

## Bijlage bij verslag bijeenkomst 13 december 2018

### Vraag- en antwoordnotitie naar aanleiding van conceptdocument IRP

Tijdens de werkgroepbijeenkomst op 13 december 2018 hebben de deelnemers feedback gegeven op de presentatie van het eerste concept van het Integraal Ruimtelijk Programma, waarvoor hartelijk dank. Na een presentatie door ontwerpleider Jandirk Hoekstra (zie ook het verslag van 13 december) zijn alle reacties en vragen genoteerd. Hieronder in willekeurige volgorde een weergave van de vragen en opmerkingen met daarbij een reactie dan wel een antwoord vanuit het kernteam Participatie Durgerdam. Sommige opmerkingen werden meer dan eens genoteerd/waren vergelijkbaar; deze zijn als één opmerking verwerkt.

1. “De hoogte van de dijk blijkt bijna overal voldoende, de opgave kan worden opgelost met een beetje berm dan wel een flauwer talud. Waarom dan toch verhogen?”

*Het uitgebreide antwoord hierop is terug te vinden in de collegebundel (te vinden op de website). Het kortere antwoord hierop is terug te vinden in het IRP:*

*“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 dijkelling 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 huidige 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.” (onder Uitgangspunten waterveiligheid en dijkontwerp)*

2. “Hoe zit het met de aansluiting tussendijkvak 15 en dijkvak 16?”

*Deze vraag is ook aan bod gekomen in (de bijlage horende bij) de werkgroepbijeenkomst van 15 november en is terug te vinden op de website. Een en ander staat toegelicht in het IRP:*

*“Omdat aan de oostzijde van dit Durgerdamse dijkvak het dijkprofiel op dezelfde manier wordt aangepast (tuimelkade 2 meter breed, vervanging bekleding, hellingshoek 1:3) is een correcte ruimtelijke aansluiting hier geen probleem.” (onder Uitgangspunten waterveiligheid en dijkontwerp)*

3. “Wat betekent ‘gering’ als er staat ‘geringe ophoging’? Om een voorbeeld te geven: ‘enkele decimeters = vijf decimeter = vijftig centimeter = een halve meter’ – en dat is zorgelijk.”

*Het is in deze fase nog niet mogelijk om precieze cijfers te geven, maar dit zal naar verwachting rond de 20 cm liggen; naar verwachting is dit geen 50 centimeter. In het IRP staat daarover het volgende: “Rond dijkpaal 157 (havenmond) is naast de maatregelen met relatief beperkte visuele impact in Oosteinde ook oplossing van 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.”*

*→ waar ‘dijkpaal 156’ staat, zou ‘dijkpaal 157’ moeten staan; dit wordt aangepast.*

4. Opmerking: “het is belangrijk om het water goed in zicht te houden vanuit huis (binnen) en bankje voor het huis. Dus: hoogte beperken.”

*Deze opmerking sluit aan bij de in het IRP genoemde uitgangspunten voor waterveiligheid en dijkontwerp, namelijk: zo dicht mogelijk bij het huidige profiel van de dijk blijven. Zie daarvoor deze tekst in het IRP: “De oplossingen voor de waterveiligheid laten zoveel mogelijk het bestaande profiel intact. Dat betekent dat de kruinhoogte zo laag mogelijk wordt gehouden en dat de dijkelling 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.” (onder Uitgangspunten waterveiligheid en dijkontwerp). Dit uitgangspunt is al in juni 2018 bestuurlijk door de drie overheden vastgelegd.*

5. (Meerdere) opmerkingen over de scope van de dijkversterking bij Westeinde: “Tot waar loopt het project rondom dijkversterking?”, “En tot waar wordt dan het plan rondom de inrichting van de openbare ruimte (want in 2017 is bestuurlijk besproken dat dijkversterking en openbare ruimte integraal zouden doorlopen tot en met het Blauwe Hoofd)?”, “En wat wordt het profiel helemaal aan het begin van het dorp? Woningen liggen daar gelijk aan huidige straatniveau en basisprofiel is hier dus niet mogelijk.”

*In de bijgewerkte versie van het IRP (zie hieronder) is duidelijk(er) verwoord dat de scope van de dijkversterking loopt tot dijkpaal 164: dat is buiten de bebouwde kom, tegen het Blauwe Hoofd aan. In het integraal ruimtelijk programma loopt het plan voor inrichting van openbare ruimte feitelijk ook tot en met dijkpaal 164. Voorstel is om dit punt tijdens bestuurlijk overleg op 26 februari 2019 te agenderen met de vraag of inrichting van openbare ruimte tot en mét het Blauwe Hoofd zou kunnen lopen.*

*In de bijgewerkte versie van het IRP staat nu vermeld: “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. Op de grens van 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.”*

*Voor mogelijke oplossingsrichtingen wordt er voor dit deel nog een impressie gemaakt.*

6. “Kunnen we (nu) kiezen voor een groene dijk?”

*In deze fase hoeven/kunnen er nog geen keuzes gemaakt worden. Eerst moet het ontwerp nader worden uitgewerkt. Ook spelen meerdere belangen een rol in deze afweging, die van invloed zijn op de uiteindelijke beslissing. De precisie van de gegevens laat dat pas toe in mei/juni en dat zal tegen die tijd uiteraard met het dorp worden besproken. Het is wel bekend dat een groene dijk (wat) hoger uitvalt dan een dijk met stenen bekleding. Dat komt vooral omdat bij een dijk met ruwe steenbekleding op de dijkelling en de buitenberm de energie van de aanrollende golven sterker wordt geremd dan op een gladde (groene) dijk; daardoor kan een beklede dijk iets lager blijven. Het mag duidelijk zijn dat de keuze voor een zo laag mogelijke dijk strijdig kan zijn met de keus voor een groene dijk (‘zo laag mogelijk’ versus ‘zo groen mogelijk’).*

7. “Blijft de huidige verbinding tussen oost en west wel bestaan?” Vergelijkbare vraag: “kan de eenheid in het dorp bewaard blijven?”

*Dat is zeker de intentie. In het IRP staat daarover het volgende: “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. De kapel (als scheiding tussen West- en Oosteinde) en in mindere mate de plek waar de kade om de polder IJdoorn op de dijk uitkomt (scheiding Oosteinde – IJdoorn) zijn ruimtelijk gezien de logische plekken waar de ene oplossing voor de veiligheidsopgave kan overgaan in de andere, met inachtneming van het uitgangspunt dat dijk en het hele dorp één geheel vormen.” (onder Uitgangspunten waterveiligheid en dijkontwerp).*

*Ook vermeld staat: “De continue lijn van de bestaande dijk, de tuimelkade, het dijktaalud, inclusief de inrichting en aankleding ervan die over grote lengte een eenheid vormen de basis voor het dijkontwerp”. (Onder Cultuurhistorie en landschap)*

8. “Is het mogelijk om een klein opstapje aan de binnenzijde van de tuimelkade te realiseren, zodat je er gemakkelijk op kunt stappen?”

*Dit wordt beschouwd als een zinvol idee. Alleen daar kan pas wat over worden verduidelijkt als de details van de dijk worden uitgewerkt en dat is niet in deze fase en waarschijnlijk ook nog niet in mei/juni 2019. Het punt wordt als suggestie in het IRP meegenomen.*

9. “Waarom staat er een wandelpad rondom Polder IJdoorn ingetekend? De overlast van onder andere geparkeerde fietsen zal dan groter worden.”

*Allereerst: dit pad rondom Polder IJdoorn had niet op de kaart moeten staan (bedankt voor de oplettendheid). Het zal uit het beeld worden gehaald. Wat betreft ‘parkeeroverlast’ van fietsers en scooters aan het Oosteinde: bij aanpassing van de inrichting van de openbare ruimte zal vooral het Blauwe Hoofd meer worden ingericht voor bezoekers ‘van buiten’. Daarmee wordt het Blauwe Hoofd een meer aantrekkelijk alternatief. De verwachting is dat dit, met de herinrichting van de openbare ruimte, ertoe leidt dat er minder bezoekers van buiten hun fiets op Oosteinde zetten. Wat betreft overlast van lang geparkeerde auto’s laat gemeente Amsterdam weten dat er sinds kort meer op wordt gehandhaafd. In het IRP zal bij de suggesties worden toegevoegd dat er kan worden nagedacht over een meer logische/prettige plek voor parkeren van fietsen en scooters voor bezoekers van buiten Durgerdam.*

10. “Blijft de keerlus voor vrachtwagens bij Westeinde bestaan?”

*Ja, dit is terug te vinden in het IRP: “Voor het dorp blijft de bestaande aslastbeperking van 7 ton voor zwaar verkeer gehandhaafd. Deze beperking wordt door middel van bebording aangegeven. Wel wordt de dijk geschikt gemaakt als evacuatieleroute, inclusief de verkeersbelasting die daarbij hoort. De keermogelijkheid voor vrachtauto’s bij het Blauwe Hoofd blijft behouden.” (onder Uitgangspunten inpassing verkeer)*

11. “Hoe wordt omgegaan met bebording en hoe wordt dit passend gemaakt voor Durgerdam (dorp, aanzicht, landschap)?”

*In het IRP staat hierover “In het dorp worden zo min mogelijk (verkeers)borden geplaatst” en “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 en de subtiele verhoudingen die zich in gebruik en inrichting manifesteren behouden blijven.” (onder Uitgangspunten inrichting openbare ruimte).*

12. “In oost is het lastiger passeren: de weg is langer en het is er bedrijviger, onder andere door bezoekers van de voetbalvereniging. Wat is de invloed hiervan op het ontwerp?” → een andere opmerking gaat (juist) over het gegeven dat de weg in oost net zo breed is als in west en dat de inrichting dus gelijk moet zijn.

*Het zou wellicht een goede optie zijn om nader te kijken naar (het aantal) passeerplekken in oost: dit wordt als suggestie opgenomen in het IRP. Overigens is het inderdaad zo dat oost en west in beginsel volgens dezelfde principes worden ingericht.*

13. Opmerking over de entree in oost: let op dat de entree toegankelijk blijft voor bijvoorbeeld verkeer voor beheer van de dijk (tractor met aanhangwagen).

*Dit geldt in het algemeen voor alle ‘in- en uitgangen’ van een te beheren dijktraject.*

14. “Zijn er mogelijkheden om mee te betalen aan aankoop van grond van het boerenbedrijf? En hoe zit het met de mogelijkheid te realiseren parkeerplekken daar?”

*Dit is particulier terrein dat geen deel uitmaakt van Participatie Durgerdam. Gemeente Amsterdam laat weten dat begin 2019 meer informatie volgt aan bewoners. Het is wel bekend dat eventuele parkeerplekken daar wel meetellen bij het totaal aantal parkeerplaatsen in Durgerdam en dus onderdeel uitmaken van de maximaal 162 parkeerplaatsen.*

15. Opmerking: “als er minder parkeerplekken komen, ontstaat er meer ruimte voor passeerplekken.”

*Dit staat inderdaad ook vermeld in het IRP: “Als besloten wordt het aantal langs-parkeerplaatsen op de dijk te verminderen kunnen meer parkeervrije passeerplekken (met uit- en overzicht) worden gerealiseerd.” (onder Uitgangspunten parkeren)*

16. Zou buiten het dorp het profiel versmald kunnen worden zodat je geen auto’s aan de binnenzijde van het talud (dus aan de ‘land’-zijde) kunt parkeren?

*Dit wordt als suggestie toegevoegd aan het IRP.*

17. Opmerking: “de visuele stenen scheiding tussen ‘privé-stoep’ en openbare stoep weglaten.”

*De oplossing om wél een visueel accent aan te brengen volgt het advies vanuit cultuurhistorie en aan het geluid vanuit de werkgroepbijeenkomsten (ateliers spoor 3) uit het dorp.*

*Vanzelfsprekend kunnen meningen hierover verschillen. Dit is een vraag waarover wellicht in de dorpsvergadering gesproken kan worden.*

18. Opmerking: “de nu aanwezige Amsterdammertjes voorkomen dat mensen op de stoep parkeren. Als je de paaltjes weghaalt, zal er weer op de stoep geparkeerd worden.”

*Er komt een trottoirband van ca. 12 centimeter hoog. Gemeente Amsterdam laat weten dat de ervaring leert dat een combinatie van een trottoirband en een parkeervergunning afdoende werkt en dat men zich er in het algemeen aan houdt. In het IRP staat hierover: “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 van maximaal 12 cm hoog kan volstaan. Grovere middelen zoals Amsterdammertjes doen afbreuk aan het beeld en de beperkte ruimte op de stoep en worden niet toegepast. Ook wordt geen witte belijning rond de parkeervakken aangebracht.” (onder Uitgangspunten parkeren)*

19. Opmerking: “Plaats alleen inritbanden op plekken waar de inrit ook daadwerkelijk voor auto’s worden gebruikt.”

*Dit wordt opgenomen als suggestie in het IRP.*

20. “Waarom suggestie van (extra) coupure bij Zuyderziel terwijl coupures vanuit gedachte van waterveiligheid juist onwenselijk zijn?”, “En in hoeverre heeft een coupure esthetische/functionele waarde als er een trap in komt?”

*Een eventuele coupure wordt altijd zodanig gerealiseerd dat deze voldoet aan de eisen voor de waterveiligheid. Het integraal ruimtelijk programma omvat echter méér dan enkel eisen voor waterveiligheid: het gaat om een plan waarin ook de kwaliteit van de openbare ruimte aan bod komt.*

21. Opmerking: Onder uitgangspunten natuurlijk staat nu in IRP vermeld: “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. De land-water overgang wordt plaatselijk geschikt gemaakt voor amfibieën, reptielen en watervogels.”

*Dit moet geen uitgangspunt zijn maar een suggestie: dit wordt aangepast in het IRP.*

22. Kan het bord met ‘verboden toegang’ bij Polder IJdoorn worden teruggeplaatst?

*Dit is als suggestie aangegeven bij gemeente Amsterdam.*

23. Opmerkingen over wandelpaden (bijvoorbeeld van Durgerdam naar de-brug in de Liergouw): meer wandelpaden betekent meer overlast tegenover opmerking dat meer/een nieuw wandelpad een goed idee zou zijn.

*Dit valt buiten het participatieproces Durgerdam; bovendien lopen de meningen hierover in Durgerdam uiteen.*

24. Het idee van aardwarmte voor heel Durgerdam is nergens opgenomen?

*Dit wordt in het IRP toegevoegd bij suggesties onder Duurzaamheid.*