

## Verslag bijeenkomst werkgroep Participatie Durgerdam

### 15 november 2018

---

De derde bijeenkomst van het najaar vond plaats op donderdag 15 november 2018. Centraal deze avond staat de presentatie van Pieter Schengenga over uitgangspunten en voorkeursoplossingen voor de waterveiligheid. Participatieleider Tom den Boer opent de avond met de stand van zaken rondom de technische uitgangspunten voor de waterveiligheid: deze zijn reeds in oktober vastgesteld, met enkele nog openstaande vragen over scheefstand, slingering en bodemdaling, zetting en klink. Op basis van het antwoord op deze vragen zijn inmiddels de notitie met acht uitgangspunten en de collegebundel aangevuld en afgerond. Er liggen exemplaren van de collegebundel bij de uitgang.

Voordat Pieter van start gaat, geeft Frank Mulder (bewoner) een korte toelichting op het contact over de laatste openstaande technische vragen, onder andere over de cijfers omtrent bodemdaling: "Op basis van satellietmetingen en op advies van de externe experts werd de toeslag voor bodemdaling en klink bijgesteld naar 20cm voor vijftig jaar (4mm per jaar); dit getal is naar boven afgerond. Als bewoners vroegen we ons af of deze afronding reëel is. Uiteindelijk is het advies zo geformuleerd dat 'een keuze van 15cm ook heel goed te verdedigen is', maar alleen als daardoor de ingreep aan de dijk kan worden voorkomen. Als werkgroep hebben we gezegd dit advies te onderschrijven." Ook de uitkomst van het second opinion onderzoek (in joint fact finding met bewoners en experts tot stand gekomen) wordt door Frank onderschreven. Daarmee zijn alle acht uitgangspunten die nog nader met elkaar zouden worden afgehandeld, nu in eensgezindheid geëindigd. Tom den Boer geeft een gemeend compliment voor de commitment van de bewoners en de tijd die ze hier in gestoken hebben. Dat is gezien en gewaardeerd door experts en door HHNK.

#### Aanvullend verkeersonderzoek

Namens gemeente Amsterdam laat Marianne Griffioen weten het aanvullende verkeersonderzoek (dat nodig was wegens verkeerd neergelegde tellussen) is afgerond. Het onderzoek vond plaats in oktober en geeft met name informatie over het fietsgebruik aan de westkant van Durgerdam. Ook is er een *informele* voorbespreking geweest met de Centrale Verkeerscommissie, die laten weten dat zij Durgerdam als een dorp zien waar afwijken van regulier beleid (maatwerk dus) mogelijk lijkt, waardoor het handhaven van het tweerichtingsverkeer tot de mogelijkheden behoort.

#### Presentatie dijkprofielen

De presentatie van Pieter geeft een precisering van de dijkprofielen ten opzichte van de profielen zoals ze in juni 2018 waren uitgewerkt ten tijde van de expositie *Op en rond de dijk*. Ook het thema dijkbekleding komt aan bod: welke mogelijkheden zijn er voor dijkbekleding? Het gaat hierbij *niet om keuzes*, maar om een *oriëntatie in mogelijkheden* voor dijkbekleding. De dijkprofielen in de presentatie zijn tot stand gekomen in nauw contact met Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Alliantie Markermeerdijken: zij hebben de afgelopen periode nadere analyses gedaan die deze precisering mogelijk maken.



Startpagina van de presentatie

De presentatie is (wederom) verdeeld in drie delen met steeds een weergave van de opgave en de uitgangspunten: Oost (Polder IJdoorn), Oost (Haven) en West. Met name voor Durgerdam-West zijn er nog meerdere varianten op de voorkeursrichting denkbaar.



*Weergave in drie delen: Oost (Polder IJdoorn), Oost (Haven) en West*

### **Oost - Polder IJdoorn**

De hoogte van de dijk bij Polder IJdoorn is min of meer voldoende. Voor de stabiliteit geldt dat de restbreedtebenadering mogelijk toepasbaar is; dan moet wel de tuimelkade voldoende breedte hebben. Lokaal voldoet de stabiliteit (mogelijk) niet door aanwezigheid van diepe kelder(s). De dijkbekleding is afgekeurd. In de nieuwe situatie kan een groen talud volstaan, vanwege de aanwezigheid van het voorland. Voor de nieuwe situatie zou de dijkbekleding opgewaardeerd moeten worden. De restbreedte benadering kan worden toegepast door bijvoorbeeld de tuimelkade te verbreden en een nieuw talud te creëren. Het oude talud wordt dan trapsgewijs weg geschept en weer aangevuld met erosiebestendige klei volgens de verhouding 1 op 3, zoals de helling nu ook al is. Deze voorkeursrichting zou nog verder geoptimaliseerd kunnen worden indien deze niet toereikend blijkt, bijvoorbeeld door te kijken naar een verhoogde berm of het verder verflauwen van het talud.

### **Oost - Haven**

De hoogte van de dijk bij de haven is min of meer voldoende, met uitzondering van de havenmonding. Voor de stabiliteit geldt dat de restbreedtebenadering mogelijk toepasbaar is; dan moet wel de tuimelkade voldoende breedte hebben. Lokaal voldoet de stabiliteit (mogelijk) niet door aanwezigheid van diepe kelder(s). De dijkbekleding is afgekeurd. In de nieuwe situatie kan een groen talud volstaan vanwege de aanwezigheid van het voorland. In het profiel van de voorkeursrichting komt een talud met een helling van 1 op 4 (overeenkomstig de hellingshoek van de huidige dijk) en het paadje onderlangs zou teruggebracht kunnen worden, net als de rand bij het water; daarvoor is in de tekening een houten beschoeiing ingetekend. Deze voorkeursrichting zou nog verder geoptimaliseerd kunnen worden indien deze niet toereikend blijkt, bijvoorbeeld door te kijken naar de hoogte van de berm.

### **Durgerdam - West**

De hoogte van de dijk in West is onvoldoende. Voor de stabiliteit geldt dat de restbreedtebenadering mogelijk toepasbaar is; dan moet wel de tuimelkade voldoende breedte hebben. Lokaal voldoet de stabiliteit (mogelijk) niet door aanwezigheid van diepe kelder(s). De dijkbekleding is afgekeurd. In de nieuwe situatie lijkt een buitenberm om de hoogte-aanpassing van de kruin te minimaliseren de beste oplossing. Die moet dan wel worden voorzien van een steenbekleding. Daarvoor kunnen bijvoorbeeld betonnen glooiingselementen gebruikt worden (zoals Basalton). Een alternatief is mogelijk meer verfijnde bekleding, bijvoorbeeld natuursteen. Hergebruik van de (bestaande) Noordse steen zou uitgezocht kunnen worden, hoewel het erg lastig is om vakmensen te vinden die hiermee kunnen werken. Ook een aandachtspunt: het uitgangspunt is een 'zoveel mogelijk groene dijk' en dat strookt niet met stenen verharding. Er kan worden gekeken of deels vergroenen mogelijk is, zoals een breuksteen waartussen groen kan groeien. Alleen: breuksteen mag niet te hoog worden opgetrokken in verband met schade risico's door kruierend ijs. Eventueel kan nader worden gekeken naar de mogelijkheid van harde bekleding met daarop een laag grond waar gras kan groeien: dit leidt echter wel tot een geringe verhoging van de kruin van de dijk. Deze voorkeursrichting zou nog verder

geoptimaliseerd kunnen worden indien deze niet toereikend blijkt, bijvoorbeeld door te kijken naar de breedte van de berm.

### **Bijzondere plekken: coupures**

In totaal bevat dit dijktraject zeven coupures: zes in Durgerdam-Oost en één ter hoogte van de kapel. Pieter licht toe dat de aanwezigheid van coupures van invloed is op de veiligheidsopgave: je moet ze bijvoorbeeld kunnen sluiten. Er zijn ook andere mogelijkheden: als er bijvoorbeeld een trap in ligt, dan heeft deze een dempende werking op de waterstand en mag de dijk op die plek mogelijk een beetje lager zijn. Vanuit het oogpunt van beheer van de dijk is nog niet te zeggen op welke manier de coupures versterkt gaan worden. De effecten van het toepassen van trappen in de coupures gaat de Alliantie in het reken- en ontwerpproces nader analyseren.

### **Tafelgesprekken**

Na de presentatie van Pieter verdeelt de werkgroep zich over drie tafels om te praten over uitgangspunten en mogelijke oplossingen voor Oost-Polder IJdoorn, Oost-Haven en Durgerdam-West. Met name in de groep van Durgerdam-West komen uiteenlopende vragen naar voren, onder andere over de uiteindelijke hoogte van de dijk, de breedte van de berm en de dijkbekleding. Al luisterend lijken deze vragen gecategoriseerd te kunnen worden in 1) vragen die in eerdere bijeenkomsten al zijn besproken, 2) vragen waarop het antwoord pas verder in het ontwerpproces gegeven kan worden en 3) vragen die gaan over de consequenties van oplossingen. Dat betekent dat op een deel van de vragen (nu nog) geen antwoord gegeven kan worden of dat er eerder al antwoord op is gegeven. Waar mogelijk wordt geprobeerd de vragen te beantwoorden, te verwijzen naar eerdere antwoorden dan wel verder in de tijd uit te zetten.

Op de gestelde vraag 'hoe hoog wordt de dijk nu precies' geeft Ben Castricum (Alliantie Markermeerdijken) aan dat deze vraag nog niet tot in detail beantwoord kan worden omdat het definitieve rekenwerk nog moet gebeuren. We zijn nu niet verder dan serieuze inschattingen op basis van voorlopige berekeningen. De definitieve doorrekening gaat begin 2019 plaatsvinden. Pas dan kunnen er precieze uitspraken worden gedaan over hoogtes en breedtes. Neem 'zetting' van de aan te brengen grond: Ben geeft aan dat de zetting in enige mate stuurbaar is met bijvoorbeeld drainage of voorbelasting. Het is echter onmogelijk om aan te sturen op 'nul zetting'. Er moet dus altijd rekening worden gehouden met een marge voor zettingen. In de tekening van Pieter zit een wel een marge om zetting op te vangen, deze marge kan pas specifiek worden gemaakt in het daadwerkelijke ontwerpproces en is o.a. afhankelijk van kosten en tijd. Het dilemma tussen een groene en een verharde dijk komt ook duidelijk naar voren: een groene dijk leidt (zeer waarschijnlijk) tot een hogere aanleg, een lagere dijk (met stenige berm) sluit niet aan bij het principe van een zo groen mogelijke dijk. De andere vragen rondom Durgerdam-West zijn opgenomen in de bijlage van dit verslag, in een apart document (ook als apart document te vinden op de website).

Ook wordt de optie genoemd om te verkennen of de coupures wellicht verplaatst kunnen worden naar een 'logischer' plek (in relatie tot bijvoorbeeld de zeilvereniging of het pontje). Over de kranen wordt gezegd dat die op dezelfde plek kunnen blijven. Rondom Oost-Polder IJdoorn zijn er nog wat vragen over de overgang van de dijktrajecten en de grens met het natuurgebied.

### **Vorbereitung 13 december**

Voor de werkgroepbijeenkomst van 13 december wordt een presentatie voorbereid die het raamwerk van het Integraal Ruimtelijk Programma (IRP) laat zien in een presentatie met de uitgangspunten voor verder ontwerp. Op basis van de verschillende hoofdstukken van het IRP vinden er dan tafelgesprekken plaats, waarbij deelnemers 1) kunnen aangeven in hoeverre zij zich kunnen verenigen met de uitgangspunten en 2) welke zaken zij eventueel nog missen. Let op: in deze

fase zullen er nog altijd open einden blijven bestaan. Het gaat dan ook niet om letterlijke keuzes, maar om uitgangspunten, principes en voorkeursrichtingen voor de volgende stap in het dijkontwerp en het ontwerp voor de openbare ruimte: het vergunningen-ontwerp. In tegenstelling tot eerdere berichten lukt het vanwege extra onderzoek en illustratiewerk niet om vooraf het IP als concept-document toe te sturen: Jandirk Hoekstra zal de deelnemers ter plekke door de presentatie van het IP leiden.