

## **Verslag bijeenkomst Werkgroep Durgerdam 11 oktober 2018**

### ***Openbare ruimte, verkeer en parkeren, bijzondere plekken***

**Donderdag 11 oktober vond de tweede werkgroepbijeenkomst van het najaar plaats, dit keer op locatie van Boergondinieren in Ransdorp. Op het programma staan onder andere de resultaten van het verkeeronderzoek en een werksessie over de thema's verkeer, parkeren en bijzondere plekken. 17 van de 23 personen die zich voor de werkgroepsbijeenkomst hebben aangemeld, zijn aanwezig.**

Participatieleider Tom den Boer leidt de avond in door de stand van zaken te schetsen: "In de afgelopen maanden, bijna een heel jaar participatie, hebben we samen een heel aantal stappen doorlopen en keuzes gemaakt. Er zijn echter nog een aantal keuzes die we de komende weken pas (kunnen) maken en die kunnen helpen om de kaders voor verdere ontwerpen in Durgerdam aan te scherpen. De samenwerkende overheden willen met deze input uit de werkgroepbijeenkomsten komen tot een Integraal Ruimtelijk Programma, waarover bestuurders in januari een besluit nemen. Dit Integraal Ruimtelijk Programma (IRP) geeft koers aan de verdere uitwerking van waterveiligheid en openbare ruimte in 2019 en verder." Tom legt uit dat 'het dorp' op een nog te organiseren dorpsraadvergadering de gelegenheid krijgt de overheden te adviseren over keuzes, onder andere ten aanzien van waterveiligheid, verkeer en parkeren en (andere) zaken met betrekking tot de openbare ruimte. Dit kan bestuurders helpen om een duidelijke richting te bepalen voor Durgerdam. Mocht het dorp niet tot één gemeenschappelijke stem weten te komen, dan zullen bestuurders uiteindelijk toch een besluit gaan nemen.

### **Update bestuursoverleg**

Op 5 oktober 2018 vond een overleg plaats tussen de bestuurders van HHNK, gemeente en provincie. Tijdens dit overleg zijn de technische uitgangspunten voor de waterveiligheid voorgelegd en 'vastgeklit': hiervoor is dus bestuurlijke steun, deze zijn sturend voor verdere uitwerking door HHNK/Alliantie. Daarnaast hebben bestuurders kennis genomen van de kaders voor het vervolgproces, met in het achterhoofd de naderende afronding van het extra jaar dat is uitgetrokken voor participatie. Uitgangspunt is dat het loket open blijft, dat er ruimte blijft voor dialoog met belanghebbenden. Van het bestuursoverleg volgt een verslag dat wordt verspreid en wordt gepubliceerd op de website [hhnk.nl/durgerdam](http://hhnk.nl/durgerdam).

### **Integraal programma Durgerdam**

Na Tom is het woord aan Jandirk Hoekstra, die uitlegt dat er vanaf januari 2019 door HHNK/Alliantie Markermeerdijken gewerkt gaat worden aan een Vergunningsontwerp (VO), dat vastgelegd wordt in het Ontwerp Projectplan Waterwet. Als afronding van het extra jaar participatie voor Durgerdam en als kader voor het VO zal de komende maanden (t/m december 2018) gewerkt worden aan een Integraal Ruimtelijk Programma voor Durgerdam. Dit document krijgt de drie samenwerkende overheden als afzender: Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, gemeente Amsterdam en Provincie Noord-Holland. In dit document worden alle uitgangspunten (van technische uitgangspunten voor de waterveiligheid tot uitgangspunten voor inrichting van de openbare ruimte) uitgewerkt waaraan het ontwerp moet voldoen. De drie werkgroepbijeenkomsten van oktober, november en december leveren de input en zorgen voor het checken van de voortgang en de inhoud door belanghebbenden. Uiteraard sluit het 'IRP' zoveel mogelijk aan bij en is het een verdere uitwerking van de in het participatiejaar al ontwikkelde ideeën en kaders.

## **Resultaten verkeersonderzoek**

In het voorjaar van 2018 (week 26, 27 en 28) heeft een verkeersonderzoek plaatsgevonden in en om Durgerdam: op zes plekken zijn telslangen neergelegd en op vier punten is kentekenonderzoek gedaan. Daarnaast heeft er een snelheidsmeting plaatsgevonden waarmee de gemiddelde snelheid en V85 (de snelheid die door 85% niet overschreden wordt) is bepaald. Marianne Griffioen (gemeente Amsterdam) deelt een selectie van de resultaten en conclusies en aanbevelingen met de groep.

Een voorbeeld van dinsdag 3 juli tussen 08.00 uur en 09.00 uur uit het kentekenonderzoek: er wordt één doorgaande auto richting Uitdam via de Durgerdammerdijk gesignaleerd, er gaan 37 auto's via de Liergouw richting de stad, er gaan geen auto's via de Liergouw richting Uitdam en 25 auto's hebben de Durgerdammerdijk als bestemming (lokaal verkeer). Voor de avondspits van die dag geldt: er zijn 26 doorgaande auto's over de Durgerdammerdijk richting Uitdam, er zijn 44 auto's die via de Liergouw richting Uitdam gaan en er zijn geen auto's die via de Durgerdammerdijk richting stad gaan. Verder lijkt het aantal auto's op werkdagen ongeveer gelijk aan het aantal auto's in het weekend en het aantal fietsers in het weekend ligt iets hoger dan op werkdagen.

Bovenstaand is (slechts) een selectie van gegevens uit het onderzoek. Het complete onderzoek wordt gepubliceerd als het verkeersonderzoek is aangevuld met het lopende onderzoek (ter info: wegens een meetfout wordt de fietstelling op post 5 en 6 opnieuw gedaan) en als het besproken is met het stadsdeelbestuur. Na toelichting op de resultaten geeft Marianne aan welke conclusies en aanbevelingen er uit het verkeersonderzoek volgen *op basis van inzichten in verkeerstechniek*.

## **Conclusies en aanbevelingen verkeersonderzoek**

Er zijn zo'n 2 x 220 fietsers per etmaal en er zijn 570 (naar oosten) + 200 (naar westen) motorvoertuigen per etmaal. Als er minder auto's op de dijk zouden zijn, komt er meer ruimte, comfort en veiligheid voor het fietsverkeer, dat groeiende is. Daarnaast zou een rustiger beeld bijdragen aan meer ruimtelijke kwaliteit. Om een rustiger en overzichtelijker verkeerssituatie op de dijk te creëren is het de moeite waard om het idee van eenrichtingverkeer aan de oostkant van de dijk te onderzoeken, om zo bij te dragen aan een comfortabel en veilig fietsen. Ook lijkt het de moeite waard om het verminderen van het parkeren op de dijk te onderzoeken.

## **Ruimte voor verkeer**

Algemeen uitgangspunt is dat er een rijbaan van minimaal 3.85 meter breedte nodig is voor de auto's en het (grote) aantal fietsers in beide richtingen. In Durgerdam is de breedte van de rijbaan 3.50 meter: dit is onder de norm maar komt in Amsterdam op meer plaatsen (met name langs de grachten) voor. In situaties als in Durgerdam is maatwerk nodig én mogelijk. Bij éénrichting verkeer zouden de 200 auto's richting het westen komen te vervallen.

## **Parkeren: vergunningen en opties**

Ondertussen wordt er gewerkt aan duidelijkheid over parkeren en vergunningen. Durgerdam valt in parkeerregime C. Er zijn op dit moment 162 (geldige) ontheffingen voor Durgerdam. Op zo'n ontheffing kunnen maximaal 2 kentekens staan, waarvan er maar 1 tegelijk op de dijk mag staan. De andere auto moet óf op eigen erf, óf buiten het ontheffingsgebied zijn geparkeerd. De vergunningen zijn 2 jaar geldig. Op het erf van boer Van Oordt zijn 22 parkeerplekken, waarvan 15 zijn bestemd voor de jachthaven.

## **Vervolg verkeer en parkeren**

- De aanvullende resultaten fietstelling Durgerdammerdijk Westzijde (post 5 en 6) worden verwerkt.
- Het is inmiddels bekend dat er geld is gereserveerd in een Meerjaren Investeringsprogramma voor Amsterdam plan voor reconstructie van de Durgerdammerdijk en de Liergouw. Dat betekent dat er in

2019 gewerkt kan gaan worden aan een plan voor het verkeer en parkeren op de dijk. In het Integraal Ruimtelijk Programma formuleren we daar de uitgangspunten voor.

- Keuzes en richtingen in verkeersontwerp worden standaard voorgelegd aan de Centrale Verkeerscommissie, waarin onder andere ook (verkeers)politie en hulpdiensten zijn vertegenwoordigd.

### **Verkenning uitgangspunten en keuzes verkeer, parkeren en bijzondere plekken**

Ontwerper Marcel van der Meijs neemt met de deelnemers een aantal uitgangspunten en mogelijke keuzes door voor verkeer, parkeren en bijzondere plekken. Vervolgens worden deze keuzes in drie werkgroepen verder besproken. De keuzes zijn een aanscherping van wat er op vorige avonden is besproken.

Voor het verkeer geeft Marcel in zijn presentatie eerst de uitgangspunten: handhaven van het bestaande wegprofiel, uitgaan van de bestaande rand van de tuimelkade (deze blijft op zijn plek), de rijweg met een breedte van 3,5 meter en parkeerplaatsen van 2 meter. Vervolgens schetst hij twee keuzemogelijkheden:

- 1) De huidige situatie handhaven: tweerichtingverkeer op de dijk met een inrijverbod aan de oostzijde
- 2) Deels eenrichtingverkeer, bijvoorbeeld vanaf DRC of de kapel waarbij verkeer er aan de oostkant uit gaat.

De vraag is of gedeeltelijk eenrichtingsverkeer iets oplost: leidt dit bijvoorbeeld tot minder opstoppen, is het veiliger voor fietsers, gebeuren er op deze manier minder ongelukken? Marianne Griffioen licht daarop nogmaals toe dat vanuit de verkeerstechniek blijkt dat volgens de normen het huidige wegprofiel eigenlijk te smal is voor tweerichtingsverkeer met motorvoertuigen en fietsers. Zeker aan de oostzijde van Durgerdam is de verkeersruimte beperkt, mede door de smalle stoep. Dit vraagt een oplossing.

Verder geeft Marcel aan dat de uitgang van Durgerdam aan de oostzijde 1) versmald zou kunnen worden met 2) een nieuw, duidelijk verkeersbord dat het inrijverbod helder aangeeft en 3) een vrij liggend fietspad richting de Liergouw. Voor de entree aan de westzijde zou eenduidigheid in de bestrating een verbetering betekenen, de entree kan verkeersveiliger worden gemaakt, bijvoorbeeld met duidelijke bebording en een verkeersdrempel. In eerdere ateliers werd aan de westzijde een strook langsparkeren als 'buffer' voorgesteld; uitgevoerd in een strook met open verharding, die visueel onderdeel van de dijk vormt.

Voor parkeren zijn de uitgangspunten (op basis van de vorige bijeenkomsten) als volgt: bewoners parkeren in het dorp, bezoekers parkeren buiten het dorp (Oosteinde/Blauwe Hoofd). Parkeren voor voetbal/evenementen bij DRC en hotelgasten parkeren bij het hotel. De voornaamste keuze draait om de vraag of het bestaande aantal parkeerplaatsen gehandhaafd moet worden of naar beneden kan worden bijgesteld. Andere vragen zijn: bouwen we de bushaltes/laad-losplaatsen ('open ruimte' zonder parkeren) om naar passeerplekken of naar extra parkeerplaatsen? Gaan we de open ruimte tussen de parkeerplaatsen herverdelen en volgens welk principe dan? Bijvoorbeeld door open plekken bij de trappen/coupures te creëren, of op basis van gelijke afstand of op basis van zogenoemde historische ensembles (open ruimte bij bijzondere aanzichten)?

Tot slot geeft Marcel een aantal opties voor de openbare ruimte in het algemeen en de bijzondere plekken. Voor de openbare ruimte schetst hij de volgende uitgangspunten/keuzes:

- Gebakken bestratingsmateriaal

- Verhoogde straatband tussen rijweg en stoep
- Verschil in verband en formaat tussen stoep en rijweg
- Markeer de grens tussen privé en openbaar met een strek of band in de bestrating
- Hergebruik van bestaand materiaal?
- Basispositie van de verlichting op de stoep?

Over bijzondere plekken: de plek bij de kapel kan bijvoorbeeld meer aandacht krijgen door er een bankje te plaatsen en zo mensen uit te nodigen daar even te verblijven. Bij coupures of trappen kunnen mensen oversteken van de stoep richting de dijk, bijvoorbeeld door een markering op de weg (waarbij uitgangspunt is dat bestaande coupures en trappen gehandhaafd kunnen worden).

### **Bespreking in werkgroepen**

Na de presentatie van Marcel gaat de groep uiteen in drieën. In deze kleinere groepen gaan de deelnemers in op de uitgangspunten en de geschetste keuzes die later plenair worden teruggekoppeld. Ten aanzien van het verkeer zijn er niet veel deelnemers die het idee van eenrichtingverkeer steunen. Het duidelijker maken van de verkeerssituatie en het inrijverbod aan de oostkant zou een verbetering zijn, net als een duidelijke entree en parkeerplaats aan de westkant. Daarnaast wordt er positief gereageerd op de combinatie van een inrijverbod aan de oostzijde van het dorp en een gedwongen rijrichting naar het oosten vanaf DRC.

Over parkeren en de parkeerplaatsen ontstaat een levendige discussie. De groep stelt voor eerst te onderzoeken wat de actuele ondergrens van het aantal ontheffingen op de dijk is; het kan goed zijn dat dat er al minder dan 162 zijn. Op die manier kan het aantal parkeerplekken omlaag. Ook bij meer deelauto's in het dorp kan het aantal parkeerplekken terug; voor elke deelauto 4 parkeerplaatsen minder. Met helderheid over de ondergrens van de (huidige afspraken over) de parkeervergunningen kan een aantal inrichtingsprincipes worden geformuleerd. Wat gebeurt er met de vrije ruimte waar niet geparkeerd wordt? Kunnen de passeerplekken geoptimaliseerd worden? Zou het mogelijk zijn om vooral de smalle stoepen aan de oostzijde te verbreden (ook voor bijvoorbeeld neerzetten fiets of scooter)?

Verder worden er in de discussie nog andere suggesties/opties genoemd:

- Wat zijn de mogelijkheden van volledig eenrichtingsverkeer vanaf de oostkant naar de westzijde? Het voordeel daarvan is, dat je alle verkeer naar de camping kwijt bent.
- Zou een energie-icoon in de vorm van een windmolen (of twee) een optie zijn aan de oostkant van het dorp, waar ooit een windmolen stond? En dan liefst de variant in de vorm van een boom.
- Zijn naast een hoge rand langs de stoep de Amsterdammertjes nog nodig om te zorgen dat er niet op de stoep wordt geparkeerd. Als dat wel het geval is kunnen ze dan worden opgenomen in de hoge rand?
- Aandacht voor snelheidsremmende maatregelen bij Zuyderziel.

Het resultaat van het werk in de subgroepen wordt verwerkt in uitgangspunten/eisen voor de inrichting van de dijk. Ook worden de mogelijkheden met betrekking tot verkeer en parkeren, waartussen nog moet worden gekozen, in beeld gebracht.

De volgende werkgroepbijeenkomst is op 15 november. Dan staan de uitgangspunten/eisen met betrekking tot waterveiligheid centraal, waaronder het dijkprofiel, de dijkelementen en de dijkbekleding.