische dijklint steeds verder verbrokken geraakt. De tendens is dat de continuïteit in het dijklint almaar minder wordt. Daarom is er geen sprake meer van één samenhangend geheel. Hetzelfde geldt ook voor de verbindingen met de dijklinten van Hardinxveld-Giessendam en Papendrecht.

Verkeer

De doorstroming van het verkeer en de parkeervoorzieningen op het dijklint zijn niet overal optimaal. Het vracht- en busverkeer over de dijk levert onveilige situaties en hinder op voor de bewoners. Omgekeerd beredeneerd is de bereikbaarheid van winkels en bedrijven niet ideaal. De grootste knelpunten zijn het westelijk deel van de Kerkbuurt en de Molendijk.



Bijlage 7 Monumenten dijklint

Rijksmonumenten

- | | |
|-------------------|-------------------------------------|
| 1. Kerkbuurt 99 | Sliedrechts Museum |
| 2. Kerkbuurt 131 | Hervormde of Grote Kerk met toren |
| 3. Molendijk 181 | Woonhuis |
| 4. Molendijk 204 | Nationaal Baggermuseum |
| 5. Molendijk 208 | Nationaal Baggermuseum, het kantoor |
| 6. Rivierdijk 470 | Woonhuis |

Gemeentelijke monumenten

- | | |
|------------------------|------------------------------|
| 1. Baanhoek 97 | Woonhuis |
| 2. Baanhoek 99 | Woonhuis |
| 3. Baanhoek 217 | School |
| 4. Baanhoek 411/411a | Boerderij |
| 5. Baanhoek 469 | Woonhuis |
| 6. Baanhoek 501 | Boerderij |
| 7. Kerkbuurt 52 | Woonhuis |
| 8. Kerkbuurt 209 | Woonhuis |
| 9. Kerkbuurt 260 | Woonhuis |
| 10. Molendijk 16 | Woonhuis |
| 11. Molendijk 24/24a | Woonhuis |
| 12. Molendijk 29 | Woonhuis |
| 13. Molendijk 210 | Woonhuis |
| 14. Molendijk 212 | Woonhuis |
| 15. Rivierdijk 51 | Synagoge |
| 16. Rivierdijk 498-500 | Woonhuis |
| 17. Rivierdijk 506 | Woonhuis |
| 18. Rivierdijk 599 | Woonhuis |
| 19. Rivierdijk 534 | Woonhuis |
| 20. Rivierdijk 705 | Woonhuis |
| 21. Rivierdijk 719 | Woonhuis |
| 22. Rivierdijk 759 | Kantoor, voormalige pastorie |

In procedure:

- | | |
|-------------------|-----------|
| Kerkbuurt 199-201 | Boerderij |
| Rivierdijk 655 | Woonhuis |

Bijlage 8 Kostenramingen

Benodigde extra investeringen bij groot-onderhoud

Deel van de dijk	nieuwe lichtmasten	aanpassingen groen	straatmeubilair	overig	totaal
Rivierdijk	€ 268.750	€ 28.750	€ 16.250	€ 753.250	€ 1.067.000
Kerkbuurt (promenade)	€ 2.600	€ 6.500	€ 13.000	€ 229.900	€ 252.000
Kerkbuurt west	€ 68.200	€ 11.000	€ 5.500	€ 57.300	€ 142.000
Molendijk	€ 78.000	€ 2.500	€ 2.500	€ 136.000	€ 219.000
Baanhoek	€ 206.125	€ 42.500	€ 47.500	€ 307.875	€ 604.000
TOTALEN	€ 623.675	€ 91.250	€ 84.750	€ 1.484.325	€ 2.284.000