Toelichting bij het esthetisch ontwerp

deelgebieden A,C en F IJsseldijken Gouda

FEDDES|OLTHOF
landschapsarchitecten

Deelgebieden A,C en F

Toelichting bij het Esthetisch Ontwerp deelgebieden A,C en F IJsseldijken Gouda

Toelichting bij het esthetisch ontwerp

deelgebied A,C en F IJsseldijken Gouda

Feddes/Olthof landschapsarchitecten bv
in opdracht van het Hoogheemraadschap van Rijnland

5 januari 2016

FEDDES/OLTHOF
landschapsarchitecten

Inhoudsopgave

Toelichting bij het Esthetisch Ontwerp deelgebieden A,C en F IJsseldijken Gouda

Inhoudsopgave

1. Inleiding 07

2. Deelgebied A Sluiseiland 09

3. Deelgebied C Bocht bij het Weidebloemkwartier 13
3.1 Ruimtelijke typering dijktraject 13
3.2 Aanknopingspunten uit de ruimtelijke visie 13
3.3 Ontwerp uitgangspunten dijkverbetering 15
3.4 Esthetisch ontwerp voor de dijkverbetering 17
3.4.1 Vorm van het Wiel 17
3.4.2 Dijkprofiel 17
3.4.3 Voetpaden 19
3.4.4 Deeluitwerking nieuwe brug 21
3.4.5 Deeluitwerking trap 21

4. Deelgebied F Van binnenstad van Gouda tot de IJsselhof 23
4.1 Ruimtelijke typering dijktraject 23
4.2 Aanknopingspunten uit de ruimtelijke visie 23
4.3 Ontwerp uitgangspunten dijkverbetering 27
4.4 Esthetisch ontwerp voor de dijkverbetering 27
4.4.1 Deeluitwerking aansluiting bij de binnenstad 31
4.4.2 Deeluitwerking ontwerp van de trap 33
4.4.3 Deeluitwerking langs het Hanepraaigemaal 35
4.4.4 Deeluitwerking onder de Haastrechtse brug 41
4.4.5 Deeluitwerking aansluiting op deeltraject 3 49

Colofon 51

Luchtfoto deelgebied F

1 Inleiding

De IJsseldijk langs de Hollandse IJssel bij Gouda moet worden versterkt om ook in de toekomst nog aan de veiligheidsnormen te kunnen voldoen. Binnen het gehele dijktraject tussen de Julianasluizen en de Waaiersluis zijn drie dijkvakken aangewezen waarvan de versterking met prioriteit zal worden aangepakt (spoor 1): dijkvak A op het sluiseiland, dijkvak C bij het Weidebloemkwartier en dijkvak F tussen de kade langs de binnenstad van Gouda en begraafplaats IJsselhof. Het Hoogheemraadschap van Rijnland heeft op basis van een afweging van varianten voor de wijze van versterking voor elk van deze dijkvakken een Voorkeursvariant bepaald.

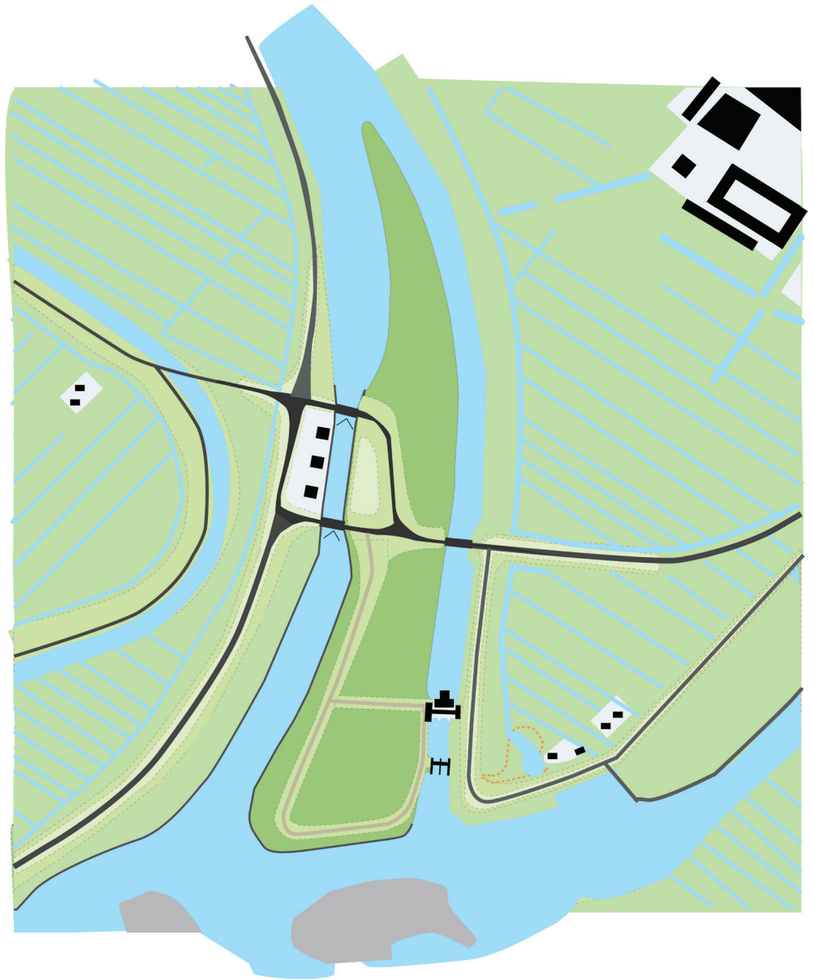
Tevens heeft het Hoogheemraadschap een Ruimtelijke Visie laten opstellen en zijn bij bewoners en belangenorganisaties wensen voor de vormgeving en inrichting van de versterkte dijkvakken opgehaald.

Bureau Feddes/Olthof landschapsarchitecten heeft opdracht gekregen om op basis van de technische voorkeursvarianten, de aanknopingspunten uit de ruimtelijke visie en de benoemde meekoppelkansen het Esthetische Ontwerpen te maken voor de dijkvakken. Dit Esthetisch Ontwerp is uitgewerkt op het detailniveau van een Definitief Ontwerp en wordt als bindend document meegegeven aan de aannemer.

Dit rapport is een toelichting bij de A0-bladen van het Esthetisch Ontwerp voor de deelgebieden C en F. Voor deelgebied A hebben de veiligheidsmaatregelen zo weinig ruimtelijke gevolgen dat hiet het Technische Ontwerp bindend is.

Luchtfoto deelgebied A en C

1900 Het Wiel en een agrarisch erf zijn reeds aanwezig



1936 Aanleg Gouwekanaal met Julianasluizen en gemaal ir. Pijnacker Hordijk; vorm van het wiel is aangepast

2000 Inrichting sluiseiland voor recreatie, het wiel is onderdeel van groene rand Weide-bloemkwartier

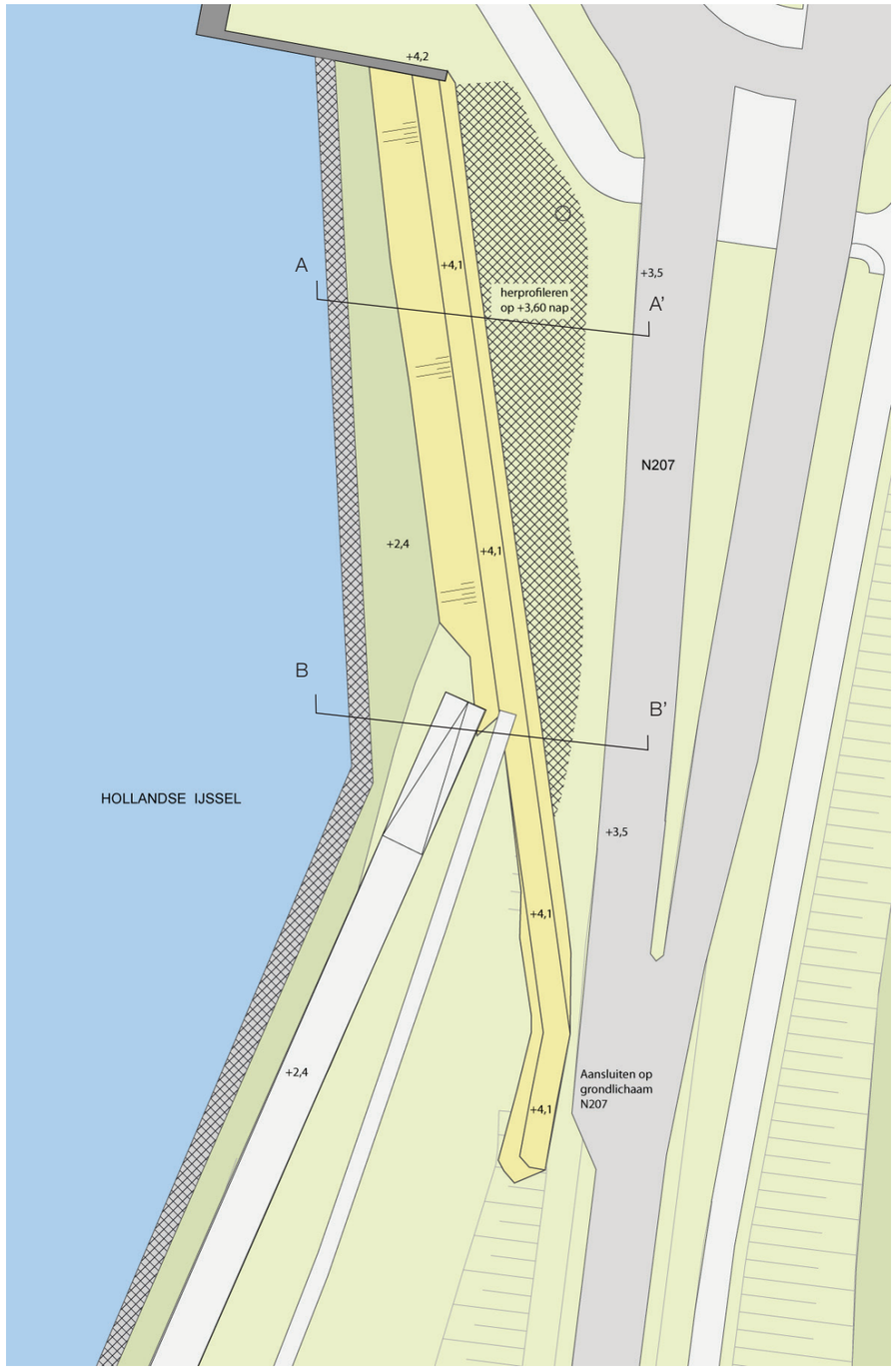
2 Deelgebied A Sluiseiland

Het sluiseiland tussen de Julianasluis en het uitwateringskanaal van het gemaal ir. Pijnacker Hordijk is in de jaren ’30 van de vorige eeuw ontstaan. Door de recente aanleg van de provinciale verbindingsweg N207 in de lengterichting van het sluiseiland heeft het eiland zijn eenheid verloren. Aan weerszijden van het grondlichaam van de provinciale weg en de afritten daarvan naar het gemaal en de kade voor de schutssluis zijn vier kwadranten ontstaan, waardoor een versnipperd beeld ontstaat en al deze ruimtes een onbestemd karakter hebben gekregen.

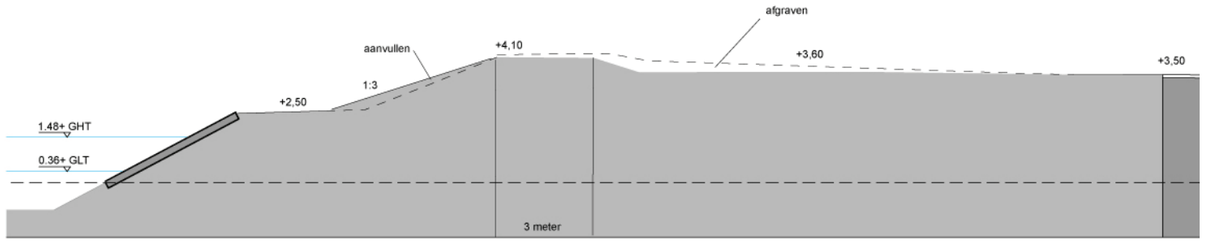
Omdat de maatregelen voor waterveiligheid zeer beperkt zijn en vrijwel onzichtbaar kunnen worden uitgevoerd is voor het Sluiseiland geen integraal Esthetisch Ontwerp gemaakt, maar zijn alleen de nieuwe profielen en trace van de waterkering ontworpen.

Ontwerp
- De kade wordt in het noordelijke deel van het plangebied door herprofilering beter herkenbaar gemaakt en rechtdoor getrokken zodat de waterkering aansluit op het talud van de N207 (zie profiel A-A’ en B-B’)
- Aan de zijde van de maalkom wordt de bestaande waterkering enkel decimeters opgehoogd en wordt de kruin ± 1 meter verbreed. De symmetrie van de maalkom aan de zuidzijde van het gemaal wordt behouden en beter herkenbaar gemaakt. Grondwerk van de waterkering moet goed aansluiten op de keersluis en op het gemaal.

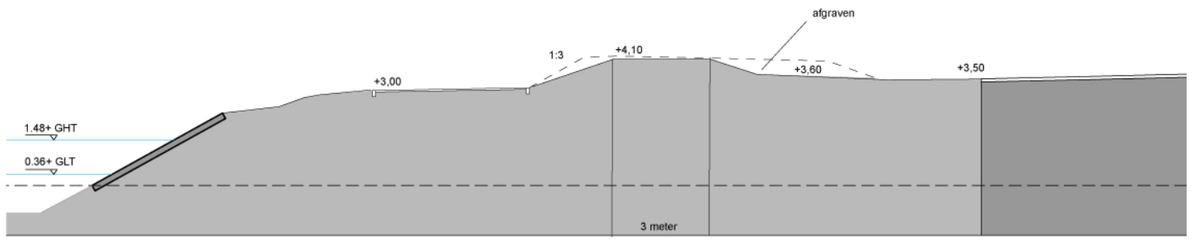
2014 Aanleg nieuwe provinciale weg deelt het sluiseiland doormidden.



Ontwerp aansluiting N207

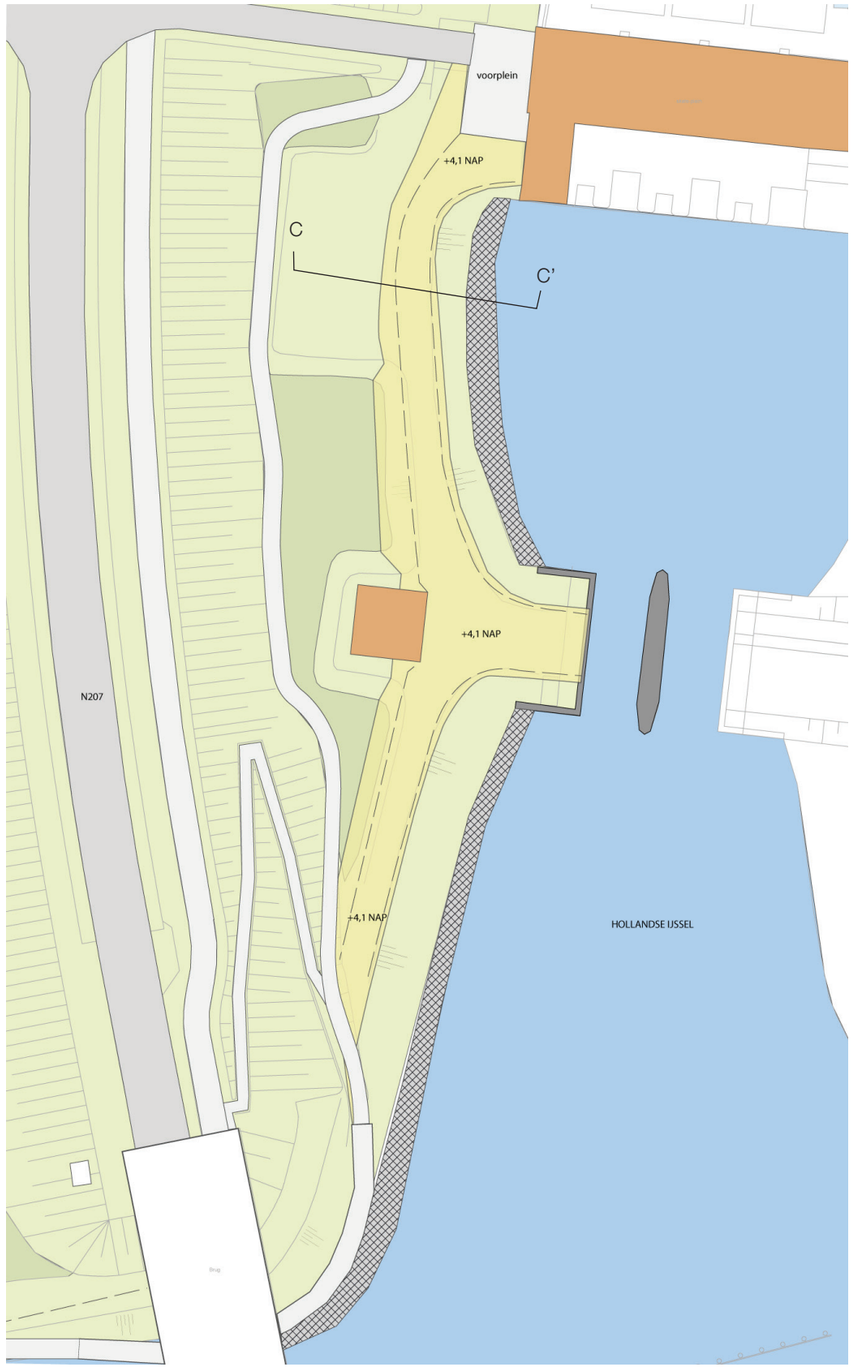


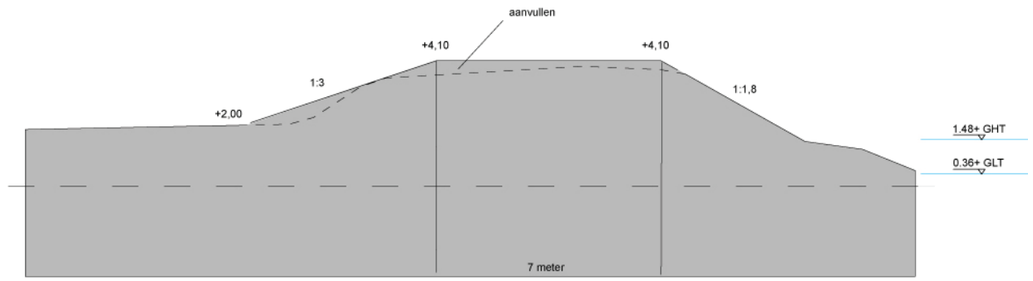
A-A' profiel



B-B' profiel

Ontwerp Maalkom zijde





C-C' profiel

De middeleeuwse dijk heeft een smalle kruin en een zeer steil binnentalud.

Steil binnentalud met waterloop aan de teen van de dijk

Aansluiting tussen de Middeleeuwse dijk en de 1936 dijk

De 1936- dijk is veel breder en heeft een flauw oplopend talud met een tussenberm ('banquet'). Deze dijk heeft een laag nat voorland langs het wiel.

3 Deelgebied C Bocht bij het Weidebloemkwartier

3.1 Ruimtelijke typering dijktraject

Het te verbeteren dijktraject van deelgebied C vormt een bocht van de IJssel naar het inlaatkanaal voor het gemaal en loopt vanaf de westelijke punt van het buitendijkse voorland tot aan de keersluis in het inlaatkanaal. Het bestaat uit twee dijkvakken van verschillende ouderdom.

Het westelijke deel van het dijkvak, langs de Hollandse IJssel, is de vroeg-middeleeuwse Schielandse Hoge Zeedijk. Het deel van het dijkvak in de bocht naar de keersluis bestaat uit een 20ste eeuwse dijk die samen met het inlaatkanaal en het gemaal in 1936 is aangelegd.

Voordat het inlaatkanaal werd gegraven lag er op deze plek al een wiel (het Galgewiel). In de jaren ’50 is de woonbebouwing van Gouda in de richting van de rivieroever uitgebreid en is het wiel onderdeel geworden van de waterloop en parkstrook rond de woonwijk. Het is niet meer duidelijk als autonoom element herkenbaar.

In de stedenbouwkundige opbouw van de woonwijk zijn de woonstraten geörienteerd op de dijk. De voorzijde van het Weidebloemkwartier aan de dijk wordt gevormd door het wiel en een parkje. De woonwijk en de groenstructuur zijn in de Waarderingskaart Na-oorlogse Architectuur van de gemeente Gouda aangemerkt als Waardevolle Elementen.

3.2 Aanknopingspunten uit de ruimtelijke visie

In de Ruimtelijke Visie die in opdracht van het Hoogheemraadschap van Rijnland is opgesteld *worden aanknopingspunten voor de vormgeving van de IJsseldijk gegeven. Voor de dijk als geheel zijn de volgende ruimtelijke ambities richtinggevend:

- de kwaliteit van de dijk als continue verbindende lijn versterken

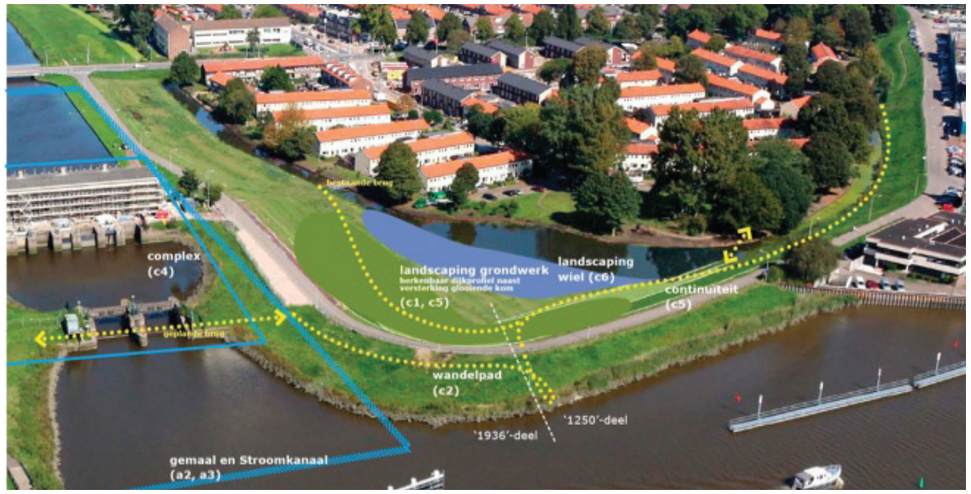
- langs het gehele dijktraject van Julianasluis tot Waaiersluis een recreatief pad aan het dijkprofiel koppelen; dit pad kan zowel binnendijks als buitendijks met de dijk meelopen.

- het effect van de getijdewerking van de Hollandse IJssel in het ondertalud van de dijk beleefbaar maken.
- het onderscheid tussen de twee dijken van verschillende ouderdom herkenbaar maken

- de landschappelijke vorm van het wiel verbeteren en de oppervlakte van het wiel vergroten om meer waterberging in de woonwijk te creëren

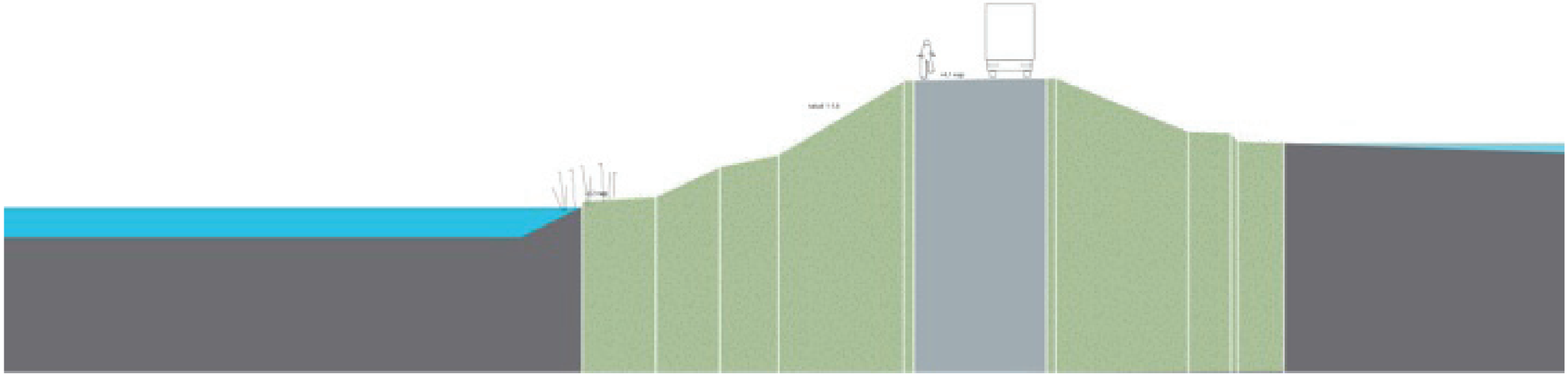
- het maken van voetpaden vanuit het Weidebloemkwartier naar de keersluis en naar de oever van de Hollandse IJssel

Vanuit het project “Hollandsche IJssel schoner, groener” is er het plan om een wandelbrug over de keersluis aan te leggen. De verwachting is dat dit plan tegelijkertijd uitgevoerd wordt met de werkzaamheden aan de keersluis.



Overzicht aanknopingspunten uit de ruimtelijke visie

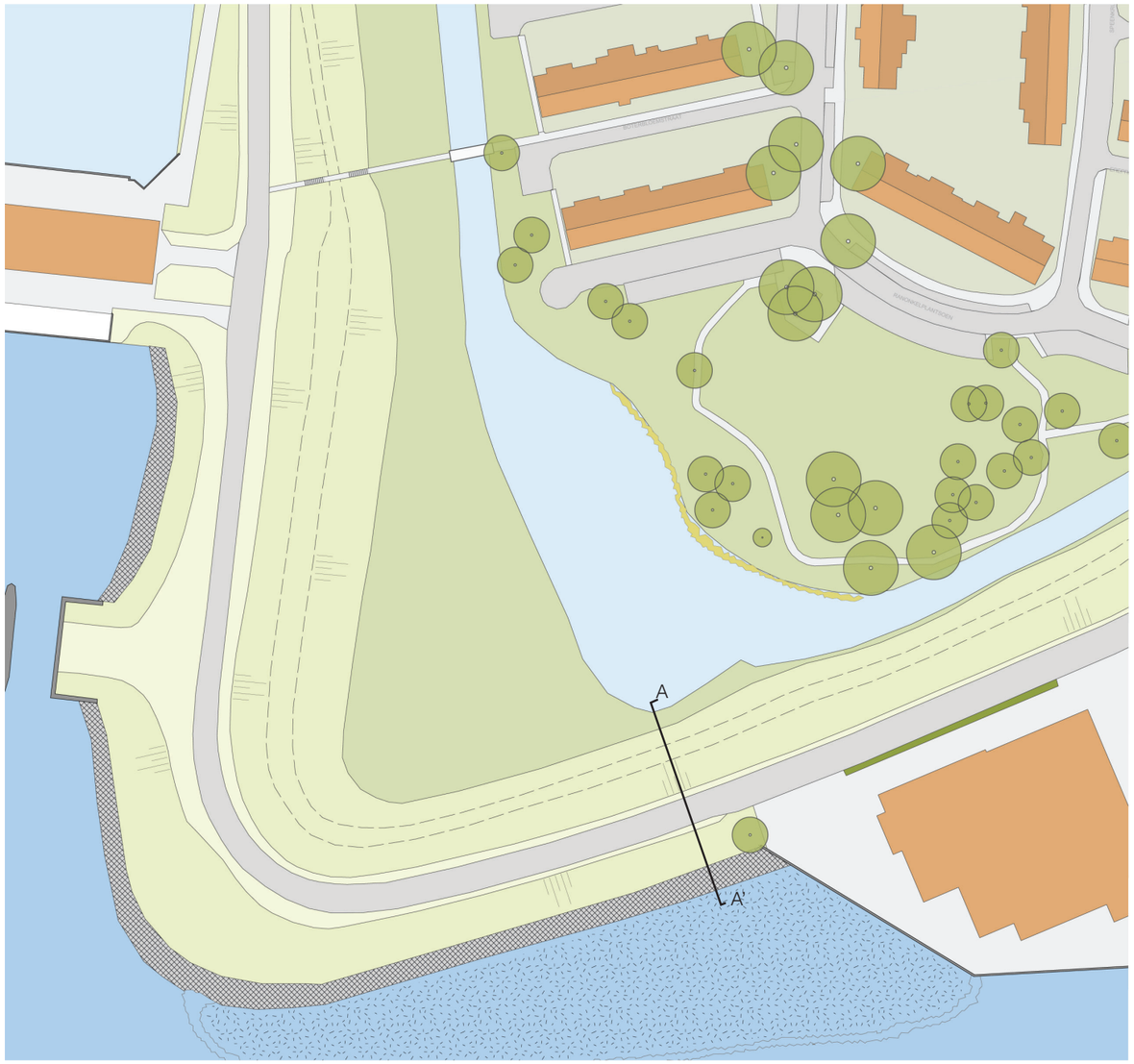
* Aletta van Aalst&Partners architecten: Verbetering Ijsseldijk Gouda: Ruimtelijke kaders (augustus 2015)



A-A' Profiel huidige situatie

3.3 Ontwerp uitgangspunten dijkverbetering

Van belang voor het opstellen van het esthetisch ontwerp zijn de uitgangspunten die bij het vaststellen van het voorkeursalternatief zijn bepaald. Het voorkeursalternatief is het versterken van het binnentalud. Op basis van de ruimtelijke visie is het van belang om de twee dijken van verschillende ouderdom herkenbaar te maken door een ander inrichting van het talud. De middeleeuwse dijk blijft steiler dan de 1936-dijk. De versterking van de middeleeuwse dijk bestaat uit een kruinverbreding en een binnenwaartse versterking in grond met een steunberm langs en deels in het wiel. Opgave in de nadere uitwerking van het voorkeursalternatief is de keuze of in het wiel een damwand wordt geplaatst of een berm in grond wordt gemaakt. Het oppervlak van het wiel dat wordt gedempt moet minimaal met eenzelfde omvang worden teruggebracht. De versterking van de 1936-dijk is een klei-aanvulling van het binnentalud en het versterken van de berm aan de teen van de dijk. (notitie afweging voorkeursalternatieven VKA VIJG, februari 2015)



Huidige situatie deelgebied C

LEGENDA

- bebouwing
- weg
- trottoir
- schelpenverharding
- oeverbekleding (indicatief)
- dijktalud
- versterking in grond
- bomen
- gras
- haag
- zelling
- Hollandse IJssel
- water overig

Esthetisch Ontwerp voor vormgeving van dijkversterking in deelgebied C

3.4 Esthetisch ontwerp voor de dijkverbetering

3.4.1 Vorm van het wiel

In het Esthetisch Ontwerp wordt voorgesteld de berm ter plaatse van het wiel in grond uit te voeren en de vorm van het wiel zodanig aan te passen en te vergroten dat het als autonome vorm herkenbaar wordt. Door het aanbrengen van de berm ontstaat een bocht in de waterloop tussen de singel rond de woonwijk en het wiel. Die bocht accentueert de zelfstandige vorm van het wiel. Dit is ook de plek voor het maken van de nieuwe voetgangersbrug, die door zijn positie het effect van een visuele beëindiging van het wiel nog versterkt.

De minimale verbreding van het wiel dat nodig is om het deel van het oppervlaktewater dat verloren gaat te compenseren is 475 m2. Het vergroten van het wiel zoals dat in het Esthetisch Ontwerp is ontworpen heeft is een nieuw wateroppervlak van 875 m2 waarbij het wiel meer de ronde vorm terugkrijgt die het oorspronkelijk had.

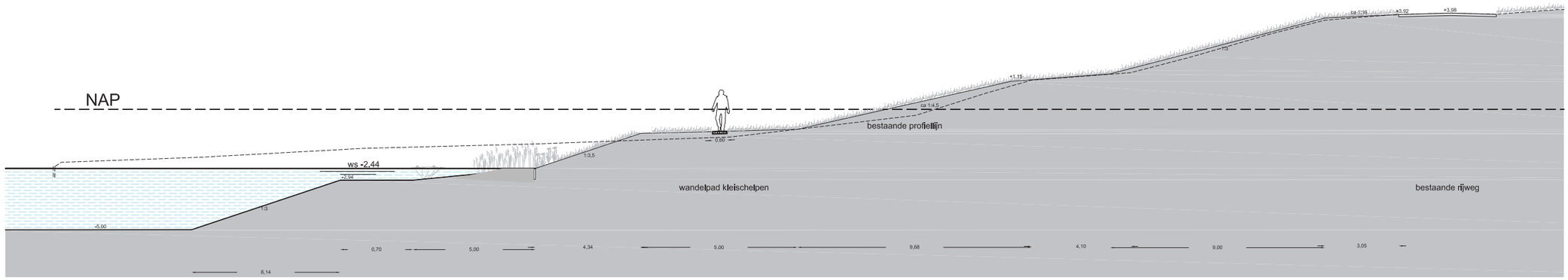
3.4.2 Dijkprofiel

Hoewel de middeleeuwse dijk en de 1936- dijk door de versterkingsmaatrgelen een meer gelijkend profiel krijgen wordt met vormgeving het onderscheid herkenbaar gehouden:

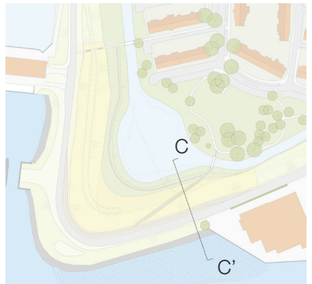
- het aanwezige banquet in het binnentalud van de dijk wordt bij de 1936-dijk nog versterkt, terwijl de Schielandse Hoge Dijk een continue profiel behoudt.

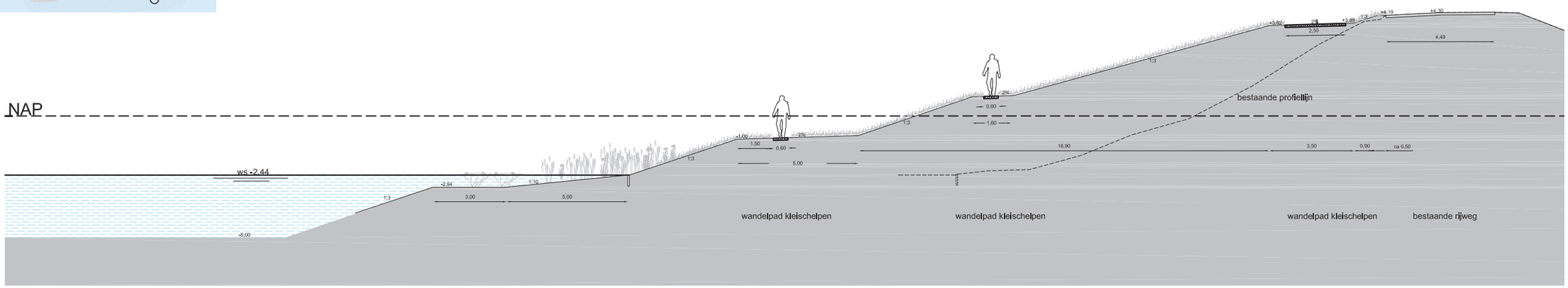
- Om het beeld van een smalle kruin te behouden wordt de noodzakelijke kruinverbreding 0,30 meter lager uitgevoerd dan de huidige kruin. Hier onstaat een plek voor een voetpad in kleischelpen verharding.

Vergroting van het Wiel



B-B' Profiel





C-C' Profiel

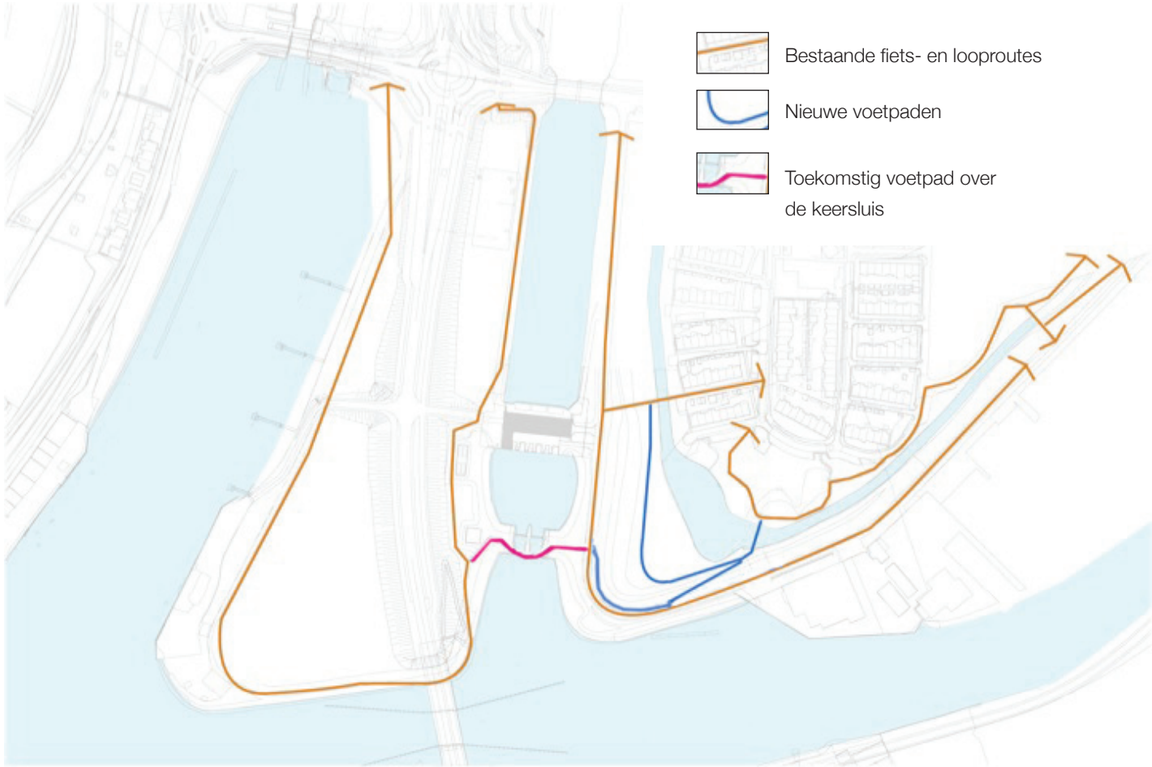
- Het banquet van de 1936- dijk wordt om de bocht heen voortgezet en eindigt op de grens waar beide dijken op elkaar aansluiten. Daardoor ontstaat het visuele effect dat de nieuwere dijk als het ware op de oudere dijk is gelegd.

3.4.3 Voetpaden

Omdat er veel zwaar verkeer over de smalle kruin van de dijk rijdt en er met name in de scherpe bocht een gevaarlijke situatie voor fietsers ontstaat wordt de vanuit waterveiligheid noodzakelijke kruinverbreding 30 centimeter onder de kruin aangelegd zodat het mogelijk wordt om daar een fietspad aan te leggen. De realisatie hiervan is afhankelijk van de zetting.

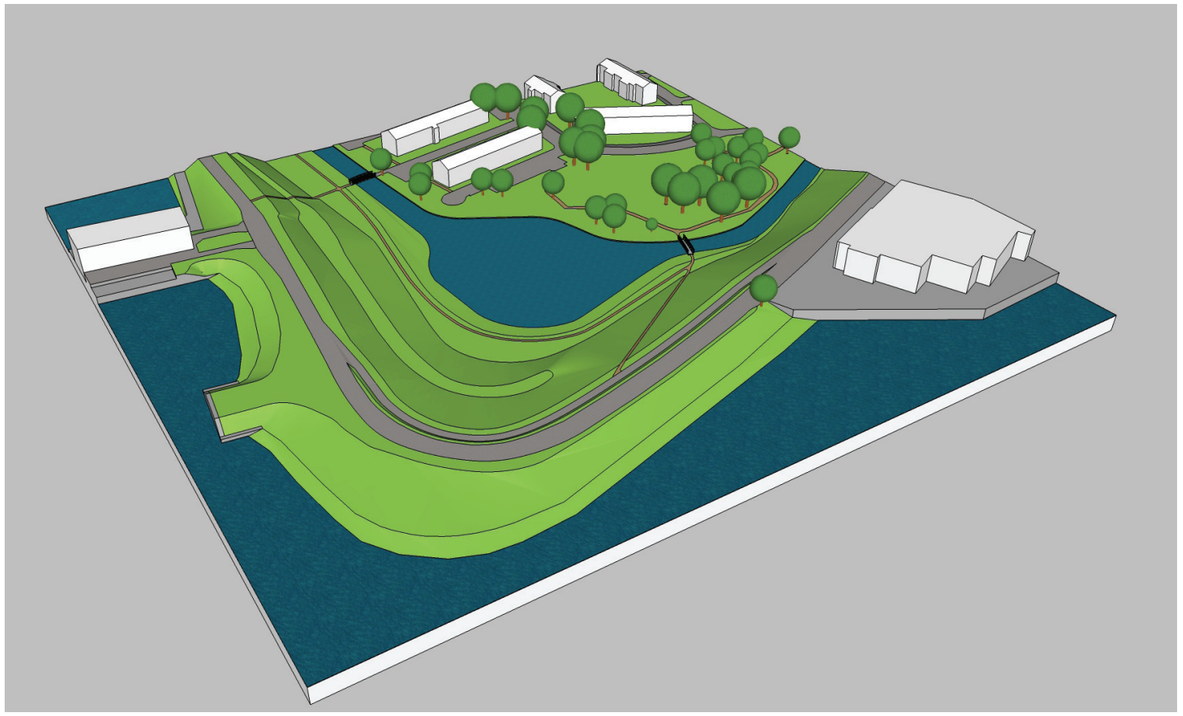
Het voetpad tussen de nieuwe brug en de kruin van de dijk ligt in het talud van de middeleeuwse dijk. Daarmee wordt de relatie tussen de voorkant van het Weidebloemkwartier (het parkje) en de rivier versterkt. De bestaande trap tussen het Weidebloemkwartier en het gemaal blijft gehandhaafd en wordt opgeknapt. (zie 3.4.6)

Er wordt een nieuw voetpad gemaakt op de berm die rond het wiel loopt. Deze berm heeft een geleidelijk verlopend talud naar het wiel, waar een vegetatie van gele lis en lisdodde wordt aangelegd. Het pad is circa 60 centimeter breed en bestaat uit kleischelpen

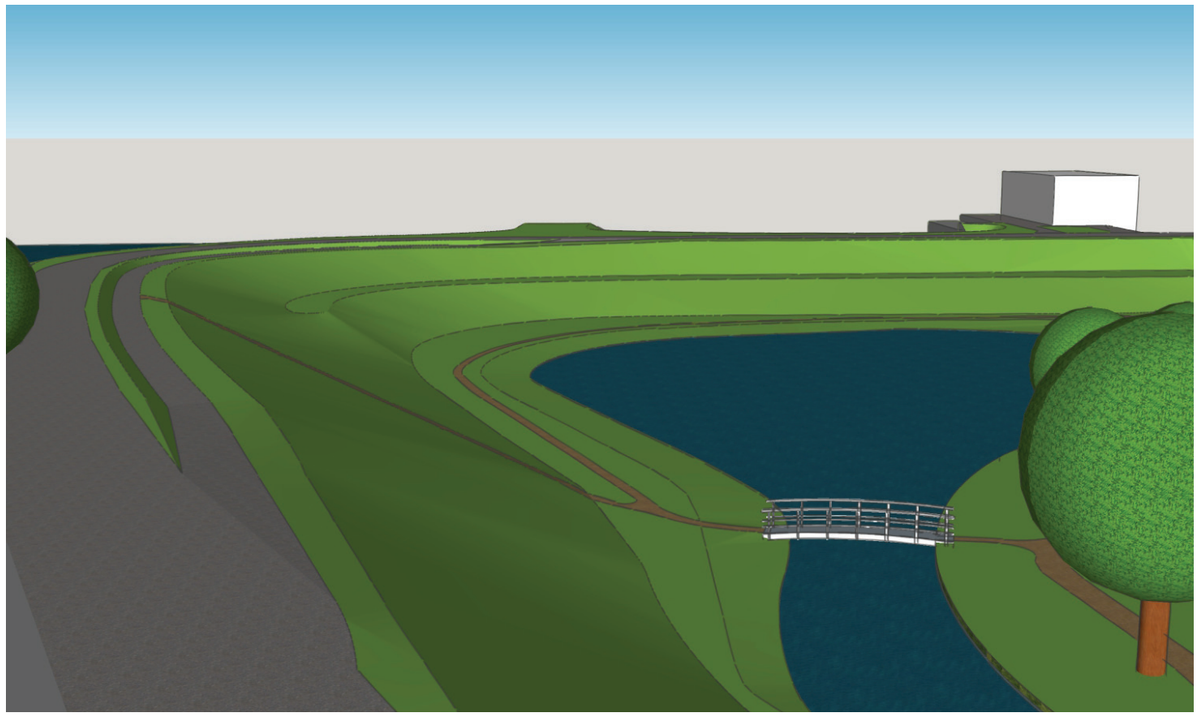


Bestaande en nieuwe fiets- en looproutes

Visualisatie nieuwe voetpaden en oeverlijn van het wiel



Bovenaanzicht Esthetisch Ontwerp deelgebied C



3.4.5 Deeluitwerking nieuwe brug

In het plan wordt het voetpad dat langs de zuidrand van het Weidebloemkwartier loopt via een nieuw bruggetje op de overgang tussen singel en wiel naar de voet van de dijk geleid. Dit nieuwe bruggetje sluit aan op een voetpad rond het wiel, naar de bestaande brug en trap tussen het Weidebloemkwartier en het gemaal. Ook wordt er een pad in het talud naar de kruin van de dijk gemaakt.

Voor de vormgeving van de nieuwe brug wordt voorgesteld hetzelfde type brug te plaatsen als ook meer oostelijk over de singel rond het Weidebloemkwartier is gemaakt. Deze brug heeft aan weerszijden van het water een aanlanding op dezelfde hoogte. Het voetpad krijgt bij de aansluiting op de brug een insnijding in de berm, om het pad niet te steil te maken.

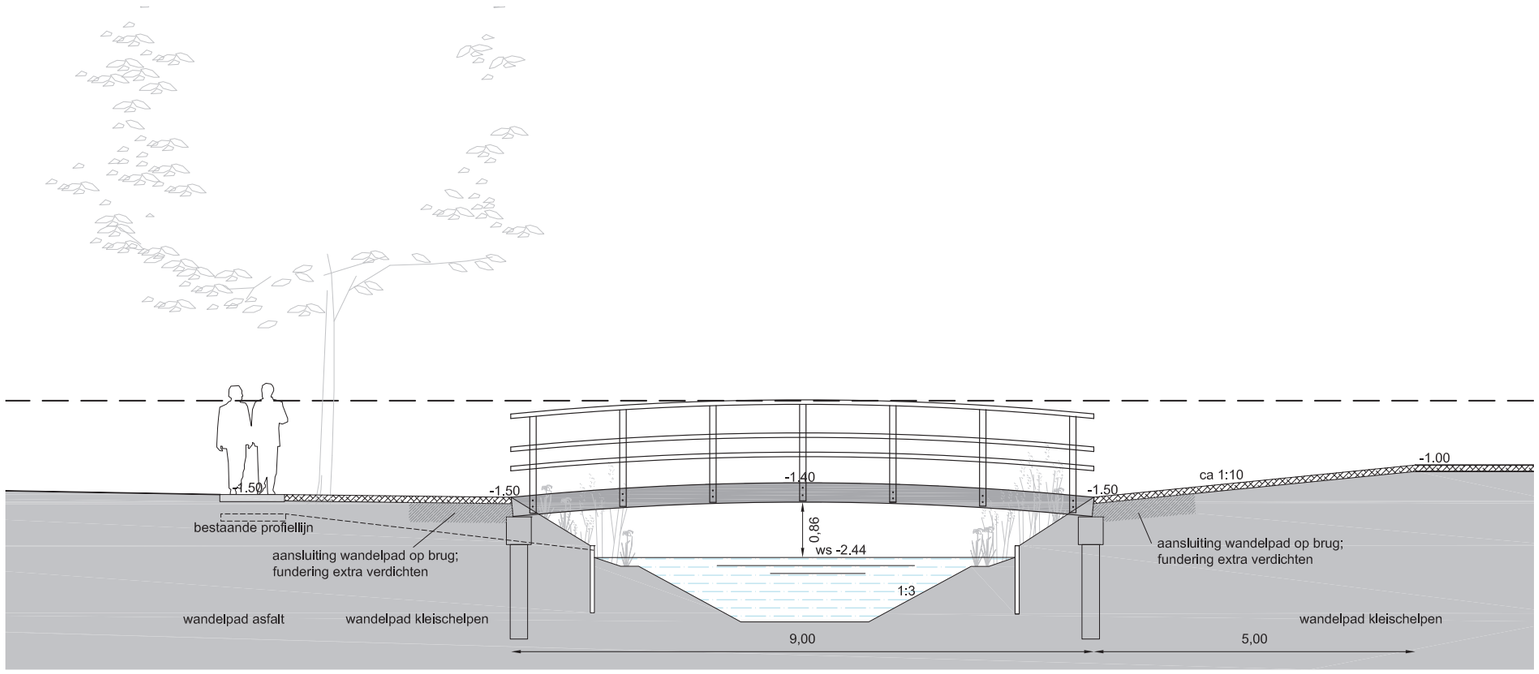
Om de bruggenhoofden op hetzelfde niveau op de oevers aan te sluiten dient het maaiveld conform tekening te worden aangepast.

3.4.6 Deeluitwerking bestaand trap

Binnen het Esthetisch Ontwerp worden de bestaande trapdelen en het pad tussen het Weidebloemkwartier en het ir. Pijnacker-Hordijk gemaal opnieuw gesteld.

Locatie nieuwe brug

Referentie nieuwe brug



D-D' Profiel nieuwe brug

Luchtfoto met indeling trajecten

4 Deelgebied F Van binnenstad van Gouda tot IJsselhof

4.1 Ruimtelijke typering van het dijktraject

Dit deel van de middeleeuwse Goejanverwelledijk is van Middeleeuwse oorsprong. Het traject verbindt de kades langs de binnenstad van Gouda met de getijdenatuur langs de buitendijks gelegen begraafplaats IJsselhof.
In het dijkontwerp wordt deze positie als intermediair tussen stadskern en landschap als aanknopingspunt gebruikt voor het ruimtelijk karakter van het profiel en de materiaalkeuze.
In deelgebied F heeft dit wandelpad het karakter van een struinpad in het buitentalud van de dijk. Vanaf dit pad kan met van dichtbij de rivier en het verschil tussen eb en vloed langs de oever beleven.

In het traject tussen de binnenstad en de Haastrechtse brug ligt een brede, drukke verkeersweg op de dijk en is het buitentalud zeer steil(1:1.5). Ten oosten van de Haastrechtse brug is het talud van de dijk flauwer (1:3) en vanaf de splitsing van de Sportlaan ligt de drukke verkeersweg aan de teen van de dijk.

De dijk bestaat uit drie ruimtelijke deeltrajecten:

- **Traject 1** tussen de kade bij de binnenstad en het Hanepraaigemaal. Hier wordt de rand van de dijk langs de rivier gevormd door een kadewand en heeft de dijk een talud van 1:2.

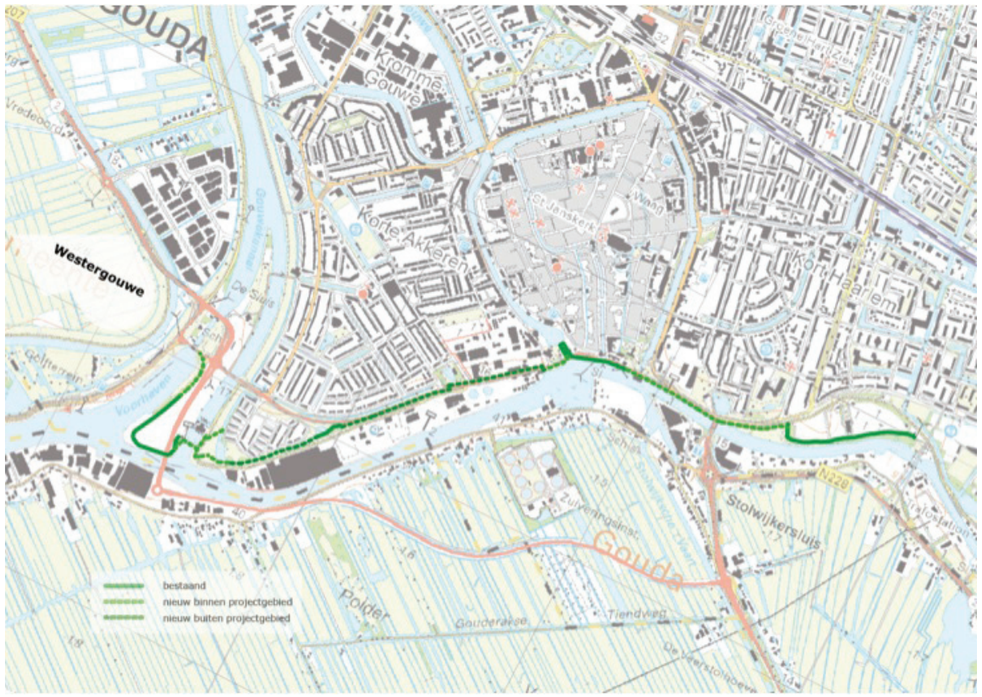
- **Traject 2** van het Hanepraaigemaal tot aan de splitsing van de Sportlaan. Hier heeft de dijk een zeer steil talud van 1:1.5. Laag op het talud ligt een informeel struinpad waar in droge omstandigheden op gelopen kan worden. De overgang naar de rivier wordt gevormd door een met steen bekleed talud, waarlangs het verschil tussen eb en vloed goed zichtbaar is.

- **Traject 3** vanaf de splitsing tot aan de IJsselhof. Hier heeft de dijk een flauw talud van 1:3 en wordt de overgang naar de rivier gevormd door een brede rietkraag.

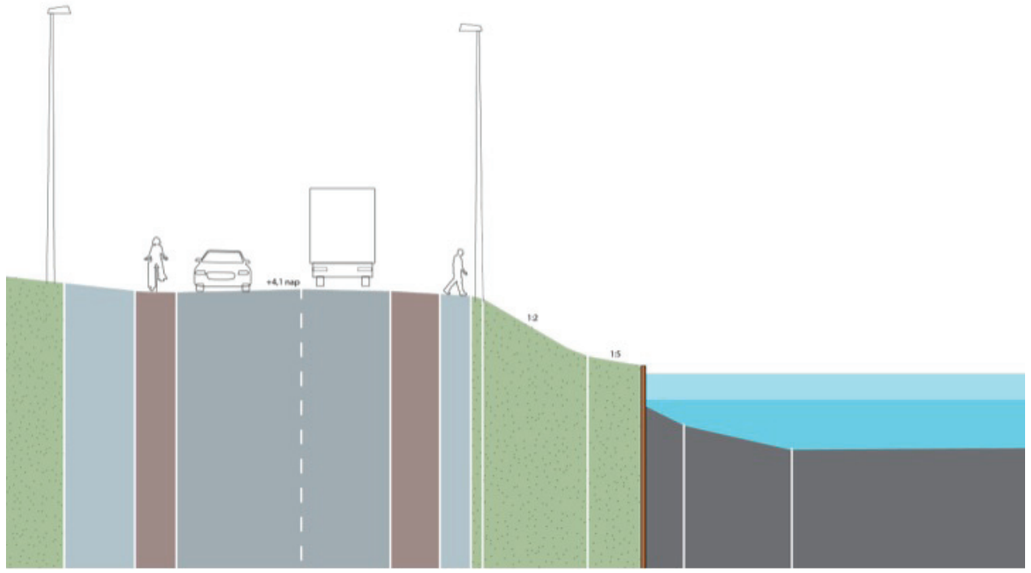
4.2 Aanknopingspunten uit de ruimtelijke visie

In de Ruimtelijke Visie die in opdracht van het Hoogheemraadschap van Rijnland is opgesteld *worden aanknopingspunten voor de vormgeving van de IJsseldijk gegeven.
Voor de dijk als geheel zijn de volgende ruimtelijke ambities richtinggevend:
- de kwaliteit van de dijk als continue verbindende lijn versterken
- langs het gehele dijktraject van Julianasluis tot Waaiersluis een recreatief pad aan het dijkprofiel koppelen; dit pad kan zowel binnendijks als buitendijks met de dijk meelopen.
- Het effect van de getijdewerking van de Hollandse IJssel in het ondertalud van de dijk beleefbaar maken.

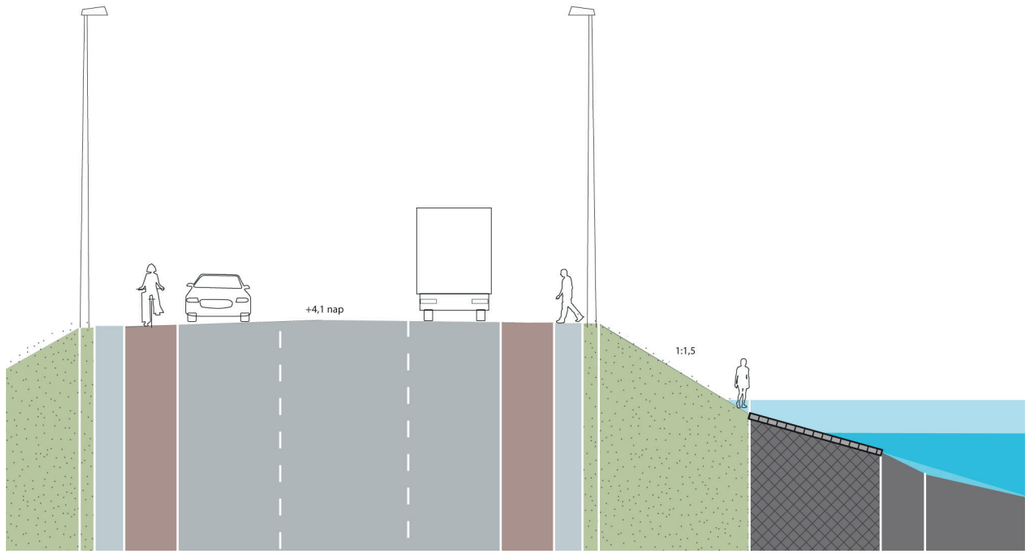
Specifiek voor deelgebied F zijn de volgende ruimtelijke ambities benoemd:
- het dijktraject vormgeven als overgang tussen de stadskade langs de binnenstad van Gouda en de buitendijkse natuur bij Ijsselhof
- langs het hele traject in het buitentalud een informeel struinpad laag boven het water maken , om zo de rivier en de getijdenatuur van nabij te kunnen beleven.
- Bijdragen aan het verbeteren van de continuïteit van het binnentalud door de onderscheiden dijktrajecten als eenheid vorm te geven
- Bijdragen aan het verbeteren van de belevingswaarde van de kruin van de dijk



Ruimtelijke Visie: recreatief pad van Julianasluis naar Waaiersluis



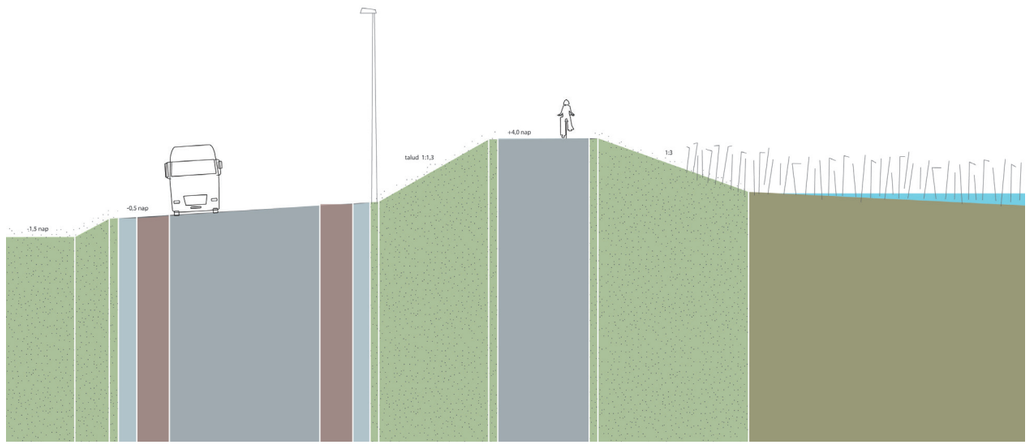
Profiel traject 1 huidige situatie



Profiel traject 2 huidige situatie

Traject 1

Traject 2

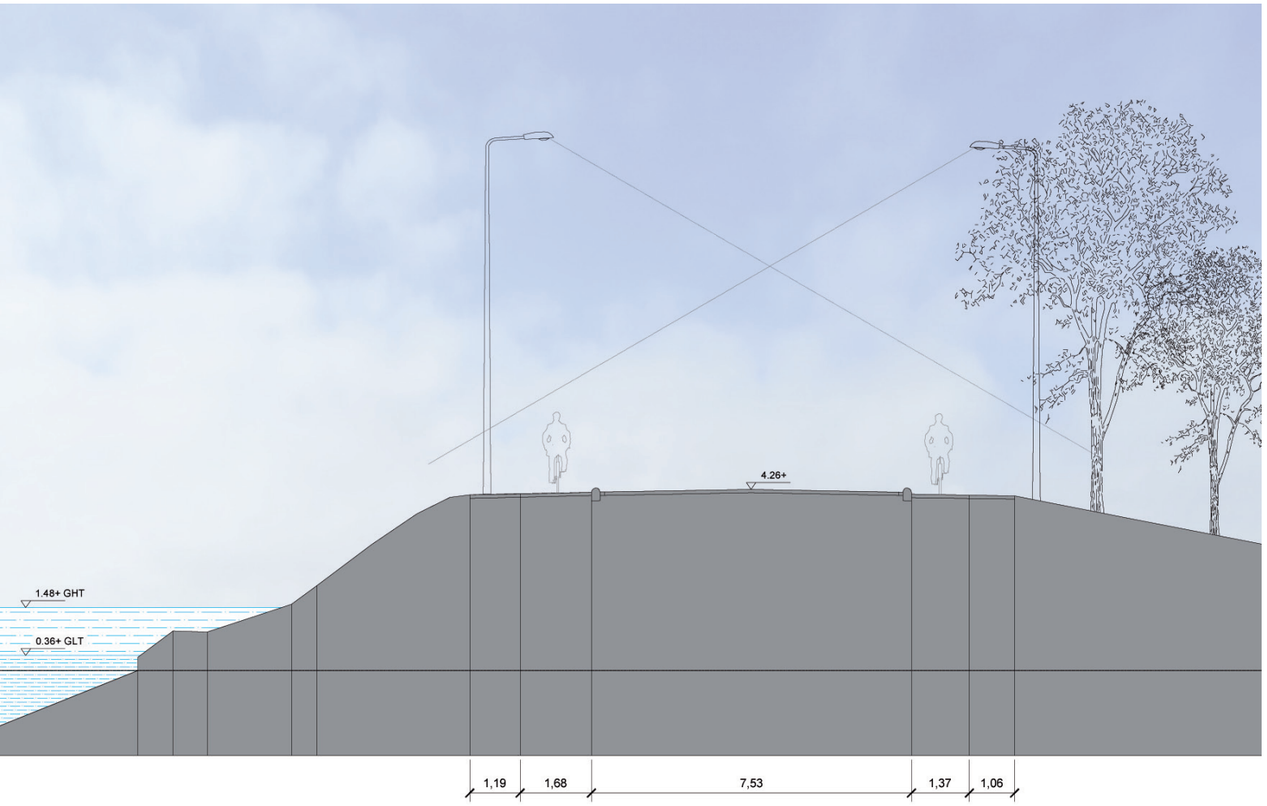


Profiel traject 3 huidige situatie

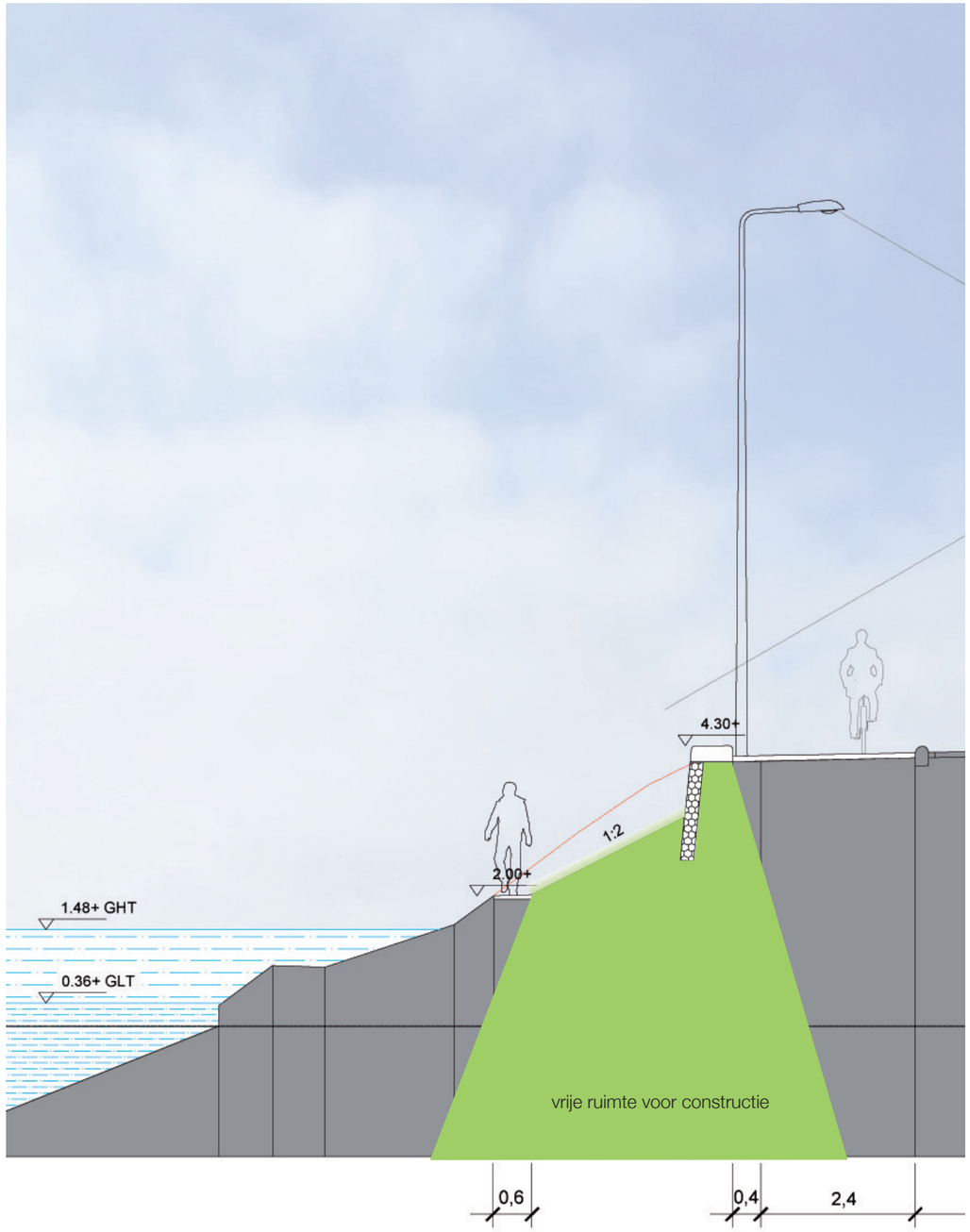
Haastrechtse brug, huidige situatie

Traject 3

Hanepraai gemaal, huidige situatie



Huidig dijkprofiel



Referentieprofiel tbv van de dijkversterking

4.3 Ontwerp uitgangspunten voor de dijkverbetering

Van belang voor het opstellen van het esthetisch ontwerp zijn de uitgangspunten die bij het vaststellen van het voorkeursalternatief zijn bepaald. Het voorkeursalternatief bestaat voor de trajecten 1 en 2 uit een constructie in het buitentalud voor het verbeteren van de stabliteit en het oplossen van het hoogteprobleem. Voor het hoogteprobleem is een constructie in de kruin nodig die maximaal ca 1,30 m in zicht mag komen. In traject 3 wordt de stabiliteit verbeterd door een stabliteitsscherm in het binnentalud. Dit stabiliteitsscherm wordt in het dijktalud aangebracht en is niet zichtbaar. De aannemer heeft de vrijheid om de aard van de constructie en de exacte locatie nader uit te werken. Het bestaande struinpad blijft gehandhaaft en wordt verbeterd als belangrijk element om de unieke beleving van de getijdewerking te ervaren. Als onderdeel hiervan wordt een passage langs het gemaal en de brug gerealiseerd. (notitie afweging voorkeursalternatieven VKA VIJG, februari 2015).

4.4 Esthetisch ontwerp voor de dijkverbetering

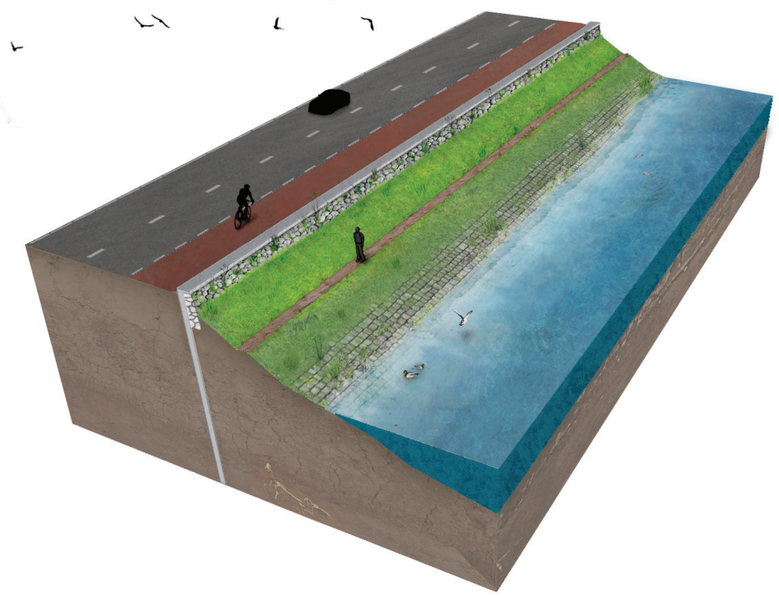
Het Esthetisch ontwerp zet in op het maken van een dijktalud dat een overgang vormt tussen de kades van de binnenstad en de natuurlijke oevers van de begraafplaats.
Daarom wordt het deel van de keermuur dat in het zicht komt zo beperkt mogelijk gehouden. De dijk behoudt daardoor zijn groene landelijke uitstraling. Als onderscheid met de muren van gebakken materialen in de binnenstad krijgt de muur een bekleding met basalt.
Het profiel krijgt in deelgebied 1 en 2 de volgende opbouw:

- het handhaven van de huidige oever tot een hoogte van 2.00 meter boven NAP, het aanbrengen van een 0.60 meter halfverhard struinpad, een talud van ± 1:2 in grond met een grasvegetatie en een keermuur van ± 1.00 meter hoogte.

Op de kruin van de dijk wil de gemeente Gouda de huidige voetgangersstrook aan de rivierzijde versmallen en het huidige fietspad verbreden tot een fysieke maat van 2.40 meter. Het is toegestaan om op de rabatstrook en het fietspad te lopen. Het is een uitgangspunt van de gemeente dat de verlichtingsarmaturen aan weerszijde van de weg staan.

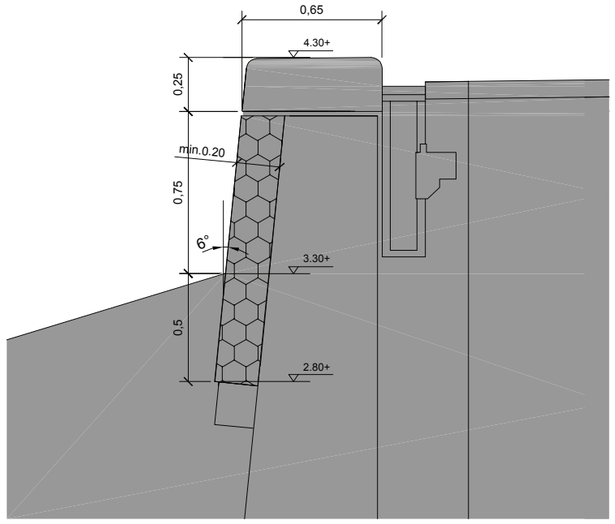
In het Esthetisch Ontwerp zijn de volgende vormgevingsprincipes vastgelegd voor de muur aan de bovenzijde van het talud :

- de constructie wordt onder een iets schuine hoek (6 graden) in de dijk geplaatst
- de constructie wordt aan de buitenzijde bekleed met basaltsteen (minimaal 20 cm dik), gevoegd in cement
- de bovenkant van de constructie wordt afgedekt met een 0.65 m brede betonnen deksloof
- het grondtalud van de dijk wordt opgetrokken tot circa 0.75 meter onder de onderrand van de deksloof, waardoor er bij oplevering een muur van 1.00 meter in het zicht is.
- De bekleding met basalt wordt 0,50 meter verder onder het grondtalud uitgevoerd, zodat bij een maximale toegestane zetting van het talud (tot 1,30 meter onder de deksloof) altijd een met basalt beklede muur in het zicht is.
- Tussen de deksloof en de rand van het fietspad worden een rabatstrook van ± 0.40 meter gemaakt van zwarte gebakkenklinkers en worden kolken geplaatst. De maat van de rabatstrook kan enigzins varieren om te zorgen voor goede aansluiting tussen fietspad en deksloof. In deze rabatstrook worden de verlichtingsmasten en overige objecten zoals ANWB palen herplaatst. Principe voor de herplaatsing van de verlichtingsmasten is dat er aan de IJssel zijde zo min mogelijke masten worden teruggeplaatst (conform lichtplan Gemeente). De deksloof heeft een toeslag van basaltsplit.
- De maat van de deksloof en de rabatstrook (samen ruim 1,10 meter) zorgen er voor dat fietsers niet te dicht bij de rand van de kruin kunnen komen. Daarom is plaatsing van een valbeveiliging in de vorm van een hek niet nodig.

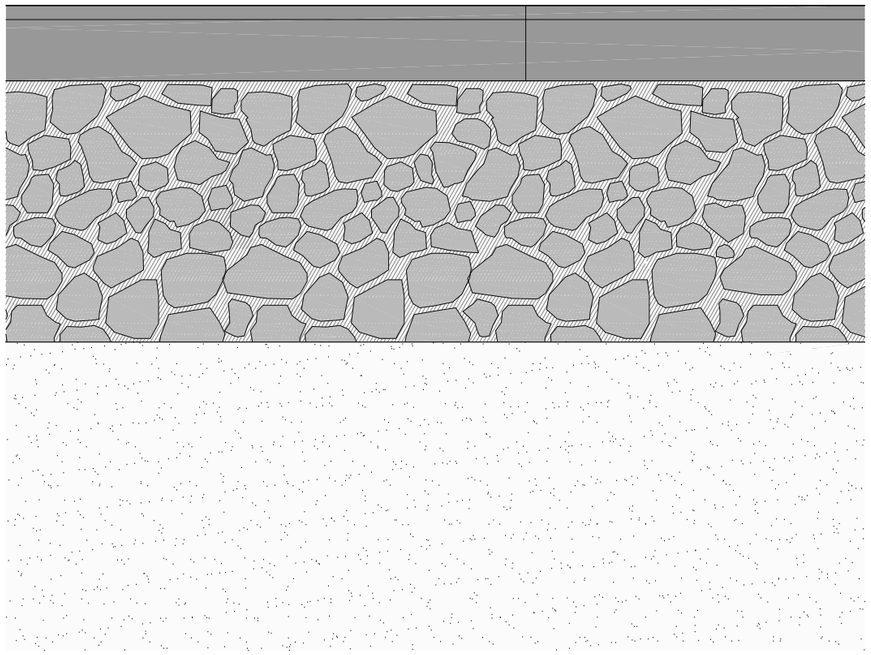


Visualisatie Esthetisch Ontwerp deelgebied F

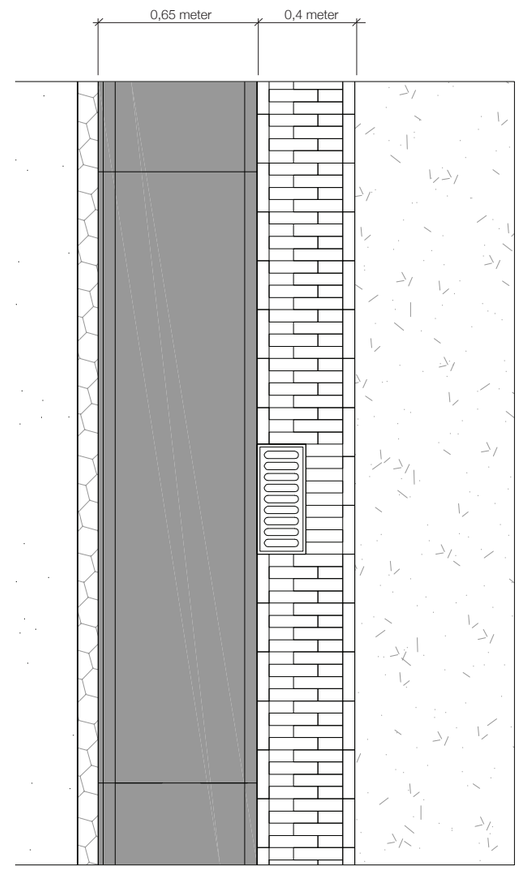
Visualisatie Esthetische Ontwerp dijkprofiel vanaf struinpad



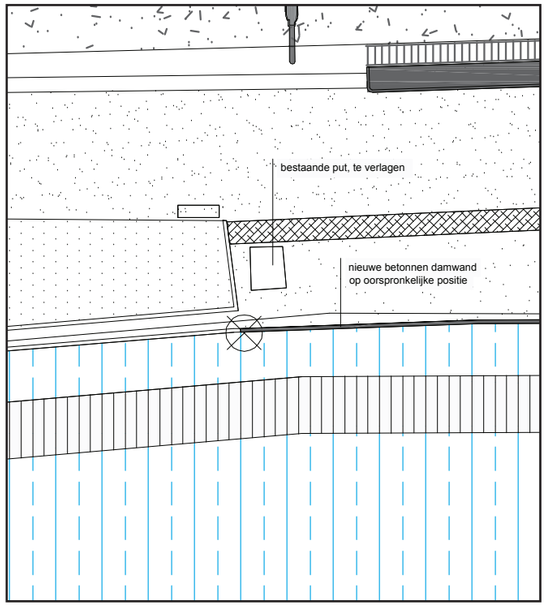
Principe muur, goot en rabbatstrook, dwarsdoorsnede



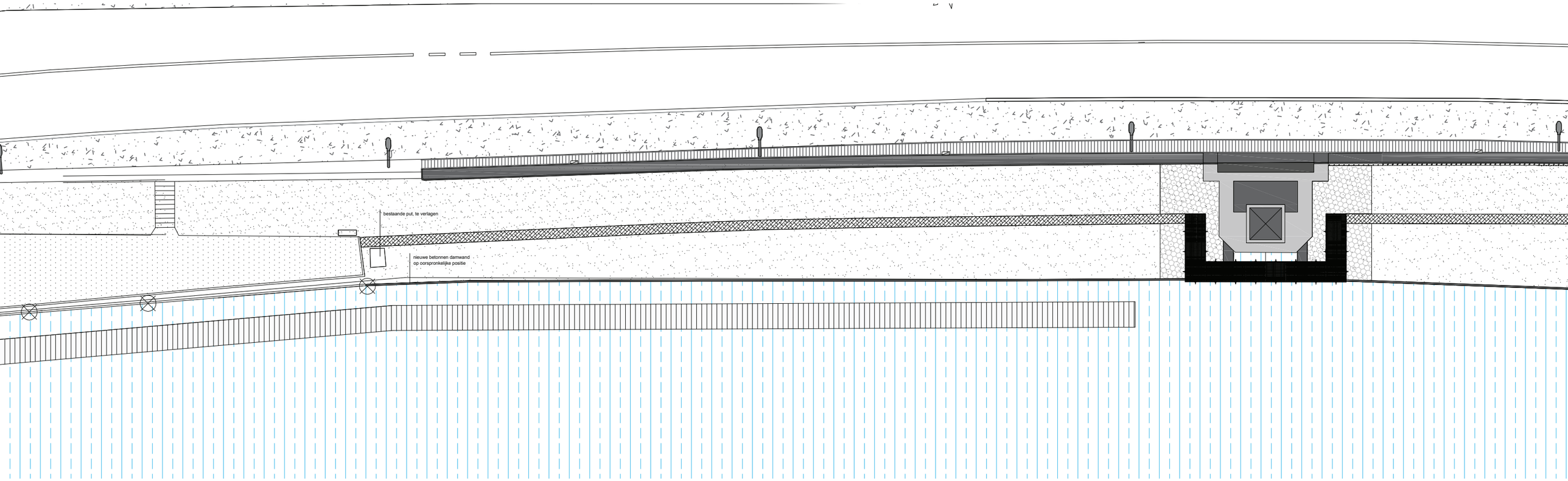
Visualisatie Esthetische Ontwerp dijkprofiel vanaf kruin



Referentie afwerking deksloof met basaltsplit



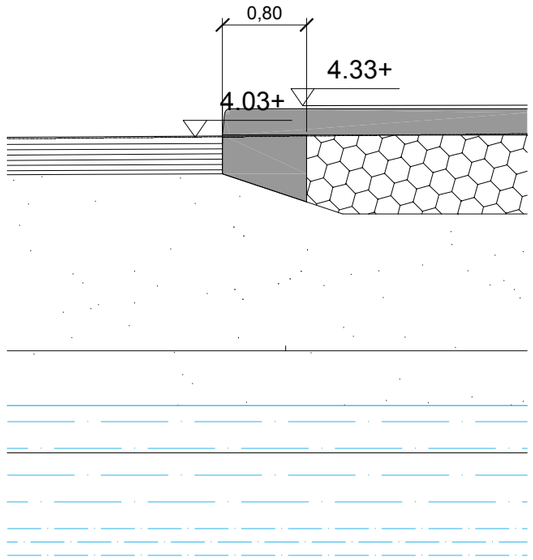
Detail aansluiting bestaande kade met elektriciteitskast



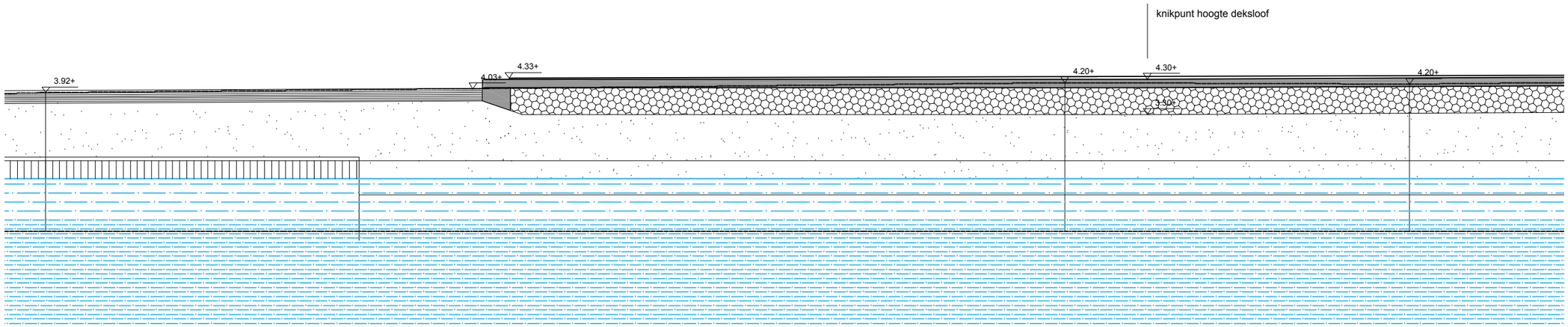
Overzichtstekening van de aansluiting op de bestaande gemetselde muur

4.4.1 Deeluitwerking ontwerp aansluiting op de binnenstad van Gouda

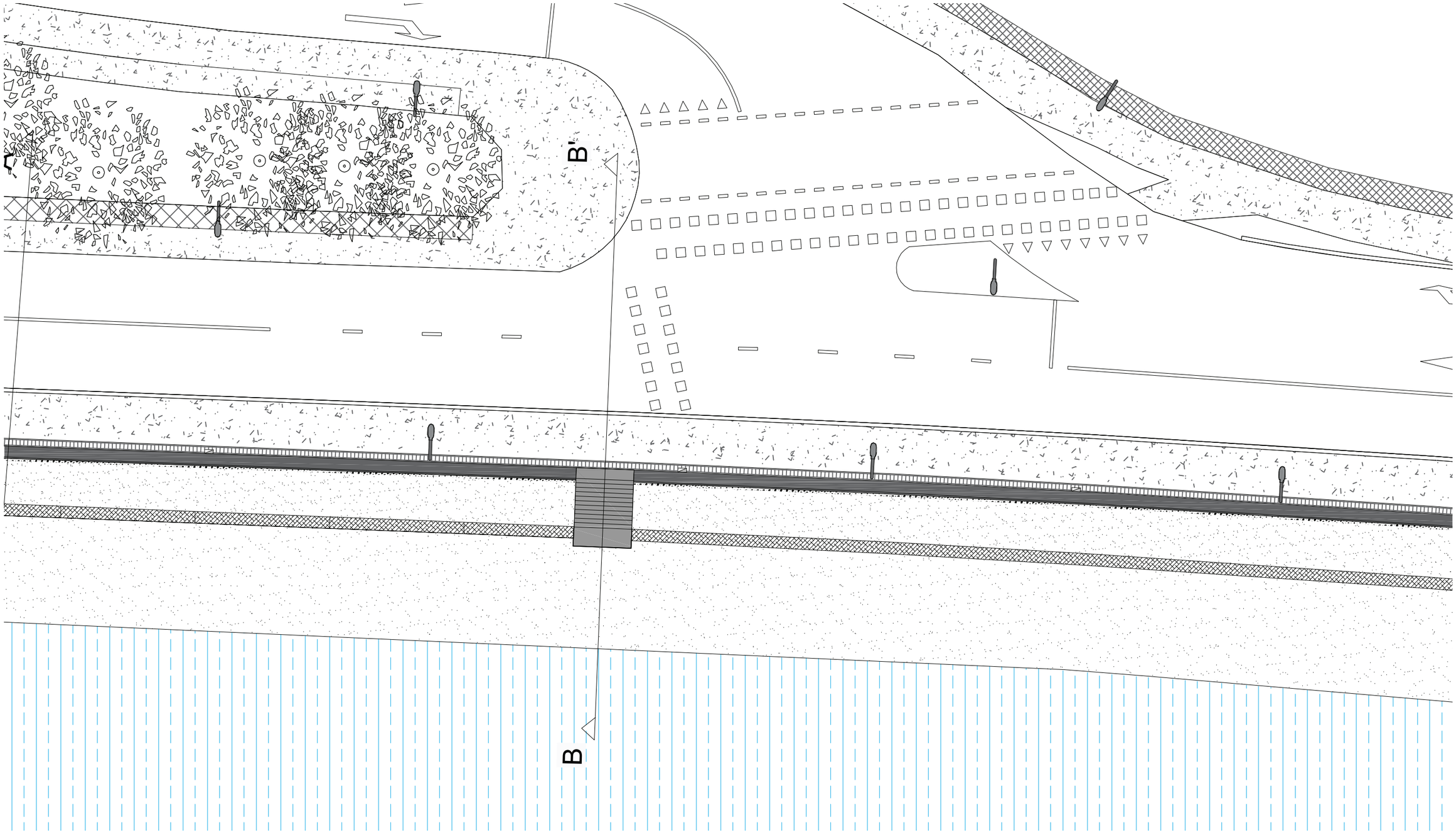
De aansluiting van de nieuwe basaltmuur op de bestaande gemetselde muur wordt vormgegeven met een betonnen passtuk.Ten behoeve van de aansluiting van het struinpad op de kade wordt elektriciteitskast ondergronds gebracht.



Vooraanzicht detail betonnen passtuk



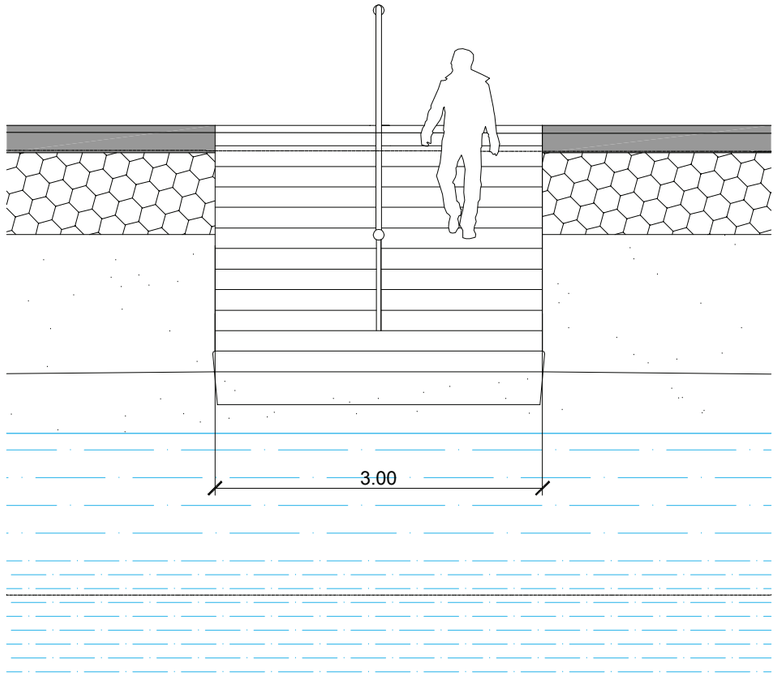
Vooraanzicht aansluiting op bestaande gemetselde muur



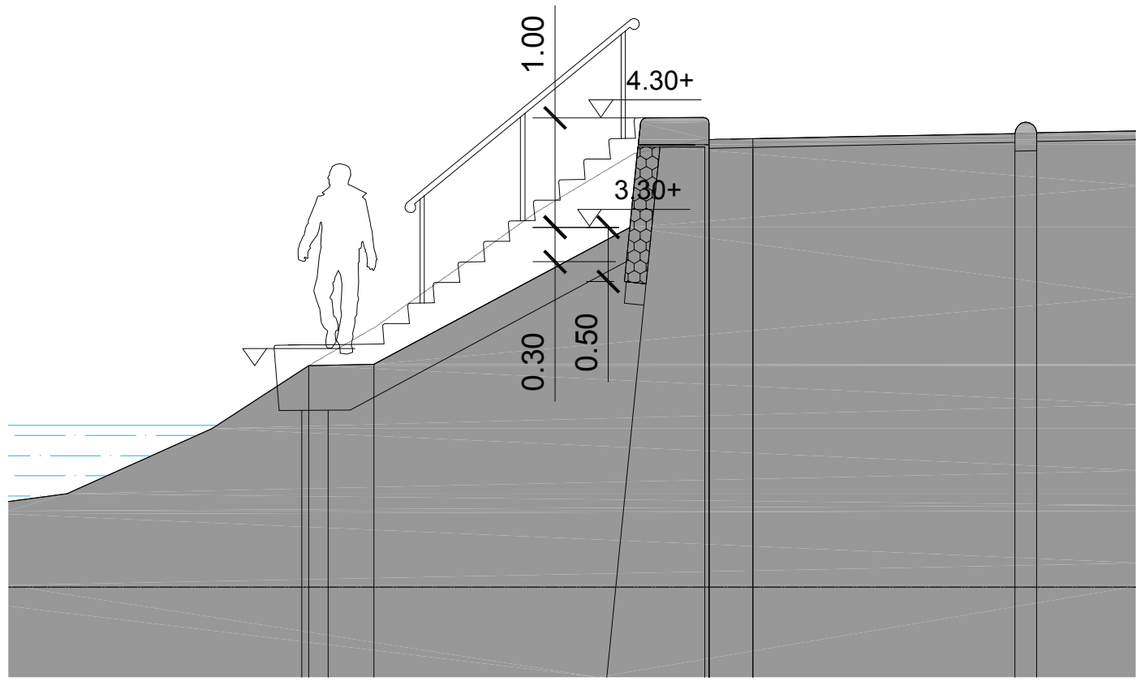
Overzichtstekening van aansluitpunten struinpad ter hoogte van de Veerstal/Fluwelensingel

4.4.2 Deeluitwerking ontwerp van de trap

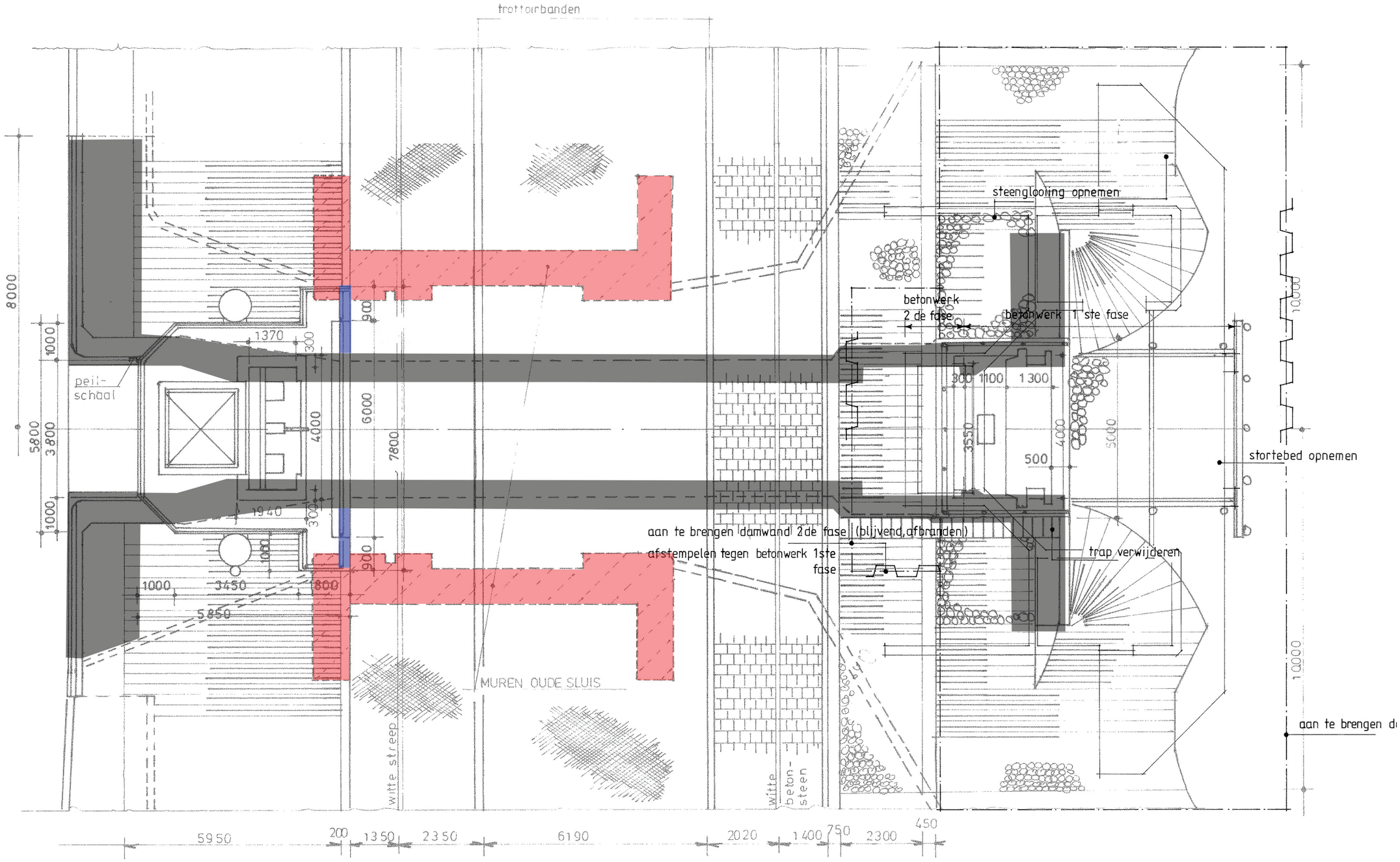
Op twee plaatsen wordt in het versterkte dijktalud een trap geplaatst om de kruin van de dijk met het struinpad te verbinden: bij de oversteekplek vanaf de Fluwelensingel en aan de westkant van de Haastrechtse brug. Deze trap wordt uitgevoerd in beton met een basalttoeslag. De trap bij de Haastrechtse brug sluit aan de zijkanten aan op het talud van de brug. Bij de trap tegenover de Fluwelensingel zijn de traptreden breder dan de gesloten constructie onder de trap, waardoor de trap vrij boven de dijk lijkt te liggen.



Vooraanzicht trap Fluwelensingel



Dwarsdoorsnede trap Fluwelensingel, optrede 188 mm, aantrede 230 mm.



Bovenaanzicht ondergrondse constructie historische duiker

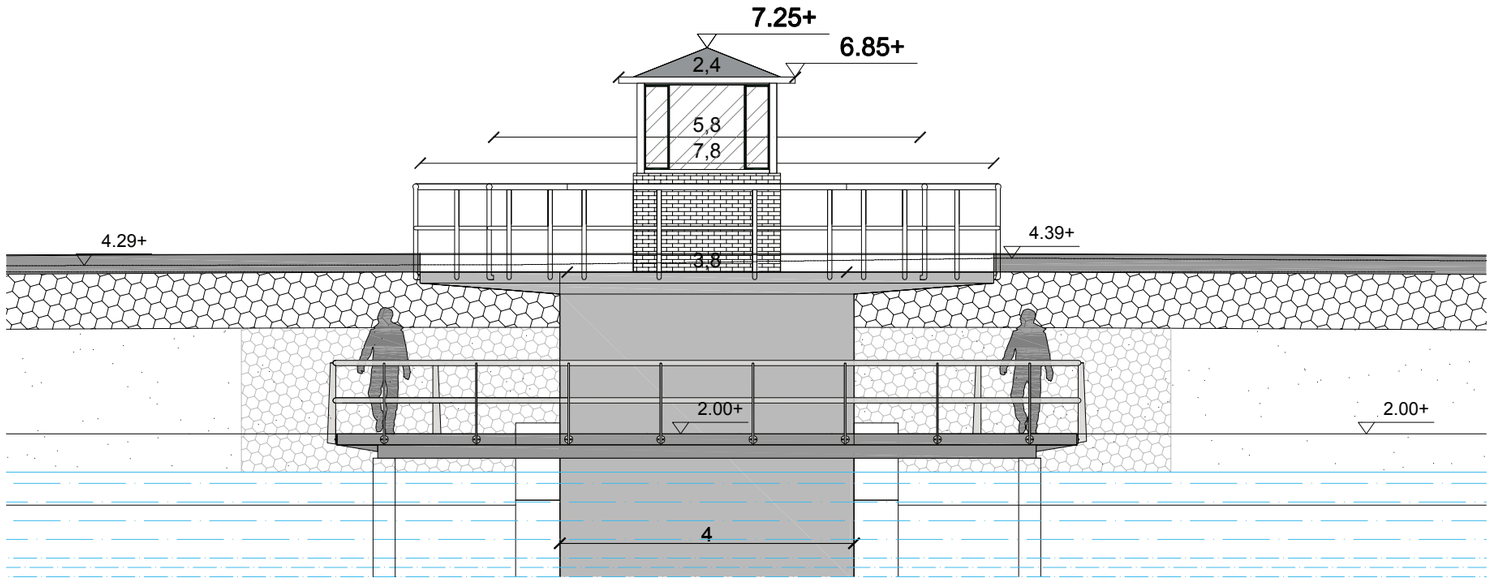
4.4.3 Deeluitwerking langs het Hanepraaigemaal

De plaatsing van het bedieningsgebouwtje van het gemaal boven de spuikoker maakt zichtbaar dat hier een doorsnijding van de waterkering plaatsvindt.
Het bedieningsgebouw is een lichte constructie met een terughoudende vormgeving.
In de dijk bevinden zich nog de restanten van een oudere spuikoker. Bij het ontgraven van het bovenste deel van het talud komt waarschijnlijk een deel van deze oude gemetselde constructie in het zicht. Voorgesteld wordt te onderzoeken of deze historische fragmenten op een aantrekkelijke manier zichtbaar gemaakt kunnen worden, door ze als relict op te nemen in de basaltmuur.
In overeenstemming met de vormgeving van het bedieningsgebouw van het gemaal wordt het looppad eenvoudig en terughoudend vormgegeven, door een looppad van gegalvaniseerde roosters strak langs de constructie van de spuikoker te leggen.
Omdat het hekwerk rond het bedieningsgebouw in wit is uitgevoerd wordt ook het hekwerk rond het looppad van wit gecoated metaal gemaakt (RAL 9010).
Het looppad steunt op pijlers die buiten de constructie van het gemaal in het water staan.

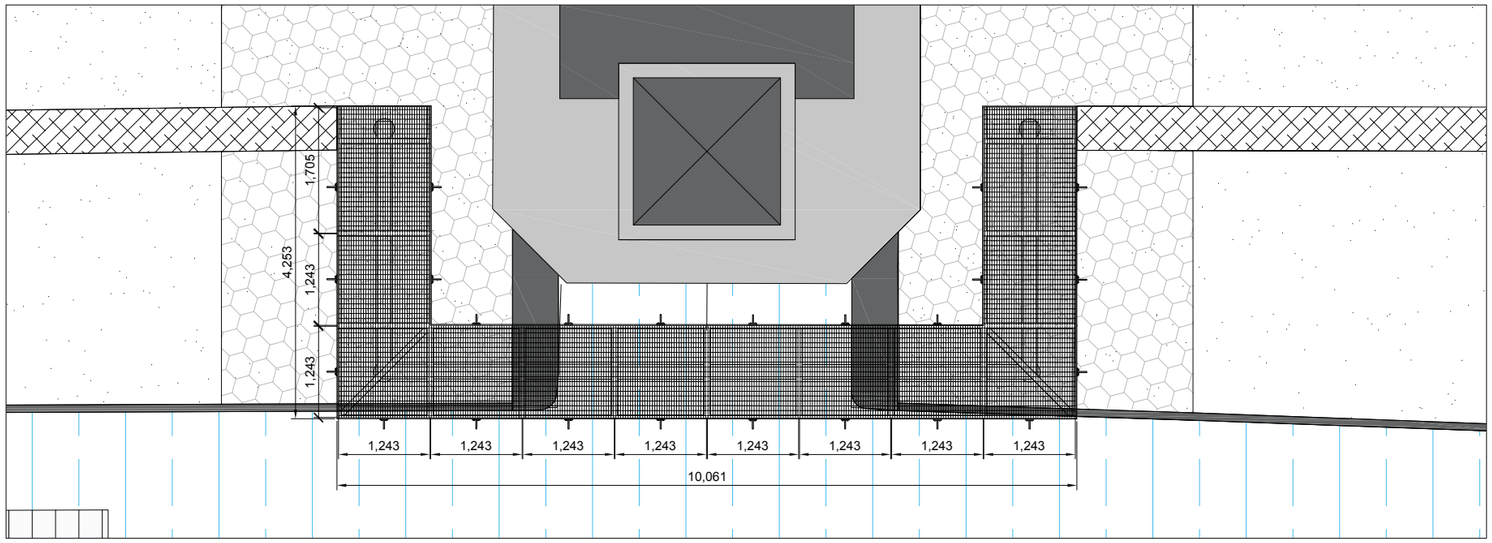
Hanepraaigemaal, huidige situatie

Hekwerk rondom gemaal, huidige situatie

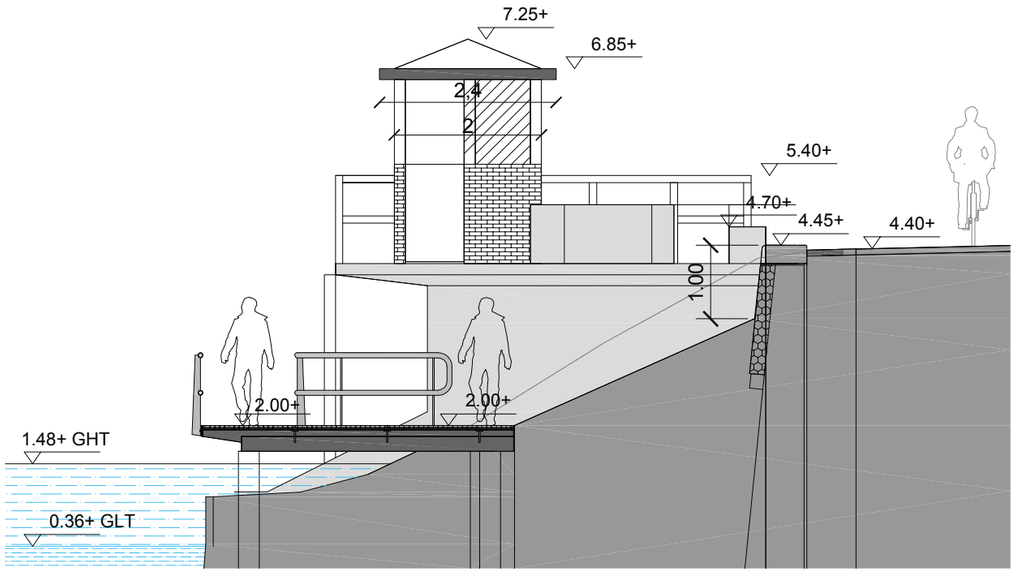
Esthetisch Ontwerp



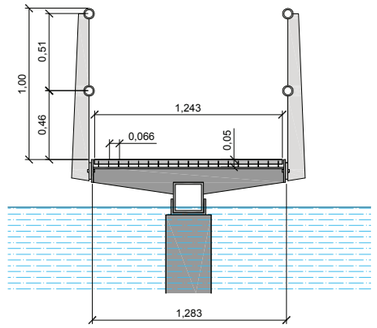
Vooraanzicht van de stalen vlonder rond het Hanepraaigemaal

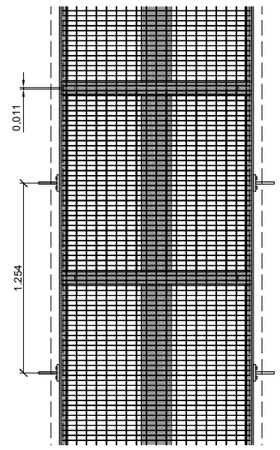


Bovenaanzicht van de stalen vlonder rond het Hanepraaigemaal

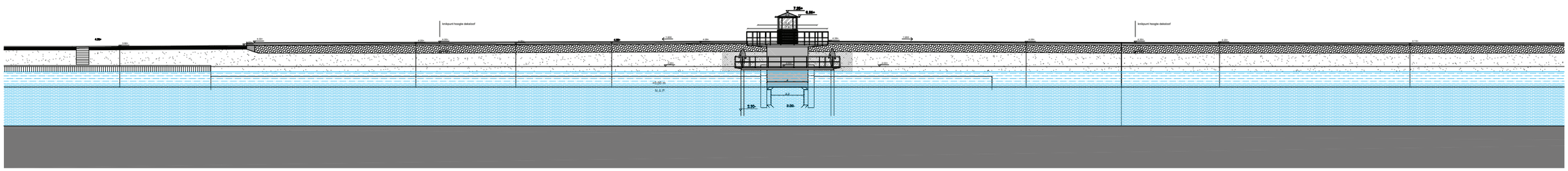


Doorsnede / aanzicht van de stalen vlonder rond het Hanepraaigemaal



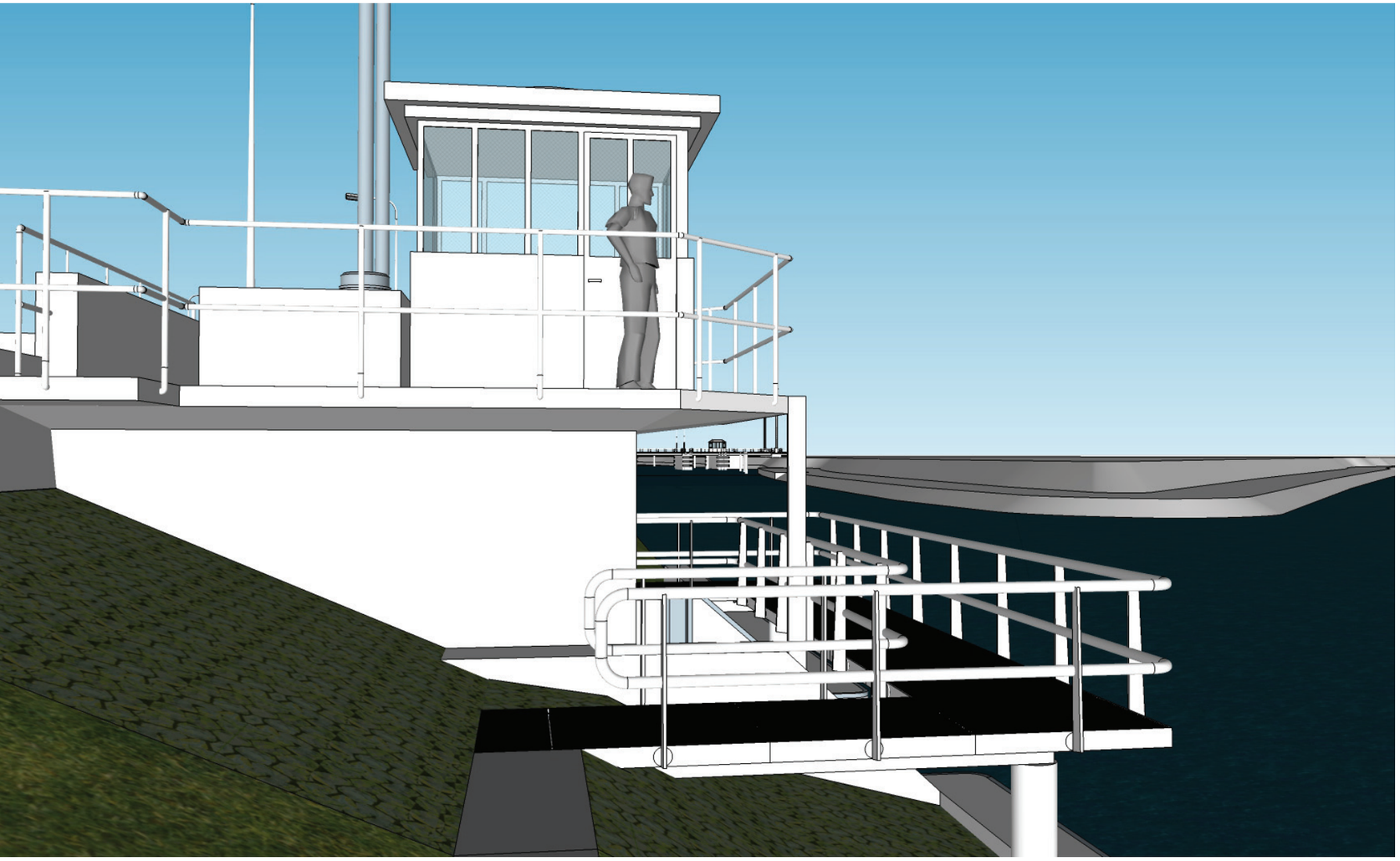


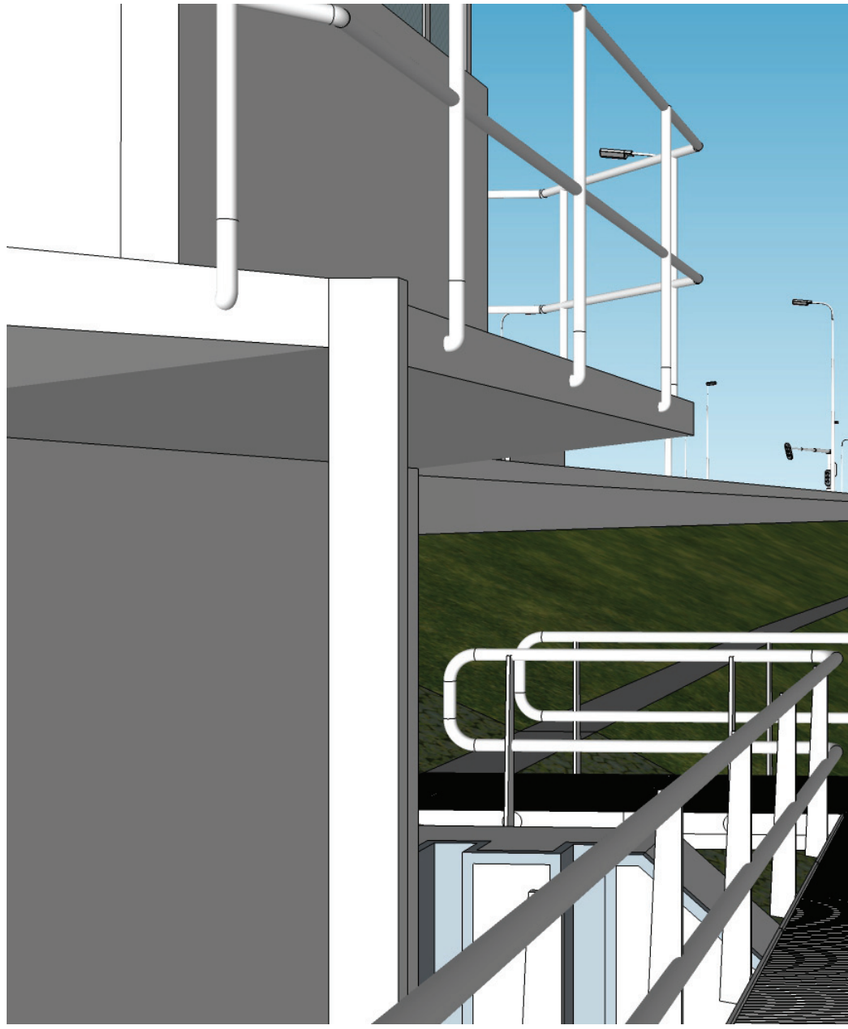
Constructie van de stalen vlonder



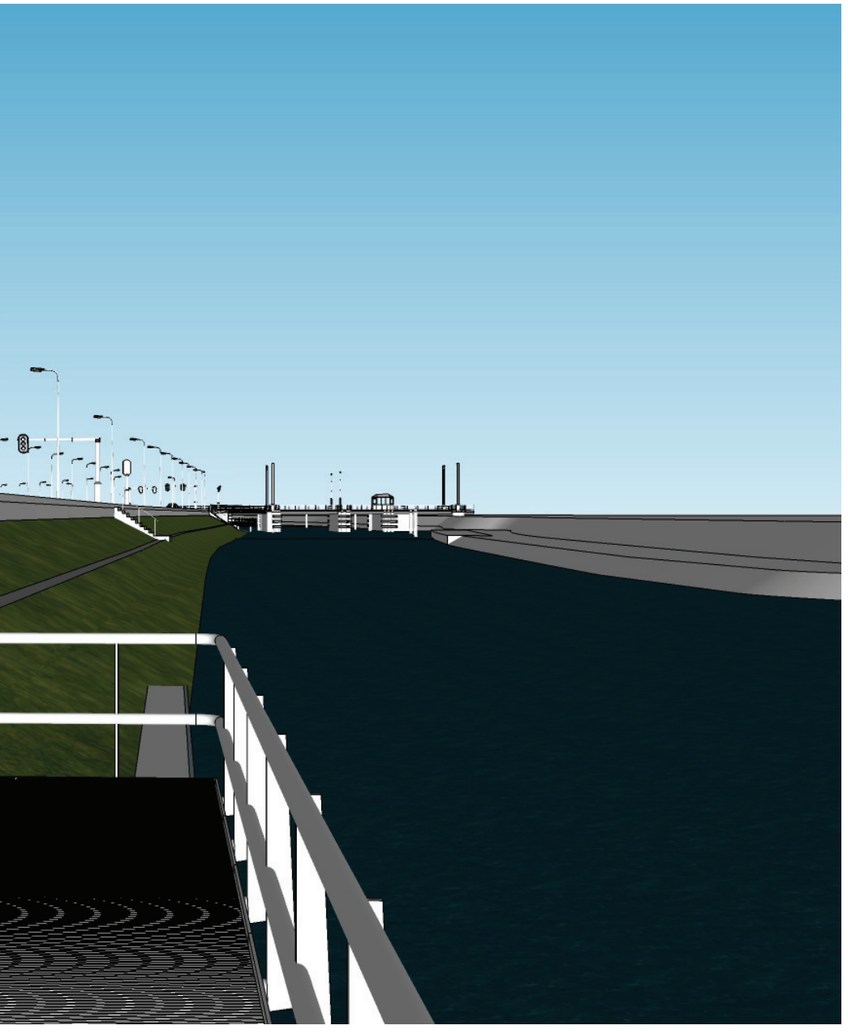
Aanzicht van het Hanepraaigemaal

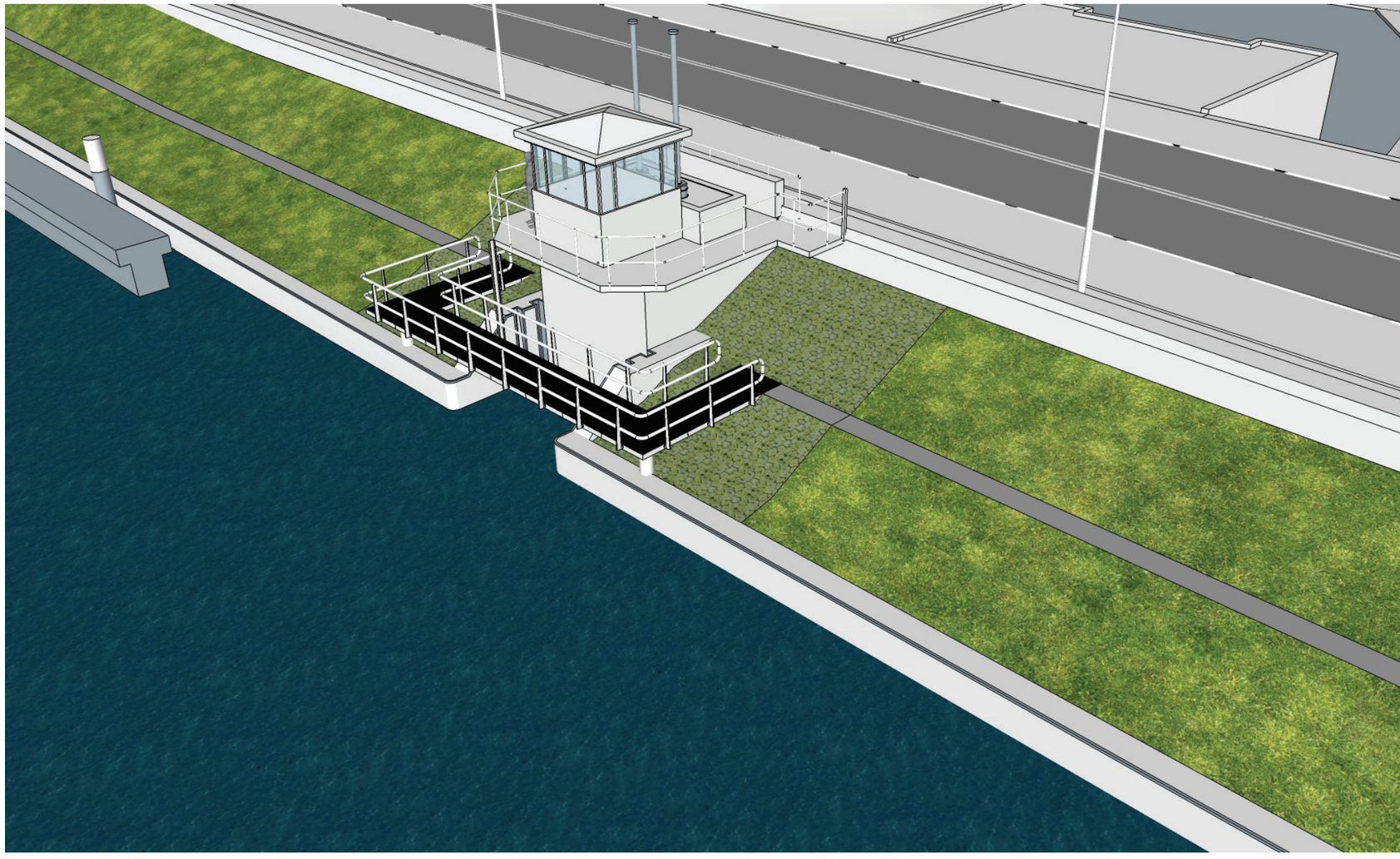
Visualisaties looppad





Visualisaties langs het Hanepraaigemaal

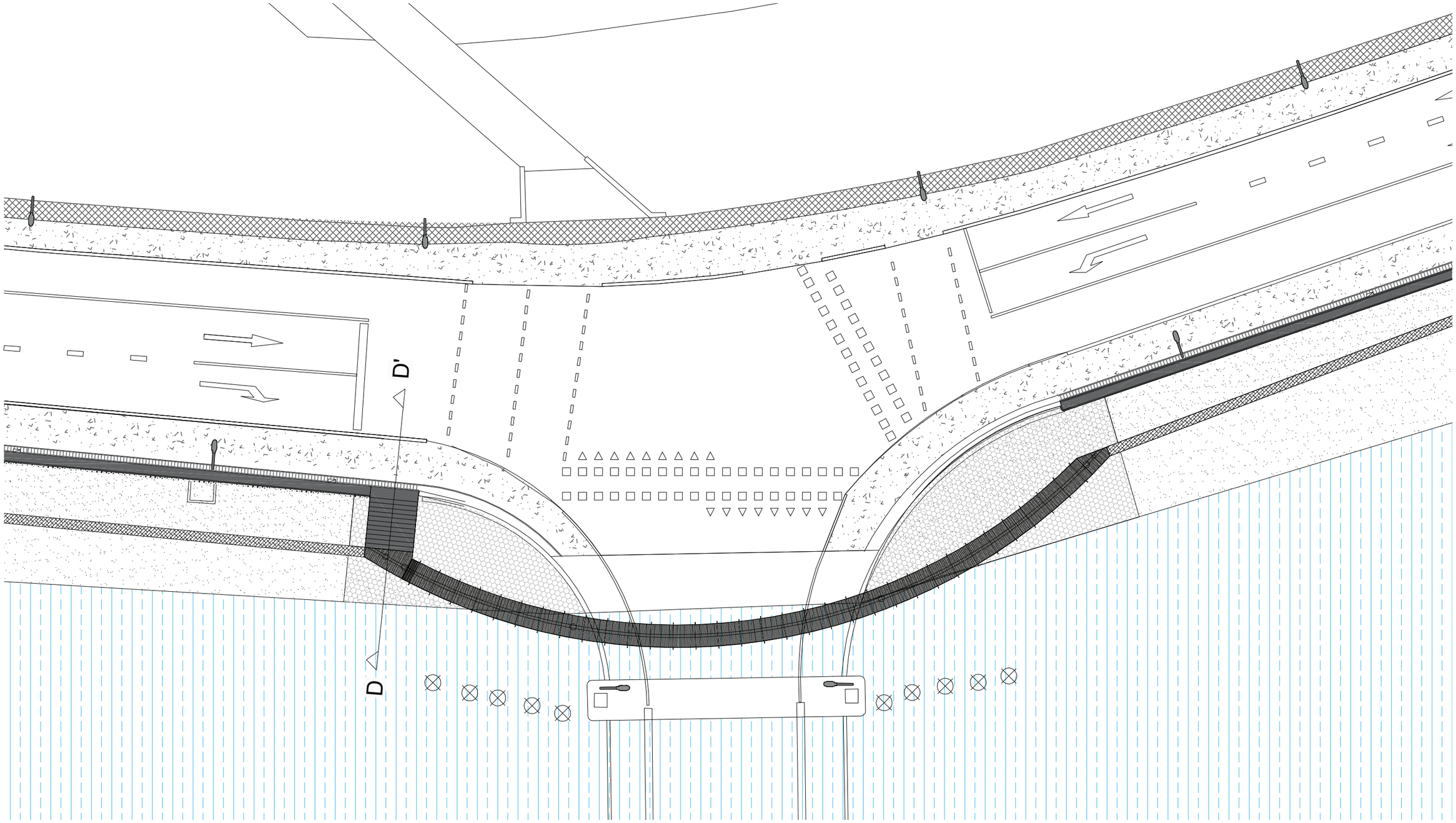




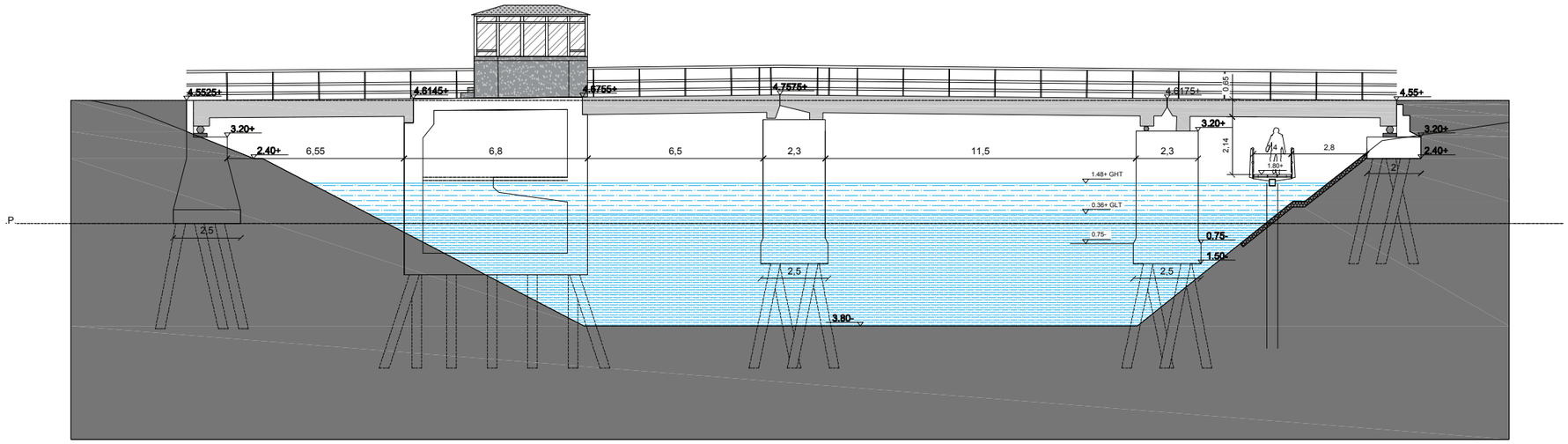
4.4.4 Deeluitwerking onder de Haastrechtse brug

De Haastrechtse Brug is door zijn zware vormgeving en vlakke ligging een visuele doorsnijding van de Hollandse IJssel. In de vormgeving van de dijkversterking wordt als tegenwicht van deze visuele doorsnijding de continuïteit van het dijkprofiel benadrukt en wordt de looproute onder de brug door licht en uitnodigend gemaakt. Daarom wordt het looppad niet strak tegen het landhoofd van de brug aangelegd, maar heeft het in plattegrond een gebogen vorm en heeft het alignement een licht hoogteverschil ('zeeg').

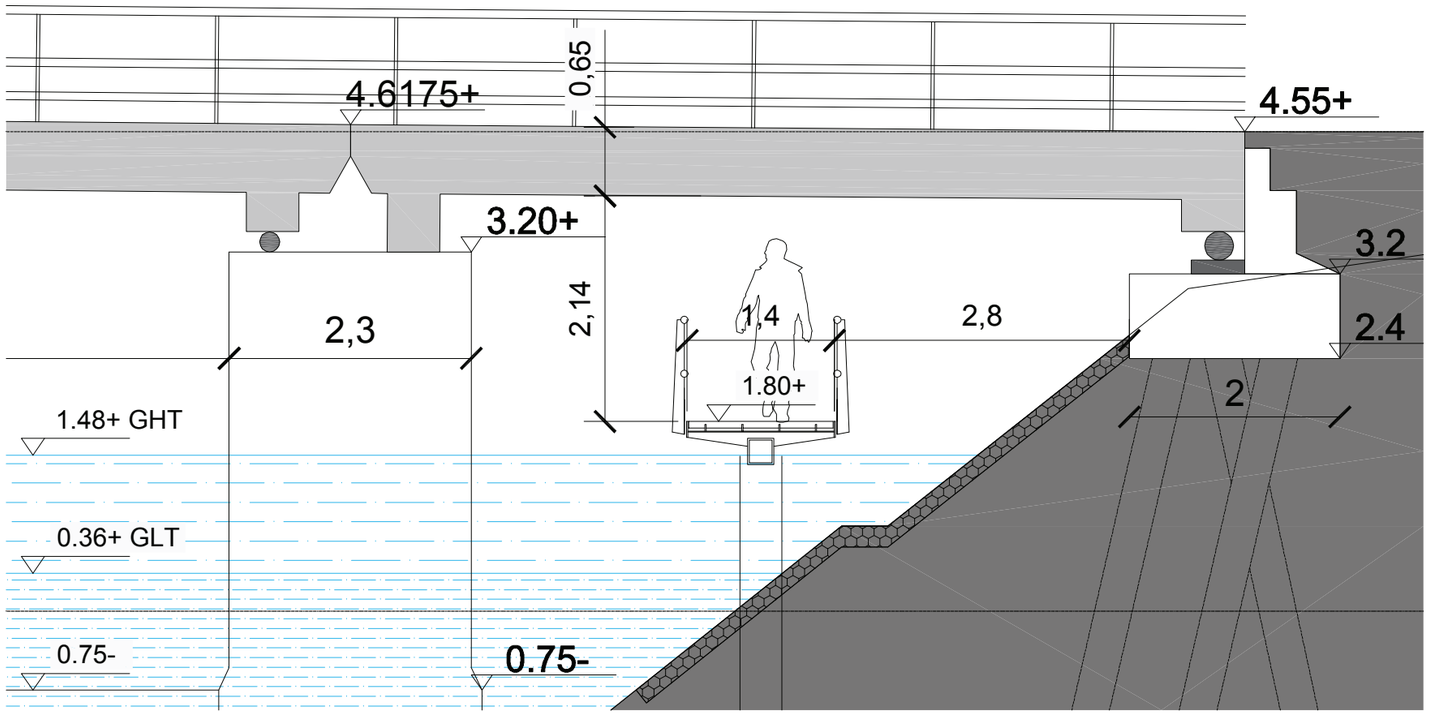
Het pad bestaat uit stalen platen met lamellen van gegalvaniseerd staal, die op maat zijn gemaakt om de gebogen lijn te volgen. De aansluiting op het struinpad vindt aan beide zijden plaats door een klein plateau als passtuk. Het looppad steunt op vier pijlers die in het water zijn geplaatst.



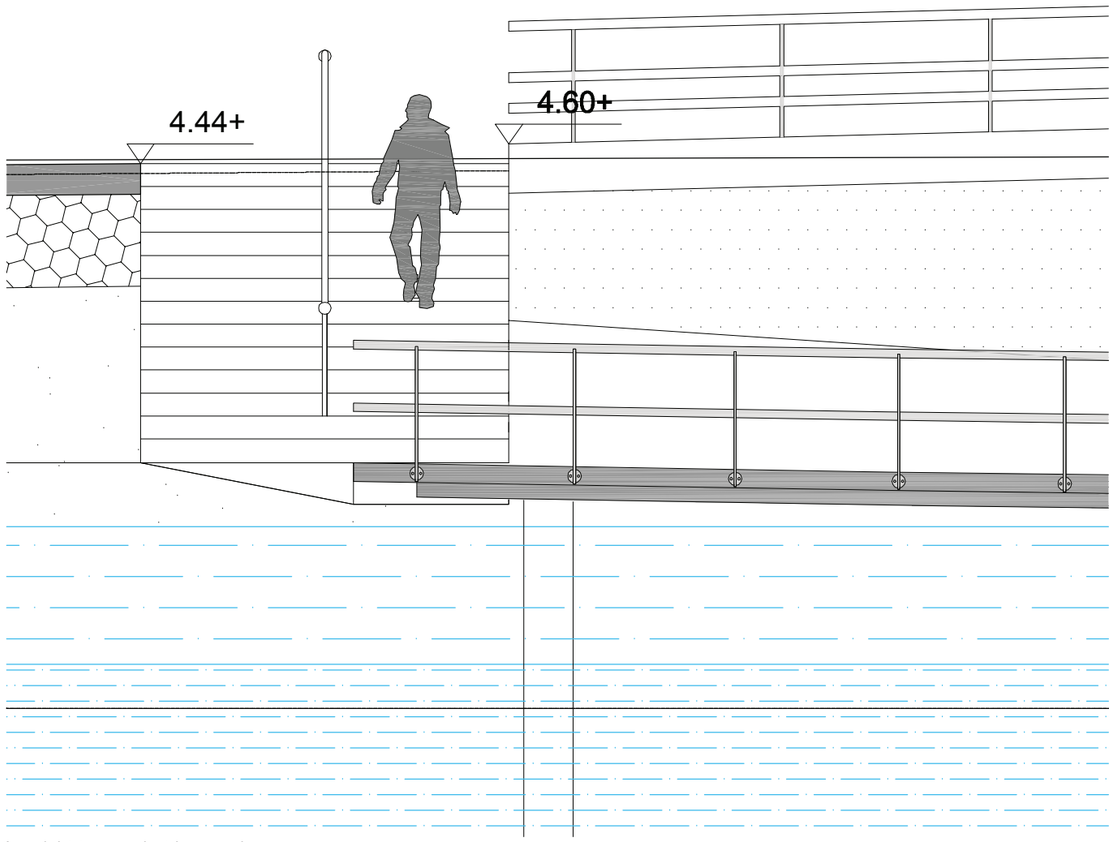
Plattegrond onderdoorgang Haastrechtse brug

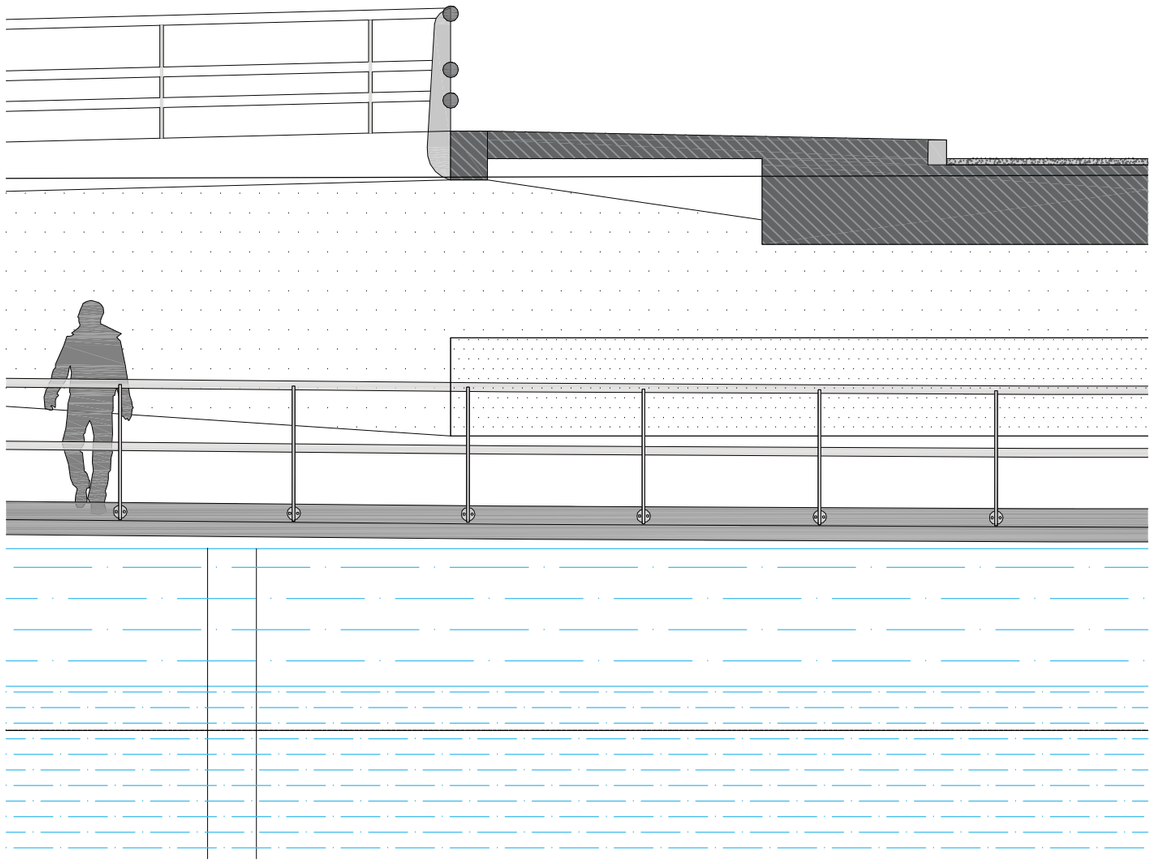


Doorsnede Haastrechtse brug

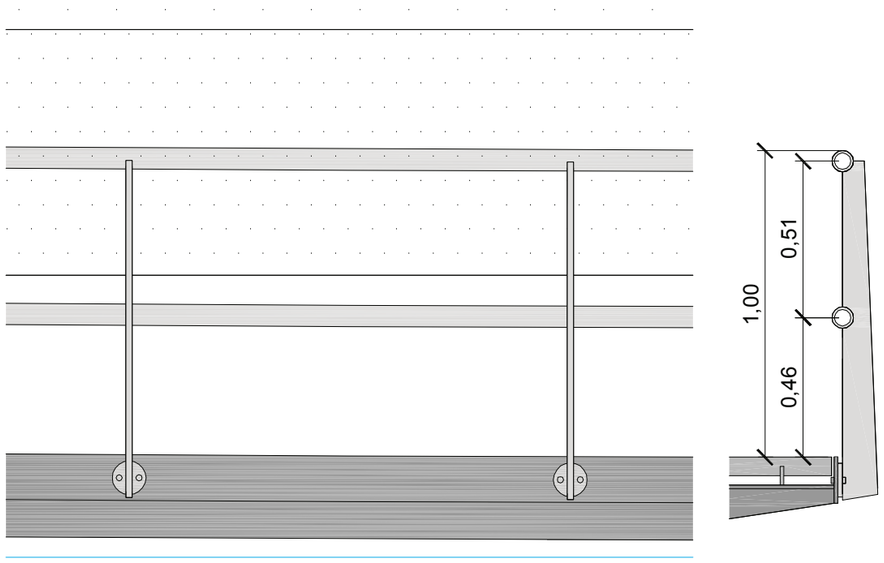


Doorsnede looppad

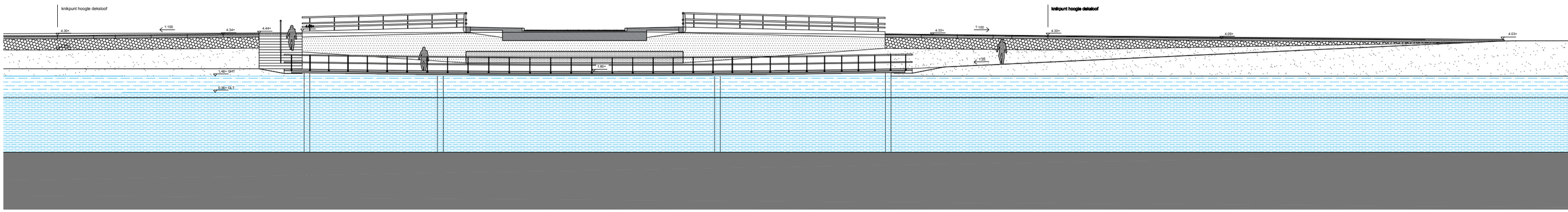




Aanzicht trap en het looppad

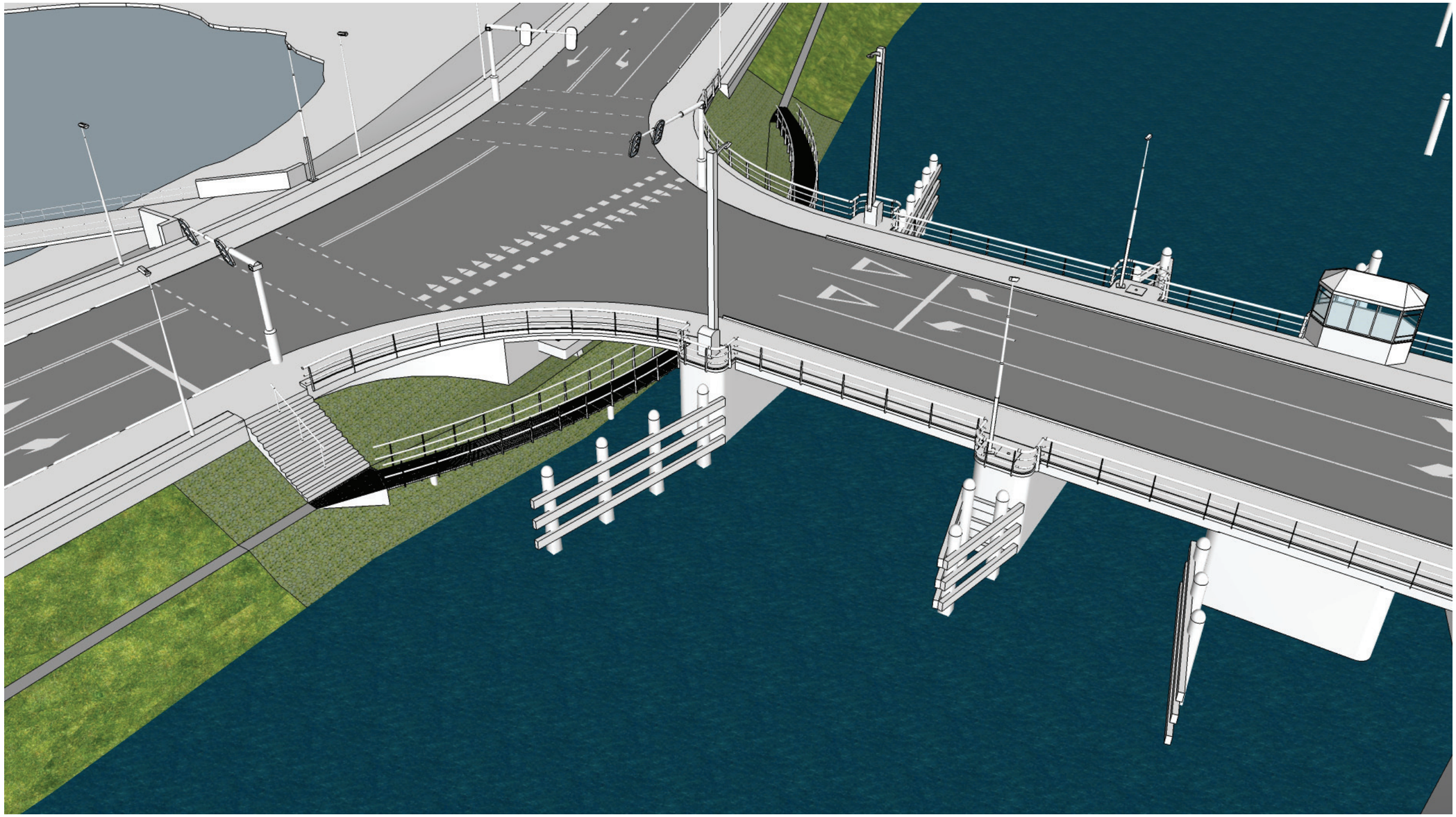


Detail hekwerk onderdoorgang Haastrechtse brug

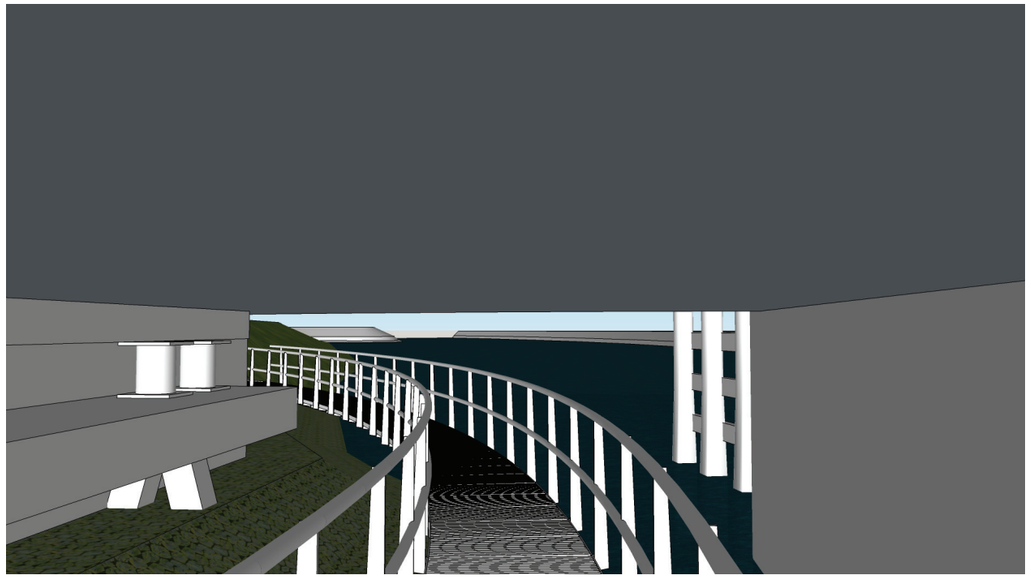


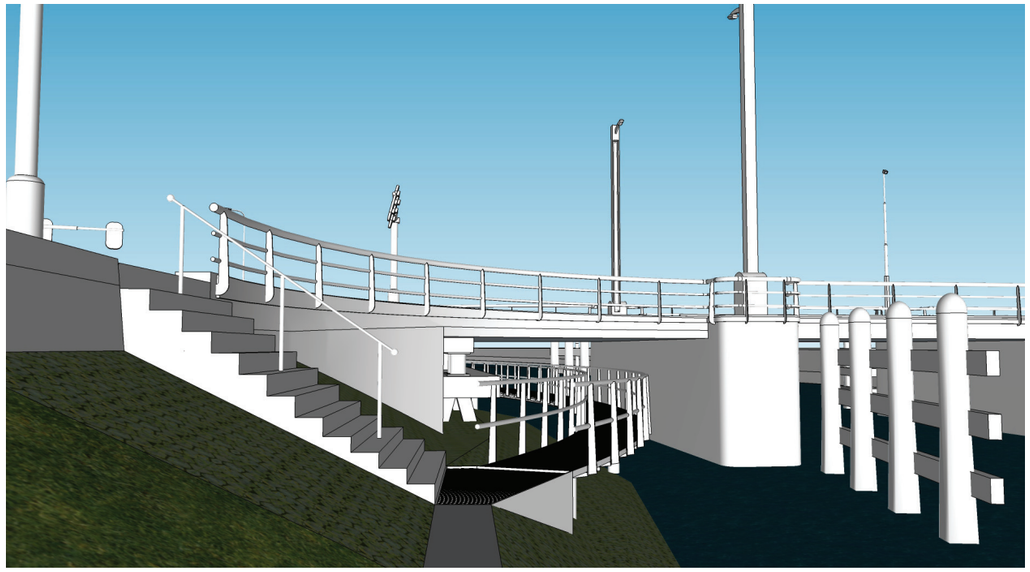
Vooraanzicht onderdoorgang Haastrechtse brug

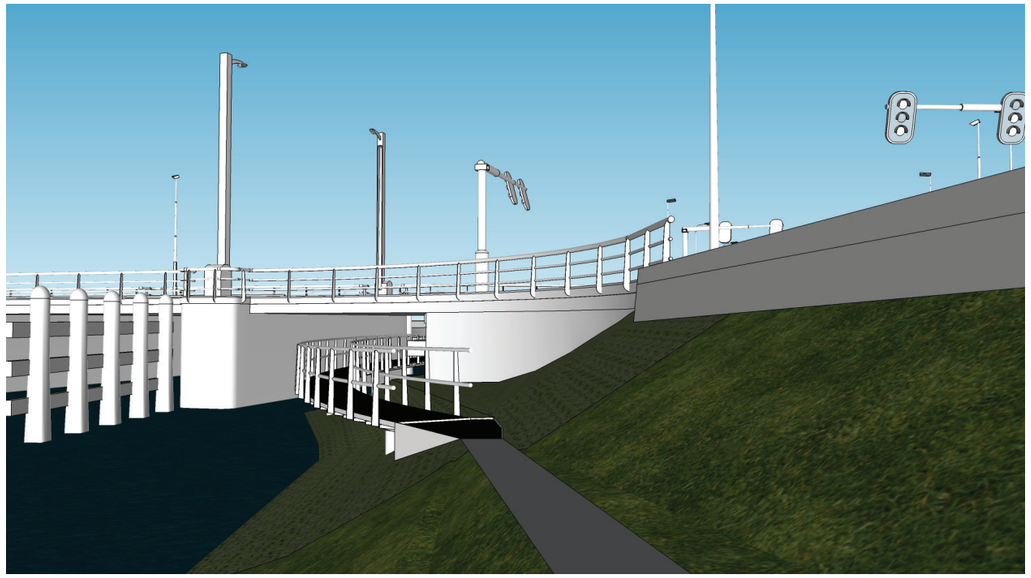
Visualisaties looppad

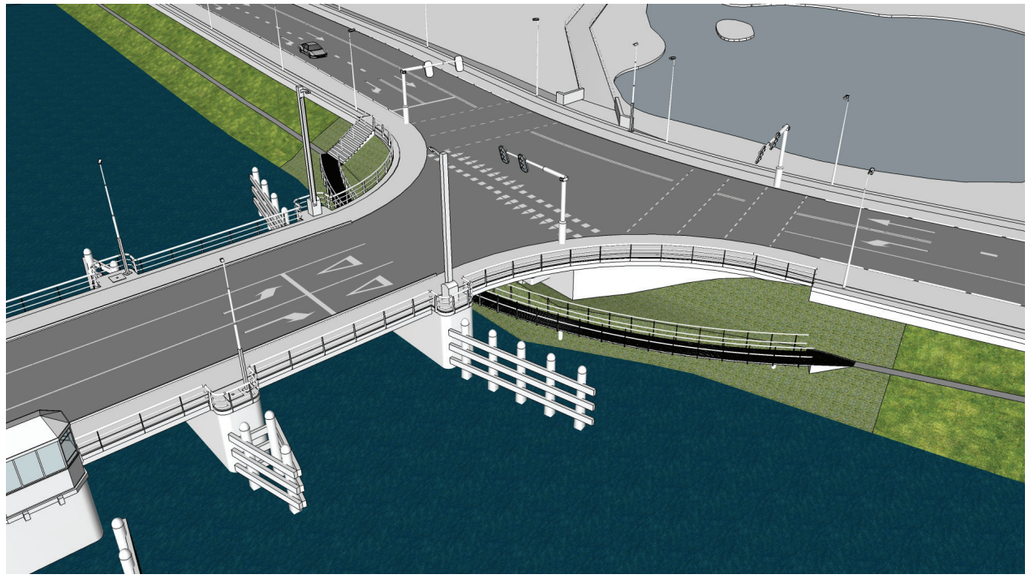


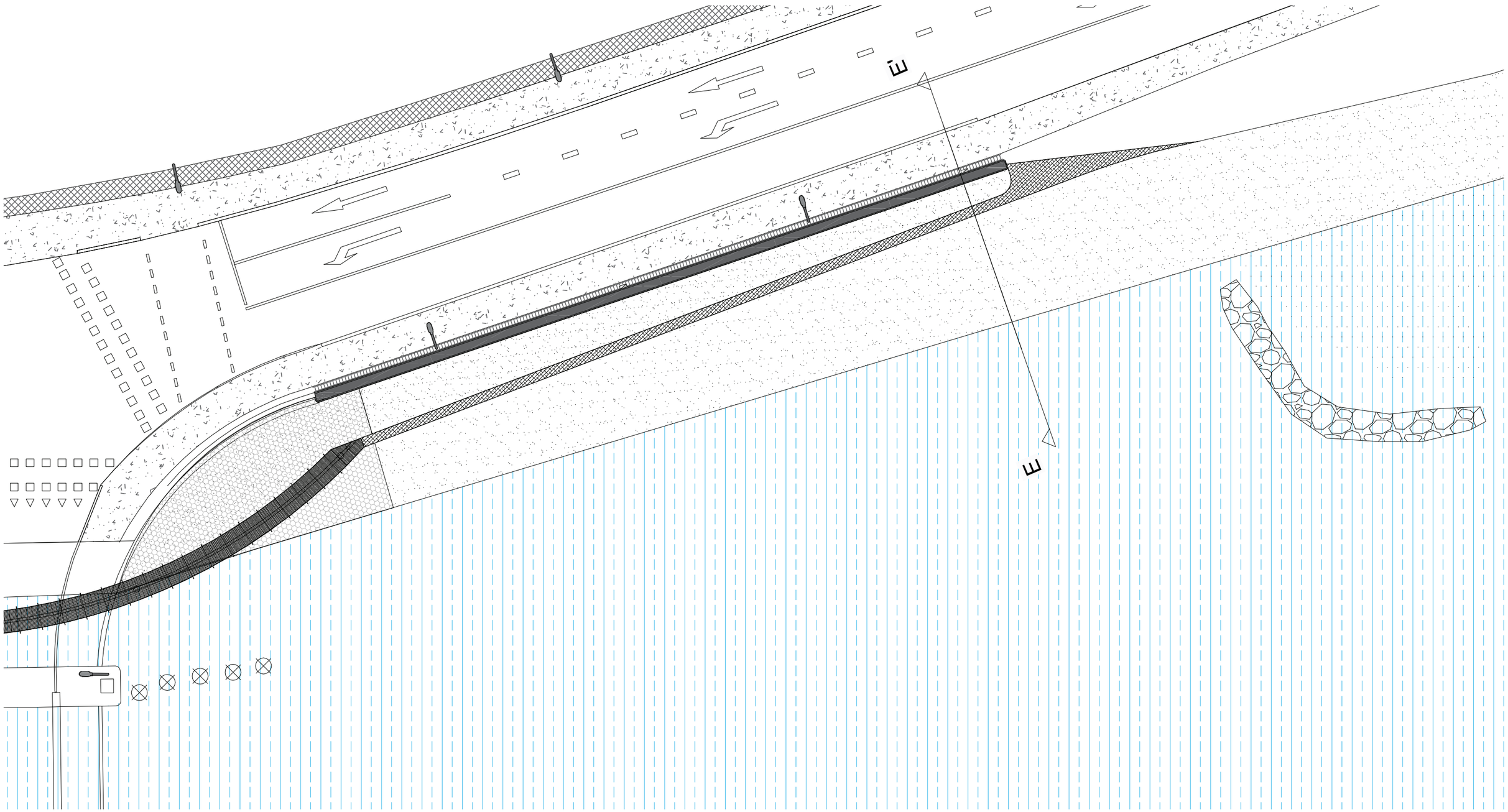
Visualisaties onderdoorgang Haastrechtse brug











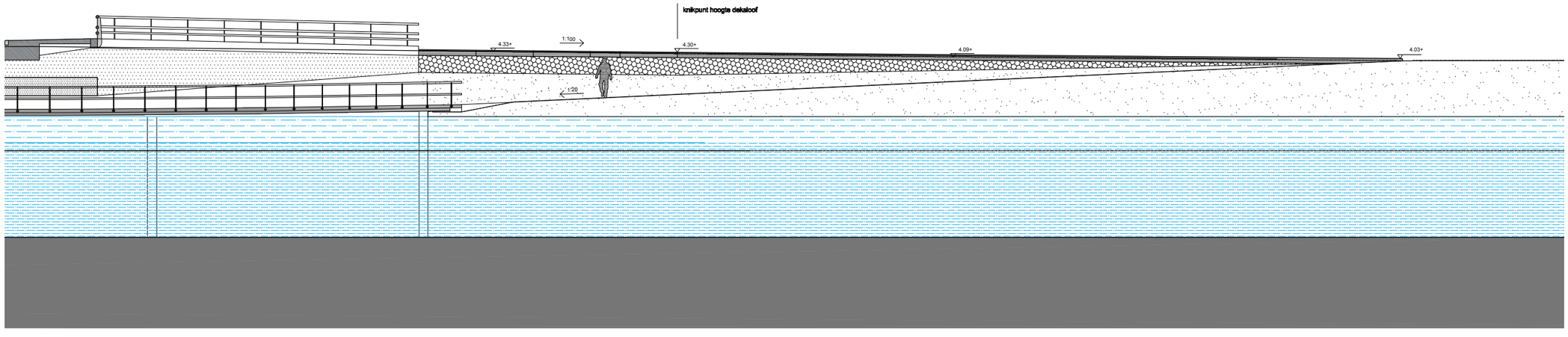
Plattegrond

4.4.5 Deeluitwerking aansluiting op deeltraject

Om de ruimtelijke continuiteit van deeltraject 2 te geranderen wordt de keermuur ten oosten van de Haastrechtse brug doorgezet. Het talud van de dijk is hier minder steil waardoor de hoogte van de keermuur bovenaan het talud geleidelijk kan worden verminderd, totdat de muur in de bocht bij de splitsing van de dijk verdwijnt. Ter hoogte van dit punt is in de teen van de dijk de locatie aangegeven voor plaatsing van een gedicht van Leo Vroman, op initiatief van een groep bewoners (Stichting Gedichtenlint).

Parallel aan de lijn waarmee de onderkant van de muur oploopt loopt het voetpad omhoog naar de kruin van de dijk waar het pad eindigt.

Plattegrond met locatie gedicht Vroman



Vooraanzicht

Colofon

Toelichting bij het Esthetisch Ontwerp deelgebieden A,C en F IJsseldijken Gouda

Colofon

Het Esthetisch Ontwerp voor de dijkverbetering van de IJsseldijk in Gouda, deelgebied A,C en F, is door Feddes/Olthof landschapsarchitecten gemaakt in opdracht van het Hoogheemraadschap van Rijnland

Begeleidingsteam opdrachtgever:

Henk Weijers - projectleider Rijnland
Korine Hengst - omgevingsmanager Rijnland
Wendy van der Zwart - omgevingsmanager Rijnland
Jasper Smulders - technisch manager Rijnland
Aletta van Aalst - Aletta van Aalst architecten
Steven Sjenitzer - Royal Haskoning DHV

Werkteam Feddes/Olthof:

Yttje Feddes - landschapsarchitect en projectleider
Martijn Noordermeer - landschapsontwerper
Arjan Vergeer - landschapsontwerper
Laslo Schoots - stageaire

Projectnummer: 317

5 januari 2016, Utrecht

Feddes/Olthof
landschapsarchitecten

Lumax
Ondiep Zuidzijde 6
3551 BW Utrecht

T 030 2 456 123
F 030 2 456 066

info@feddes-olthof.nl
www.feddes-olthof.nl

FEDDES/OLTHOF
landschapsarchitecten