

De Afsluitdijk

In 2007 is het precies 75 jaar geleden dat de Afsluitdijk werd gesloten, een van de belangrijkste iconen van de Nederlandse waterstaatsgeschiedenis. Er zijn diverse plannen om de dijk in de komende decennia ingrijpend aan te passen, met name om redenen van veiligheid en waterhuishouding. Het is van groot belang dat deze ingrepen plaatsvinden met in achtneming van de cultuurhistorische waarde van de Afsluitdijk. Deze brochure geeft de randvoorwaarden daarvoor aan.

INLEIDING

Hoewel vrijwel elke Nederlander de Afsluitdijk kent en jaarlijks vele buitenlandse toeristen de dijk bezoeken, is de geschiedenis en de cultuurhistorische betekenis ervan bij lang niet iedereen bekend. Deze vaste verbinding tussen Noord-Holland en Friesland speelde een hoofdrol in de strijd tegen het water, bij de landaanwinning en bij de landsverdediging. De hoge cultuurhistorische waarde van de Afsluitdijk wordt, naast zijn betekenis voor de Nederlandse waterstaatsgeschiedenis, met name bepaald door de grote ruimtelijke en visuele samenhang tussen alle elementen die samen de dijk vormen: van het dijklichaam zelf tot en met de erop en erbij gebouwde monumenten. De Rijksdienst staat dan ook voor dat bij ruimtelijke wijzigingen de Afsluitdijk als samenhangend geheel wordt beschouwd. Tevens hoort de openheid van het landschap rond de Afsluitdijk zo veel mogelijk te worden gerespecteerd.

Ook de eenvormige, consequent toegepaste vormgeving, het continue profiel en de eenheid in materiaalgebruik zijn karakteristiek. Het sterk utilitaire of civieltechnische karakter van de aanleg komt daarin tot uiting. De Rijksdienst bepleit dat eventuele nieuwe bouwwerken de stijl van de bestaande respecteren.

Daarnaast zijn onderdelen van de Stellingen van Den Oever en Kornwerderzand en een aantal bij de dijk behorende bouwwerken aangewezen als rijksmonument. De Afsluitdijk zelf heeft de status van monument niet. De inzet van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten is er op gericht om de cultuurhistorische waarde van de Afsluitdijk te behouden en verder te ontwikkelen.

Eén van de kazematten van de Stelling van Kornwerderzand, met op de achtergrond de Lorentzsluizen



De Afsluitdijk, met links de Waddenzee en rechts het IJsselmeer

De sluizen zijn een voorbeeld van het bouwen in gewapend beton, waarbij het beton door een plastische behandeling monumentaal van karakter is

ROL VAN DE RIJKSDIENST

De Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten streeft naar zorgvuldige omgang met de Afsluitdijk, inclusief het Waddendlandschap, het IJsselmeer en de bijbehorende monumenten en militaire stellingen. Het is onze taak de cultuurhistorische waarde van de Afsluitdijk in te brengen in plannen en besluiten van andere overheden, als de provincies, gemeenten, Rijkswaterstaat en het College van Rijksadviseurs.

De reeks ruimtelijke ingrepen die de Afsluitdijk het komende decennium te wachten staat, zal zeker van invloed zijn op de inrichting en de cultuurhistorische waarde van de dijk. Het is van belang dat deze aanpassingen ten minste met inachtneming van het karakter van de dijk worden uitgevoerd. De ingrepen kunnen er echter zeker ook toe bijdragen dat de cultuurhistorische waarde van de Afsluitdijk nog verder wordt versterkt. De randvoorwaarden uit deze brochure geven hiervoor een aanzet. ☺☺☺

van zijn omgeving. Dit betekent bijvoorbeeld dat terughoudendheid is vereist bij het ontwerpen van nieuw wegmeubilair en bij het plaatsen van opgaande beplanting. Het heeft de voorkeur de ruimtelijke samenhang met de verdedigingslinies, het IJsselmeer en de Waddenzee te behouden en zo mogelijk te versterken. Dit geldt ook voor de samenhang van de dijk met de werkeilanden.

Architectuurhistorische randvoorwaarden

De bouwwerken rond de Afsluitdijk worden gekenmerkt door een eenduidige en eenvoudige vormgeving en kleur- en materiaalgebruik. Dit zou ook uitgangspunt mogen zijn bij eventuele aanpassingen van bestaande bouwwerken en bij nieuwe bouwwerken. De bouwwerken vormen één geheel wat betreft stijl en tijdperiode. Nieuwe bouwwerken zouden deze 'familie' horen te respecteren. De sluiscomplexen gelden als bijzonder werk uit het oeuvre van Roosenburg. Bij aanpassingen is het zaak met dit aspect rekening te houden.

INFORMATIE EN ADVIES

Wilt u meer weten of advies over dit onderwerp, neem dan contact op met de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten: mevrouw. ir. L.P.J. van de Goor, (033) 42 27 753, l.van.de.goor@racm.nl.

NUTTIGE ADRESSEN

RACM Lelystad

Oostvaardersdijk 01-04, 8244 PA Lelystad
(0320) 26 97 00, fax (033) 42 17 799
info@racm.nl, www.racm.nl

Nieuw Land Erfgoedcentrum

Postbus 73, 8200 AB Lelystad
(0320) 26 07 99, fax (0320) 26 04 36
info@nieuwlanderfgoedcentrum.nl,
www.nieuwlanderfgoedcentrum.nl

Rijkswaterstaat

Postbus 20906, 2500 EX Den Haag
(070) 35 18 080, fax (070) 35 18 335
www.rijkswaterstaat.nl

ANDERE RACM-BROCHURES

Te bestellen via info@racm.nl.

- Infrastructuur

LITERATUUR

- Bosch, A., & Ham, W. van der (1998). *Twee eeuwen Rijkswaterstaat 1798-1998*, Zaltbommel.

- *Op weerstand gebouwd: verdedigingslinies als militair erfgoed* (2004). Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

- *Toelichting bij het besluit tot aanwijzing van het beschermde dorpsgezicht Kornwerderzand (concept)* (2003). Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist.

- Ven, G.P. van de (2003). *Leefbaar Laagland: geschiedenis van de waterbeheersing en landaanwinning in Nederland*, Utrecht.

RACM Brochure Cultuurhistorie 9 juni 2007

Redactie Frank Altenburg, Pim Brinkman, Okko Kloosterman, Lammert Prins, Lodewijk van Roij en Dirk Snoodijk

Tekst en schetsen Lonneke van de Goor Foto's en kaart

RACM *Vormgeving* ontwerpjanhaandrikman, Doornenburg *Druk* Boom PLANeta, Haarlem
Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.
ISSN 1569-7606

Gratis abonnementen op onze Nieuwsbrief met brochures, adreswijzigingen, bestellingen van meerdere exemplaren en al uw vakinhoudelijke vragen: info@racm.nl of (033) 42 17 456. Alle in deze uitgave gepubliceerde afbeeldingen van de RACM zijn tegen betaling te bestellen via (030) 69 83 300.

De Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten is, in samenwerking met anderen, verantwoordelijk voor de zorg voor het Nederlandse erfgoed boven en onder de grond en onder water. In 2006 zijn de Rijksdienst voor de Monumentenzorg en de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek samengevoegd tot één nieuwe rijksdienst. Wij zijn onderdeel van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap.

HISTORISCHE ONTWIKKELING

Op 28 mei 1932 werd bij de Vlieter, op de plek waar nu het Monument op de Afsluitdijk staat, het laatste gat in de dijk gesloten. Hiermee was de Zuiderzee verleden tijd en ontstond het IJsselmeer.

Voor het afsluiten en droogmaken van de Zuiderzee zijn al sinds de zeventiende eeuw plannen gemaakt. In de tweede helft van de negentiende eeuw begonnen die plannen serieuze vormen aan te nemen. Vanuit het oogpunt van landsverdediging echter werd hier tegen steeds bezwaar gemaakt. De aanleg van een dijk door de Zuiderzee zou de toegang tot het dichtbevolkte en economisch belangrijke westen van ons land te gemakkelijk maken. Na de watersnoodramp van 1916 wogen de waterhuishoudkundige argumenten voor afsluiting echter steeds zwaarder. In 1918 werd het wetsontwerp van minister Lely van Waterstaat voor de aanleg van de Afsluitdijk aangenomen, naar zijn eigen ontwerp voor drooglegging van de Zuiderzee uit 1891. In deze Zuiderzeewet werd ook de aanleg van verdedigingswerken vastgelegd.

De aanleg van de Afsluitdijk begon in 1920 met de bouw van de dijk door het Amsteldiep, die het eiland Wieringen met het vasteland van Noord-Holland verbond. Deze dijk van tweeënhalve kilometer lang betekende het einde van Wieringen als eiland. Bij de bouw werden ervaringen opgedaan die van grote betekenis zijn geweest voor de bouw van de eigenlijke Afsluitdijk. De werkzaamheden voor de afsluiting tussen Den Oever op Wieringen in Noord-Holland en Zurich in Friesland begonnen in 1927. De Afsluitdijk is aangelegd vanuit drie werkeilanden: een bij Kornwerderzand, een bij Den Oever en een halverwege, bij Breezand. De geringe hoeveelheid bebouwing van de Afsluitdijk is met name geconcentreerd op deze werkeilanden. Nadat in 1932 de laatste opening werd gesloten, was de Afsluitdijk in 1933 klaar en werd toen eerst in januari beperkt opengesteld voor betalend verkeer en vervolgens in september plechtig geopend. De Maatschappij tot Uitvoering van Zuiderzeewerken bood daarbij het Monument aan, een uitkijktoren. In 1954 onthulde koningin Juliana bij Den Oever bovendien een standbeeld van ingenieur Lely.



Vijftig jaar na het sluiten van de dijk, in 1982, is bij het Monument een bronzen beeld van een steenzetter geplaatst



CONSTRUCTIE

De Afsluitdijk is opgebouwd uit taai keileem, gefundeerd op zinkstukken van gevlochten wilgentenen, en bekleed met basalt en een dek van gras. Op de waterlijn is de dijk 90 meter breed en hij is 7,5 tot 7,8 meter hoog, boven Normaal Amsterdams Peil (NAP). Plaatselijk, namelijk te Breezanddijk en over een gedeelte nabij de Friese kust, is de dijk inmiddels op deltahoogte gebracht: 10 meter boven NAP. De kruin ligt ongeveer 3,5 meter boven de hoogst bekende stormvloedstand van de Waddenzee. Slechts uitlopers van golven kunnen bij hevige noordwesterstorm stuivend over de dijk slaan. Bij de stormvloed van 1953 werd de Afsluitdijk aan de zeezijde op verscheidene plaatsen tamelijk zwaar gehavend, maar hij hield ruimschoots stand.

FUNCTIES

De Afsluitdijk speelt een belangrijke rol in de waterhuishouding van ons land, en met de aanleg van de dijk kwam voor het eerst een rechtstreekse verbinding voor het wegverkeer tussen Friesland en Noord-Holland tot stand. Om deze zwakke plek in de verdediging van Holland te versterken werden er twee stellingen bij de dijk aangelegd.

De Stelling van Kornwerderzand moest zowel de toegang tot Noord-Holland als de Afsluitdijk zelf verdedigen



Waterhuishouding

Voor de waterhuishouding in Nederland is de Afsluitdijk heel belangrijk. Via de IJssel komt een grote hoeveelheid water in het IJsselmeer terecht. Op het moment dat er te veel water in het IJsselmeer komt, kan dit via de Afsluitdijk worden afgevoerd. Vijftientig uitwateringsluizen in de dijk zorgen er voor dat ruim vijftien kubieke meter IJsselmeerwater per seconde in de Waddenzee kan worden geloosd. Het spuien is alleen mogelijk als de waterstand van de Waddenzee minstens tien centimeter lager is dan die van het IJsselmeer. Meestal kan er bij eb gespuid worden. Soms echter wordt door harde wind het water van de Waddenzee zo hoog tegen de dijk opgestuwd dat spuien niet mogelijk is.

In verband met een eventuele militaire aanval uit het oosten werd het grootste aantal spuisluizen niet bij Kornwerderzand, maar meer naar het westen, bij Den Oever gesitueerd. Het sluisencomplex bij Kornwerderzand heet de Lorentzsluizen en dat bij Den Oever de Stevinsluizen.

Naast deze uitwateringsluizen bevinden zich schutsluizen in de Afsluitdijk, die zorgen voor het doorlaten van schepen van en naar de Waddenzee.

Verbinding

Oorspronkelijk liepen over de Afsluitdijk één rijbaan voor de auto en een fietspad. Daarnaast was ruimte gereserveerd voor een spoorverbinding. In 1976 is deze ruimte benut voor het realiseren van extra rijstroken voor het wegverkeer, binnen het oorspronkelijke dijkprofiel.



In 1976 is de voor rails gereserveerde ruimte benut voor het verbreden van de rijweg

Verdediging

De Afsluitdijk heeft een lengte van dertig kilometer en vormt de langste rechte lijn van Nederland. Ter hoogte van Kornwerderzand maakt de dijk een lichte knik naar het noorden. Volgens het oorspronkelijke plan zou de dijk aansluiten op de kust bij Piaam, maar later werd gekozen voor een noordelijker gelegen aansluiting. Hierdoor kon beter worden ingespeeld op de getijdenwerking en de aanwezigheid van stroomgeulen in de ondergrond, en konden de Lorentzsluizen worden gebouwd op het Kornwerderzand, een al bestaande zandplaat in de Zuiderzee. Bovendien betekende de knik in de dijk een belangrijk strategisch voordeel voor de verdediging, omdat een van de kazematten precies in het verlengde van de dijk kon worden gebouwd.

Om Holland, het dichtst bevolkte deel van ons land, te beschermen tegen invallen vanuit Duitsland werden de Stellingen van Den Oever en Kornwerderzand aangelegd. Deze stellingen moeten in samenhang worden gezien en moeten deel uitmaken van het totale verdedigingsstelsel. De verdediging van de Afsluitdijk zelf kwam te liggen bij Kornwerderzand. De daar aanwezige

Het Monument van Willem Dudok staat op de plek waar de Afsluitdijk gesloten werd



Monument

Het Monument op de Afsluitdijk is van cultuur- en architectuurhistorische waarde als gaaf gedenkteken in een zakelijk-expressionistische bouwtrant uit het begin van de jaren dertig van de twintigste eeuw. De uitkijktoren is een karakteristiek onderdeel van het oeuvre van architect Willem Dudok en vormt een ensemble met de waterstaatkundige werken en verdedigingswerken van de Afsluitdijk.

sluizen vormden een belangrijk strategisch punt. Zij waren van groot belang voor het regelen van inundatiewater voor grote delen van het Nederlandse verdedigingsstelsel.

RIJKSMONUMENTEN

De Afsluitdijk maakt deel uit van het grondgebied van twee provincies. De Afsluitdijk zelf is geen rijksmonument, maar op en langs de dijk is er wel sprake van rijksmonumenten. In het Noord-Hollandse gedeelte zijn dat de gehele Stelling van Den Oever, de Stevinsluizen, het Monument van Dudok, de lichtopstand en het peilschaalhuis. De rijksmonumenten in het Friese gedeelte zijn de Lorentzsluizen, het douanekantoor, de grenspaal en diverse delen van de Stelling van Kornwerderzand.

Sluizen

De Stevinsluizen uit 1932 en de Lorentzsluizen uit 1933 zijn van bouw-, civieltechnische en architectuurhistorische waarde als gaaf gebleven voorbeelden van het bouwen in gewapend beton, waarbij het beton door een plastische behandeling monumentaal van karakter is. Daarnaast worden zij beschouwd als belangrijke werken van architect ingenieur Dirk Roosenburg. Ze zijn van cultuurhistorische waarde als element uit de geschiedenis van de Zuiderzeewerken.



De Stevinsluizen bij Den Oever

Stellingen

De Stellingen van Kornwerderzand en van Den Oever zijn van algemeen cultuurhistorisch en architectuurhistorisch belang als verdedigingsstelling uit de jaren dertig, waarbij de nieuwe opvattingen op het gebied van landsverdediging in de praktijk zijn gebracht. Het zijn voorbeelden van de toepassing van zware, gewapende betonconstructies in de laatste fase van de permanente verdedigingsbouw in Nederland. Het zijn allebei als complex beschermde rijksmonumenten. De kazematten, open opstellingen en tankversperringen bij Kornwerderzand vormen tezamen met de nederzetting Kornwerderzand en het sluizencomplex een beschermd dorpsgezicht.

Douanekantoor

Het douanekantoor bij de Lorentzsluizen is van algemeen cultuurhistorisch en architectuurhistorisch belang als bijzondere uitdrukking van een landschappelijk-geografische ontwikkeling. Daarnaast zijn de hoogwaardige esthetische kwaliteit van het ontwerp en de architectonische gaafheid kenmerkend. Net als de beide sluiscomplexen is het douanekantoor een essentieel onderdeel van het oeuvre van Roosenburg.



Het douanegebouw, gelegen tussen de schutsluizen van Kornwerderzand, is van de hand van ingenieur Dirk Roosenburg

De lichtopstand bij Den Oever is een zeldzaam geworden element uit de geschiedenis van de kustbeveiliging in Nederland



Lichtopstand

De lichtopstand bij Den Oever is van bouw-, civieltechnische en architectuurhistorische waarde als zeldzaam geworden element uit de geschiedenis van de kustbeveiliging in Nederland. De lichtopstand, die oorspronkelijk elders op het eiland Wieringen stond, is rond 1929 verplaatst naar het begin van de Afsluitdijk. Het betreft een gaaf gebleven voorbeeld van een gietijzerconstructie uit de tweede helft van de achttiende eeuw.

Peilschaalgebouw

Het peilschaalgebouw bij Den Oever is van cultuur- en architectuurhistorische waarde als element uit de geschiedenis van onze waterbeheersing, in casu de controle van de waterstand ten behoeve van de dijkbewaking.

Grenspaal

De grenspaal markeert de grens tussen Noord-Holland en Friesland, zoals die met het voltooiën van de Afsluitdijk ontstaan is. De grenspaal is van algemeen cultuurhistorisch belang.

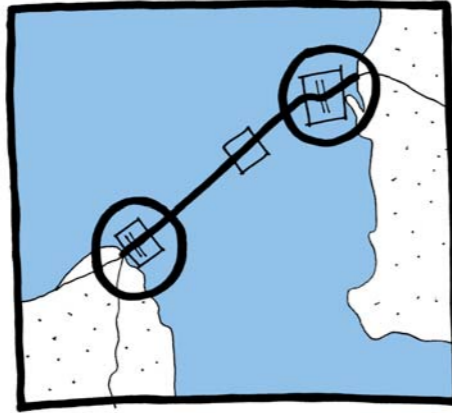
CULTUURHISTORISCHE WAARDE

De architectuur- en cultuurhistorische waarde van de Afsluitdijk wordt bepaald door een groot aantal kenmerken. Dit betreft zowel kenmerken van meer algemene aard, die veelal de dijk als geheel betreffen, als kenmerken die van toepassing zijn op bepaalde onderdelen. Het meest karakteristieke voor de cultuurhistorische waarde van de Afsluitdijk echter is dat de verbindende dijk en de aparte bouwwerken niet los van elkaar kunnen worden gezien. Ze vormen een onlosmakelijk geheel wat betreft ontwerp, aanleg, profiel, materiaalgebruik en dergelijke. Deze ruimtelijke en visuele samenhang is een van de meest opvallende cultuurhistorische kenmerken van de Afsluitdijk.

Algemene cultuurhistorische kenmerken

De Afsluitdijk kan worden gezien als icoon van de waterstaatsgeschiedenis en de strijd van de Nederlanders tegen het water. De aanleg van een dergelijke dijk was uniek in Nederland en

Er hoort bij ingrepen rekening te worden gehouden met het versterken van de herkenbaarheid van de werkeilanden en de relatie met de stellingen van Den Oever en Kornwerderzand



Roosenburg en Dudok. Een aansprekend voorbeeld van bouwwerken met een hoge architectonische waarde zijn de Lorentzsluizen en Stevin-sluisen, die een uniforme, functionalistische vormgeving hebben.

Gaafheid en herkenbaarheid

Het uiterlijk en de inrichting van de Afsluitdijk zijn sinds de aanleg vrijwel gelijk gebleven. Weliswaar is de weg in 1976 omgevormd tot autosnelweg en is de ruimte voor de oorspronkelijk geplande spoorverbinding daarmee komen te



De sluiscomplexen in de Afsluitdijk hebben ook een functie als stormvloedkering

bovendien toonaangevend op wereldschaal. De Afsluitdijk wordt dan ook gewaardeerd als het meest hoogstaande civieltechnische en waterstaatkundige werk uit de betreffende periode. Voor tot aanleg werd overgegaan zijn vele plannen voor de afsluiting van de Zuiderzee bestudeerd. De keuze voor wel of geen afsluiting en de uiteindelijke tracékeuze zijn het resultaat van jarenlange studie en een politiek afwegingsproces. Met de voltooiing van de dijk ontstond niet alleen de eerste fysieke verbinding tussen Noord-Holland en Friesland, maar werd ook een belangrijke stap genomen in de drooglegging van de Zuiderzee. Daarnaast speelde de dijk een rol in de landsverdediging.

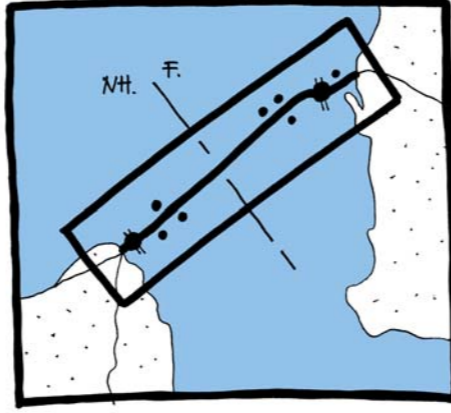
Ruimtelijke kenmerken

Het landschap van de Afsluitdijk wordt gekenmerkt door een grote openheid en het vrijwel ontbreken van bebouwing en recente menselijke toevoegingen. Het uiterlijk van de dijk is sinds de aanleg grotendeels gelijk gebleven. De eenvormige, consequent toegepaste vormgeving, het continue profiel en de eenheid in materiaalgebruik zijn karakteristiek. Kenmerkend is ook het nagenoeg ontbreken van beplanting op de dijk, waardoor de strakke belijning en de functionele inrichting ervan worden benadrukt. De Afsluitdijk wordt gekenmerkt door een asymmetrisch profiel, waarbij de zichtrelatie met het IJsselmeer dominant is ten opzichte van de relatie met de Waddenzee. Hij is aangelegd in ruimtelijke samenhang met de verdedigingslijnen aan weerszijden. Daarnaast is de dijk onderdeel van een internationale kustlijn, die wat betreft ontstaan en verschijningsvorm divers van samenstelling is. Bovendien omvat de Afsluitdijk de langste rechte lijn van Nederland.

Architectuurhistorische kenmerken

De algemene architectuurhistorische waarde van de dijk bestaat vooral uit de architectonische waarde van de monumenten op en rond de Afsluitdijk. De bouwwerken vormen één geheel wat betreft stijl en periode. Onder de monumenten op de Afsluitdijk zijn enkele bijzondere werken uit het oeuvre van de architecten

Bij wijzigingen dient het belangrijkste kenmerk van de Afsluitdijk versterkt te worden: de grote samenhang tussen de dijk zelf en de bijbehorende bouwwerken

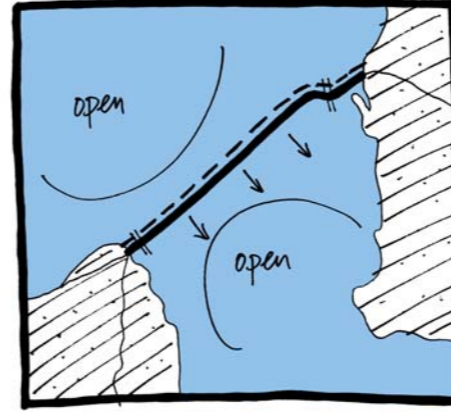


vervallen. Maar dit heeft het profiel van de dijk niet wezenlijk veranderd. Ook de gebouwde monumenten op de Afsluitdijk zijn over het algemeen gaaf bewaard gebleven. Dit geldt eveneens voor de Stellingen van Den Oever en Kornwerderzand.

RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Rond de Afsluitdijk spelen enkele recente ontwikkelingen, die van invloed zullen zijn op de inrichting en de ruimtelijke verschijningsvorm van de Afsluitdijk.

Het is belangrijk dat de openheid en de zichtrelatie met het IJsselmeer behouden blijven



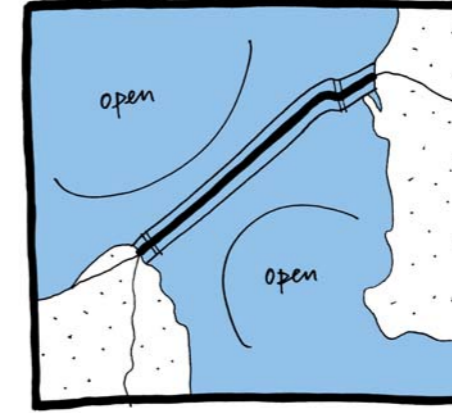
Extra spuilsuis

Een van die aanpassingen betreft het vergroten van de spuicapaciteit. Rijkswaterstaat verricht studie naar de beste locatie voor het realiseren van een nieuw sluisencomplex. Bij dit locatieonderzoek wordt rekening gehouden met natuurwaarden, de scheepvaart en mogelijkheden voor inpassing in het landschap. Ook archeologie speelt hier een rol. De waterbodem rondom de Afsluitdijk kent een hoge dichtheid aan goed geconserveerde scheepsresten. Deze kunnen behalve door natuurlijke dynamiek ook door menselijk ingrijpen worden blootgelegd, zoals door de aanleg van nieuwe spuilsuizen.



De schutsluizen van Den Oever en Kornwerderzand zorgen voor het doorlaten van schepen van en naar de Waddenzee

Bij aanpassingen aan de Afsluitdijk zou zijn eigenschap als belangrijkste ruimtelijke drager versterkt moeten worden



Opbogen

Daarnaast zijn er vanwege veiligheidseisen plannen om de Afsluitdijk op deltahoogte te brengen. Dit betekent dat de dijk enkele meters zal worden opgehoogd, tot tien meter boven NAP, om een betere bescherming tegen eventuele wateroverlast te bewerkstelligen. De uitvoering van deze werkzaamheden zal zeker nog enkele jaren in beslag nemen.

Windmolenpark

De eventuele plaatsing van een windmolenpark in de Waddenzee, waarover al jarenlang een discussie wordt gevoerd, zal eveneens een groot effect hebben op de belevingswaarde en beeldkwaliteit van de Afsluitdijk.

Toeristisch aantrekkelijker inrichten

Ook de beeldvorming rond de Afsluitdijk is in beweging. Regelmatig halen ingrijpende visies over het aanpakken van de dijk de media. De Afsluitdijk trekt jaarlijks honderdduizenden, voornamelijk buitenlandse toeristen. Desondanks valt steeds vaker het geluid te beluisteren dat hij te eentonig zou zijn en dat hij aantrekkelijker moet worden ingericht met bijvoorbeeld woningen of meer op toeristen gerichte attracties. Bij deze vernieuwende ingrepen, die van grote invloed kunnen zijn op de Afsluitdijk, wordt de cultuurhistorische waarde van de dijk, zoals uiteengezet in deze brochure, echter lang niet altijd in overweging genomen.

CULTUURHISTORISCHE RANDVOORWAARDEN

Voorgaand zijn de meest relevante cultuurhistorische waarden van de Afsluitdijk behandeld. Aan de hand hiervan kunnen cultuurhistorische randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen van de dijk en zijn omgeving worden gesteld.

Algemene cultuurhistorische randvoorwaarden

Het meest karakteristiek voor de cultuurhistorische waarde van de Afsluitdijk is de samenhang tussen de verbindende dijk en de daarbij behorende bouwwerken, en het sterke civieltechnische karakter van dit geheel. Het is dan ook van groot belang dat de ruimtelijke en architectonische samenhang tussen de dijk en de bijbehorende bouwwerken wordt behouden. Dit betekent onder andere dat bij aanpassingen aan bijvoorbeeld profiel, tracé, materiaalgebruik, bouwwerken of werkeilanden de oorspronkelijke Afsluitdijk als geheel betrokken dient te worden. Deelplannen dienen onderling te worden afgestemd, en bij de vormgeving van aanpassingen en toevoegingen wordt de stijl van de bestaande onderdelen gerespecteerd. Het lijnvormige karakter en de schaal van de dijk vragen om een object-, gemeente- en provinciegrensoverstijgende visie, hetgeen ook geldt voor het beheer en het materiaalgebruik. Ook is het belangrijk bij toekomstige ingrepen rekening te houden met de argumenten waarop de locatiekeuze van het huidige tracé, de sluisen, de werkeilanden en de verdedigingswerken zijn gebaseerd.

Ruimtelijke randvoorwaarden

De openheid van het landschap rond de Afsluitdijk is een belangrijke historisch-ruimtelijke waarde, die zo veel mogelijk gerespecteerd zou mogen worden. Dit stelt eisen aan maat, schaal en positionering van eventuele bouwwerken op en rond de dijk. Aanpassingen van het dwarsprofiel of het tracé horen dan, behalve aan technische eisen, te voldoen aan ontwerpseisen die mede op de cultuurhistorie zijn geïnspireerd. De Afsluitdijk zelf is en blijft de belangrijkste beelddrager