

INTEGRAAL RUIMTELIJK PROGRAMMA DURGERDAM

Uitgangspunten voor de dijkversterking en de inrichting van de openbare ruimte

TWEEDE CONCEPT 8 FEBRUARI 2019



Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Inleiding	6
UITGANGSPUNTEN PER THEMA	
Cultuurhistorie en landschap	11
Natuur en duurzaamheid	15
Recreatie en toerisme	19
Inpassing verkeer	23
Parkeren	29
Inrichting en openbare ruimte	33
Waterveiligheid en dijkontwerp	39
Colofon	51

Voorwoord

Een Integraal Ruimtelijk Programma (IRP) voor Durgerdam. Een (tussen) resultaat om trots op te zijn. Omdat het een beeld geeft van de ambities en mogelijkheden voor dit historische dorp. Omdat we hier als overheden met bewoners samen aan hebben gewerkt, waarbij het lang niet altijd eenvoudig was om elkaar daarin goed te begrijpen. Omdat we samen veel en hard hebben gewerkt aan begrip voor elkaars wensen en belangen.

Dit Integraal Ruimtelijk Programma is voor alle betrokkenen een nieuw vertrekpunt om door te werken aan de opgaven voor het dorp Durgerdam. Eigenlijk is er sprake van één integrale opgave voor het dorp: een waterveiligheidsopgave enerzijds en de inrichting van de openbare ruimte (en ondergrondse infrastructuur) anderzijds. Bij het uitwerken van de opgave is het van groot belang de waarden vanuit cultuurhistorie en natuur, recreatie en toerisme mee te nemen.

Als overheden zien we het als onze opdracht om in nauwe samenwerking met de dorpsbewoners en andere betrokkenen de verdere uitwerking ter hand te nemen en daarmee binnen de grenzen te blijven van de uitgangspunten zoals die in dit IRP worden beschreven. Amsterdam, HHNK en de provincie zijn verantwoordelijk voor verschillende besluiten in het vervolg: over de waterveiligheid (HHNK en de provincie), en over de openbare ruimte (Amsterdam). Uiteraard moeten we de verschillende opgaves en maatregelen in hun samenhang blijven beschouwen, juist omdat de verantwoordelijkheden verschillend verdeeld zijn over de betrokken overheden.

Ook voor de bewoners van het dorp Durgerdam is het IRP vertrekpunt om er in nauwe samenwerking met de overheden zorg voor te dragen dat de uitgangspunten in de verdere plannen voor de openbare ruimte en de dijk gerespecteerd worden.

Tot slot onze grote dank voor de inzet van de bewoners van Durgerdam en respect voor de tijd en energie die zij hebben gestoken om samen met de overheden tot dit punt te komen. Om te blijven vragen om uitleg van soms heel specifieke onderwerpen in de waterveiligheid. De eigen initiatieven die hebben geleid tot het boek 'Kijk op de dijk' zijn zeer behulpzaam geweest bij het samenwerken aan het IRP. Zonder de betrokkenheid en inzet van de bewoners had het extra jaar aan participatie niet tot dit resultaat kunnen leiden.

Met deze gezamenlijke inzet is overeenstemming bereikt over de uitgangspunten voor de volgende stappen. We gaan gezamenlijk met de bewoners aan de slag om deze in 2019 uit te werken in een Ontwerp Projectplan voor de waterveiligheid en in een nader ontwerp voor de openbare ruimte.

Voor een veilige en duurzame toekomst van het mooie Durgerdam.

Cees Loggen - gedeputeerde provincie Noord-Holland

Kees Stam - Hoogheemraad HHNK

Marieke van Doorninck - wethouder gemeente Amsterdam

Marianne van Leeuwen – Dorpsraad Durgerdam

Yvonne Breedijk – Centrale Dorpenraad Landelijk Noord

Inleiding

IRP als product

In dit Integraal Ruimtelijk Programma staan de uitgangspunten voor de verdere uitwerking voor de aanpak van openbare ruimte en dijkversterking in Durgerdam.

Het IRP beoogt uitgangspunten, principes en voorkeursrichtingen vast te leggen als randvoorwaarden voor het verdere ontwerpproces. Een deel van de randvoorwaarden is weergegeven in bandbreedtes, ook om de verwachtingen te managen: het nader uit te werken ontwerp moet binnen die geformuleerde uitgangspunten gaan passen.

Het IRP Durgerdam is een losstaand document, specifiek voor Durgerdam. Tegelijk kan het worden gezien als een aanvulling/verbijzondering op het Vormgevingsplan Markermeerdijken, een nadere Durgerdamse invulling van de principes zoals die in het Vormgevingsplan* zijn geformuleerd. Daarbij sluit het aan op de gehanteerde principes zodat de overgang (ter plaatse van polder IJdoorn) landschappelijk kan worden vormgegeven. Voor waterveiligheid is de opgave voor Durgerdam begrensd vanaf polder IJdoorn (dijkpaal 147,5 einde module 15) tot en met het westeinde (dijkpaal 164). Voor de integrale opgave voor Durgerdam zijn uitgangspunten of suggesties opgenomen die breder zien dan de opgave voor de dijkversterking.

Het IRP is inhoudelijk integraal opgezet. Dat betekent dat de uitgangspunten op het gebied van cultuurhistorie en landschap, natuur, recreatie en toerisme, duurzaamheid, verkeer, parkeren, openbare ruimte en waterveiligheid zo zijn geformuleerd dat ze met elkaar kloppen en niet tegenstrijdig zijn.

Het IRP is procesmatig integraal tot stand gekomen. Dat betekent dat de uitgangspunten de waarden en de wensen van de bewoners weergeven en dat deze niet botsen met het beleid en de standpunten van de betrokken overheden.

In het IRP komen de ruimtelijke uitgangspunten aan de orde voor zowel het verder ontwerpen aan de waterveiligheidsmaatregelen als aan de openbare ruimte. In het IRP zijn de waarden, de ambities en de wensen op het gebied van de verschillende thema's zo concreet als mogelijk (in dit stadium) gemaakt: welke afmetingen horen erbij, welke materialen en welke gebruiksfuncties passen daarbij.

Het IRP is een programma in die zin dat er is geformuleerd welke uitgangspunten, principes voor inrichting en gebruik en voorkeursrichtingen voor het dijkontwerp bij de verdere uitwerking van de plannen zullen moeten worden meegenomen. Een soort 'programma van eisen en wensen' voor het vervolg. Tegelijkertijd kan het IRP ook als een 'toets' worden gebruikt, zodat de vraag beantwoord kan worden of de uitwerking op een bepaald punt klopt met wat in het IRP is neergelegd.

Het proces van totstandkoming IRP

Het IRP is het resultaat van een (extra) jaar participatie (december 2017-januari 2019). Bij het opstellen is teruggegrepen op de uitgangspunten die eerder in het proces zijn vastgesteld. De ambities zoals geformuleerd in het afwegingskader, in 'Kijk op de dijk', de uitgangspunten waterveiligheid, zijn in het IRP zó geconcretiseerd, dat ze een solide basis vormen voor het vervolgon ontwerp.

* Vormgevingsplan voor de versterking van de Markermeerdijken, november 2017

2018

2019

fase 1

fase 2

extra jaar participatie

ONTWERPEN
(INTEGRAAL)

AFWEGINGSKADER

TECHNIEK
WATERVEILIGHEID

16-12-17
dijkwan-
deling

25-01
ontwerp-basis
(place and space)
dijkwandeling
welke onderdelen
in ontwerp?

1

2

3

atelier 1

25-01

varianten in
dijkontwerp

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

hoe maken we
ruimtelijke kwaliteit
toetsbaar?
presentatie
'Kijk op de Dijk'

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

waarop is de dijk
afgekeurd?
bestuurlijk overleg

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

aan welke
knoppen kun je draaien?

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

januari

februari

maart

april

mei

juni

juli

augustus

september

oktober

november

december

januari

9 januari

PRODUCTEN

college
bundel'Kijk op
de Dijk'schetsen dijk-
profielen en open-
bare ruimte

INTEGRAAL RUIMTELIJK PROGRAMMA DURGERDAM (IRP)

bestuurlijk overleg
februari 2019



Foto's Karen Span

Impressies bijeenkomsten en ateliers participatiejaar

Het gesprek over de doorwerking van de eisen op uitvoeringsniveau, zoals bijvoorbeeld de uitwerking van de bekleding (hard en stenig of een meer groene dijk), is nog niet afgerond. In het verdere proces van 'rekenen en tekenen' aan de veiligheidsmaatregelen en de openbare ruimte is een nadere afweging van belangen en voorkeuren nodig. Het IRP kan worden gezien als het vertrekpunt voor het verdere gesprek over de bedoelde nadere afweging.

Naast de uitgangspunten, waar het vervolgon ontwerp aan kan worden getoetst, zijn er ook 'suggesties' ter nadere uitwerking in het IRP meegenomen. De suggesties hebben het karakter van wensen, die in het vervolgon ontwerp kunnen worden meegenomen. Het zijn geen toezeggingen dat de betreffende zaken er ook daadwerkelijk gaan komen.

In het IRP komen achtereenvolgens de uitgangspunten en de suggesties voor acht thema's aan de orde. De nadruk ligt daarbij op het ruimtelijke aspect van het betreffende thema. De getoonde afbeeldingen zijn schetsen om de uitgangspunten te illustreren; er kunnen geen conclusies omtrent afmetingen en dergelijke aan worden verbonden. Het gaat om uitgangspunten voor de volgende fase die op basis van nadere berekeningen uitmondt in concrete ontwerpen voor de dijk en de openbare ruimte.

Status en doorwerking IRP, vervolg

Het IRP is het gezamenlijke product van de werkgroep Durgerdam en de drie overheden.

De conceptversie van het IRP is op 9 januari 2019 aan het dorp gepresenteerd. Daarna gaan de dorpsbewoners met elkaar in gesprek, dat kan uitmonden in een advies van de dorpsraad aan de overheden over de doorwerking van specifieke uitgangspunten of randvoorwaarden.

Op 26 februari wordt het IRP door de bestuurders van de drie overheden vastgesteld. Met deze uitgangspunten in de hand begint dan het werk aan het concrete ontwerp voor waterveiligheid en openbare ruimte. Tijdens dit proces, dat naar verwachting het hele jaar 2019 in beslag neemt, blijven de overheden in voortdurend gesprek met het dorp en hun vertegenwoordigers.

Als tijdens de nadere uitwerking van het dijkontwerp of het ontwerp van de openbare ruimte blijkt dat vanwege specifieke omstandigheden niet kan worden voldaan aan bepaalde uitgangspunten uit het IRP dan wordt dit besproken met de bewoners en andere betrokken partijen.

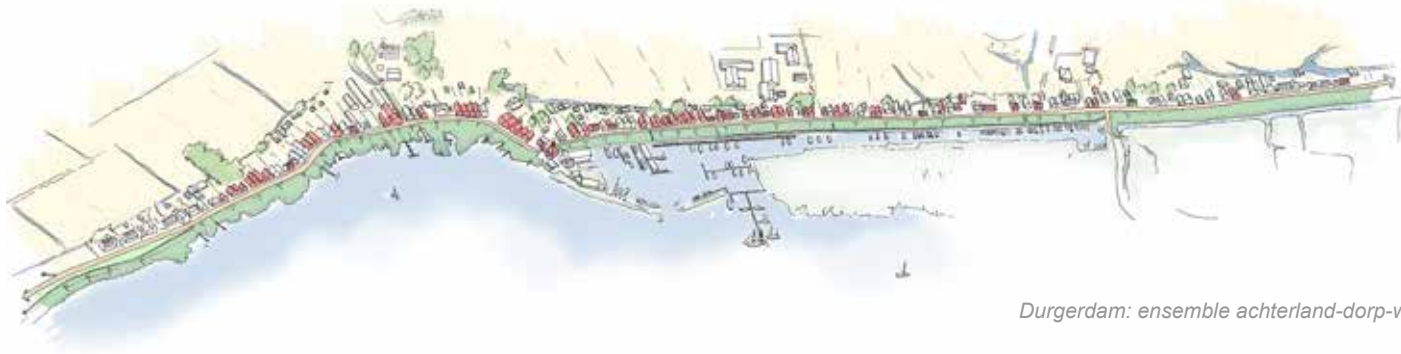
De grote cultuurhistorische kwaliteiten van Durgerdam en de manier waarop het dorp met het water en het achterland is verbonden zijn erkend en beschermd. De regelgeving geeft beperkt antwoord op de vraag aan welke eisen de veiligheidsmaatregelen moeten voldoen om hieraan recht te doen. Het gaat erom de dijk en de openbare ruimte zo te ontwerpen, dat in zorgvuldigheid, maatwerk en precisie recht wordt gedaan aan de bijzondere kwaliteiten van het ensemble van dorp en dijk.





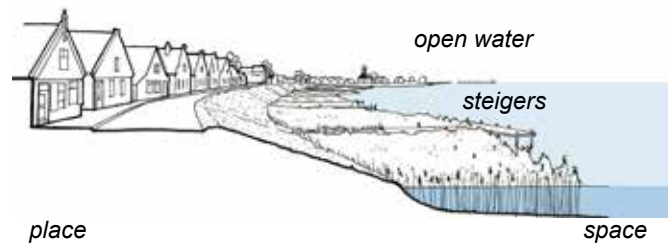
cultuurhistorie en landschap

Uitgangspunten cultuurhistorie en landschap



Durgerdam: ensemble achterland-dorp-water

Durgerdam is beschermd dorpsgezicht. De karakteristiek van bebouwing, tracé en profiel van de dijk dienen gerespecteerd te worden. De bijzondere relatie achterland – dorp – water en het zicht vanuit de woningen op het water en vanaf het water op de woningen dragen bij aan de kwaliteit van het dorp en de karakteristieken. Deze blijven zo veel mogelijk intact.



Uit: Gouden regels IJsselmeergebied - Frits Palmboom

De continue lijn van de bestaande dijk, de tuimelkade, het dijktafwerk, inclusief de inrichting en aankleding ervan die over grote lengte een eenheid vormen zijn de basis voor het dijkontwerp.



Continuïteit en variatie (westeinde)

Binnen dit krachtige en eenduidige beeld ontstaat variatie door behoud van karakteristieke bochten, in- en uitbuigingen en grillig gevormde rietkragen. Eenheid op de schaal van dorp en dijk als geheel en lokale variatie bepalen samen de kwaliteit.



Eenheid en verscheidenheid: westeinde - oosteinde

Het karakter van de overgang dijk – water, gekenmerkt door open water met rietgroei en steigers (westeinde) en de inrichting van de haven (oosteinde) dient zo mogelijk gehandhaafd te worden. Wanneer dat niet mogelijk is dient het karakter in de nieuwe situatie zoveel als mogelijk teruggebracht te worden.



*Coupures als karakteristiek element
Foto: Google Streetview*



*Karakteristiek: open water - oever - dijk
Foto: Heide Hinterthür*

Om de karakteristiek van het beeld van dorp, dijk aan het open water te behouden, wordt voor de waterveiligheidsoplossingen bij voorkeur gekeken naar maatregelen aan de dijk en niet in het open water.

Het bestaande profiel van stoep en weg, inclusief het afwisselende karakter van de informele zone direct langs de voorgevels (met iets verhoogde stoepen en voortuintjes) wordt behouden of met behoud van de karakteristiek teruggebracht. Aandachtspunt daarbij is de toegankelijkheid van de stoep voor mindervaliden. De stoep dient in principe obstakelvrij te zijn.



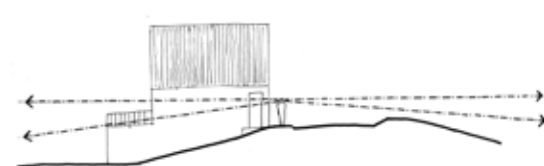
*Doorzicht vanaf de dijk naar het achterland
Foto: E. van Eis*



Karakteristieke opbouw: gevel - stoep - rijweg - tuimelkade

Om het historische karakter van het dorp te onderstrepen is het van belang dat het materiaalgebruik (gebakken klinker in verschillende verbanden in stoep en weg), het straatmeubilair (authentiek en doelmatig) en de verlichting (idem) worden behouden of met behoud van karakteristiek worden teruggebracht.

Karakteristieke elementen (coupures, pompen, trappen, (hoogwater)steigers, werf, dijkpalen) zoveel als mogelijk handhaven of terugplaatsen.



Doorzichten vanaf de dijk naar het achterland tussen de huizen door (ter hoogte van de voormalige koepaden) worden zoveel mogelijk behouden.

Naast wonen en recreatie is natuur een belangrijke kwaliteitsbepalende factor voor Durgerdam. Om de natuur te behouden en te verbeteren zijn de regels vanuit natuurwetgeving van toepassing. Er zijn ook natuurmaatregelen die niet uit regelgeving voortkomen, maar wel kunnen bijdragen aan de integrale ruimtelijke kwaliteit.

De veiligheidsmaatregelen en de herinrichting van de dijk moeten duurzaam en toekomstbestendig zijn en zoveel mogelijk voldoen aan de principes van circulair materiaalgebruik en inspelen op de transitie naar hernieuwbare energie.





natuur en duurzaamheid

Uitgangspunten natuur

Het dijkontwerp en de bijbehorende inrichtingsmaatregelen voegen zich in de beschermingsregimes die in de directe omgeving van dorp en dijk gelden. Zo worden de mogelijkheden die de dijk biedt als leefgebied voor zoogdieren, amfibieën en reptielen gestimuleerd.

Waar natuurlijke kwaliteiten door het dijkontwerp of de uitvoering ervan worden geschonden, worden die gecompenseerd.



Foto: Heide Hinterthür Rietland langs oosteinde

Oosteinde: het rietland langs de haven wordt gehandhaafd.



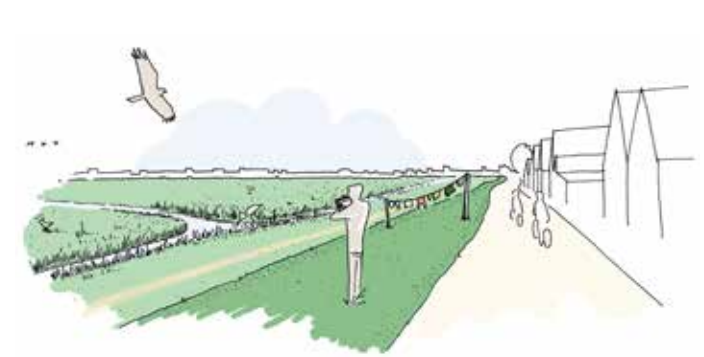
Rietkragen westeinde



Foto: Machteld de Vletter

Sloot als barrière

Recreatieve routes worden zo gelegd dat verstoring van natuur wordt voorkomen. Voor de dijk langs Polder IJdoorn geldt: handhaven van de sloot onder aan de dijk als barrière tussen recreatief gebruik van de dijk en de natuur in de niet voor het publiek toegankelijke polder.



Polder IJdoorn: verder vernat

Polder IJdoorn: het dijkontwerp en de uitvoering ervan houden rekening met de plannen om het gebied te vernatten inclusief het creëren van visvriendelijke in- en uitlaten. Zo ook met de verdere versterking van de functie als gebied voor weide- en moerasvogels.

Suggestie ter uitwerking:

De land-water overgang plaatselijk geschikt maken voor amfibieën, reptielen en watervogels.

Uitgangspunten duurzaamheid



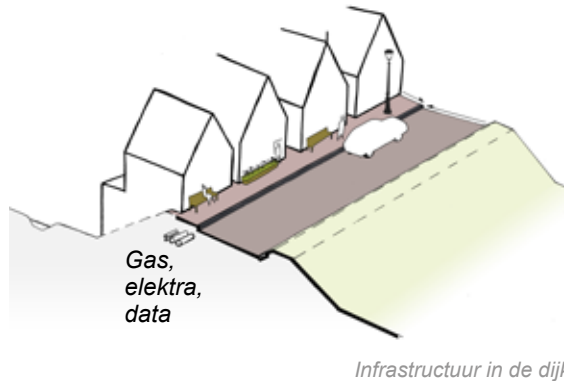
Hergebruik van bestaand materiaal

Zo mogelijk hergebruik van materialen (gebakken klinkers, natuursteen (basaltblokken, Noordse steen), dijkpalen).

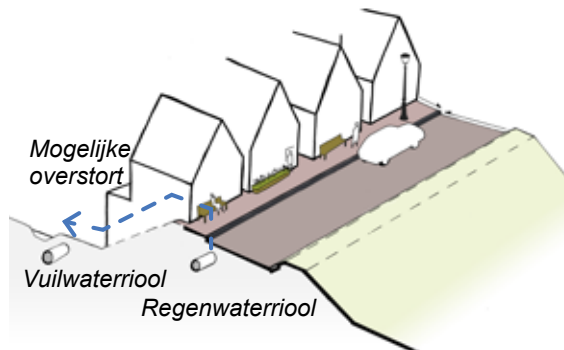


Foto: Heide Hinterthür Robuuste vormgeving en inrichting dijk

Uitvoering van de veiligheidsmaatregelen en de inrichting van de openbare ruimte in praktische en robuuste materialen die lange tijd goed en mooi blijven. Net als in de huidige situatie gaat het om een zekere tijdloosheid en niet om het creëren van high tech hoogstandjes.



Infrastructuur in de dijk



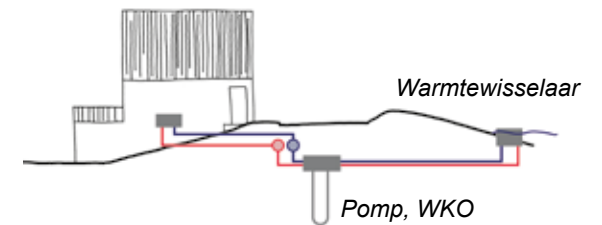
Waterafvoer met voldoende capaciteit

Vernieuwen van het leidingen-netwerk in de dijk:

- Elektriciteit: voldoende capaciteit met het oog op all electric oplossingen voor de woningen en het opladen van elektrische voertuigen
- Gas: vernieuwen en geschikt maken voor meerdere gassoorten (biogas, waterstof)
- Capaciteit van de waterafvoer van de verharding van de dijk dimensioneren op klimaatverandering (zwaardere buien).

Suggesties ter uitwerking:

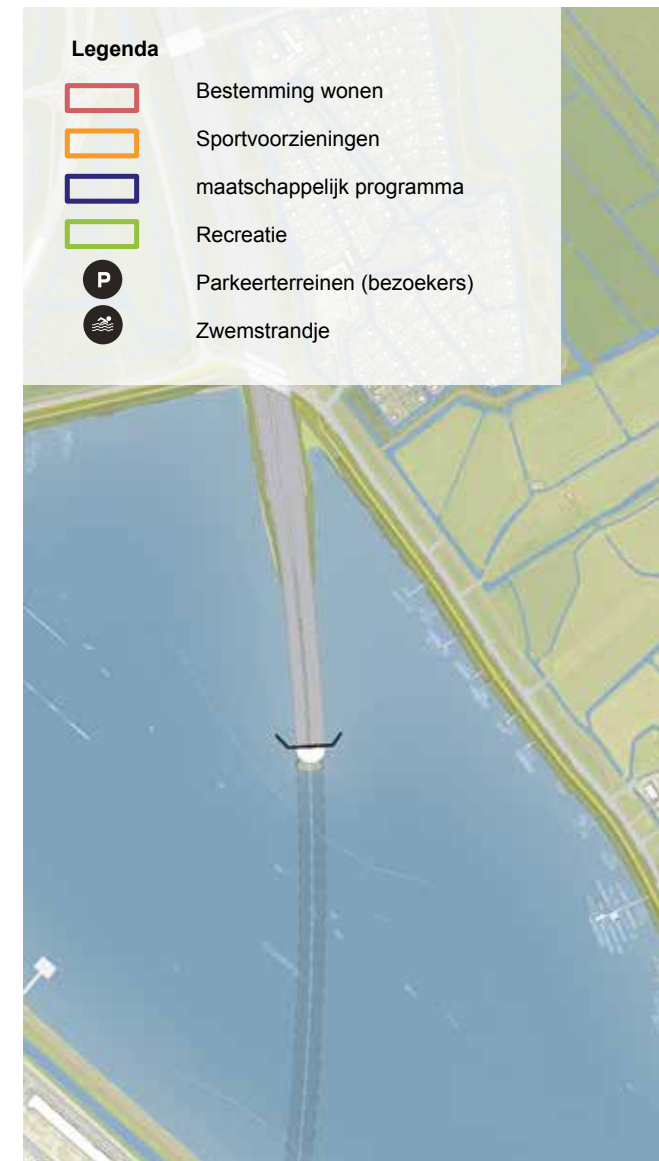
- Het realiseren van een lokale duurzame energievoorziening voor Durgerdam. Een suggestie om op te pakken door de nieuwe energie-coöperatie.



Thermische energie uit IJmeer

- Onderzoek naar de wenselijkheid/ haalbaarheid van warmteleidingen voor een collectief warmtesysteem voor Durgerdam (bijvoorbeeld door de inzet van thermische energie uit IJmeerwater of van geothermie).
- (Openbare) Laadpalen voor elektrische auto's.

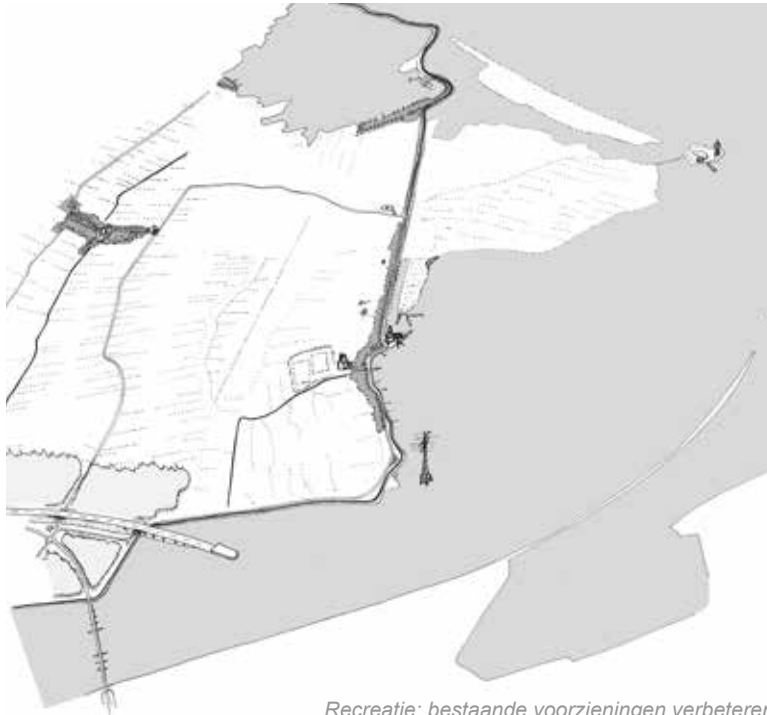
Bezoekers zijn welkom als ze komen voor de rust en de grote landschappelijke kwaliteiten van Durgerdam. Daarbij hoort een zodanige organisatie van de toeristische en recreatieve activiteiten op en langs de dijk dat ze de kwaliteit van het wonen aan de dijk en de leefbaarheid optimaal respecteren.





recreatie en toerisme

Uitgangspunten recreatie en toerisme



Recreatie: bestaande voorzieningen verbeteren

De bestaande verhouding tussen de kwaliteit van het wonen en de recreatieve mogelijkheden behouden. Dat betekent dat het ontwerp gericht is op het faciliteren van de bestaande recreatieve voorzieningen en niet gericht is op het creëren van condities voor nieuwe recreatieve activiteiten.

Beter organiseren van een recreatief bezoek aan Durgerdam: bezoekers parkeren aan de oost- en westzijde buiten het dorp (daar horen veilige parkeerplaatsen en een veilige en aantrekkelijke route tussen de parkeerplaatsen en het dorp bij), duidelijkheid over waar je fiets te stallen en ook waar je je afval moet laten.

Er komt een continue en veilige recreatieve route over en langs de dijk. Fietsers kunnen comfortabel en veilig over de weg door het dorp. Wandelaars kunnen via trottoirs door het dorp of over een wandelpad onderlangs de dijk.



Voorzieningen voor recreatief bezoek



Recreatieve routes over en langs de dijk

Oosteinde: bestaande situatie jachthaven (diverse soorten steigers, havenkom, breedte watergang) handhaven; lang parkeren op p-plaatsen voor bezoekers op de parkeerplaatsen aan de west- en oostzijde van het dorp.

Oosteinde: het dorpsstrandje in de hoek tegen de Polder IJdoorn blijft in de huidige vorm en omvang behouden.



Oosteinde: jachthaven en dorpsstrandje handhaven



Westeinde: steigers terugbrengen



Westeinde: bevaarbare baai

Westeinde: varen tot bij de aanlegsteigers en daar afmeren, alsmede voor anker gaan in de baai blijven mogelijk.

Westeinde: In verband met het gebruik en het beeld van de baai is het van belang om na de uitvoering van de versterkingsmaatregelen steigers weer terug te plaatsen. Het grondgebied tussen tuimelkade en oever is en blijft openbaar toegankelijk.

Suggesties ter uitwerking:

- Voor het gebied langs het Blauwe Hoofd (dat niet bij het dijkversterkingstraject Durgerdam hoort) geldt een aantal inrichtingssuggesties. Oeverrecreatie-activiteiten voor bezoekers zouden bij het Blauwe Hoofd moeten worden gebundeld. De informele recreatieve voorzieningen (strand, parkeren auto's en fietsen) en de uitstraling kunnen worden verbeterd. Bij dit alles is belangrijk, dat er een overzichtelijke en veilige situatie gecreëerd wordt en dat het Blauwe Hoofd er aantrekkelijk bij ligt, zowel op drukke zomerdagen als op stille dagen in de herfst en winter.
- Vorm, aantal, uitvoering en eigenaarschap van de steigers onder langs de dijk in westeinde worden in een 'steigerplan' nader uitgewerkt.



Suggestie inrichting Blauwe Hoofd

Het wegverkeer (fiets, auto, inclusief parkeren) en het gebruik van de stoep worden binnen de bestaande breedte van de verharding ingepast. Deze verharde ruimte bevindt zich tussen de gevels en de rand van de weg aan de kant van de tuimelkade. Zorgvuldige inpassing en inrichting zijn vereist om de beperkte ruimte zó in te zetten, dat er een comfortabele en veilige verkeerssituatie ontstaat.



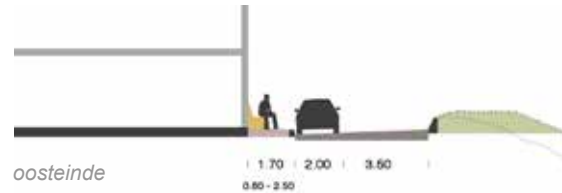
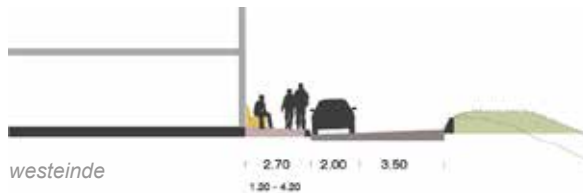


inpassing verkeer

Uitgangspunten inpassing verkeer



Tweerichtingsverkeer i.c.m. inrijverbod



Inpassen verkeersbewegingen in karakteristieke profiel

Binnen het dorp blijft de dijk toegankelijk voor auto- en fietsverkeer in twee rijrichtingen. Om het doorgaande auto- en motorenverkeer te weren geldt aan de oostzijde van het dorp een inrijverbod vanaf de T-kruising Uitdammerdijk-Durgerdammergouw tot aan de eerste huizen van het dorp.

Voor het dorp blijft de bestaande as-lastbeperking van 7 ton voor zwaar verkeer gehandhaafd. Deze beperking wordt door middel van bebording aangegeven. Wel wordt de dijk geschikt gemaakt als evacuatie-route, inclusief de verkeersbelasting die daarbij hoort. De keermogelijkheid voor vrachtauto's bij het Blauwe Hoofd blijft behouden.

Het verkeer (wandelen over de stoep, auto's en fietsers over de weg) wordt ingepast in een strook verharding, die zich (net als in de huidige situatie) bevindt tussen de gevel en de rand van tuimelkade. Die is niet overal even breed, daarom is maatwerk vereist. Zo is er in westeinde meer ruimte voor de stoep dan in oosteinde.

Soms is het druk, met veel verkeer dat zijn weg zoekt in een beperkte ruimte. Daarom moeten er overzichtelijke en veilige oversteekplaatsen (zeker ook voor kinderen en bejaarden) worden gerealiseerd.



Om de circa 150m: passeerplekken voor auto's

Om de verkeersveiligheid te verhogen zijn/ worden er in het dorp passeerplekken gerealiseerd om auto's de ruimte te bieden elkaar te passeren. Het is de bedoeling dat er om de circa 150 meter dergelijke plekken worden gerealiseerd.



Aandachtspunten wegverkeer bij voormalige sluis en kapel

Bij de voormalige sluis en bij de bocht ter hoogte van de kapel wordt een overzichtelijke en veilige verkeerssituatie gecreëerd door hier op de goede plek passeerplekken van voldoende lengte te realiseren.



Oostelijke entree



Westelijke entree

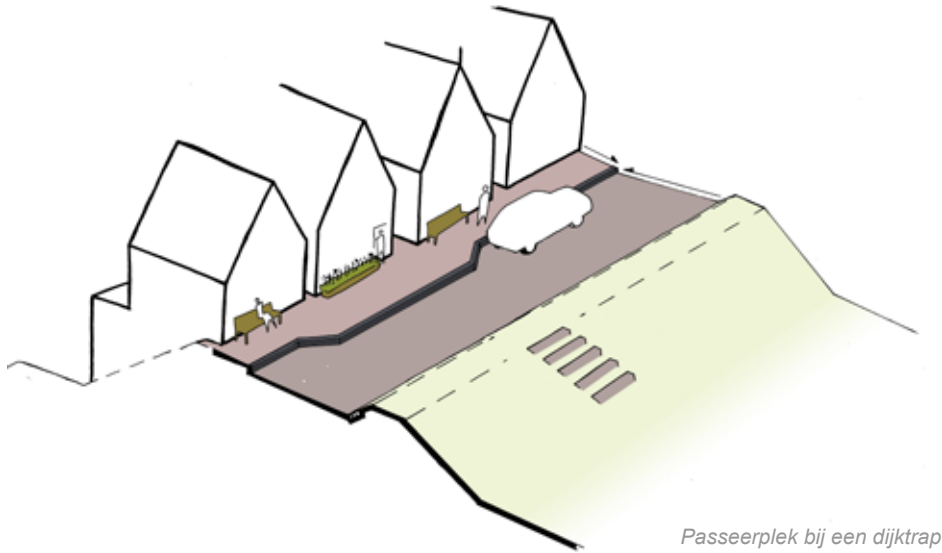
Aan de oostelijke entree van het dorp kan de verkeerssituatie (met inrijverbod) door de inrichting van de weg aanzienlijk worden verduidelijkt.

De verkeerssituatie aan de westentree van het dorp kan door inrichtingsmaatregelen worden verhelderd.

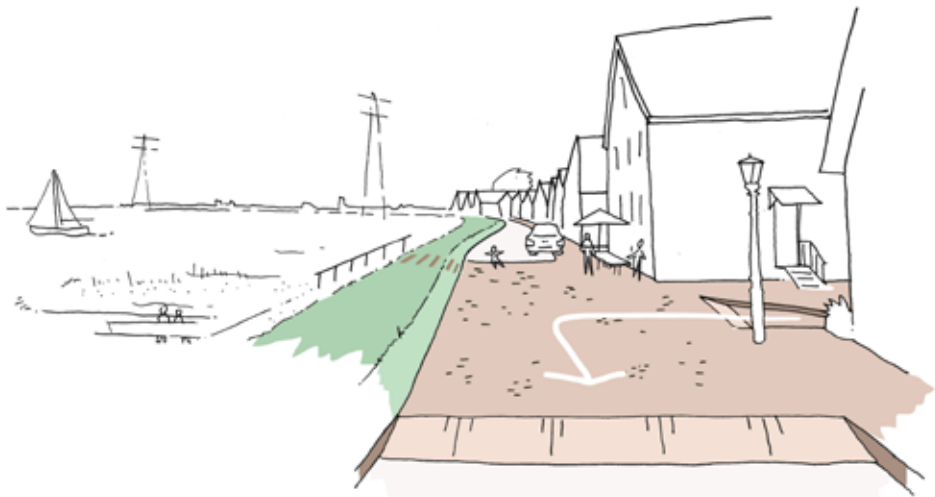
Voor beide entrees geldt, dat de ruimtelijke kwaliteit van de gekozen oplossing in overeenstemming moet zijn met het karakter van het dorp.

NB Deze uitgangspunten zijn in een informeel overleg met de Centrale VerkeersCommissie van de gemeente Amsterdam (CVC) besproken en hebben daar niet tot bezwaren geleid. Wel werd aandacht gevraagd voor de hoogte van de opsluitband van de tuimelkade: als deze hoger dan 15cm is leidt dit tot een psychologische versmalling van de weg voor fietsers. Daarnaast werd aandacht gevraagd voor de toegankelijkheid van de stoep voor rolstoelen, kinderwagens en rollators. Het definitieve ontwerp van de weg dient t.z.t. formeel aan de CVC te worden voorgelegd.

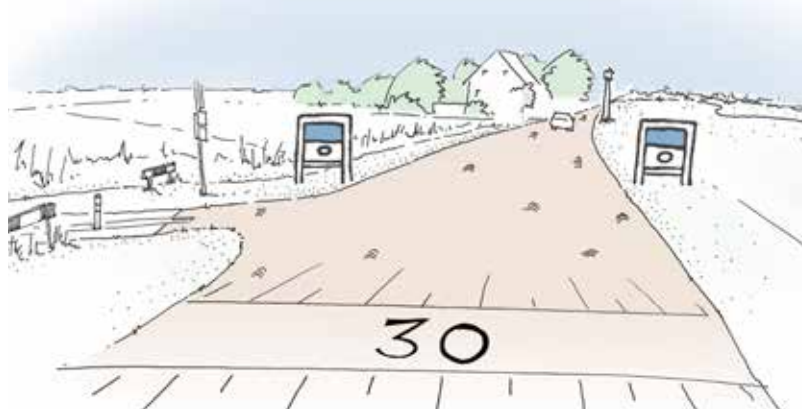
Suggesties ter uitwerking:



- Waar nieuwe passeerplekken worden gerealiseerd liggen geen parkeerplaatsen. Daar kan het trottoir worden verbreed.
- De passeerplekken kunnen ook als overzichtelijke en verkeersveilige oversteekplaatsen voor voetgangers fungeren. Daarom is het gunstig ze te laten samenvallen met plekken waar veel wordt overgestoken (voormalige sluis, dijktrappen, coupures). De soms drukke verkeerssituatie in oosteinde verdient hierbij speciale aandacht.

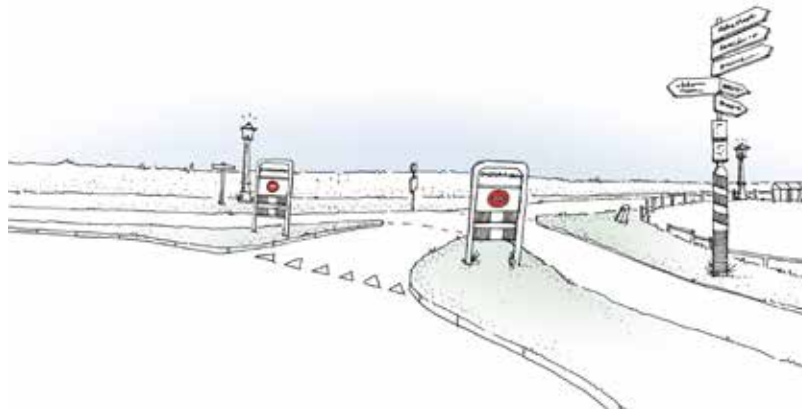


- Verkennen van de mogelijkheid om een linksaf-advies voor autoverkeer komend vanaf de parkeerplaats van DRC en hotel ter hoogte van de voormalige sluis in te stellen. Dit bevordert dat het principe van wachten en passeren op dit soms drukke gedeelte van westeinde beter verloopt.



Suggestie inrichting westelijke dorpsentree

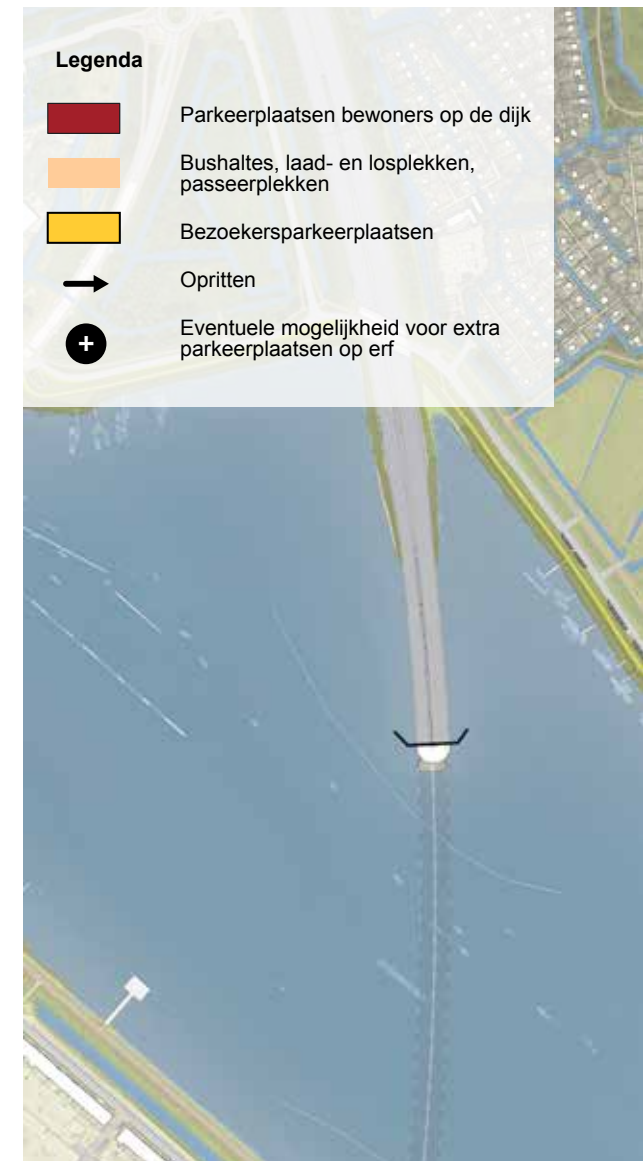
- Westelijke dorpsentree: de grens van de bebouwde kom kan worden verplaatst naar de plek waar het fietspad op de dijk uitkomt. Nog vóór dit punt wordt een verkeersdrempel in combinatie met een verbod om harder te rijden dan 30 km gerealiseerd. De rijloper wordt vanaf dat punt even smal als in het dorp (3,5 meter) en uitgevoerd in hetzelfde materiaal als de bestrating in het dorp. De aansluiting van het fietspad krijgt voldoende ruimte.



Suggestie inrichting oostelijk Dorpsentree

- Oostelijke dorpsentree: de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie kan hier door inrichtingsmaatregelen aanzienlijk worden verbeterd. Een haakse aansluiting van de weg over de dijk op de weg langs de Uitdammerdijk richting Liergouw kan daarbij een belangrijke stap vormen. De mogelijkheid om hier een camera te plaatsen, die overtreding van het inrij-verbod vastlegt, wordt onderzocht.

Om de grote kwaliteiten van het ensemble van bebouwing, dijk en water goed tot hun recht te laten komen en de gebruiksmogelijkheden van de buitenruimte te optimaliseren wordt waar mogelijk de dominantie van parkeerplaatsen voor auto's in het straatbeeld van Durgerdam verminderd. Het gaat om het creëren van een toekomstbestendige parkeeroplossing die het karakter van het dorp overeind houdt.





Parkeerterrein Oost ca. 70 pp

DRC ca. 75 pp

Erf

Durgerdammerdijk ca. 162 pp

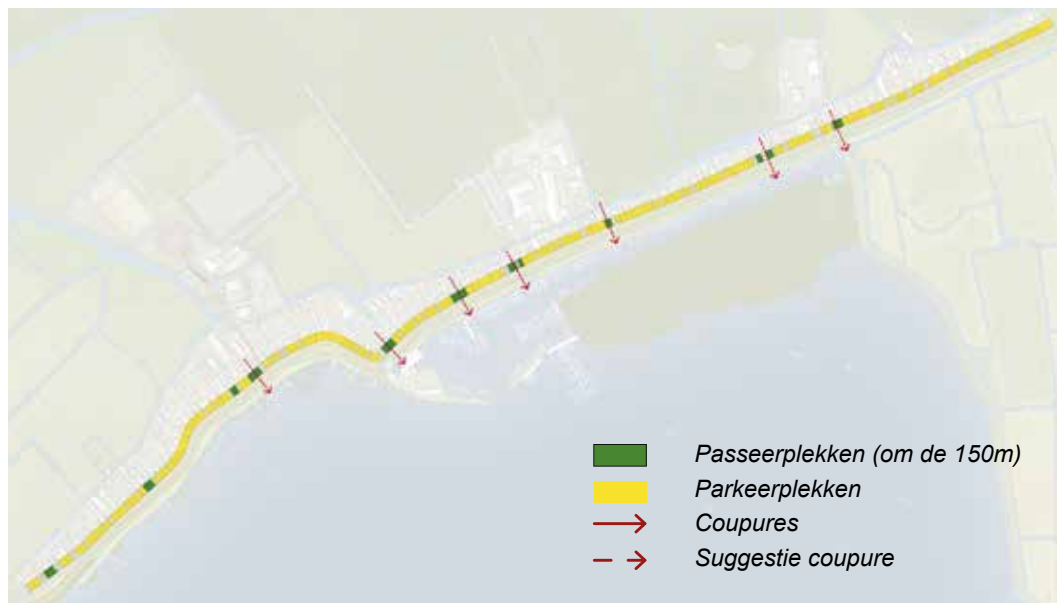
Blauwe Hoofd ca. 30 pp

parkeren

Uitgangspunten parkeren



Langsparkeren op de dijk voor bewoners



Op passeerplekken géén parkeerplaatsen

De ruimtelijke kwaliteit van de dijk verbetert als er minder auto's geparkeerd worden. Tegelijk zijn bewoners in veel gevallen afhankelijk van hun auto. Op dit moment is parkeren verboden op de dijk en kunnen bewoners een ontheffing krijgen. Het aantal ontheffingen, de voorwaarden waaronder deze worden verstrekt en het aantal parkeerplekken op de dijk blijft vooralsnog hetzelfde.

De parkeerplaatsen op de dijk worden zo verdeeld, dat er om de circa 150 meter parkeervrije plekken ontstaan waar auto's elkaar kunnen passeren. Waar nieuwe passeerplekken worden gecreëerd wordt de ruimte die vrijkomt (doordat parkeerplaatsen worden verwijderd) benut om de stoep (met circa 0,9 m) en de rijbaan (tot circa 4,5 meter) te verbreden. De extra ruimte op de stoep zou op deze plaats kunnen worden benut voor het parkeren van scooters en fietsen.

Als besloten wordt het aantal langs-parkeerplaatsen op de dijk te verminderen kunnen meer parkeervrije passeerplekken (met uit- en overzicht) worden gerealiseerd.



Geen parkeerplaatsen bij vml sluis en bocht bij de Kapel



Langs de stoep liever geen Amsterdammertjes



Parkeren bezoekers geconcentreerd op drie plekken

In verband met de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie en de beeldkwaliteit worden er bij de voormalige sluis en in de bocht bij de kapel geen parkeerplaatsen aangelegd.

Auto's worden binnen de parkeervakken en niet op de stoep geparkeerd. Dit principe is gebaseerd op goed gedrag van de parkeerders en het 'elkaar hierop aanspreken' in het dorp. Een band tussen parkeerplaats en stoep van maximaal 12 cm hoog kan volstaan. Als dat niet voldoende blijkt bieden grovere middelen zoals Amsterdammertjes mogelijk een oplossing. Dergelijke maatregelen doen wel afbreuk aan het beeld en de beperkte ruimte op de stoep. Ook wordt geen witte belijning rond de parkeervakken aangebracht.

Bezoekers (dagrecreanten, watersporters, voetballers en supporters van DRC) parkeren op de parkeerplaatsen aan weerszijden van (oost, west) en achter (bij DRC) het dorp.

Suggesties ter uitwerking:

- Op het agrarisch erf in oostende kan mogelijk ook in de toekomst een beperkt aantal extra parkeerplaatsen voor bewoners van Durgerdam worden gerealiseerd.
- Realiseren van langspaarkeerplaatsen met een groene uitstraling (middels grastegels) tussen Blauwe Hoofd en begin bebouwde kom voor bezoekers aan de Markermeerzijde van de weg.



'Groene' parkeerplaatsen langs westelijke dorpsentree

Gebruik en inrichting van de buitenruimte, gevormd door het verharde deel van het dijkprofiel (stoep en rijweg), het groene deel van de dijk, de oever en het water zijn heel karakteristiek voor Durgerdam. Het is de opgave om de maatregelen ter verhoging van de waterveiligheid en de vernieuwing van de openbare ruimte zo uit te voeren dat de inrichtingskwaliteit, de subtiele verhoudingen en de historisch gegroeide variatie die zich in gebruik en inrichting manifesteert behouden blijven.





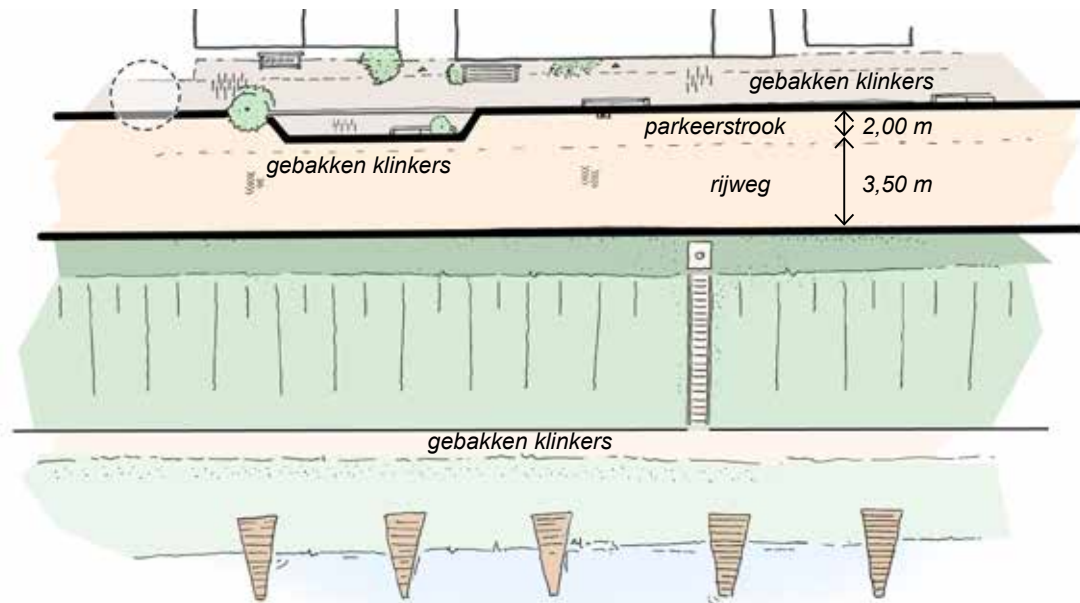
inrichting en openbare ruimte

Uitgangspunten inrichting openbare ruimte



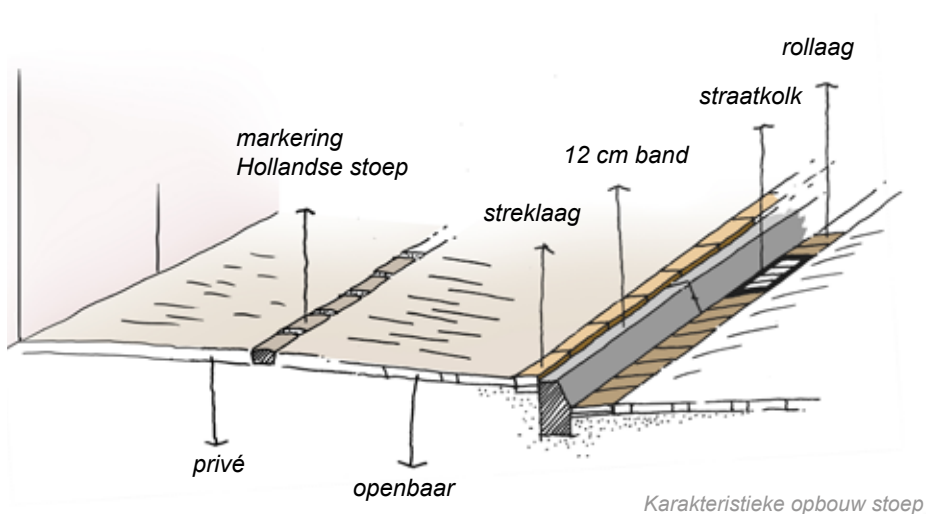
Foto: Heide Hinterthür Informeel gebruik d.m.v. bankjes, beplanting

Het informeel gebruik van de stoep (bank, beplanting) vanuit de woning blijft mogelijk. Een accent in de verharding maakt de overgang tussen de privé-stoep (de 'Hollandse stoep') en het openbare deel van de stoep duidelijk. De stoep is, op bankjes langs de gevels na, vrij van obstakels.



Materiaalgebruik in het verharde deel van het profiel (oosteinde)

De rand van de 'Hollandse stoep', de rand tussen stoep en parkeren, en de rand van de tuimelkade vormen zoveel mogelijk een doorgaande lijn langs de gevels van het dorp, zonder onderbrekingen en verspringen (behalve bij passeerplekken). Ze volgen zoveel mogelijk de curve van dijk en baai. Door middel van materiaalgebruik en hoogteverschillen worden deze lijnen ervaarbaar gemaakt.



Materiaalgebruik verharding: conform de Amsterdamse Puccini-standaard uitvoeren in gebakken materialen, waar mogelijk door middel van hergebruik. Stoep, parkeerplaatsen en rijweg in hetzelfde materiaal: gebakken klinkers, in principe donker van kleur. Zowel de rand tussen stoep en parkeren als de opsluitband die het begin van de tuimelkade markeert worden uitgevoerd in hetzelfde materiaal: natuursteen of smalle granieten banden, in de warme beige-rode tint die tot in de jaren zestig in de hele stad gebruikt zijn.

De verharding tussen de keermuren van de coupures horen bij de rijweg en de stoep. Ze worden ook in gebakken klinkers uitgevoerd.

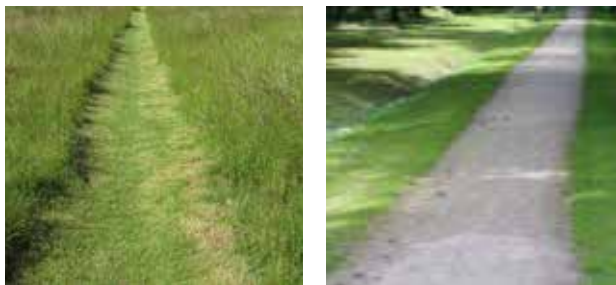
Eventuele trappen in de coupures zijn van hetzelfde materiaal als de banden langs de tuimelkade en de stoep.

Het pad onderlangs de dijk bij de haven in oostende geeft toegang tot de steigers en hoort bij de verkeersruimte van het dorp. Ook dit pad is uitgevoerd in gebakken klinkers.

Materiaalgebruik halfverharding: het pad onderlangs de dijk in westeinde en het pad in oostende ter hoogte van de polder IJdoorn zijn informeler van karakter en wordt uitgevoerd in gestabiliseerde halfverharding of in gemaaid gras.

Voor de genoemde uitgangspunten met betrekking tot de materialisering en de uitvoering geldt dat ze moeten voldoen aan de eisen die er vanuit waterveiligheid aan worden gesteld.

Verlichting: de basispositie voor straatverlichting is dichtbij of aan de gevel. Er wordt gekozen voor ranke lantaarnpalen die passen bij het historische karakter van de bebouwing. De huidige gevelarmaturen worden zo mogelijk hergebruikt.



Paden: gemaaid gras of halfverhard



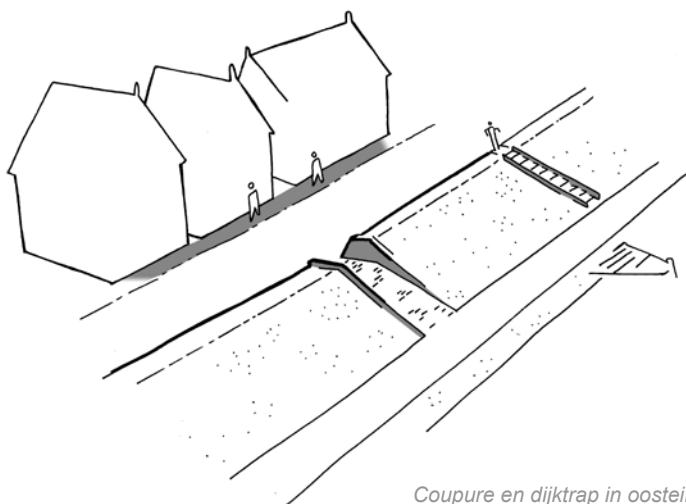
Bijzondere plek: voormalige sluis

De voormalige sluis wordt als bijzondere plek in de openbare ruimte vormgegeven. Deze plek, waar de Durgerdammer Die uitmondde in het IJmeer, vraagt om een overgang over de tuimelkade heen in combinatie met een bank of verblijfsplek om van het uitzicht te genieten.



Bijzondere plek: bocht bij de kapel

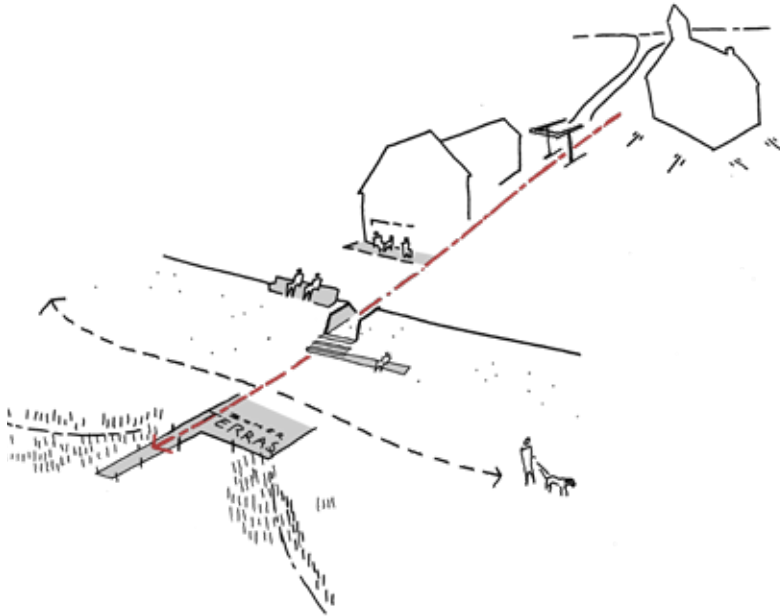
De plek in de bocht van de weg en de knik in de dijk bij de kapel wordt als bijzondere plek in de openbare ruimte vormgegeven. Aan de westzijde van de Kapel komen binnendijks gebied, buitendijks gebied en de markante knik in de Durgerdammerdijk samen. De overgang van de dijk naar de kapel wordt op deze plek gevormd door een coupure en een aansluitende muur. Dit scharnierpunt in de waterkering en openbare ruimte is beeldbepalend voor Durgerdam en vormt een schitterende plek om terug (of vooruit) te kijken richting het westeinde. Hier moet inpassing van de veiligheidsmaatregelen extra inrichtingskwaliteit opleveren.



Coupure en dijktrap in oosteinde

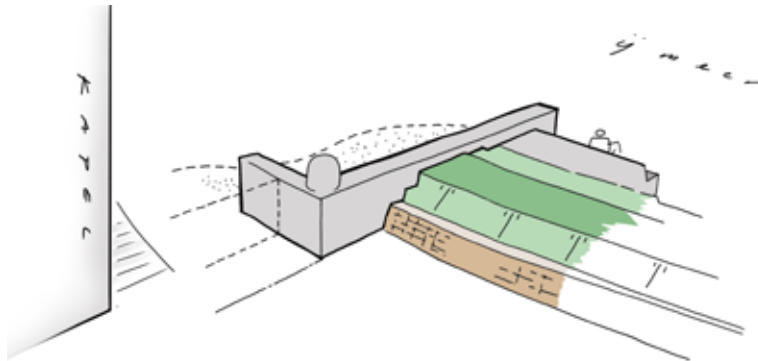
De coupures in de dijk van oosteinde worden aangepast aan de eisen vanuit waterveiligheid en in een nader te bepalen opbouw, profiel en materiaal teruggebracht. Ze leggen de verbinding tussen de woningen, de straat, de buitenberm van de dijk en de jachthaven. In het dorp worden zo min mogelijk (verkeers-)borden geplaatst. Waar borden noodzakelijk zijn wordt een type gebruikt dat past bij het karakter van het dorp.

Suggesties ter uitwerking:



Suggestie: coupure bij vml sluis

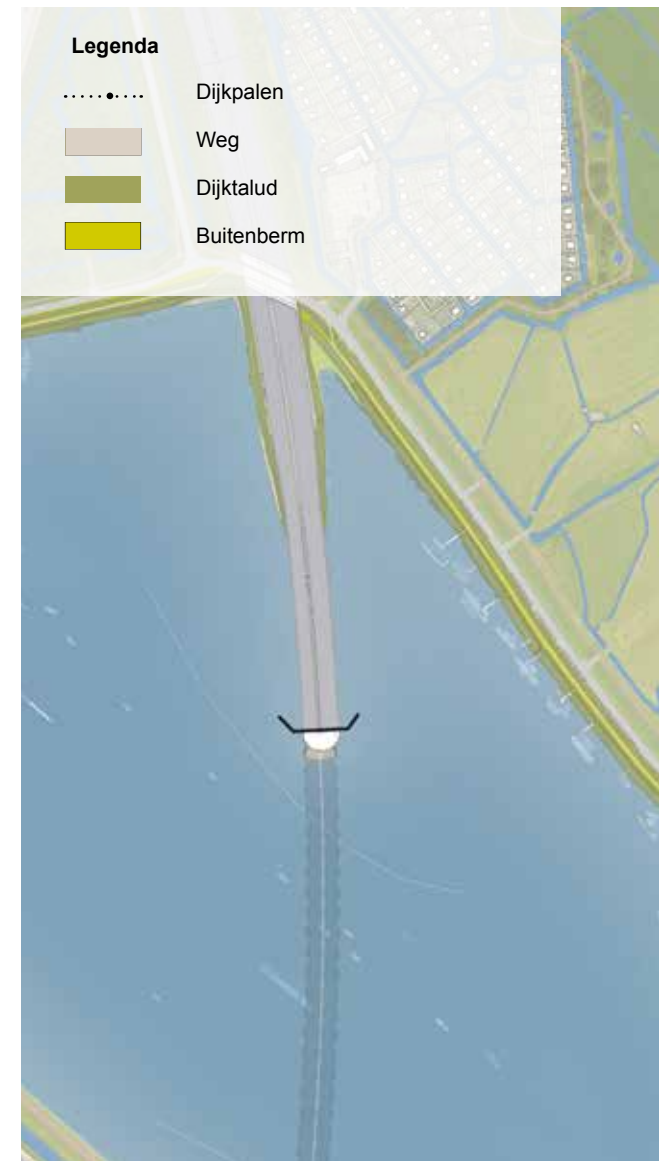
- Ter hoogte van de voormalige sluis is aan de buitenzijde van de dijk plaats voor een terras, gekoppeld aan het restaurant en de openbare steiger.
- Ter hoogte van de voormalige sluis was vroeger een coupure in de dijk. Het terugbrengen van die coupure kan de situatie ter plekke (café met terras, afslag naar kerk en DRC, wandelpad naar Waterland) tot een hoogtepunt van het westeinde maken.



Waterkerende muur en uitzichtpunt bij kapel

- In de inrichting van de openbare ruimte bij de knik in de dijk en de kapel kan een kleine bank of verblijfsplek geïntegreerd worden in een waterkerende muur die uitzicht biedt naar het westeinde en IJmeer. Door middel van een trap over de tuimelkade heen wordt de buitenberm verbonden met de bestaande steeg die 'achterlangs' een veilige route biedt aan de wandelaar richting het oosteinde.

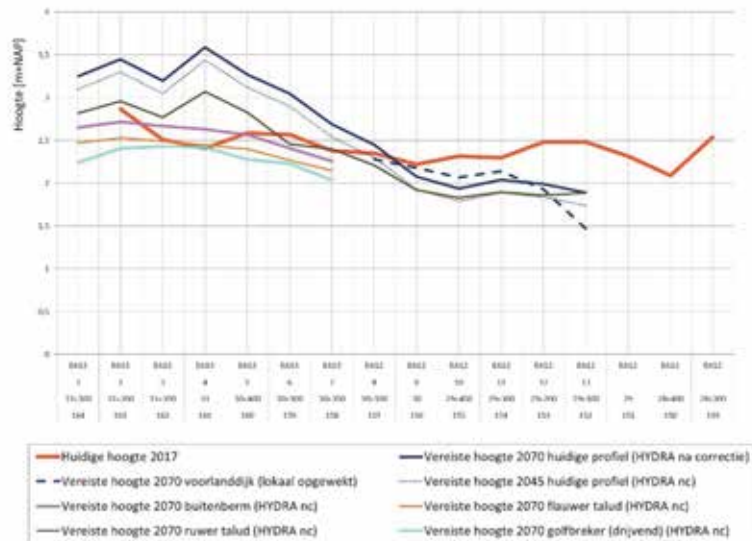
Het maken van een dijkontwerp, dat aan de huidige en toekomstige eisen van waterveiligheid voldoet en tegelijkertijd gebaseerd is op de in de vorige hoofdstukken benoemde uitgangspunten, is een uitdagende opgave. De zoektocht naar de combineerbaarheid van de uitgangspunten heeft een aantal 'voorkeursrichtingen' voor het dijkontwerp opgeleverd. De voorkeursrichtingen geven op basis van de huidige inzichten oplossingsrichtingen voor de waterveiligheidsmaatregelen weer, die het beste passen bij de uitgangspunten op de overige thema's. De genoemde hoogte- en breedte-dimensionering en de gesuggereerde materialen zijn indicatief. In de volgende stap van het ontwerp – het Ontwerp Projectplan – worden op basis van berekeningen het profiel, de dimensionering en het materiaalgebruik nader uitgewerkt.





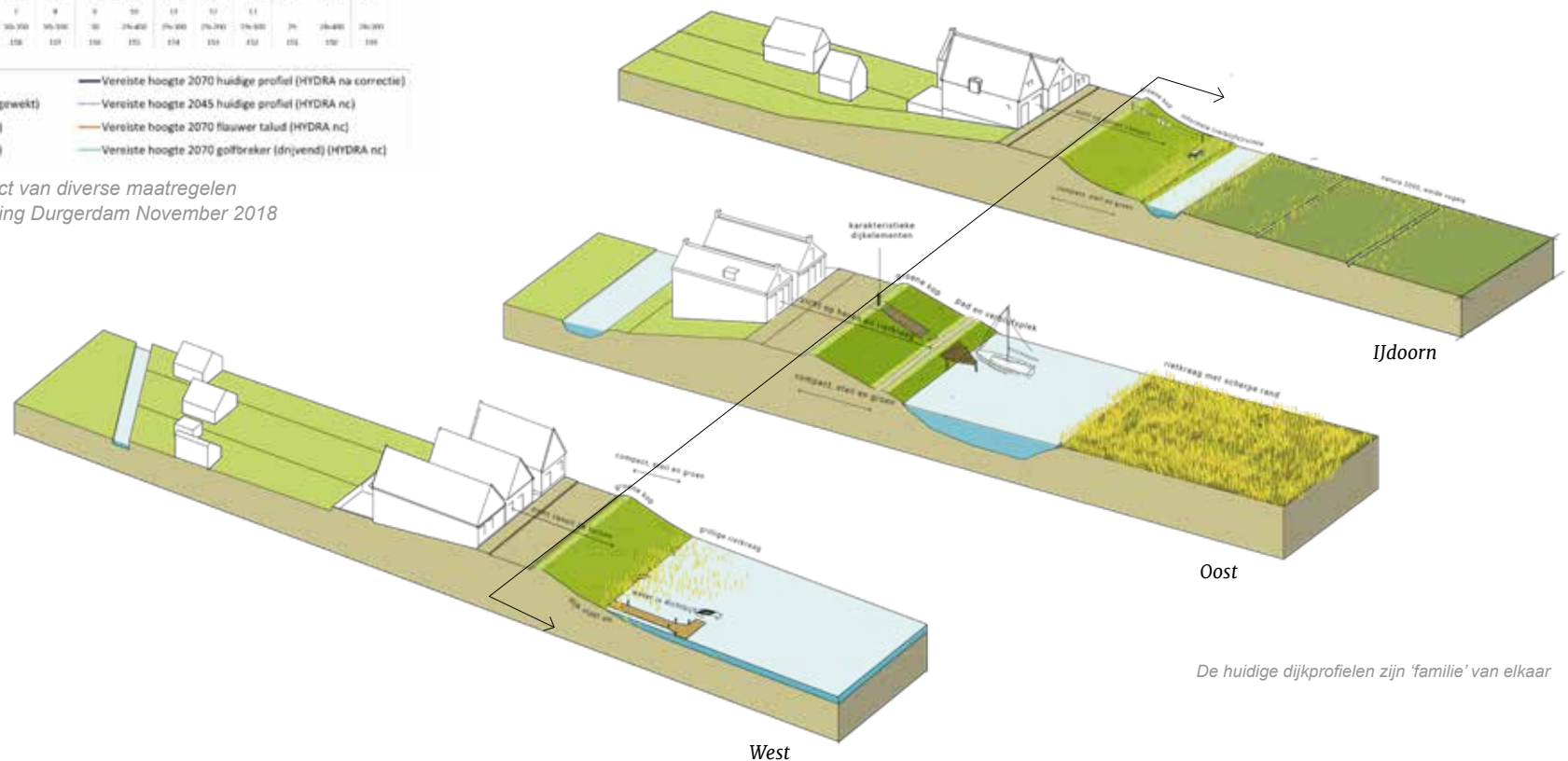
waterveiligheid en dijkontwerp

Uitgangspunten waterveiligheid en dijkontwerp



Vereiste dijkhoogte en het effect van diverse maatregelen
Uit: Collegebundel dijkversterking Durgerdam November 2018

Bij het uitwerken van de voorstellen voor de voorkeursrichting van het nieuwe dijkprofiel zijn twee bouwstenen met elkaar gecombineerd. Ten eerste de acht uitgangspunten voor het dijkontwerp zoals die kort na de zomer in het bestuurlijk overleg zijn vastgesteld. En ten tweede de figuur met de vergelijking van de huidige en benodigde kruinhoogte bij toepassing van verschillende bouwstenen uit de Collegebundel Techniek van Waterveiligheid.





Logische plekken voor overgangen in het dijkprofiel

In het algemeen geldt dat de maatregelen voor de waterveiligheid in de verschillende delen van Durgerdam (westeinde, oosteinde, IJdoorn) in ruimtelijke zin ‘familie’ van elkaar moeten zijn. Grote verschillen in uitvoering en uitstraling moeten worden vermeden. Overgangen van het ene dijkprofiel naar het andere worden op logische plekken gerealiseerd. Als zulke plekken kunnen fungeren: de plek waar de kade om de polder IJdoorn op de dijk uitkomt (scheiding oosteinde – IJdoorn) de kapel (als scheiding tussen West- en oosteinde) en de kaap bij dijkpaal 164, het eindpunt van het Durgerdamse dijkvak.

De dijk moet voldoen aan de eisen vanuit beheer en onderhoud. Dit aspect behoeft in de komende periode meer aandacht en uitwerking in concrete maatregelen. Inzet is om de functionele eisen van beheer gelijk mee te nemen bij de nadere uitwerking van het Ontwerp Projectplan voor de dijk bij Durgerdam. Het gaat om het concreet maken van onder meer: de inspecteerbaarheid, onderhoudbaarheid en de ‘toetsbaarheid’ van de dijk.

De oplossingen voor de waterveiligheid laten zoveel mogelijk het bestaande profiel intact. Dat betekent dat de kruinhoogte zo laag mogelijk wordt gehouden (zonder dat de bestaande dijk wordt verlaagd) en dat de dijkhelling zo steil mogelijk blijft. Ook blijft de afstand tussen kruin van de dijk en water zo klein mogelijk. De dijk blijft zoveel als mogelijk een groene uitstraling houden. Met andere woorden: verhoging, verbreding en ‘verstening’ van de dijk blijven zo beperkt als mogelijk.

Omdat de weg en de verharding op de huidige plek blijven tussen gevel en tuimelkade, concentreren de oplossingen voor de waterveiligheid zich op de zone vanaf de tuimelkade naar het water.



Hoge ‘opstap’ tuimelkade

Suggestie ter uitwerking:

De ‘oversteekbaarheid’ van de tuimelkade vanuit de woningen en de weg richting het water is een punt ter nadere uitwerking. Omdat er een hoge band ligt tussen weg en tuimelkade (waardoor auto’s de tuimelkade niet op kunnen) en omdat de tuimelkade vanwege de zetting van de nieuw aangebrachte grond iets hoger komt te liggen is de ‘opstap’ vanaf de weg best hoog. Misschien kan de opstap in het detail met de verhoogde rand die langs de tuimelkade aan de kant van de weg loopt, worden vergemakkelijkt.

IJdoorn - dijkpaal 151

Hoogte

- Voldoende
- Mogelijk kleine verhoging nodig als gevolg van zetting nieuw aangebrachte grond voor bekleding

Stabiliteit*

- Restbreedte toepasbaar, waar nodig in combinatie met verbreding tuimelkade
- Lokaal voldoet stabiliteit niet door aanwezigheid diepe kelder, op te lossen door maatwerk

Bekleding

- Afgekeurd
- In nieuwe situatie volstaat groen talud

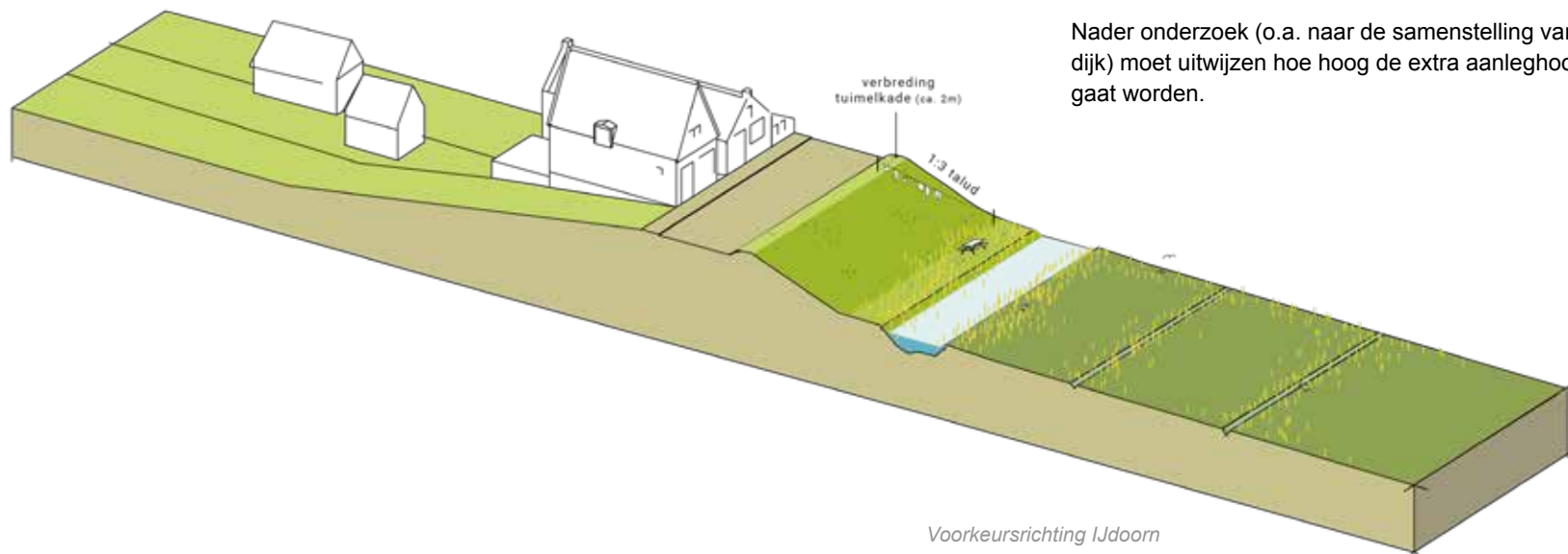
**Bedoeld is hier de macro-stabiliteit van het binnentalud (zie voor uitleg pag 8 van de Collegebundel Techniek van de waterveiligheid)*

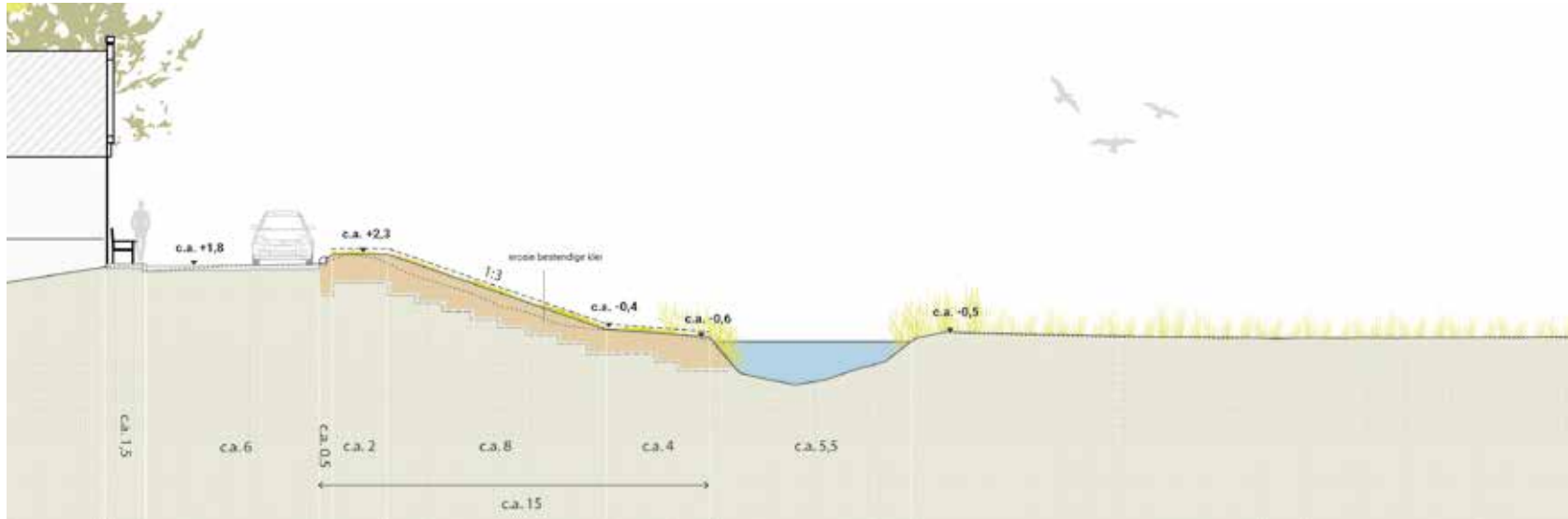
De dijk ter hoogte van de polder IJdoorn lijkt in de huidige situatie hoog genoeg te zijn. Op één punt na (ter plaatse van een woning met een diepe kelder) lijkt er voldoende restbreedte in het dijkprofiel aanwezig te zijn om de dijk de gewenste stabiliteit te geven.

De bekleding van de dijk moet worden vernieuwd. In de voorkeursrichting voor het dijkprofiel wordt grasbekleding op een laag erosiebestendige klei teruggebracht, wordt de tuimelkade overal minimaal 2 meter breed gemaakt en de dijkhelling hier en daar licht aangepast zodat overal een hellingshoek van 1:3 ontstaat.

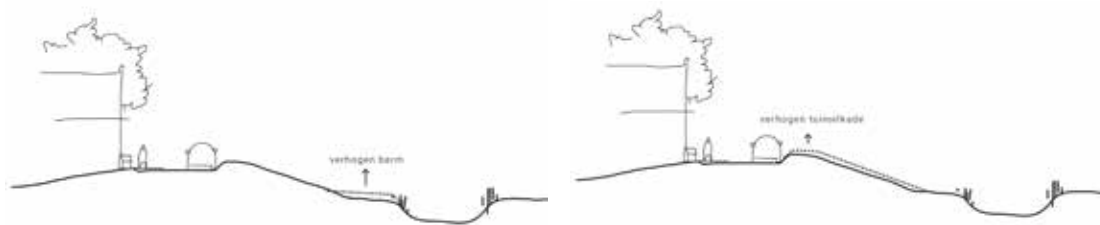
Het is verstandig om er in dit stadium rekening mee te houden dat de nieuwe bekleding circa 20 cm hoger wordt aangebracht dan de ter plaatse vereiste hoogte in verband met de zetting van de nieuw aangebrachte grond.

Nader onderzoek (o.a. naar de samenstelling van de huidige dijk) moet uitwijzen hoe hoog de extra aanleghoogte precies gaat worden.





Opbouw profiel IJdoorn: dijkpaal 151



Eventuele optimalisatie



Als op basis van nieuwe berekeningen een optimalisatieslag nodig blijkt, dan moet de oplossing worden gezocht in een lichte verhoging van de berm aan de voet van de van de dijk (voorkeur) al dan niet gecombineerd met een geringe ophoging van de tuimelkade.

Omdat aan de oostzijde van dit Durgerdamse dijkvak (module 15) het dijkprofiel op dezelfde manier wordt aangepast (tuimelkade 2 meter breed, vervanging bekleding, hellingshoek 1:3) is een correcte ruimtelijke aansluiting hier geen probleem.

Oosteinde - dijkpaal 154

Hoogte

- Grotendeels voldoende hoogte m.u.v. havenmonding
- Mogelijk kleine verhoging nodig als gevolg van zetting nieuw aangebrachte grond voor bekleding

Stabiliteit

- Restbreedte is toepasbaar, dijk van voldoende stabiliteit

Bekleding

- Afgekeurd
- In nieuwe situatie volstaat groen talud i.c.m. vastleggen oever d.m.v. breuksteen

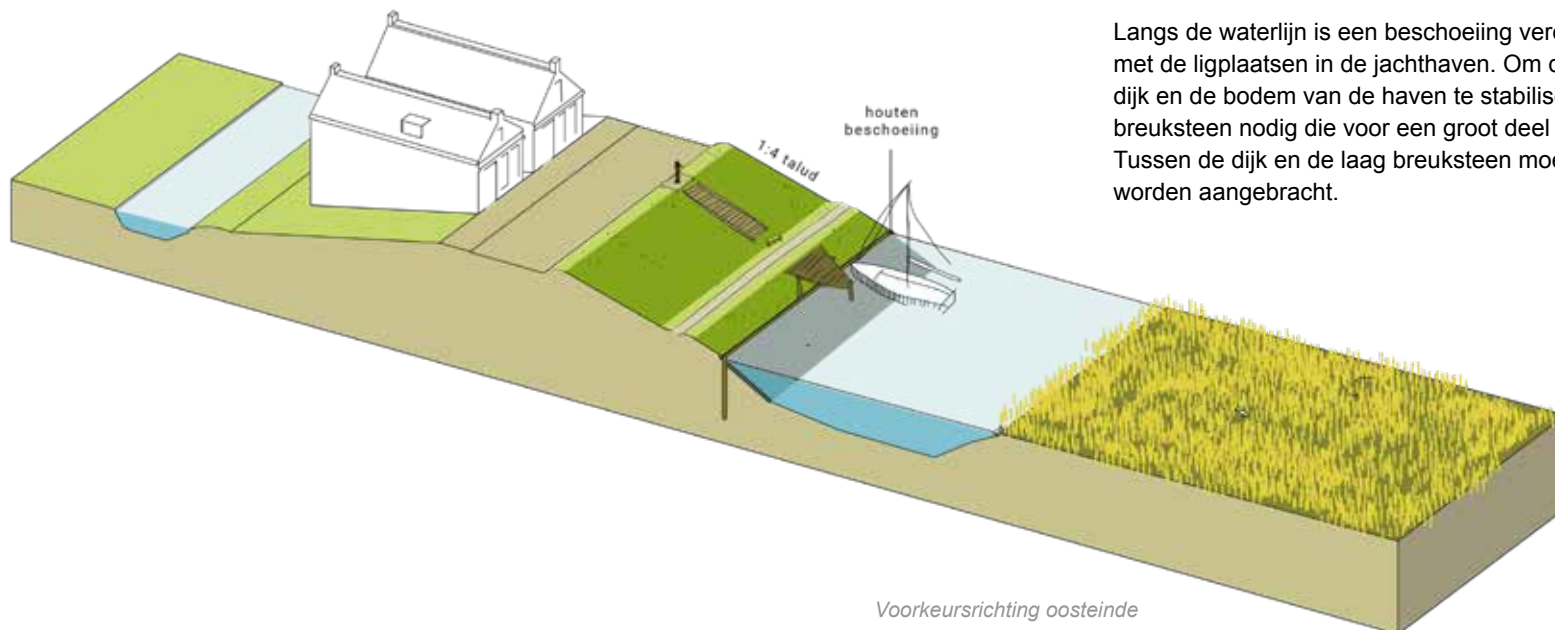
De dijk in oosteinde is grotendeels hoog genoeg. Alleen bij de havenmond (dijkpaal 157) is er een gering tekort aan hoogte. De dijk in oosteinde is van voldoende stabiliteit.

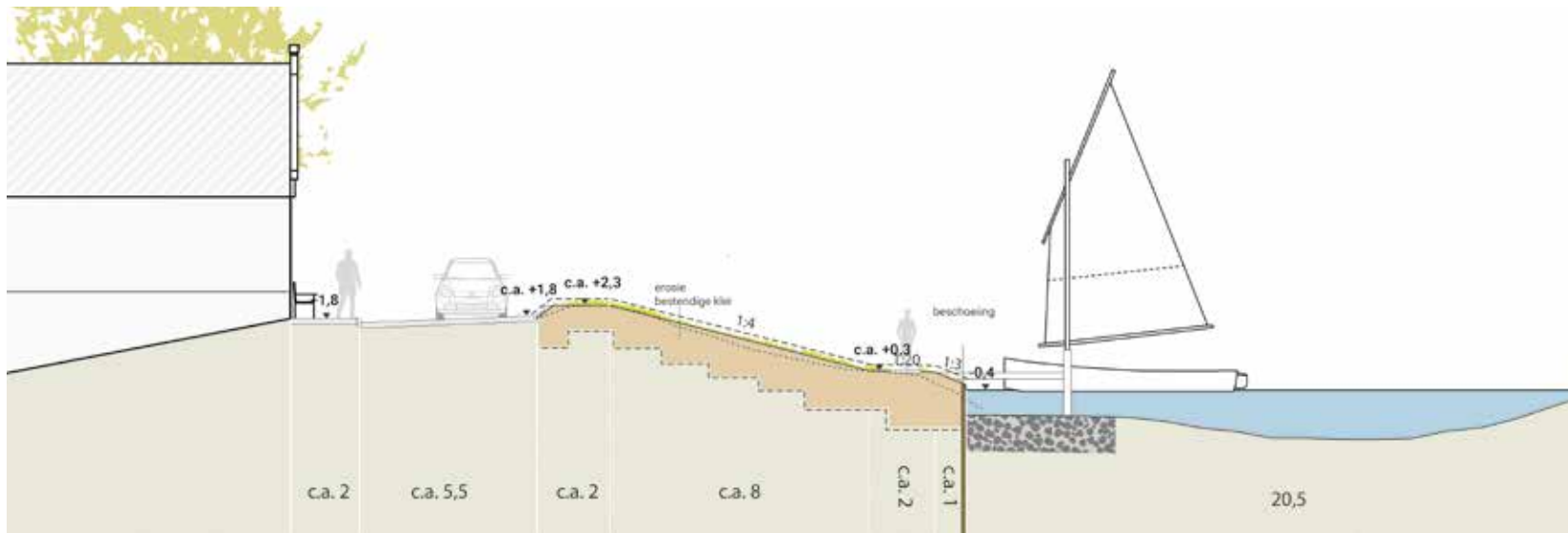
De dijkbekleding moet worden vervangen. Het buitentalud wordt vernieuwd door de bestaande bekleding te verwijderen en er een laag erosiebestendige klei op aan te brengen. De dijkbekleding blijft groen.

Het is verstandig om er in dit stadium rekening mee te houden dat de nieuwe bekleding circa 20 cm hoger wordt aangebracht dan de ter plaatse vereiste hoogte in verband met de zetting van de nieuw aangebrachte grond.

Nader onderzoek (o.a. naar de samenstelling van de huidige dijk) moet uitwijzen hoe hoog de extra aanleghoogte precies gaat worden.

Langs de waterlijn is een beschoeiing vereist in verband met de ligplaatsen in de jachthaven. Om de voet van de dijk en de bodem van de haven te stabiliseren is een laag breuksteen nodig die voor een groot deel onder water ligt. Tussen de dijk en de laag breuksteen moet een beschoeiing worden aangebracht.





Opbouw profiel oosteinde: dijkpaal 154



Eventuele optimalisatie

Als op basis van nieuwe berekeningen een optimalisatieslag nodig blijkt, dan moet de oplossing worden gezocht in een lichte verhoging van de berm aan de voet van de dijk (voorkeur) al dan niet gecombineerd met een geringe ophoging van de tuimelkade.



Impressie oosteinde

Rond dijkpaal 157 (havenmond) is naast de maatregelen met relatief beperkte visuele impact in oosteinde ook een oplossing voor het (geringe) hoogtetekort nodig. Nadere berekeningen moeten duidelijk maken of dit tekort kan worden opgelost door een beperkte verhoging van de kruin van de tuimelkade in aansluiting op de reeds aanwezige hogere kruin verder naar het oosten. Of door het pad dat langs het water aan de voet van de dijk loopt iets op te hogen, dat op deze manier als een kleine berm kan werken. Mocht het nodig blijken de golfploop verder te remmen dan kan dit door het profiel hier van een steenbekleding (bijvoorbeeld in de vorm van een trap) te voorzien.

Westeinde - dijkspaal 161

Hoogte

- Onvoldoende
- Mogelijk extra verhoging nodig als gevolg van zetting nieuw aangebrachte grond voor verhoging en bekleding

Stabiliteit

- Restbreedte toepasbaar, waar nodig in combinatie met verbreding tuimelkade
- Lokaal voldoet stabiliteit niet door aanwezigheid diepe kelder, op te lossen door maatwerk

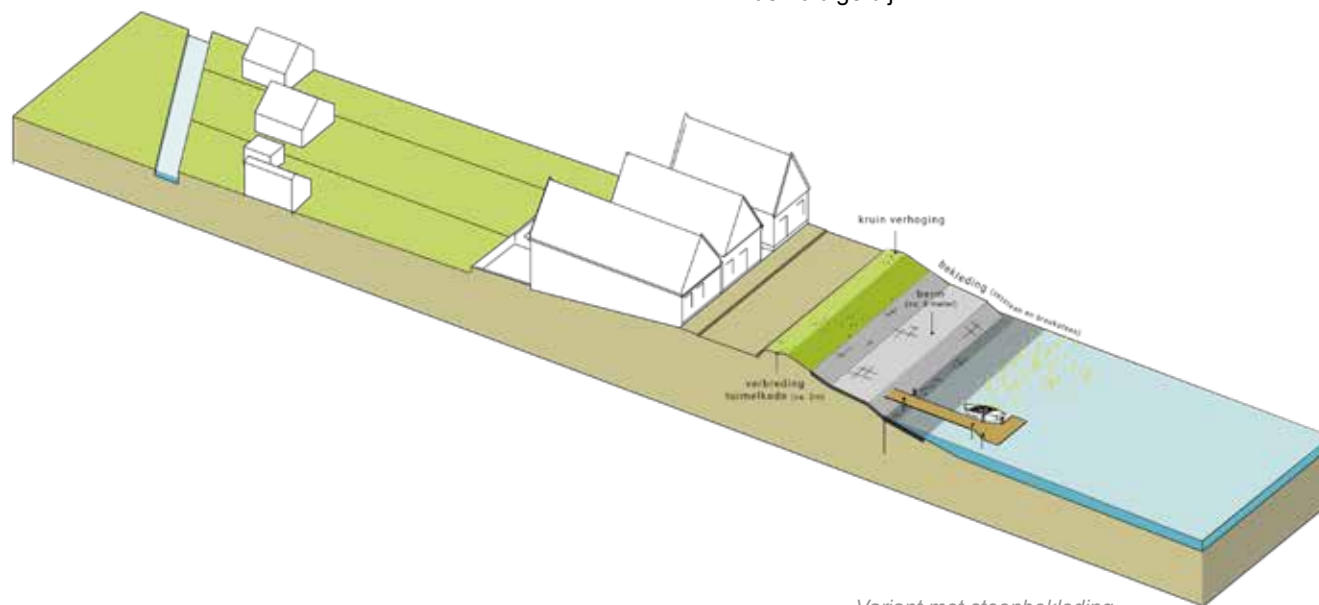
Bekleding

- Afgekeurd
- In nieuwe situatie verharding oever en dijktafud (incl. berm) nodig

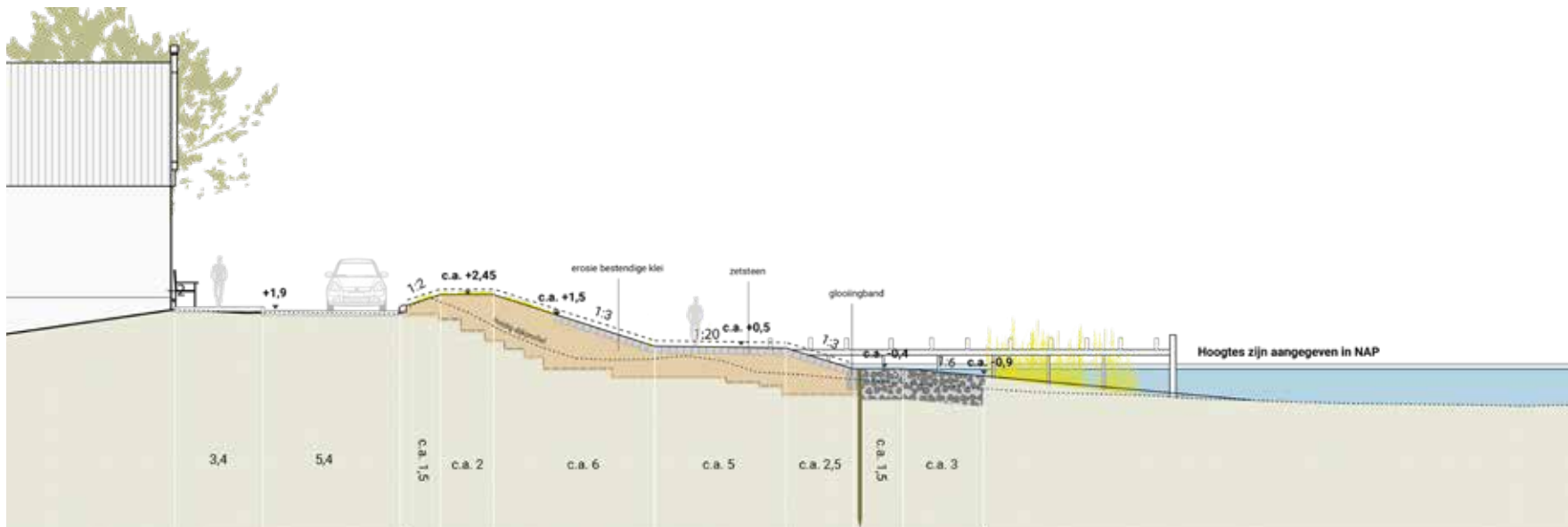
De dijk in westeinde is niet hoog genoeg. Op één punt na (ter plaatse van een woning met een diepe kelder) lijkt er voldoende restbreedte in het dijkprofiel om de dijk de gewenste stabiliteit te geven. De dijkbekleding moet worden vernieuwd. Aanleg van een berm aan de buitenzijde van de dijk is hier de oplossing, die ervoor gaat zorgen dat de verhoging van de kruin van de dijk zoveel mogelijk vermeden kan worden. En bovendien kan zo het karakter van de dijk (steil, scherp profiel met 'dijkgevoel') terugkomen. Binnen deze hoofdlijn strijden twee oplossingsrichtingen om de voorkeur; op basis van nadere berekeningen moet de uiteindelijke voorkeursrichting in overleg met de betrokken partijen worden bepaald. Het gaat om een dijk met zichtbare steenbekleding, waarvoor naar alle waarschijnlijkheid de dijk nauwelijks hoeft te worden verhoogd en een groene dijk, die iets is verhoogd (circa 25 cm) ten opzichte van de huidige dijk.

Variant met steenbekleding

De basisvariant is een compacte dijk met steenbekleding en een buitenberm op circa 0,6 meter boven NAP en een breedte van circa 5 meter. Doordat steenbekleding (zetsteen, bijv. basalt) aan de oppervlakte van de buitenberm en een deel van de dijkhelling wordt aangebracht ontstaat een dijk met een mate van ruwheid die lager kan worden uitgevoerd dan een dijk met een gladder oppervlak. Ook bij deze dijk moet er rekening mee worden gehouden dat de nieuwe bekleding circa 20 cm hoger wordt aangebracht dan de ter plaatse vereiste hoogte in verband met de zetting van de nieuw aangebrachte grond.



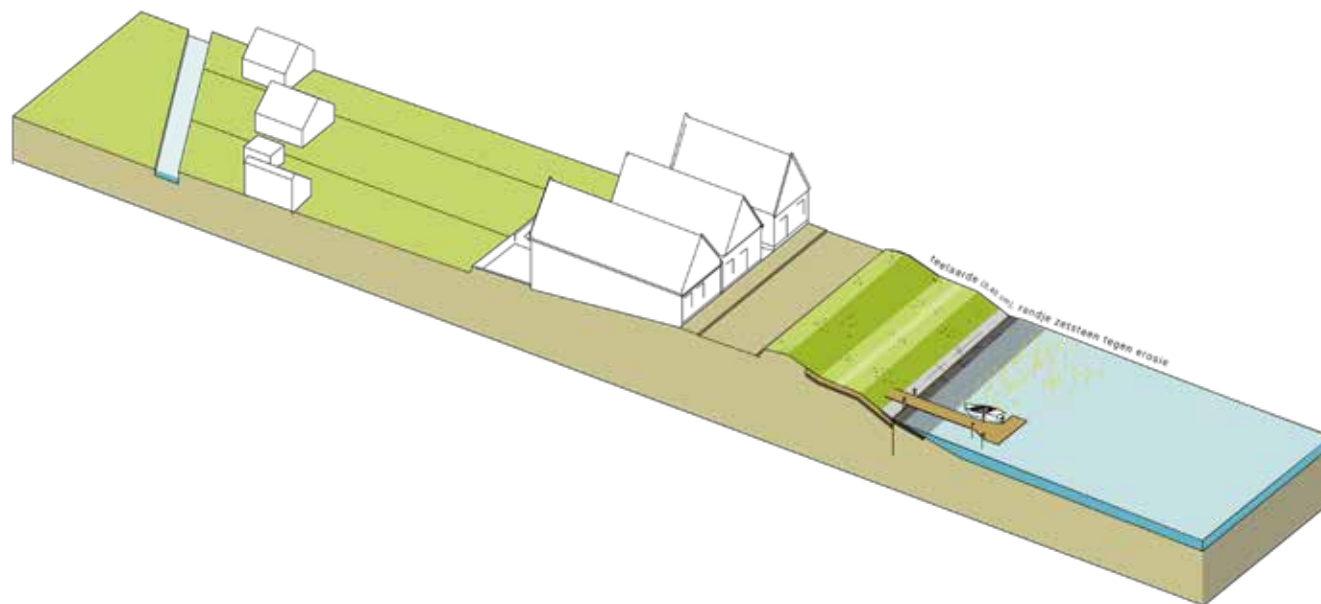
Variant met steenbekleding



Westeinde: opbouw profiel variant met steenbekleding: dijkpaal 161



Impressie variant met steenbekleding

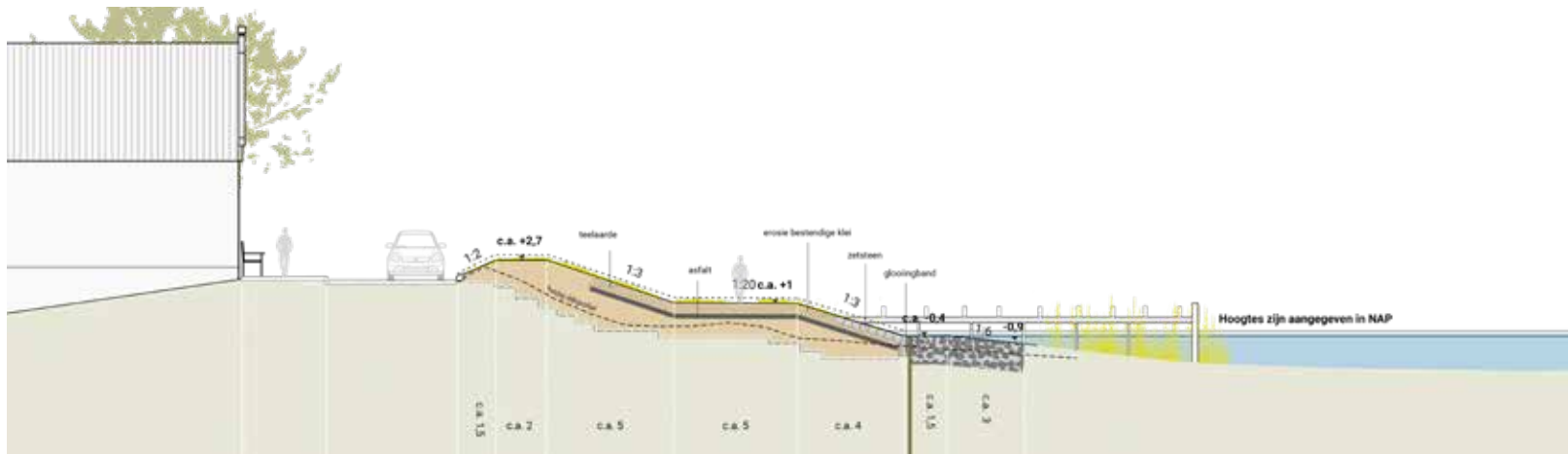


Groene variant

Groene variant

De groene dijk is een compacte dijk, waarvan de kruin is opgehoogd tot circa 2,7 meter boven NAP (exclusief circa 20 cm extra aanleghoogte in verband met zetting van nieuw aangebrachte grond). Een buitenberm van circa 0,6 meter boven NAP en circa 5 meter breed, die is bekleed met een asfaltlaag, vangt de energie van de golven op. Om hem de gewenste groene uitstraling te geven wordt over de asfaltlaag heen een laag van circa 0,4 meter erosiebestendige grond aangebracht met een grasbekleding. Daardoor komt de buitenberm van deze dijk circa 1,0 meter boven NAP te liggen. De groene dijk is een voorlopige optie, dat wil zeggen dat nader onderzoek zal moeten uitwijzen of hij zó kan worden uitgevoerd, dat hij aan de eisen van waterveiligheid en onderhoud voldoet.

Het alternatief met een groene dijk sluit qua beeld het beste aan bij de huidige landschappelijke karakteristiek en kwaliteiten van Durgerdam. Bovendien wordt er met het toepassen van deze variant de grootste mate van eenheid in het dorp als geheel gecreëerd.



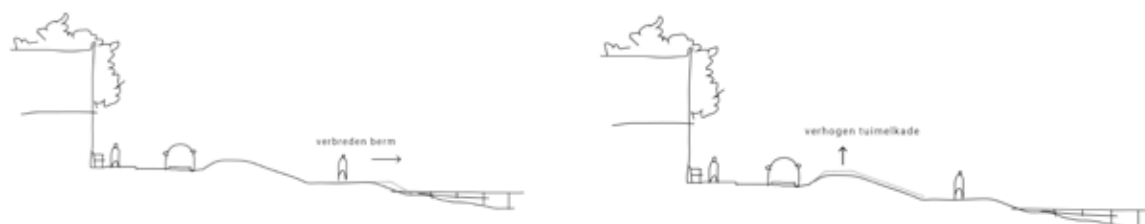
Westeinde: opbouw profiel groene variant



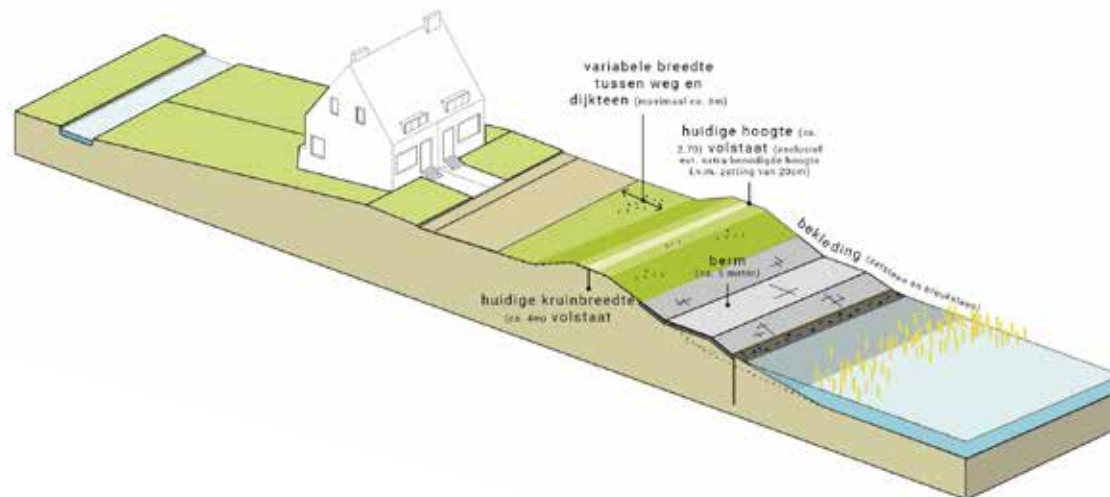
Impressie groene variant

Voor beide varianten voor westeinde geldt dat, wanneer op basis van nieuwe berekeningen een optimalisatieslag nodig blijkt, de oplossing moet worden gezocht in een geringe ophoging van de tuinelkade, al dan niet gecombineerd met een lichte verhoging of verbreding van de buitenberm van de van de dijk.

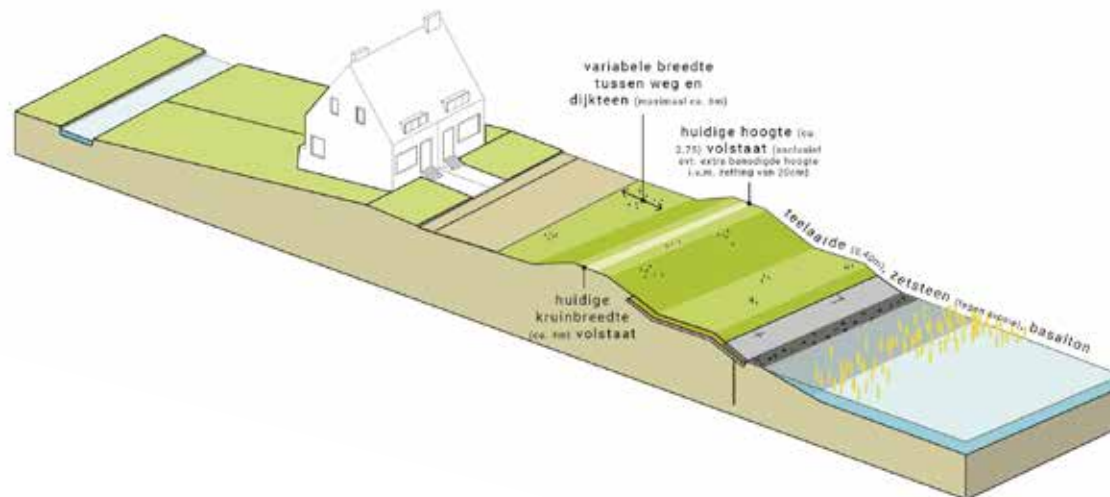
Voor beide varianten geldt ook dat er een laag breuksteen onder water nodig is om de voet van de dijk en de rand van de bodem van de baai te stabiliseren. Tussen de dijk en de laag breuksteen moet een beschoeiing worden gebracht.



Eventuele optimalisatie



Westeinde-west: variant met steenbekleding



Westeinde-west: groene variant

Westeinde - tussen dijkpaal 162 en 163

Aan het westelijke uiteinde van het dorp is sprake van een afwijkende situatie ten opzichte van de rest van westeinde. De weg loopt er van de dijk naar beneden en de huizen staan er verder van de kruin van de dijk. Desondanks is het de verwachting dat de oplossingsrichting voor het dijkprofiel hier niet afwijkt van die voor de rest van Durgerdam-westeinde. Waar het projectgebied Durgerdam stopt – vlak vóór het Blauwe Hoofd, ter hoogte van dijkpaal 164) – vindt de overgang plaats naar de bestaande situatie. In het vervolgproces is specifieke aandacht nodig om deze overgang op een landschappelijk zachte manier in te passen.

Colofon

Vanaf de zomer van 2018 heeft een werkgroep van bewoners en betrokkenen uit Durgerdam samen met vertegenwoordigers van Provincie, Hoogheemraadschap en gemeente Amsterdam het materiaal, dat eerder in het participatieproces door tal van betrokkenen in de diverse sporen was ontwikkeld, samengebracht in het Integraal Ruimtelijk Programma Durgerdam.

Leden Werkgroep Durgerdam:

Birgitta Davids-Kortmann, Rogier Versteeg, Onno Waalewijn, Egbert Rentema, Rita Hendriks-van Baalen, Max Barenburg, Marianne de Leeuw, Johan Swart, Miriam ten Haaf, Yvonne Breedijk, Ab Koster, Ellen Starink, Heide Hinterthür, Micaela Bartels, Leonard Terweij, Hein van Dam, Stephan Luiten, Gabriele Kasten, Joke van der Meer, Lydi Moll, Jelle Lust, Gerrie Burger, Dion de Leuw, Erik van Stralen, Ietje van Rein, Selma Landman, Geraldine Smink, Frank Mulder

Opgesteld door:

Marcel vd Meijs, Diederik Vane (Palmbout Urban Landscapes)
Jandirk Hoekstra, Pieter Schengenga, Josje Hoefsloot (H+N+S Landschapsarchitecten)

Met bijdragen van:

Marianne Griffioen, Robert Heit, Addy Jonker, Jeroen Schilt (Gemeente Amsterdam), Mark Eker (Provincie Noord-Holland), Ben Castricum en Peter Westerink (Alliantie Markermeerdijken)

Kernteam:

Hester Faber, Bert Kappe, Karen Span, Robin Witkamp, Evelien Hamelink, Rolien Gitsels (HHNK), Harry de Vries (Gemeente Amsterdam), Mathea Mevissen (Provincie Noord-Holland), Casper Kruizinga (Alliantie Markermeerdijken), Tom den Boer (WesselinkVanZijst)



Foto omslag: HollandLuchtfoto

Foto's tenzij anders vermeld: Marcel vd Meijs, Marianne Griffioen

Trefwoorden: Integraal Programma Durgerdam – uitgangspunten dijkontwerp – uitgangspunten openbare ruimte – ruimtelijke kwaliteit Durgerdam – waterveiligheid en kwaliteit Durgerdam

Dit document is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid samengesteld in het kader van het Participatieproces Durgerdam. Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Dit document is geproduceerd onder voorbehoud van druk- en zetfouten.

Datum: februari 2019

