

OKRA

de Gastvrije Waaldijk

EEN 80 KILOMETER LANGE
WAALERVARING





IMPRESSIE GASTVRIJE WAALDIJK
BRANDPUNT S

INHOUDSOPGAVE



GASTVRIJE WAALDIJK



AANLEIDING



HET VERHAAL VAN DE WAAL



HET ROUTE-ONTWERP



LANGZAAM VERKEERBRUG TIEL



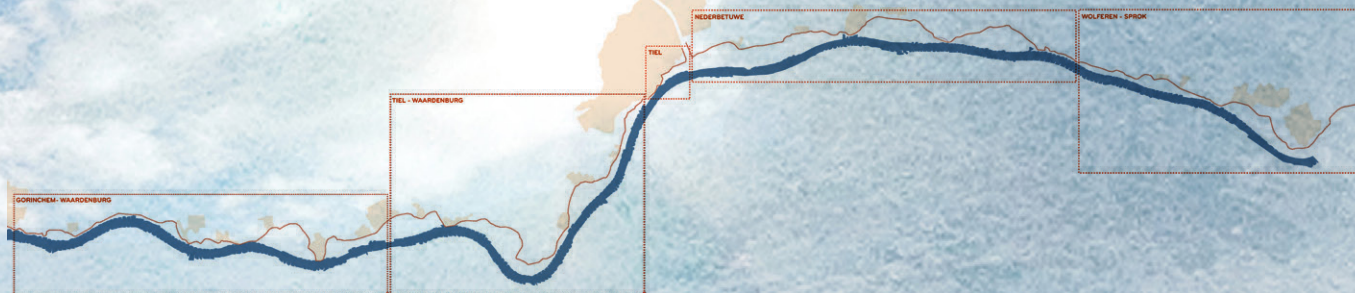
DE GASTVRIJE WAALDIJK

Luisteren naar de branding van de zee, kijken naar de stroming van de rivier. Vogels zien scharrelen aan de oevers, een imposant vrachtschip vaart voorbij. Het water trekt. Niets is fijner dan dicht bij het water zijn. Dat weten we al eeuwenlang. In de buurt van het water ontspan je. Wij Nederlanders hebben geluk. Met onze ontelbare plassen, meren, sloten en rivieren zijn we een echt waterland. Zeilen op de Kaag, wandelen door de Biesbosch, fietsen langs de Vecht. Op mooie dagen trekt het water bezoekers als een magneet.

De rivier de Waal met het gebied tussen de zuidelijke en de noordelijke dijk heeft alles in zich om zo'n toeristenmagneet te zijn. Een pareltje of misschien zelfs een ruwe diamant, maar nog niet bekend bij het grote publiek. En dat is best gek want het is een landschap met een verrassend rijke cultuur, natuur en historie. Een gebied met heel veel potentie. Het is hoog tijd om de Waal op de toeristische kaart van Nederland te zetten. En daarvoor is het nu een uitgelezen kans, want de noordelijke Waaldijk gaat op de schop.

Op weg naar een verkeersveilige en recreatieve dijk is er een ontwerp gemaakt voor de inrichting van de hele noordelijke Waaldijkroute. Wandelaars, fietsers en snelverkeer zijn welkom op de Gastvrije Waaldijk en in het rivierpark om er met droge voeten en wielen samen veilig te kunnen genieten van het stromende water. Dit is de dijkweg van de toekomst!





**EEN OVERKOEPELENDE GASTVRIJE WAALDIJK, UITGEVOERD IN
VIJF AFZONDERLIJKE DIJKVERSTERKINGSTRAJECTEN.**



AANLEIDING

De noordelijke Waaldijk gaat op de schop. Voor de derde keer in dertig jaar tijd. Het gaat om tachtig kilometer dijk tussen Gorinchem tot voorbij Nijmegen. Een aaneengesloten traject dat alleen bij Tiel onderbroken wordt door de monding van het Amsterdam-Rijnkanaal. De dijk moet versterkt en verhoogd worden zodat de mensen die erachter leven droge voeten houden. We leven nu eenmaal in een land dat grotendeels onder de zeespiegel ligt. En dat vraagt om bescherming.

Het gevaar van hoogwater komt van twee kanten. Door de klimaatverandering stijgt de zeespiegel, een reden om de dijk op te hogen. En er dreigt gevaar omdat er grotere hoeveelheden water door de rivier afgevoerd worden richting zee. Dat gaat met steeds hogere pieken omdat we met steeds extremer weer te maken krijgen. Het is smeltwater uit de bergen maar ook regenwater dat door het kappen van bossen en de 'verharding' van de ondergrond niet meer in de bodem zakt maar afvloeit naar de rivier.

De dijkversterking langs de noordkant van de Waal is onderdeel van het HWBP (Hoog Water Beschermings Programma) van het Rijk en de waterschappen. Eigenaar van de dijk, het Waterschap Rivierenland, voert de versterking uit. Het gaat om een omvangrijk project van 1,4 miljard euro, betaald door het HWBP (Rijk en de Nederlandse waterschappen). Omdat het zo'n groot project is wordt het traject van 80 kilometer in zes dijkvakken opgeknipt en de dijkversterking en herinrichting van de dijk over een lange periode uitgespreid.

SPANNEND

„Voor de mensen die in het gebied wonen en leven is het best spannend dat het waterschap nu voor de derde keer langskomt met de mededeling we gaan iets aan uw dijk doen“, realiseert Wim Voogt van OKRA Landschapsarchitecten uit Utrecht zich. Hij heeft samen met het ontwerpteam van Waterschap Rivierenland, Provincie Gelderland en de gemeenten West-Betuwe, Tiel, Overbetuwe, Neder- Betuwe, Nijmegen en Lingewaard het route-ontwerp voor de gastvrije dijk gemaakt. „Ze zitten in een soort permanente verbouwing. Maar het is nodig om veilig achter de dijk te kunnen wonen“, legt Voogt uit. Het ontwerp is doorgesproken en afgestemd met alle partners en wordt ondersteunt door de ANWB.



DÉ LANGE AFSTANDSFIETSRUTE

De Dijk Inspiratie Tafel van Waterschap Rivierenland lanceerde het idee. Zou het niet mooi zijn om tegelijk met het aanpakken van de veiligheid van de dijk en de weg er bovenop, het gebied ook een toeristische en recreatieve oppepper te geven? Kunnen we hier niet gewoon dé lange afstandsfietsroute van Nederland van maken? De Gastvrije Waaldijk? Een fijne omgeving voor zowel de eigen bewoners van het gebied als bezoekers. Men denkt dan niet meteen aan busladingen Japanners maar aan Duitsers en Belgen die graag Nederland bezoeken en dit gebied weleens heel interessant zouden kunnen vinden.

Provincie, Waterschap en de gemeenten omarmen het idee om van de noordelijke Waaldijk een toeristische route te maken, en gaan voor een eigentijds ontwerp. Max Eijer, projectmanager namens Waterschap Rivierenland: „Alle gemeenten hebben een eigen idee over hoe die weg er dan uit moet zien. Maar als je van die 80 kilometer iets unieks wil maken, moet je ook buiten je eigen gemeentegrenzen kijken. De opdracht is om met een goed plan te komen waar een breed draagvlak voor is bij alle stakeholders. Iedereen moet erin geloven. En het moet aansluiten bij de thema's die de provincie op dit moment belangrijk vindt voor het gebied. Zoals het toeristisch aantrekkelijker maken van Gelderland. De Gastvrije Waaldijk moet de unieke en bijzondere verhalen van het Rivierenland vertellen. Flipje uit Tiel, de

boomgaarden en het fruit, dát kennen we. Er is zoveel meer te vertellen, de stoere scheepvaart op de Waal bijvoorbeeld. Dit is dé kans om een ander gezicht te laten zien.”

Ook moeten thema's als energietransitie, circulaire economie, biodiversiteit terug te vinden zijn in het ontwerp. Door bijvoorbeeld hergebruik van materiaal en energieopwekking op de dijk zelf.

Het bureau uit Utrecht krijgt medio 2018 de opdracht om het route-ontwerp te bedenken. Hoe ziet zo'n gastvrije dijk over 80 kilometer eruit? Is het ontwerp goed te beheren? En is het haalbaar om een fietsbrug aan te leggen over het Amsterdam-Rijnkanaal zodat de dijkroute niet doorbroken wordt?

Paulus Emden Huitema van het Amsterdamse bureau IMA, gespecialiseerd in 'place branding' (vaststellen van de identiteit van een gebied) gaat op zoek naar het Verhaal van de Waal. Voorwaarde voor dat verhaal is dat het waarde vertegenwoordigt voor (vrijwel) alle plekken langs de Waal. Én uniek is voor alle plekken. Dat betekent automatisch dat het verhaal over de natte kant van de dijk moet gaan. Het is dus een buitendijks verhaal. Want de droge kant van de dijk, landinwaarts, kent over de route heel veel verschillende identiteiten. Dat is niet één verhaal, maar één verhaal van te maken is. Een goede dijk en een goed verhaal gaan vanaf nu hand in hand.



HET VERHAAL VAN DE WAAL

Vraag een Nederlander een rivier in eigen land te noemen en hij zegt de Rijn. „Gek eigenlijk, want die Rijn stelt, een beetje kort door de bocht misschien, niet zo heel veel voor”, zegt Paulus Emden Huitema. Vlak nadat hij Nederland binnenkomt splits de Rijn zich al in het Pannerdensch Kanaal (dat even verderop overgaat in de Nederrijn) en de Waal.

En bij de splitsing start een interessant verhaal. Het Verhaal van de Waal. Van al het water dat via de Rijn ons land binnenstroomt watert maar liefst 71 procent af via de Waal. Heel wat meer dan het water dat via de Nederrijn langs plaatsen als Arnhem, Wageningen en Wijk bij Duurstede richting zee stroomt.

„De Waal is toch echt de waterrijkste rivier van ons land. Tel daarbij op de drukke scheepvaart, de imposante brugconstructies, de gevaarlijke stroming, de overweldigende uiterwaarden en je hebt de meest dynamische rivier van Nederland te pakken. De Waal is een rivier die respect afdwingt.”

Over een lengte van 80 kilometer slingert de Waal door Nederland. Langs steden en dorpen als Nijmegen, Tiel, Ochten en Ophemert. Tot aan Zaltbommel werken de getijden van de Noordzee door. Daar is een hoogteverschil van 10 centimeter meetbaar. Voordat de Deltawerken er waren was het getijdeverschil op de Waal veel groter en was de invloed van hoog en laag water merkbaar tot Nijmegen. De Waal dankt haar naam aan de meanders. Wôh is oud-Germaans voor krom. En misschien leuk om te weten, de naam Waal inspireerde Nederlandse kolonisten in New York. Zij noemden een rivier in de Hudsonvallei naar de Waal, de Wallkill River.

STOER EN GEVAARLIJK

De Waal is een rivier met een stoer verhaal over verleden, heden en toekomst. Een verhaal over industriële bedrijvigheid, over de visserij tot in de jaren negentig vanuit de beroemde Waalschokkers, over steenfabrieken, over spectaculaire tui- en boogbruggen, over technische ontwikkelingen in dijkversterkingen, over het scheepvaartverkeer. Met meer dan 120.000 schepen per jaar is de Waal de drukst bevaren rivier van Nederland en zelfs een van de drukste rivieren van Europa. Containerschepen met ladingen tot soms wel 600 containers varen dagelijks voorbij. Op weg van en naar de wereldhavens van Rotterdam en Amsterdam. Het Ruim 35 procent van het containervervoer naar die havens gaat via de binnenvaart.



„Het is geen lieflijke rivier om op een zomerse dag een lekkere duik in te nemen. Daar is de Waal te gevaarlijk voor”, benadrukt Bas Colen van gemeente Overbetuwe. De kolkende en stromende rivier sleurt ieder jaar mensen mee die de stroming onderschatten. ‘Je gaat ook niet wandelen op de A2, waarom dan wel zwemmen in de Waal’, zeggen experts die de kracht van het water maar al te goed kennen. „De Waal is een rivier met een dodelijke schoonheid. En dat kun je natuurlijk ook als een compliment lezen.”

DE DIJKEN

In het verhaal van de Waal spelen de dijken een cruciale rol. De dijk heeft drie functies. Het is een ingenieuze waterkering die voor veiligheid zorgt; de garantie op droge voeten landinwaarts. De dijk is onderdeel van het wegennetwerk van en naar de dijkdorpen; bewoners van de dijk rijden via de dijkweg naar huis. En tot slot heeft de dijk een funfactor; bewoners en bezoekers kunnen er fietsen en wandelen en zo genieten van een magnifiek rivierlandschap.

RIVIERPARK

Tussen de zuidelijke en de noordelijke Waaldijk strekt zich een bijzonder natuurlandschap uit. Een rivierpark bestaat uit een kronkelende kolkende rivier, uitgestrekte uiterwaarden én de twee dijken. „Een natuurpark in ontwikkeling, op sommige plekken minstens zo mooi en imposant als de Everglades in Florida. Ietwat overdreven? Echt niet!”

Het gebied (onderdeel van Natura 2000 gebied ‘Rijntakken’) wordt steeds minder gebruikt voor landbouw, krijgt steeds meer een natuur- en waterbergingsfunctie en wordt alleen maar nog mooier en unieker.



DRIE VERHAALLIJNEN: RIVIERPARK, SCHEEPVAART, WATERVEILIGHEID



Mac van Dinther 11 april 2018, 21:01



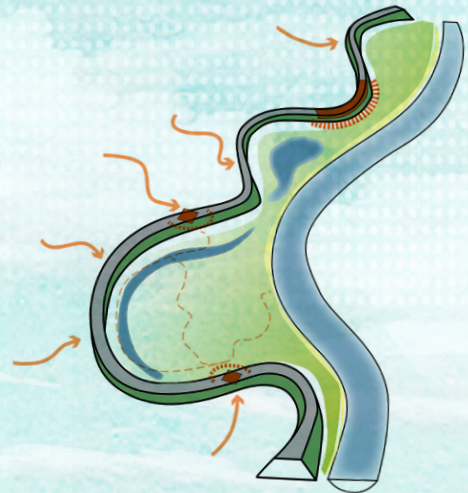


DRIE VERHALEN

De noordelijke Waaldijk vertelt drie verhalen. Het verhaal van de waterveiligheid, van de scheepvaart en van het Rivierpark tussen de zuidelijke en de noordelijke dijk. Die drie verhalen moeten samenhangend en gezamenlijk over de lange lijn van 80 kilometer dijkweg (die acht tot tien meter boven het landschap uittorent) verteld worden. Hoe zou dat er concreet uit kunnen zien?

- Denk aan stuurhutten voor landrotten. Uitzichtpunten in de uiterwaarden die in hoogte verstelbaar zijn. In de stuurhutten kunnen verhalen over de binnenvaart en de dijken verteld worden. Met focus op de toekomst. Waar 'we' vandaan komen is slechts het fundament van het verhaal. Deze ankers bieden houvast in het verhaal over modern Nederland; hoe het land zich beschermt tegen het water en er tegelijkertijd gebruik van maakt als waterweg en wellicht krachtbron in de toekomst. En hoe kun je die verhalen beter illustreren dan door het raampje te kijken en live de schepen voorbij te zien varen en de robuuste en veilige dijk te zien liggen.
- De geschiedenis en toekomst van de dijkversterking kan verteld worden in een te bezoeken dijkmonument langs de route.
- Hoe groot binnenvaartschepen zijn, ervaar je pas als je er vlakbij bent. Kunstwerken in de uiterwaarden kunnen de verhouding tussen bijvoorbeeld schip en vrachtwagen laten zien.
- Ook met kunst kan het verhaal goed verteld worden. Dan dient het landschap als decor. Mooi voorbeeld is kunstenaar Daan Roosgaarde met zijn project Waterlicht op de Afsluitdijk. Met licht liet hij zien hoe hoog het water zou zijn zonder die dijk.

De zes dijkversterkingstrajecten zijn volgens Max Eijer van Waterschap Rivierenland een unieke kans om de Waal en de Waaldijk opnieuw vorm te geven. Eerst vanuit waterveiligheid en functionaliteit en daarna vanuit place branding. „Het grootste gevaar is dat er 'willekeurige opleuking' plaatsvindt. Daar bedoel ik dan ingrepen mee die alleen bedoeld zijn om het gebied mooier te maken, maar totaal niet aansluiten bij de identiteit en de ambitie vanuit het gebied. Zulke visuele ingrepen zouden elders in Nederland net zo waardevol zijn, maar vanuit place branding gezien zijn ze dus waardeloos. Het Verhaal van de Waal moeten geen lappendeken van deelverhalen worden, maar een krachtig, nieuw geformuleerd eigen verhaal over de buitendijkse rivier. Het route-ontwerp met de duidelijke huisstijl ondersteunt dat verhaal. Zo ontstaat een sterke en onderscheidende identiteit voor de Waal en haar dijk. Een bezoek waard.”



HET ROUTE-ONTWERP

Het verhaal van de Waal is breed, de weg over noordelijke dijk niet. Vijf meter om precies te zijn. Met een lengte van 80 kilometer. Het is een lijn die door het landschap slingert, de kronkelende rivier volgend.

Uitgangspunt van het ontwerp is dat de dijk een route is om het landschap te kunnen ervaren. „Waar je ook bent op dat lint van 80 kilometer, je moet je steeds bewust zijn van het overweldigende panorama om je heen“, legt Kees van der Velden landschapsarchitect van provincie Gelderland uit. „Toen wij het gebied voor het eerst zagen vroegen we ons af of we eigenlijk wel iets aan die dijkweg moesten doen? Moeten we er niet gewoon zwart asfalt op leggen? Dat Waallandschap is zó mooi. Al het andere leidt misschien alleen maar af. Je komt hier voor het prachtige uitzicht, niet voor een bepaald patroon in de weg.“

RUST, EENVOUD EN SAMENHANG

Zo ontstond een helder concept voor het route-ontwerp van de Gastvrije Waaldijk. Weg met de geverfde belijning op de weg en het woud aan verkeersborden. Het uitgangspunt is rust en eenvoud, passend bij het overweldigende landschap. Miek Blom, betrokken vanuit gemeente Tiel: „Het is één lijn van 80 kilometer met rustpunten op plekken waar het Verhaal van de Waal volop de ruimte krijgt. De lijn is rustig, eenvoudig én samenhangend. Alle partners willen van de dijk een echte bestemming.“

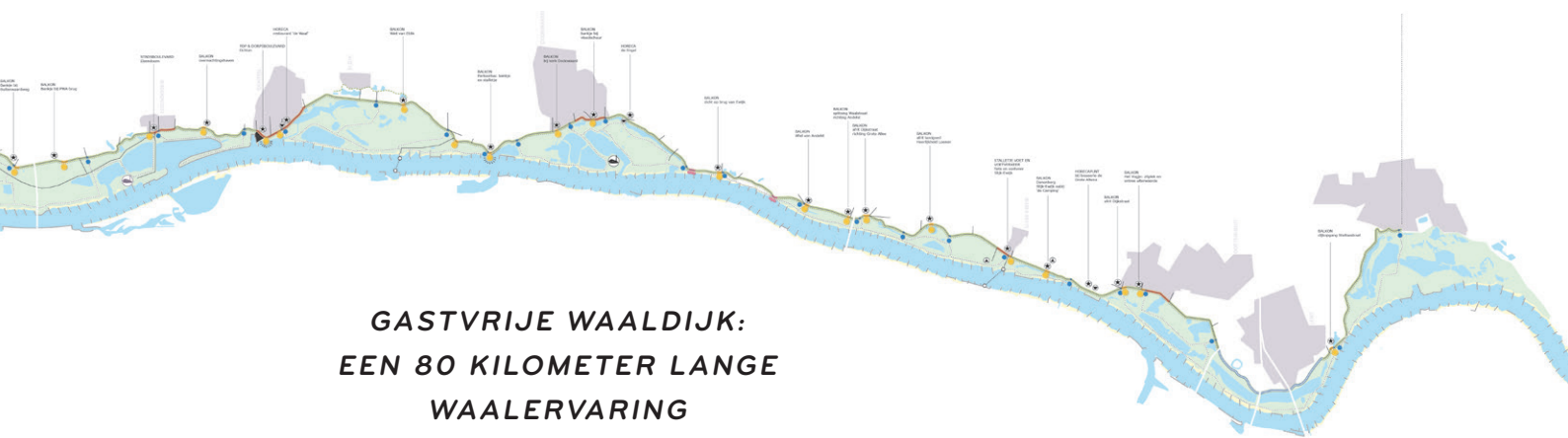
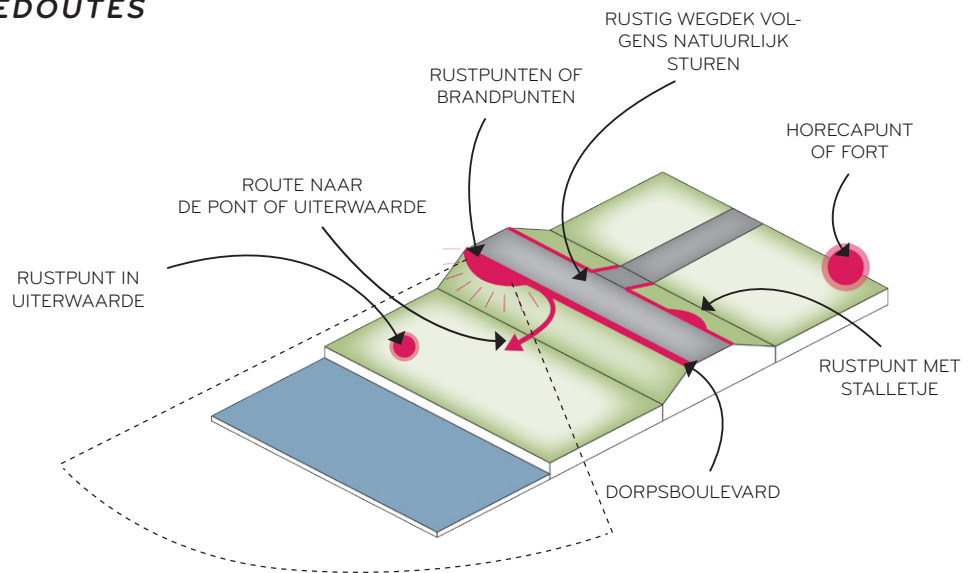
Nu is de dijk niet meer dan een functionele weg in de provincie waar boeren met hun trekkers overheen scheuren. Die gewone landbouwweg wordt in het plan opgewaardeerd tot een bijzondere promenade. „Op de plekken waar bezoekers straks vanuit de polder en de boomgaarden de dijk opgaan, komen entrees die zo vormgegeven zijn dat je meteen weet: hé ik ben nu op een bijzonder wegvak.“

Wat de nieuwe weg vooral bijzonder maakt is dat de weggebruikers de ruimte bovenop de dijk met elkaar gaan delen. Voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer zoeken het hier samen uit, houden rekening met elkaar en moeten elkaar dus ook letterlijk de ruimte geven. De nieuwe dijkweg krijgt geen vrijliggende voetpaden of aparte fietsstroken. Om elkaar de ruimte te geven moeten weggebruikers zich anders gaan gedragen dan op een doorsnee weg.

Arie van der Staaij, verkeerskundige gemeente Neder-Betuwe: „Samen delen vraagt om een ontwerp waarbij je meteen voelt dat je op een ander type weg rijdt. Nu worden fietsers en wandelaars nog vaak het talud in gedrukt als er een auto of trekker passeert. Het nieuwe ontwerp straalt gastvrijheid uit. Fietsers en voetgangers zijn ook prominent gebruiker van de weg. Sterker: de automobilist is hier te gast. Je rijdt in een rivierpark. Hier neem je haast vanzelf even gas terug.“



BRANDPUNTEN MET UITZICHT OP OBJECTEN NAAST DE DIJK, ZOALS BRUGGEN, KASTELEN EN REDOUTES

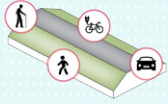


**GASTVRIJE WAALDIJK:
EEN 80 KILOMETER LANGE
WAALERVARING**

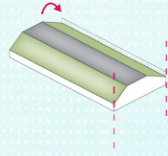
DE GASTVRIJE WAALDIJK - EEN 80 KILOMETER LANGE WAALERVARING

UITGANGSPUNTEN VOOR DE TOOLBOX

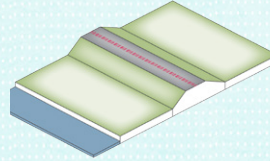
1. VERKEERSVEILIGHEID EN GASTVRIJHEID GELDEN ALS VOORWAARDEN VOOR ÉLKE INGREEP OP HET TRAJECT GASTVRIJE WAALDIJK



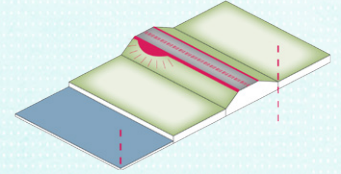
2. HET VOLLEDIGE DIJKTALUD MET HAAR GRILLIGE VORM HOORT BIJ DE GASTVRIJE WAALDIJK - GEEN HEKWERK LANGS DE WEG



3. NATUURLIJK STUREN D.M.V. STREETPRINT HOUDT DE AUTOMOBILIST ALERT EN GEEFT RUIM BAAN VOOR LANGZAAM VERKEER



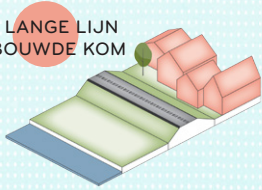
4. HET ASSYMETRISCHE PROFIEL LEGT NADRUK OP DE WAALZIJDE. DE WAALBAND VERTELT HET VERHAAL VAN DE WAAL



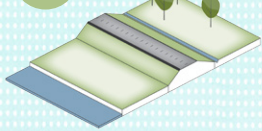
DE GROTE KEUZEMATRIX

1. DE LANGE LIJN

DE LANGE LIJN BEBOUWDE KOM

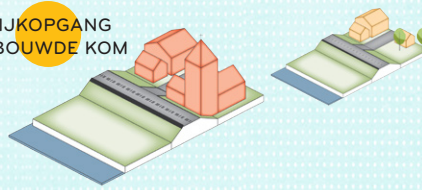


DE LANGE LIJN LANDSCHAP

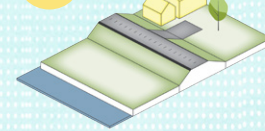


2. DE OP- EN AFGANGEN

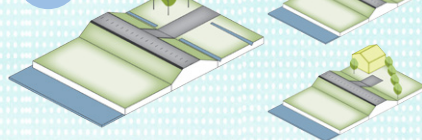
DIJKOPGANG BEBOUWDE KOM



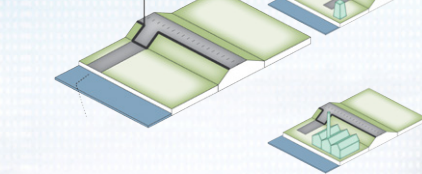
DIJKOPGANG ERFOPGANG



DIJKOPGANG LANDSCHAP

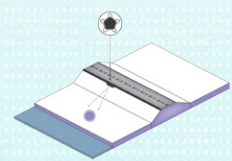


DIJKAFGANG VERHAAL VAN DE WAAL

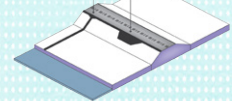


3. DE BRAND-EN RUSTPUNTEN

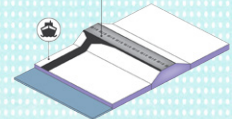
BRANDPUNT XS



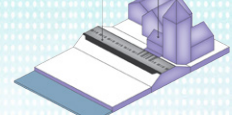
BRANDPUNT S



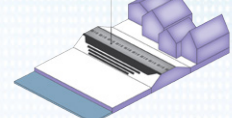
BRANDPUNT M



BRANDPUNT L



BRANDPUNT XL



DE WAALBAND

Hoe ziet de nieuwe weg eruit? De weg is van asfalt en afgezet met banden van grijs beton. In de banden zit asymmetrie. De betonrand aan de kant van de rivier, de Waalband, is een stuk breder dan die aan de andere kant van de weg. „Zo maken we het verschil tussen de natte en de droge kant van de dijk in een oogopslag duidelijk. Je weet daardoor ook altijd waar de rivier stroomt. Op sommige plekken ligt de Waal zover van de dijk dat je het water helemaal niet ziet. Straks geeft de Waalband de richting aan.”

De Waalband loopt 80 kilometer door en kan op bijzondere plekken uitgroeien tot rustpunt of brandpunt. Of zelfs tot een brede dorpsboulevard. Dit zijn de locaties aan de Waal waar een verhaal te vertellen is over de rivier, de dijk, de scheepvaart of het landschap. Er kunnen banken komen om te genieten van een magnifiek uitzicht. In spectaculaire bochten in de dijk zijn Waaltribunes met zicht op de rivier een optie. „Grote tribunes waar makkelijk 200 mensen kunnen zitten. Een aantal prachtige panorama's op de rivier vraagt echt om zo'n grootse benadering. In Doesburg is er zo'n brede tribune aan de IJsselkade. Als je er komt denk je misschien: wie heeft dat nou bedacht? Zo groot. Maar nu zit de tribune zeker vier keer per jaar helemaal vol. Als Sinterklaas aankomt, als er een film vertoond wordt vanaf het water. Kinderen springen op mooie dagen daar in het water. Het kan uitgroeien tot een ontmoetingsplek voor het dorp. Bij laag water dan. Met hoog water staat hij onder water.”

De Waalband wordt een display voor mooie en unieke verhalen. De band wordt op sommigen plaatsen dus breder maar het blijft één lijn, één geheel. „Met de banden accentueren we het slingerende tracé van de dijk. Je ziet de knikken in de dijk die rivierdoorbraken markeren. Zo wordt de kronkelende lijn van de rivier die in 2000 jaar ontstaan is nog beter zichtbaar.”

De weg bestaat over bijna het hele traject uit asfalt. Dat geeft samenhang aan de route en heeft ook een praktische kant. Het grootste deel van de route ligt in buitengebied. Er rijdt veel vracht- en landbouwverkeer over. Dat vraagt om een stevige weg die bovendien makkelijk te onderhouden en te beheren is. Ook als er in de winter op gladde dagen gestrooid moet worden is sober asfalt ideaal.

STREEPJESCODE

Opvallend element in het route-ontwerp is de barcode precies in het midden van de weg. Die bestaat uit smalle ingefreesde lijnen in het asfalt, een soort streetprint, dwars op de lengterichting van de weg. De code oogt stoer en sluit daardoor perfect aan bij de 'industriële' uitstraling van de rivier.

Optisch bestaat de weg door de streepjescode uit twee fietsstroken met een tussenstrook. „Zonder die streepjescode zou de fietser nog steeds de berm in gedrukt worden”, legt Rico Andriessse van Goudappel Coffeng uit. „Dan krijgt de automobilist nog steeds alle ruimte. En dat willen we niet. De ribbels zijn bedoeld om het rijgedrag van automobilisten te sturen. Door de ribbelstrook zal het gemotoriseerd verkeer de snelheid aanpassen. Als je naar rechts moet uitwijken voor een fietser of voetganger rij je met je wielen over de ribbelstrook en dat hoor je en voel je. Hierdoor rem je automatisch af. Zo wordt de weg een stuk veiliger.”

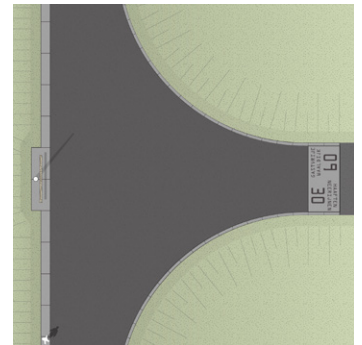
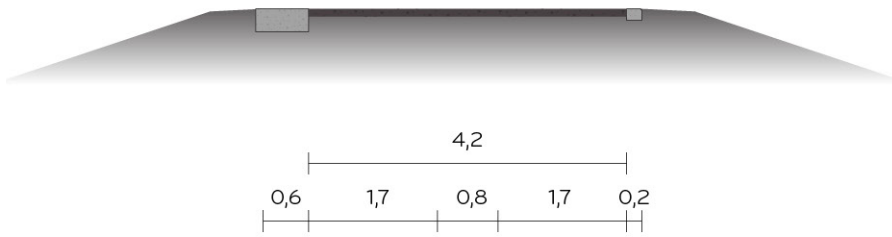
Het design van de barcode is gekoppeld aan de verschillende maximumsnelheden die op de wegvlakken gelden. Waar je 30 kilometer per uur mag rijden liggen de ribbels dichter op elkaar dan op de stukken waar 60 kilometer per uur is toegestaan.

TOOLBOX

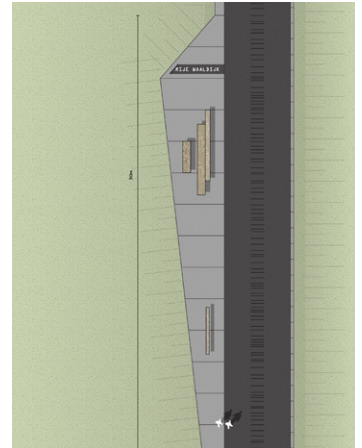
Het ontwerpteam heeft niet de complete route van 80 kilometer tot in detail ontworpen en getekend. Er is een recept geschreven voor alles wat je onderweg tegen kunt komen. Denk aan de opgangen naar de dijk, de dijkstoepen naar de boerenerven, de trappen naar de dijk, de verbredingen waar een wandelpad de uiterwaarden inloopt, de Waaltribunes, de rustpunten waar je bij een bankje stalt om te genieten van het uitzicht en/of informatie vindt over het rivierpark.

De ontwerpen voor de inrichting van de route staan duidelijk omschreven in een Toolbox, waarmee straks de verschillende architecten op de verschillende dijkversterkingstrajecten aan de slag kunnen. Willemijn van Manen, landschapsarchitect bij OKRA: „We hebben een aantal spelregels opgeschreven om te voorkomen dat het een kakafonie wordt op de dijk omdat iedereen zijn eigen ontwerp maakt. Het zwarte asfalt en de betonnen banden zijn een vast gegeven maar op de rustpunten is nog een redelijke mate van vrijheid om dingen aan de betonband toe te voegen. Bij de dorpsboulevard en de Waaltribunes is nog ruimte om met de buurt te overleggen over de invulling. Moet er kunst komen en willen we hier een Verhaal van de Waal vertellen?”

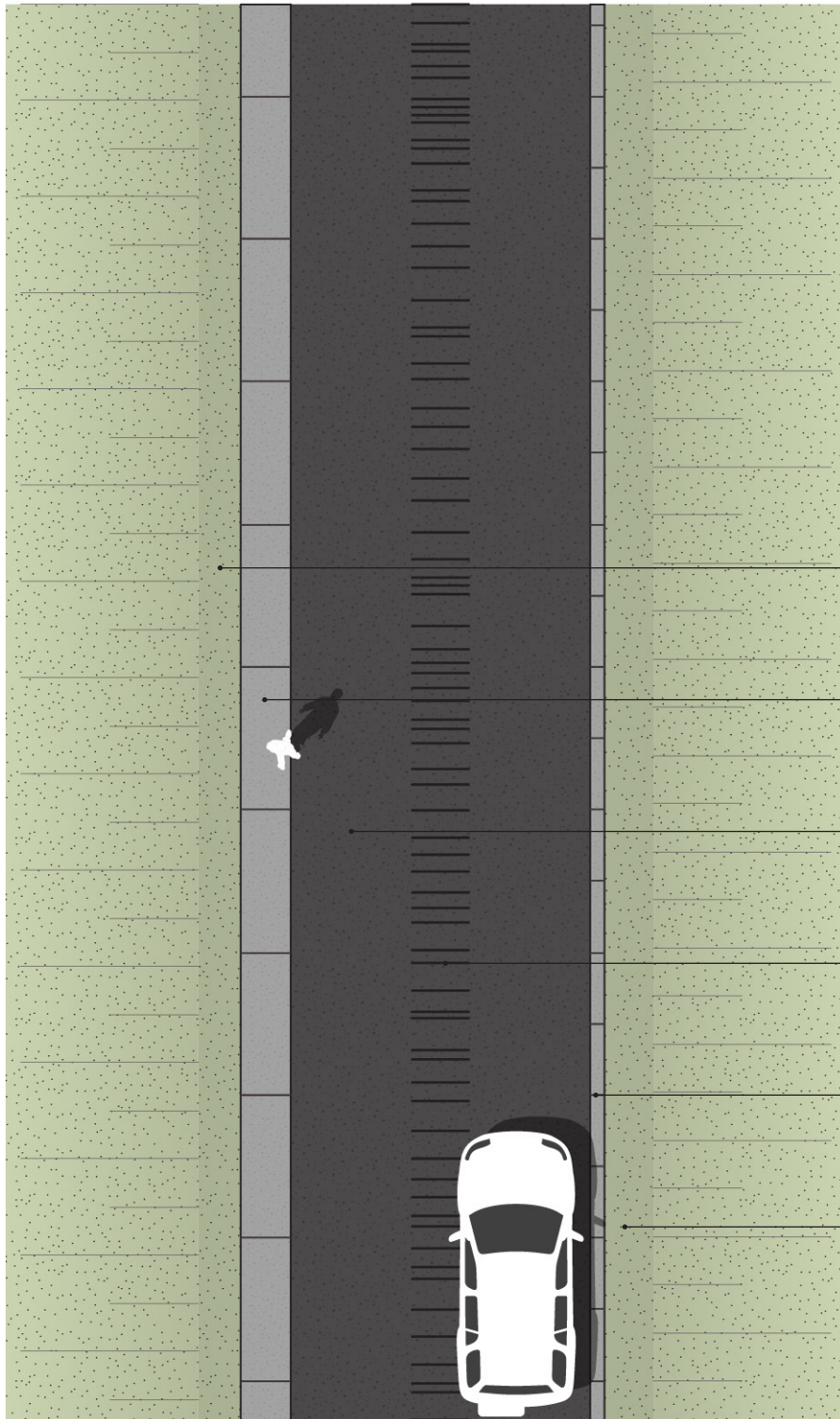
Ook het straatmeubilair (onder meer prullenbakken, banken, lichtmasten en kattenogen in de dijk) krijgt over 80 kilometer eenzelfde herkenbare uitstraling. Die ontwerpen staan ook in de bouwdoos. Zodat de weggebruiker altijd weet: hé ik ben op de noordelijke Waaldiijk.



Principedetail kruising met Waalmat



Principedetail Brandpunt M



Grasberm met open talud (geen hekwerken/ obstakels)

De Waalband 600/1200/1800mm

Asfaltdeklaag: AC16 surf DL-B, 50mm

De Streepjescode: Middels Streetprint techniek

De Binnenband 200 mm

Grasberm met open talud (geen hekwerken/ obstakels)

Principedetail standaard wegprofiel

DUURZAAM EN CIRCULAIR

In het ontwerp spelen duurzaamheid en circulaire economie een grote rol. Er wordt zoveel mogelijk materiaal hergebruikt. De Waalbanden langs de weg worden gemaakt van circulair beton. Dat is bestaand beton van bijvoorbeeld oude huizen dat dichtbij de locatie vermalen wordt en opnieuw gebruikt wordt.

„Het idee om de hele dijk vol te leggen met zonnepanelen is iets te ambitieus, maar we kunnen wel al het meubilair op de dijk dat stroom nodig heeft laten draaien op elektriciteit die we ter plaatse opwekken. Zoals alle lampen op het centraal station in Utrecht branden op zonnepanelen op het dak. Er zijn op het traject bijvoorbeeld stroompunten nodig om onderweg elektrische fietsen op te kunnen laden. Dat moet groene stroom worden.”

HAALBAARHEID ROUTE-ONTWERP

Het route-ontwerp voor de dijkweg is met verkeersspecialisten van adviesbureau Goudappel Coffeng (mobiliteit en ruimte) en de betrokken gemeenten een aantal keren gedurende het ontwerptraject bekeken en getest op haalbaarheid. In verschillende werksessies is onderzocht of het ontwerp verkeerskundig goed en veilig is, of het technisch haalbaar is, maar ook of het goed en makkelijk schoon te houden is. „Juist omdat we zo'n rustig en eenvoudig concept hebben gemaakt zonder wegverf en zonder al te veel verkeersborden is het belangrijk dat verkeersdeskundigen meegenomen worden in de plannen. Het is een unieke weg.”

De deskundigen geven groen licht aan het route-ontwerp. Ze geloven in een weg zonder lijnen en borden. Op de lange stukken adviseren zij om drempels aan te leggen om de snelheid te sturen. Ook het materiaal voor de dijkweg is goedgekeurd. Asphalt is de beste optie zeggen de deskundigen ook. Klinkertjes midden op de weg, zoals in een eerder ontwerp was bedacht, zijn niet stevig genoeg en laten teveel water door. „Dan worden de weg en dijk instabiel en slijt het wegdek te hard. Kun je over vijf jaar alles weer repareren. De sterkte van de dijk moet gegarandeerd worden en dat kan met asphalt”, vertelt technisch specialist Martin Groenewoud van Waterschap Rivierenland.

AAN DE SLAG

Het route-ontwerp voor de weg op noordelijke Waaldijk is nu klaar. Met de bouwdoos van Gastvrije Waaldijk kunnen de trajecten uitgewerkt en ingevuld gaan worden. Het eerste traject dat gerealiseerd gaat worden is het stuk dijk van Gorinchem tot Waardenburg. Dat zou in 2020 moeten starten. In totaal duurt het zeker tien jaar voordat de lange afstandsfietsroute van Nederland er ligt.

„De route is nu nog vooral een ruimtelijk verhaal”, concludeert Bea Kramer van gemeente West Betuwe. „Er ligt een sterke hoofdstructuur voor het Verhaal van de Waal. Een mooie kans voor de ANWB, NBTC Holland Marketing, de RBT's en de provincie Gelderland om aan te haken en mee te denken welke verhalen over deze bijzondere rivier verteld moeten worden.”





IMPRESSIE GASTVRIJE WAALDIJK
WAALTRIBUNE BIJ HOOG WATER

LANGZAAM VERKEERBRUG TIEL

De lange afstandsfietsroute van 80 kilometer over de noordelijke Waaldijk wordt op een plek hinderlijk doorbroken. Aan de oostkant van Tiel ligt de monding van het Amsterdam-Rijnkanaal. Daar loopt de dijk naar binnen richting de Prins Bernhardsluizen. Om het traject te kunnen vervolgen moeten fietsers nu onder de A15 door fietsen naar het sluisencomplex, over de sluis heen en weer terug naar de dijk. Een vervelende omweg van een kwartier.

In het route-ontwerp is daarom een brug voor langzaam verkeer over het Amsterdam-Rijnkanaal opgenomen. Dat is een wens ook van de opdrachtgevers.

Een ontwerp lag er al. Door de Dijkinspiratietafel, een bijeenkomst met diverse betrokkenen, was al een eerste ontwerp gemaakt. Oud-profwieler, NOS-commentator en bewoner van de zuidkant van de Waal Maarten Ducrot is daarbij betrokken. „Er was een schets gemaakt voor de brug”, zegt Stephanie Lamerichs van Witteveen+Bos. „Wij hebben naar de haalbaarheid gekeken. De brug moet gigantisch hoog zijn want er moeten grote vrachtschepen met gestapelde containers onderdoor. En we moeten rekening houden met het maatgevende hoogwater. Er is een vrije doorvaarthoogte van 9 meter nodig. Dus al je op de dijk rijdt moet je vanaf het maaiveld ook 9 meter omhoog fietsen. Dat betekent dat er naast die gigantische brug ook lange aanbruggen moeten komen, de oprit naar de brug.”

VEILIGHEID

Het is een druk vaarkruispunt waar dagelijks honderden schepen passeren. Die moeten elkaar op de radar goed kunnen zien. Staal van de brug mag dan niet een blinde vlek op het radarscherm veroorzaken. Veiligheid rond de brug verdient veel aandacht.

„De brug hoort echt bij het route-ontwerp”, vindt Arina Colijn, contractmanager bij waterschap Rivierenland. „Als je de lange afstandsfietsroute van het land wil zijn, moet het een aaneengesloten route zonder een kwartier omfietsen zijn. Het idee is dat de brug samen met Rijkswaterstaat wordt ontwikkeld. Het wordt een gigantisch mooi uitkijkpunt over het gebied. Een prachtig balkon op het drukste vaarpunt van Nederland. Ook voor mensen die in het buitengebied wonen heeft een fietsbrug naar Tiel meerwaarde. Ze hoeven niet meer in hun auto in de file op de A15 te staan. De langzaam verkeerbrug is een investering om meer mensen op de fiets te krijgen.”



MAQUETTE
LANGZAAM VERKEER BRUG
AMSTERDAM-RIJNKANAAL

COLOFON

Titel document: Gastvrije Waaldijk
Datum: maart 2019
Auteur: OKRA landschapsarchitecten
In samenwerking met: IMA Identity Matching Academy, Witteveen+Bos
Opdrachtgever: Waterschap Rivierenland
Documentnaam: 18-086_Gastvrije-Waaldijk_A4s
Status: eindconcept

Voor het samenstellen van dit document heeft OKRA getracht alle auteurs, fotografen en andere rechthebbenden te benaderen. Mocht iemand in dit document een illustratie aantreffen, waarop hij of zij rechten kan doen gelden of een niet correcte bronvermelding aantreffen, gelieve zich dan te melden.





HORSTWEG
DODEWAARD

09
09

KLEIN
WAAK

09
09

Digitized by Google