

Q&A expositie openbare ruimte Durgerdammerdijk

De vragen en opmerkingen zijn vanaf de tekening, uit gesprekken en uit de enquêteformulieren anoniem gemaakt en hieronder benoemd en beantwoord.

Concrete opmerkingen over fouten op tekening zoals het vergeten van een inrit of parkeerplaatsen, te krappe inrit, bluswaterputten worden direct op de tekeningen gecorrigeerd en zijn hier niet meer genoemd.

Opmerkingen over o.a. het niet branden van straatverlichting, voorwaarden voor een parkeervergunning, zwaar verkeer, toepassen van zonnepanelen en kleur van de gevels worden niet in het project vernieuwen openbare ruimte opgelost en dus niet behandeld in deze Q&A.

Amsterdammertjes

Zouden de Amsterdammertjes mogen blijven? We vinden ze mooi en typisch Durgerdam. Ook helpt het om parkeren op het trottoir te voorkomen.

In het IRP is eerder met het dorp afgestemd dat de Amsterdammertjes liever niet meer terugkomen op het trottoir. Amsterdammertjes hebben dezelfde functie als een opsluitband langs de parkeerplaats, nl. het dwingen om auto's netjes op de rijweg te laten parkeren. Ten tijde van het opkomen van het autoverkeer als geheel werden Amsterdammertjes vaak geplaatst. Het trottoir is eigenlijk op een groot aantal plaatsen te smal. Om ruimte te maken voor voetgangers worden de paaltjes weggehaald. Het uitgangspunt is om het trottoir overal in Durgerdam minimaal 90 cm breed te realiseren. Met het plaatsen van Amsterdammertjes zal op sommige plekken de minimale breedte van 90 cm niet meer gerealiseerd kunnen worden.

Openbare verlichting en voorzieningen

Waarom worden de huidige lantaarnpalen niet hergebruikt? En hoe wordt het karakteristieke dorpsgezicht gewaarborgd?

De zogenaamde Ritter lantaarn in Durgerdam dateert uit de 19^e eeuw, deze lantaarns worden elke 40-50 jaar vervangen door opgeknapt lantaarns. Dus deze Ritters in Durgerdam gaan naar de materieedienst van de gemeente en worden opgeknapt en weer van een nieuwe coating voorzien. De beoogde nieuwe Ritter lantaarns met een iets smallere voet zien er verder hetzelfde uit. Ook deze lantaarns komen elders uit de stad, zijn opgeknapt en gaan weer verder in Durgerdam. Dit zijn dus oorspronkelijk oude lantaarns maar weer netjes gemaakt, netjes waren de Ritters in Durgerdam 50 jaar geleden ook en zo blijven ze (her)bruikbaar.

De ledverlichting is erg wit en schijnt door ramen en deuren in mijn woning naar binnen, daar heb ik last van. Kan de lantaarnpaal op een andere plek neergezet worden zodat deze niet naar binnen schijnt?

De lantaarnpalen staan vaak dicht op de gevel, omdat er nu een herinrichting gaat plaatsvinden is er een kans om samen met de bewoners en de beheerder van de openbare verlichting te zoeken naar een optimale plek. Dat is een detailuitwerking wat in de ontwerpfase met u als bewoner verder wordt uitgewerkt. Het ontwerp wat nu is getoond is een Voorlopig ontwerp wat als kader dient voor een Definitief Ontwerp. In het VO staan de palen nu op de oorspronkelijke plek en die is niet definitief, dat wordt pas in het Definitieve ontwerp met maatvoering samen met u uitgewerkt.

Hoeveel lantaarnpalen worden er vervangen?

Met de beheerder is afgesproken om ongeveer hetzelfde aantal lantaarnpalen te laten terugkomen mits de verlichting in het dorp als prettig en veilig wordt ervaren. Uit de enquête blijkt dat 96% de verlichting voldoende veilig of wel prima vindt dus het aantal lantaarnpalen wat er nu is zal ook weer terugkomen.

Wordt er in het ontwerp rekening gehouden met de bereikbaarheid van de brandweerputten?

In afstemming met Waternet worden goed bereikbare brandweerputten gesitueerd. Het kan dus zijn dat bestaande putten verplaatst worden.

Verharding en materiaalkeuze

De nieuwe (dikformaat steen zoals getoond) wordt wel erg strak. Hoe voorkom je dat Durgerdam later niet op een Vinexwijk gaat lijken?

We realiseren ons dat de 3D animatie waarbij zowel de woningen, als de dijk en de straat er erg strak uitziet. Ook de kleur van de opsluitbanden, wat op marmer lijkt en de straatkolken tonen niet zoals we dat bedoelen. Het beeld zal aangepast worden met fotomateriaal wat recht doet aan het te verwachten beeld in Durgerdam.

De kleur van de nieuwe steen wijkt erg af van wat er nu ligt. Is er de mogelijkheid om een steen de kleur te laten krijgen van wat er nu is?

De kleur van de nieuwe steen die in de kerk is getoond is egaal bruin gebakken. De nieuwe (gebakken) steen is van hetzelfde materiaal als de oude (gebakken) steen, de verschillen ontstaan omdat de ene steen al 50 jaar in de weg ligt en de nieuwe net uit de fabriek komt.

De kleur van de nieuwe steen zal veranderen naar de kleur van de huidige gebakken steen. Dat gaat redelijk snel, door zon, het berijden en weersomstandigheden wordt de kleur met een aantal weken al meer 'natuurlijk'.

Ook is er een verschil in samenstelling, in de weg ligt nu een gemêleerde kleursamenstelling (twee soorten bruin gemixt). Voor de nieuwe steen zal ook gekozen worden voor een gemêleerde kleursamenstelling.

Kunnen de bestaande stenen met 'mooie' kleur niet hergebruikt kan worden?

Vanuit duurzaam perspectief is hergebruik het beste wat je kan doen. Er is echter een maar, de stenen in de rijweg zijn door slijtage vervormd waardoor tussen de stenen te grote ruimtes ontstaan. Uit enkele steekproeven en (NEN) test blijkt dat als de stenen door een robot getoetst, gesorteerd en op pallets wordt gezet voor hergebruik dit zal leiden tot meer dan 50% afkeur. Hergebruik van de stenen in Durgerdam is daarmee geen optie, samen met de materieeldienst zal bepaald worden op welke wijze deze stenen duurzaam hergebruikt kunnen worden. Bijvoorbeeld als granulaat in sportvelden of als grondstof voor nieuwe stenen.

Wat belangrijk is bij een klinkerweg is dat de stenen zo dicht en strak mogelijk in de weg komen te liggen, daarmee voorkom je het ontstaan van kuilen en verzakkingen in de weg die weer leiden tot trillingen in de woningen en extra onderhoud aan de weg. Met nieuwe stenen is dat goed te realiseren, met de bestaande stenen helaas niet.

Waarom worden er parkeervakken aangegeven? Er zijn nu toch ook geen parkeervakken?

Door de vragen en opmerkingen voor een zo eenvoudig en rustig mogelijk rijweg brengen we in de lengterichting een minimale markering aan: een minimalistisch met een wit of grijze korte streep elke 5 meter aangeduid en de koppen van de parkeerstrook met in- en uitritten blijven wel hetzelfde. Op deze wijze is helder en eenduidig waar geparkeerd mag worden en waar niet. Belangrijk is ook dat helder is waar de inritten zich bevinden en dat het overbodig is dat bewoners de eigen inrit middels eigen aangebrachte markering / grote NP-letters te verduidelijken. Ter plaatse van elke inrit wordt als aanvulling overigens een kleine NP-tegel aangebracht.

De huidige indeling van de Durgerdammerdijk is snelheid remmend. Het lijkt erop dat op een zonnige dag de motoren in het nieuwe plan weer lekker kunnen scheuren over de dijk.

De westelijke entree en komgrens wordt versmald en krijgt een snelheid remmende drempel, waardoor de aanvangssnelheid in het dorp wordt verlaagd. Naast de reeds remmende werking van drie bochten in de dijk, wordt de weg als een zeer smalle rijweg vormgegeven. Dat doen we door de parkeervakken in een ander bestratingsverband uit te voeren dan de rijweg. In tegengestelde richting

rijdend gemotoriseerd verkeer kan elkaar niet passeren zonder de leegstaande parkeerplekken en inritten, maar ook de passeerhavens te gebruiken. Dit werkt voor een deel snelheid remmend. Daarnaast werkt de steile tuimeldijk met nieuwe betonband optisch versmallend, waardoor ook hierdoor de snelheid van het gemotoriseerde verkeer wordt beperkt.

Kerkepad

Wat zijn de herinrichtingsplannen rond het kerkepad?

Voor het kerkepad zijn geen herinrichtingsplannen gepland. In overleg met de beheerder zal bekeken worden of er onderhoud nodig is aan deze straat. Onderhoud zal betekenen dat de bestaande bestrating opnieuw gestraat zou kunnen worden.

Kan er bij het uitrijden van het kerkepad een bord met verplicht rechtsaf komen? Dit zorgt voor minder drukte op de Durgerdammerdijk?

In het IRP is gevraagd om te onderzoeken welke optie het beste past bij het uitrijden van het kerkepad. Hier zijn meerdere wensen uit het dorp die ook tegenstrijdig zijn. Nu is het vrij om te kiezen welke richting men op wil rijden.

Het verplicht instellen van rechtsaf is slechts mogelijk door een inrijdverbod in te stellen op de Durgerdammerdijk richting oosten. Om een te handhaven verkeerssituatie te realiseren zal dan doorgaand verkeer van het westelijke deel naar het oostelijke deel van het dorp verboden moeten worden. Concreet zal het betekenen dat de dijk van kerkepad richting kapel te wijzigen in eenrichtingsweg van oost naar west. Gedeeltelijk instellen van eenrichtingsverkeer op de dijk zal leiden tot het moeten omrijden via de Liergouw en ongewenste verkeersbewegingen wellicht zelfs het negeren van het eenrichtingsverkeer door bewoners en bezoeker. Het instellen van een rechtsaf gebod vanuit kerkepad en bijbehorend eenrichtingsverkeer op de dijk wordt daarom niet overwogen.

Het knelpunt bij het uitrijden van het kerkepad is dat uitrijdend autoverkeer uit het kerkepad en het doorgaande autoverkeer op de dijk elkaar in de weg zitten. Daarom wordt er in het ontwerp voor gekozen om meer ruimte voor het autoverkeer te maken op de dijk tussen muziekkapel en kerkepad.

Fietsparkeren

De fietsnietjes zoals weergegeven op de foto van RVS passen niet in het dorp, kan dit meer passend gemaakt worden in het dorpsgezicht.

De uiteindelijke vorm van het fietsnietje is nog niet bepaald. In de nadere uitwerking wordt de vorm en materiaal nog bekeken.

Waar komen fietsparkeerplaatsen in het straatbeeld?

Durgerdam kent een smal trottoir. Dit trottoir willen we zoveel als kan aan de voetgangers geven. Dit betekent dat er zo min mogelijk obstakels om het trottoir dienen te komen. Om het trottoir vrij te houden is er in principe geen ruimte om de fiets te parkeren. De gemeente faciliteert geen fietsvoorzieningen voor bewoners omdat de openbare ruimte al zo beperkt is. Voor bezoekers zouden we fietsvoorzieningen buitendijks willen realiseren mits daar ruimte voor is. Voor bezoekers komen er fietsnietjes bij de bankjes aan het pad buitendijks zoals op het Oosteinde op sommige plekken nu is gedaan.

In de zomermaanden wordt door bezoekers op diverse plekken (horeca, recreatie) door veel geparkeerde fietsen overlast ervaren. Kunnen daar oplossingen voor uitgewerkt worden?

Durgerdam kent een smal trottoir. Dit trottoir willen we zoveel als kan functioneel gaan gebruiken waarvoor het is bedoeld: de voetganger en het aangenaam verblijven op het trottoir. Dit betekent dat er zo min mogelijk obstakels om het trottoir dienen te komen. Extra ruimte is te vinden op de dijk, samen met het Hoogheemraadschap kunnen we onderzoeken of fiets parkeren voor een deel opgelost kan worden buitendijks op de dijk.

Kunnen de fiets parkeerplekken onder in de dijk gesitueerd worden? Hiermee wordt er meer ruimte gemaakt op straat.

Samen met HHNK kunnen we onderzoeken of fiets parkeren opgelost kan worden op de dijk bij coupures.

Is het mogelijk om fietsers te weren op het voetpad langs de dijk?

Daar worden in het ontwerp geen maatregelen voor opgenomen. Het is voldoende duidelijk wat de functie van het voetpad is, waardoor de eventuele fietser zich daar van nature minder welkom voelt en geneigd is de rijweg te nemen.

Coupures en passeerplekken en laden en lossen

Hoe is de lengte van de passeerstrook bepaald, kan die niet korter?

De lengte van de passeerstrook is bepaald op basis van zichthoek vanuit de voetganger die wil oversteken en de voertuigen die gepasseerd moeten kunnen worden. Dat komt neer op ongeveer 20 meter.

Waarom worden de coupures op sommige plekken verplaatst?

Coupures en passeerstroken zijn met elkaar verbonden. Om veilig over te steken en het verkeer goed te kunnen zien aankomen worden coupures in het midden van een passeerstrook gesitueerd. De passeerstrook is daarom ook circa 20 meter lang voor een goede zichtlijn vanaf het trottoir. Passeerstroken zijn onderling zo goed mogelijk verdeeld en daar waar trottoirs anders minder dan 90 cm breed zijn is getracht het trottoir te verbreden middels de combinatie met het 1 meter extra brede trottoir van de passeerstrook. Daarom worden sommige coupures vanuit nuttig gebruik verschoven.

Bij de haven is een vrij hoge parkeerbehoefte. Met het huidige ontwerp met aparte laad en los plekken worden problemen voorzien. Hoe kan dat worden voorkomen?

Parkeren bij de haven is slechts voor vergunninghouders toegestaan. Bezoekers krijgen de mogelijkheid om hier te laden en lossen. De laad- en los parkeerplaatsen worden uitgevoerd in dubbelgebruik. Dat houdt in dat men er overdag uitsluitend mag laden en lossen en daarbuiten is er alleen vergunning parkeren mogelijk.

West entree Durgerdamerdijk

De nieuwe voetgangersverbinding wordt over het algemeen positief gewaardeerd.

Bij de aandachtspunten is er veel aandacht voor de verkeersdrempel, die mag echt verkeer remmend uitgevoerd worden (hoog steil en smal). Verkeersdrempels in het dorp worden afgeraden omdat die veel trillingen veroorzaken in woningen in de buurt van een drempel.

Er zijn ook suggesties voor ondergrondse afvalcontainers. Die suggestie wordt niet gebruikt omdat het Hoogheemraadschap geen constructies in haar dijk wil hebben. Dergelijk zaken tasten anders de functie en de sterkte van de dijk aan.

Oostentree Durgerdamerdijk

De voetgangersverbinding naar de parkeerplaats wordt over het algemeen positief gewaardeerd.

Ook het verleggen van het fietspad en herinrichten van het kruispunt wordt positief gewaardeerd.

De Oostentree wordt minder aantrekkelijk voor het inrijden met een smalle rijweg over een lengte van ca. 50 meter waarbij passeren lastiger wordt.

De suggesties voor het inrijverbod wat duidelijker moet met borden worden overgenomen. Als het goed is wordt dat al binnenkort uitgevoerd door de beheerder van de gemeente. Een verkeersbesluit is hierover gepresenteerd.

Situering voetpad op de onderdijk tussen huisnummer 180 en de Oostentree, waar komt het voetpad te lopen? Direct naast de sloot of meer op de dijk?

De plek van het voetpad is nog niet bepaald, dat is afhankelijk van de vorm van de dijkversterking uitgewerkt in de dwarsprofielen van het Hoogheemraadschap. De locatie is nu een principe wat nog nadere uitwerking vraagt.

Elektrisch auto's laden in het dorp

Wordt er in het ontwerp ook nagedacht over het hebben van een eigen laadpaal en een laadkabel die over het trottoir loopt? Bijvoorbeeld een opgenomen kabelgoot in het trottoir.

In principe dient de openbare ruimte een publieke ruimte te blijven, waarbij vaste privé elementen niet in zijn toegestaan. In het ontwerp zal gezocht worden naar oplossingen voor het kunnen laden van elektrische auto's. In de enquête is hier aan u al een aantal vragen over gesteld. We willen graag de openbare ruimte toekomstbestendig maken. Dus Liander zal met haar elektriciteitsnet voldoende capaciteit dienen te reserveren in de ondergrond. En de gemeente onderzoekt mogelijkheden voor elektrisch laden. Daarover wordt samen met de afdeling parkeren en elektrisch laden gesproken.

Parkeren

In de huidige situatie heb ik een inrit naar achter mijn huis. De inrit naast mijn huis gebruik ik niet als parkeerplek. Mag ik daarvoor in de plaats de Niet Parkeren ruimte op de weg voor mijn inrit gebruiken al parkeerplaats?

Volgens de wet is het niet toegestaan te parkeren voor een inrit, ongeacht dat de bewoner dit zelf is of een vreemde. De gemeente Amsterdam is hieraan gebonden.

Kan de parkeerplaats van DRC gebruikt worden als extra parkeervoorziening?

Dit valt buiten de scope van het project maar zal in overleg met parkeerbeheer wel nagevraagd worden.

Als ik geen parkeervergunning heb, mag ik dan een parkeerplaats voor mijn huis weigeren en een bredere stoep krijgen?

Nee dat kan niet, de weg, parkeerplaatsen en trottoir zijn publieke ruimte en daar kunnen geen individuele privé-eisen aan gesteld worden.

Er zijn diverse opmerkingen geplaatst over de inritten, correcties over de plaats zijn in de tekening overgenomen. Verder vragen over de bruikbaarheid, is het niet te smal of kan ik de bocht wel maken?

Algemeen gesteld willen we de inritten 4,5 meter breed maken waarbij we rekening houden met het kunnen in- en uit rijden van en naar de rijweg. Maar vaak past die 4,5 meter niet in combinatie met parkeren en kan de inrit minimaal 4 meter worden.