

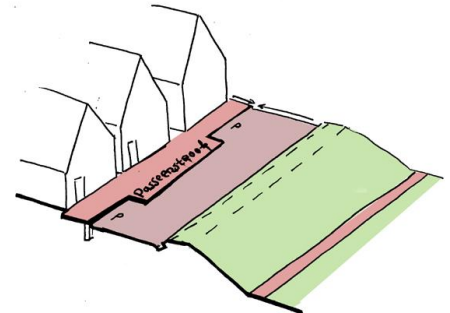
Bijeenkomst werkgroep openbare ruimte | donderdag 26 november 2020

Op donderdag 26 november 2020 kwam de werkgroep openbare ruimte online bij elkaar om de laatste stand van zaken door te nemen. Vanuit Durgerdam aanwezig: Heide Hinterthür, Erik van Straalen, Aafke de Graaff, Hein van Dam, Frank Mulder, Patrick van Empel, Jules Ex. Vanuit het kernteam aanwezig: Mark Brattinga, Wineke Straatsma, Karen Span, Leroy Haarbosch, Jan Pieter Klaver.

Als eerst haalt Mark nog even de presentatie en bijeenkomst van mei terug. In die bijeenkomst werden drie ontwerpvarianten (waarvan twee varianten met twee opties) gepresenteerd. Die varianten zijn vervolgens besproken binnen de gemeente Amsterdam en voorgelegd aan onder andere de Centrale Verkeerscommissie en Pucchini-commissie. Op basis van hun feedback, waarbij met name veiligheid de hoofdrol speelt (en dus duidelijkheid en eenheid) heeft het ontwerpteam uiteindelijk twee varianten nog verder uitgewerkt: de IRP-variant en de variant met de optische versmalling. Deze twee varianten zijn wederom aan de commissies voorgelegd en later volgt hiervoor ook een formele adviesaanvraag. Hieronder de twee varianten met bijbehorende kenmerken.

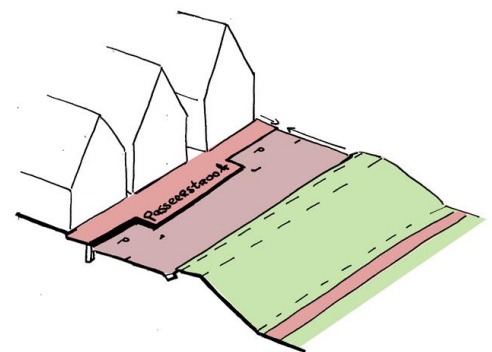
Dijkprofielvariant 1: IRP Durgerdam

- Bundelen rijweg en parkeren
- Bandenlijn langs stoep/passeerstrook bij voorkeur 5-7 cm hoog
- Waterafschot richting de trottoirband met valkolk
- Banden 13/15x25 (woningzijde)
- Banden 30 cm breed (dijkzijde)
- Inritblokken bij oversteekpunten
- Inritblokken naar eigen terrein/ privé parkeerplek
- Dikformaat halfsteensverband klinkers in trottoir
- Keiformaat keperverband klinkers in rijbaan en parkeerplaatsen



Dijkprofielvariant 2: Optische versmalling

- Bundelen rijweg en parkeren
- Bandenlijn langs stoep/passeerstrook bij voorkeur 5-7 cm hoog
- Tonrond profiel met waterafschot richting de valkolk
- Banden 13/15x25 (woningzijde)
- Banden 30 cm breed (dijkzijde)
- Verlaagde banden bij inrit en oversteekpunten
- Verlaagde banden naar eigen terrein/ privé parkeerplek
- Dikformaat halfsteensverband klinkers in trottoir
- Dikformaat keperverband klinkers in rijbaan
- Dikformaat elleboogverband klinkers in parkeerplaatsen en bij de inrit



Aansluiting tuimeldijk

Bij de keuze voor een tonrond profiel zou de weg uiteindelijk wat lager komen te liggen. Dit vraagt dan om een stevige fundatie van de tuimeldijk, bijvoorbeeld door bekledingsstenen. Op die manier wordt dan het talud ondersteund. Om ervoor te zorgen dat fietsers niet blijven haken met hun pedaal zou de bekleding schuin moeten lopen. Het is overigens nog niet bekend hoe hoog of stijl de dijk en (dus) het talud wordt.

Vragen en opmerkingen bij de ontwerpvarianten

- Kunnen de witte strepen bij de parkeervakken weg of zo min mogelijk? Een steen met NP (Niet Parkeren) erop is misschien afdoende.
- Voordat er een keuze in dijkbekleding wordt gemaakt willen we eerst zien hoe dit eruit ziet (bij voorkeur in het echt, bijvoorbeeld door middel van de eerder genoemde excursie).
- Inritbanden zijn goed en duidelijk, maar een zakkende trottoirband mooier. De zakkende trottoirband neemt minder ruimte in en geeft voor voetgangers minder obstakels. Voor duidelijkheid bij inritten wordt in het ontwerp gekozen voor een NP-steen en wordt er voor de parkeervakken gezocht naar duidelijkheid met markeringen waarbij het beeld subtiel blijft.
- Waarom is er nu hemelwaterafvoer aan twee kanten ingetekend? → Dat komt door het tonrond profiel.
- Het nieuwe voetpad aan de binnenkant van de dijk is zowel bij west als oost.
- Maakt dit dan deel uit van de wandelroute Waterlandse Zeedijk? Antwoord, ja.
- Hoe zit het met de Hollandse stoep; komen de eigen ingerichte geveltuintjes weer terug, wat is het idee hierover?
- Hoe zit het met verlichting?

Westentree: van bestaande situatie naar schetsontwerp

De kenmerken van de bestaande situatie:

- Geen duidelijke dorpsentree qua inrichting openbare ruimte (momenteel een heel breed wegprofiel)
- Langs parkeren langs de weg
- Geen route buitendijks van het dorp naar de keerlus en andersom
- Verkeersveiligheid kan verbeterd worden voor de fietser

Ontwerputgangspunten:

- De komgrens wordt verlegd richting het westen net voorbij het fietspad
- Wegversmalling bij de dorpsentree met een snelheidsvertrager, waarschijnlijk een plateau
- Het trottoir wordt tot de komgrens aangelegd en gaat vervolgens over in halfverharding richting de keerlus
- Vanaf de dorpsentree (komgrens) klinkerverharding
- Parkeren (voor vergunninghouders) wordt aan de noordzijde doorgetrokken
- Bezoekers parkeren bij de keerlus



Vragen en opmerkingen ontwerp westentree

- De vraag is of er wel zeven parkeerplaatsen op een rij gemaakt moeten worden. Deze zijn nu ingetekend om in totaal weer op het huidige aantal parkeerplekken terug te komen. Wat minder parkeerplekken zou betekenen dat er meer overzicht is voor fietsers.
- Zou het een optie zijn om de parkeerplekken juist aan de andere kant van de weg te realiseren? Dat betekent meer overzicht voor fietsers en haalt de snelheid uit het inrijden en uitrijden van het dorp.

Bijkomend voordeel is dat er vanaf de rijweg zicht is op de weidse omgeving/weilanden.
- Kan er een drempel komen?

Oostentree: van bestaande situatie naar schetsontwerp

De kenmerken van de bestaande situatie:

- Verrommeling van de openbare ruimte (bushokje, afvalcontainers)
- De weg is nog breed en niet duidelijk ingericht voor inrijverbod vanaf oostelijke richting
- Dorp kent een slechte verbinding met naastgelegen parkeerplaats
- Smal trottoir richting de parkeerplaats en het trottoir ontbreekt op de fietsbrug
- Geen goede voetpadverbinding richting het oosten

Ontwerppunten:

- Wegbreedte van 3,85 meter richting de Uitdammerdijk
- Trottoirbreedte van minimaal 1,80 meter
- Goede verbindingen vanaf het dorp richting onder andere de parkeerplaats
- Nieuw pad buitendijks bestaande uit halfverharding en sluit aan op bestaande wandelpaden
- Na het fietspad een opstelplaats voor een auto (zodat de wachtende auto het auto -en fietsverkeer



Durgerdammergouw<>Uitdammerdijk niet in de weg zit)

- Nieuwe brug voor de auto en een nieuwe brug voor fiets- & voetpad

Vragen en opmerkingen ontwerp oostentree

- Komt er wel een duidelijk inrijverbod? Het eerste deel (ca. 50 meter) moet in elk geval eenrichtingsverkeer zijn. Dat klopt, eenrichtingsverkeer en er komt een duidelijk inrijverbod.
- Kan hier een plateau bij komen? Ja, een standaard oplossing is een plateau, met het ontwerpteam wordt nog gezocht naar de beste, meest duidelijke en veiligste oplossing.
- Hoe zorg je ervoor dat de kinderen veilig van de rijweg van en naar Durgerdam op het doorgaande fietspad kunnen rijden? Goed overzicht hebben op het autoverkeer ook op de doorgaande weg?

Passeerstroken en coupures

Naast de vier schetsontwerpen komen de passeerstroken en coupures kort ter sprake, waaronder de vraag of de coupures nu wel of niet op een andere plek terug zouden kunnen of mogen komen. Het uitgangspunt is dat de coupures, en daarmee ook een aantal passeerstroken, op dezelfde plek terugkomen. De precieze plek van de (andere) passeerstroken komt ook later aan bod, net als de vraag of er bij de haven bijvoorbeeld behoefte is aan meer ruimte voor laden en lossen. De algemene voorkeur lijkt 'hoe minder uitzonderingen, hoe meer overzicht'. Er wordt aandacht gevraagd voor het feit dat er richting het westeinde (vanzelfsprekend) steeds méér tweerichtingsverkeer is en dus misschien meer behoefte aan passeerstroken.

Tot slot

Deze bijeenkomst is niet bedoeld om als werkgroep (definitieve) keuzes te maken: het gaat erom de werkgroep mee te nemen in de te maken keuzes, mogelijkheden en niet-mogelijkheden. In het nieuwe jaar worden, in overleg met de dorpsraad en de werkgroep openbare ruimte, opnieuw alle bewoners betrokken bij de bijgewerkte schetsontwerpen. Het voorstel is om uiteindelijk per deel van het dorp in kleine groepen de stand van zaken en het bijpassende schetsontwerp (bijvoorbeeld 'het deel bij de haven') door te nemen. Daarbij vraagt de werkgroep om een helder overzicht van voor- en nadelen per ontwerpvariant en/of bepaalde keuzes.