

Vereniging tot Behoud van de Wilmkebreepolder



Aan:

Leden van de Provinciale Staten van Noord-Holland

Betreft: Versterking van de Waterlandse Zeedijk in Amsterdam-Noord

Datum: 12 mei 2019

Geachte Statenleden,

Hierbij sturen wij u ter informatie een kopie van de brief die wij hebben gestuurd aan het College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam. In deze brief gaan we in op de plannen die HHNK ontwikkelt voor versterking van de Waterlandse Zeedijk, traject Landsmeerderdijk-Oostzanerdijk, in Amsterdam-Noord. Wij vragen het College van B & W van Amsterdam om niet afzijdig te blijven, maar om samen met HHNK na te denken over de meest wenselijke en optimale invulling van de wettelijke eis van waterveiligheid.

Hoogachtend,

Het Bestuur van de Vereniging tot Behoud van de Wilmkebreepolder

Correspondentieadres van de vereniging:

mevr. P. Luijnenburg-Kroes (secretaris), Hertzogstraat 8, 1092 VT Amsterdam

Vereniging tot Behoud van de Wilmkebreepolder



Aan:

College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Betreft: Versterking van Landsmeerderdijk-Oostzanerdijk in Amsterdam-Noord

Datum: 12 mei 2019

Geacht College,

Graag vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) heeft de Waterlandse Zeedijk langs Zijkanaal I in Amsterdam-Noord afgekeurd. HHNK bereidt nu maatregelen voor om de dijk over het traject “hoek Appelweg – Kadoelerbreek” te versterken. Dit traject (door HHNK aangeduid met Sectie 21) omvat de gehele Landsmeerderdijk en een deel van de Oostzanerdijk.

De Landsmeerderdijk ligt direct naast de Wilmkebreepolder. De Vereniging tot Behoud van de Wilmkebreepolder ziet zichzelf, vanuit haar positie als beschermster van een open, landelijke Wilmkebreepolder, als direct belanghebbende bij werkzaamheden aan de dijk en levert graag een inhoudelijke bijdrage aan de dijkversterkingsproblematiek. In de bijlage bij deze brief geven wij onze visie.

Wij vinden dat de gemeente Amsterdam niet mag toekijken nu zeer ingrijpende, veel overlast veroorzakende en kostbare dijkversterkingsmaatregelen worden voorbereid, en roepen u op om samen met HHNK na te denken over een zo'n optimaal mogelijke invulling van de wettelijke eis van waterveiligheid. Wij zien daarbij voor de gemeente Amsterdam aantrekkelijke kansen om samen met HHNK tot een breed gedragen oplossing te komen voor zowel het waterveiligheidsprobleem als het verkeersprobleem op de smalle dijk. In de bijlage wordt ons voorstel beschreven.

Wij zijn gaarne bereid om onze visie nader toe te lichten. Een kopie van deze brief sturen wij naar het Hoogheemraadschap.

Met vriendelijke groeten,
namens de Vereniging tot Behoud van de Wilmkebreepolder,

Nicole Bakker (voorzitter bestuur)
e-mail: bakker_nicole@hotmail.com

Tom Jongeling (lid bestuur)
e-mail: tom.jongeling@xs4all.nl

Correspondentieadres van de vereniging:
mevr. P. Luijnenburg-Kroes (secretaris), Hertzogstraat 8, 1092 VT Amsterdam

Kopie van deze brief naar:

Gemeentesecretaris van de gemeente Amsterdam:

Peter Teesink (via contactformulier van de gemeente)

Portefeuillehouders van Amsterdam – Noord:

Erna Berends (per e-mail: e.berends@amsterdam.nl)

Saskia Groenewoud (per e-mail: saskia.groenewoud@amsterdam.nl)

Esther Lagendijk (per e-mail: e.lagendijk@amsterdam.nl)

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier:

Leden van het College van Hoofdingelanden van HHNK

Postbus 250

1700 AG Heerhugowaard

Projectteam Noordzeekanaal van HHNK:

Anet Lablans, projectmanager HHNK (per e-mail: A.Lablans@hhnk.nl)

Melanie Ursem, omgevingsmanager HHNK (per e-mail: M.Ursem@hhnk.nl)

Romee Huisman, assistent omgevingsmanager HHNK (per e-mail: R.Huisman@hhnk.nl)

Ronald Looijesteijn, technisch manager HHNK (per e-mail: R.Looijesteijn@hhnk.nl)

Provinciale Staten van Noord-Holland:

via de Statengriffie (per e-mail: Statengriffie@noord-holland.nl)

Bijlage:

De Waterlandse Zeedijk

Versterking van het traject Landsmeerderdijk – Oostzanerdijk

De Waterlandse Zeedijk naast de Wilmkebreekpolder is afgekeurd

De Waterlandse Zeedijk langs Zijkanaal I in Amsterdam-Noord is door het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) afgekeurd. HHNK bereidt nu maatregelen voor om de dijk te versterken. Maatregelen worden nodig geacht over het dijktraject “hoek Appelweg-Kadoelerbreek”. Dit traject (door HHNK aangeduid met Sectie 21) omvat de gehele Landsmeerderdijk en een deel van de Oostzanerdijk.

De Landsmeerderdijk ligt direct naast de Wilmkebreekpolder. Deze agrarische, diepgelegen polder behoort, evenals de dijk zelf, tot het Provinciaal Monument “Waterlandse Zeedijk”. De polder wordt beheerd volgens de regels van het agrarisch natuurbeheer en is mede daardoor een belangrijk weidevogelgebied. De polder maakt ook deel uit van de hoofdgroenstructuur van Amsterdam. Over de dijk loopt een lokale weg met éénrichtingverkeer voor auto’s; aan beide zijden van de weg is een smalle fietsstrook. Het fietspad is onderdeel van de doorgaande fietsroute over de Waterlandse Zeedijk. Het bebouwde gedeelte van zowel de Landsmeerderdijk als de Oostzanerdijk heeft de status van rijksbeschermd “Stads- en Dorpsgezicht”.

De Vereniging tot Behoud van de Wilmkebreekpolder (“de Vereniging”) ziet zichzelf, vanuit haar positie als beschermster van een open, landelijke Wilmkebreekpolder, als direct belanghebbende bij werkzaamheden aan de dijk en levert graag een inhoudelijke bijdrage aan de dijkversterkingsproblematiek. In deze brief geven wij onze visie en doen wij een oproep aan de gemeente Amsterdam om samen met HHNK na te denken over een zo’n optimaal mogelijke invulling van de wettelijke eis van waterveiligheid.

Reden van afkeuring

Bij de beoordeling van Sectie 21 van de dijk is door HHNK onderscheid gemaakt in dijkdelen zonder bebouwing (dit zijn de open dijkdelen naast Wilmkebreekpolder en Kadoelerbreek) en dijkdelen met bebouwing (ter plaatse van de woningen aan de Oostzanerdijk en de Landsmeerderdijk, en ter plaatse van het nieuwbouwplan Klein Kadoelen). De dijkdelen zonder bebouwing zijn afgekeurd op de binnenwaartse stabiliteit van het dijklichaam (macro-stabiliteit), de delen van de dijk met bebouwing zijn afgekeurd op het “beheerdersoordeel”. Onder macro-instabiliteit verstaat men het faalmechanisme, waarbij een groot deel van het dijklichaam over een diepgelegen glijdvlak afschuift. Het “beheerdersoordeel” wordt niet nader omschreven; daarom is het niet duidelijk volgens welke criteria HHNK de dijkdelen met bebouwing beoordeelt.

De stabiliteit van de dijk is met een computermodel doorgerekend voor de situatie dat een extra belasting op de dijk werkzaam is als gevolg van een hogere waterstand op Zijkanaal I (in geval van een calamiteit met hoog water op het IJ). Die verhoging van de waterstand op Zijkanaal I is overigens zeer beperkt: HHNK houdt rekening met een maximale waterstand van NAP+0m, slechts 0,3m à 0,4m hoger dan het normale waterpeil. De hoogte van de dijk met kruin op ca. NAP+2,8m is, gezien deze maximale waterstand, ruim voldoende.

De dijk heeft een lange geschiedenis

De oorsprong van de Waterlandse Zeedijk ligt vele eeuwen geleden. Het dijkdeel naast de Wilmkebreekpolder dateert van 1410: na een dijkdoorbraak werd de dijk opnieuw, nu binnenwaarts van het stroomgat, opgebouwd. Daarna werd de dijk nog verschillende keren versterkt en opgehoogd. Sinds de droogmaking van de IJ-polders (in 1872 is de Noord-polder naast de Wilmkebreekpolder gereed gekomen) is de dijk langs het uitgespaarde Zijkanaal I niet meer wezenlijk aangepast. Een oude tekening uit 1872 laat in enkele dwarsprofielen zien dat de dijk toen over de gehele lengte van Sectie 21 een kruinhoogte had van AP+3m, een kruinbreedte van 4m, een buitentaludhelling van 1:3, en een binnentaludhelling van 1:2. Het buitentalud was bekleed met natuursteen. Bij de afsluiting van het IJ verdween het getij en werd de waterstand op het ontstane Noordzeekanaal, het IJ en de zijkanalen van het IJ op ongeveer de huidige waterstand (ca. NAP-0,4m) ingesteld.

De ondergrond van de dijk is inmiddels, na eeuwen van belasting, goed geconsolideerd. Op het binnentalud, en later ook het buitentalud, zijn in de loop van de tijd steeds meer huizen gebouwd, maar het dijkdeel naast de Wilmkebreekpolder is over een grote lengte onbebouwd gebleven. Vanaf de dijk heeft men daardoor een prachtig uitzicht over de diepgelegen polder. Waar geen huizen staan zijn aan de buitenzijde ligplaatsen voor woonboten gerealiseerd. De stenen bekleding op het buitentalud is daar inmiddels onder een afdeklaag van tuinaarde verdwenen of opgenomen en hergebruikt (de woonbootbewoners hebben tuintjes gecreëerd, afritten gemaakt en schuren gebouwd). De beschoeiing langs het water is eveneens grotendeels het werk van de woonbootbewoners. Op het buitentalud staan inmiddels hoge struiken en bomen.

De wegverharding op de dijk bestond oorspronkelijk uit een hobbelige kasseienverharding; deze verharding is later vervangen door een gladde asfaltlaag. Recent is in overleg met de bewoners een geheel nieuwe klinkerbestrating op een ondergrond van zand aangebracht ter plaatse van het bebouwde dijkgedeelte van Oostzanerdijk en Landsmeerderdijk; daarbij is de oude wegverharding verwijderd. De herbestrating is mooi passend bij de status van rijksbeschermd "Stads- en Dorpsgezicht".

Het wegverkeer op de dijk

Het autoverkeer is in de loop van de tijd intensiever geworden en de as-lasten zijn groter geworden. Ook voor de dijk geldt dat de belasting door het autoverkeer is toegenomen. Iedere rijdende auto veroorzaakt een drukgolf in de ondergrond, die met de auto meebeweegt. Die drukgolf geeft aanleiding tot een vervorming van de kruin van de dijk, een proces waarbij de schouders van de dijk naar buiten worden gedrukt (dit is te zien aan de scheefstaande lantaarnpalen en de langs-scheuren in het asfalt).

Ter plaatse van het bebouwde gedeelte veroorzaakt de drukgolf een in de tijd variërende belasting op het ondergrondse deel van de huizen (de meeste huizen bevinden zich zeer dicht naast de weg). Deze vorm van belasting veroorzaakt trillingen en kan daardoor schadelijk zijn voor de huizen. In enkele huizen zijn in de loop van de tijd scheuren in de muren ontstaan. Huizen die niet op palen staan lopen een verhoogd risico op afschuiven of scheef zakken.

Als gevolg van de nieuwe klinkerbestrating ter plaatse van het bebouwde dijkgedeelte van Oostzanerdijk en Landsmeerderdijk is het geluidsniveau van het wegverkeer toegenomen. Sommige bewoners melden ook een toename van wateroverlast in de huizen na regenval (mogelijk kan regenwater nu gemakkelijker door de open bestrating en de nieuwe zandlaag zijwaarts afstromen).

Voorkeursalternatief van HHNK voor dijkversterking

Op de informatieavond van 8 april 2019 in het Concertgemaal heeft HHNK het voorkeursalternatief voor dijkversterking gepresenteerd. Dit voorkeursalternatief is gekozen na vergelijking met enkele andere alternatieven, die allen als kenmerkende maatregelen hebben: verlaging van het gewicht van het bovendeel van de dijk, verflauwing van het binnentalud door middel van omvangrijke grondaanvullingen, en stabilisering door middel van diepe damwandschermen aan binnenzijde.

Het voorkeursalternatief houdt het volgende in:

- Over de gehele lengte van dijksectie 21 wordt het bovenste deel van de dijk lichter gemaakt (het bovendeel wordt afgegraven en vervangen door lichtgewicht materiaal, waarna daarop de wegverharding wordt aangebracht)
- Het binnentalud van het onbebouwd dijkdeel ter plaatse van de Wilmkebreekpolder en de Kadoelbreek wordt gestabiliseerd door middel van dijkvernageling.

Omdat het dijkprofiel bij vernageling niet wordt aangetast sluit dit alternatief het beste aan bij de eis om de cultuur-historische en landschappelijke waarden van de dijk (een Provinciaal Monument) te respecteren.

HHNK maakt onderscheid tussen bebouwd dijkdeel en onbebouwd dijkdeel

Uit het voorkeursalternatief komt naar voren dat HHNK voor het bebouwde dijkgedeelte veel lichtere versterkingsmaatregelen nodig acht dan voor het onbebouwde dijkgedeelte. Dit is merkwaardig omdat de dijkdelen, historisch gezien, als één geheel en in dezelfde periode tot stand zijn gekomen, op dezelfde ondergrond zijn opgeworpen en grofweg op dezelfde wijze zijn opgebouwd. Historische tekeningen van de dijk laten dit zien.

Dit betekent dat de macro-instabiliteit zoals geconstateerd voor het onbebouwde dijkgedeelte, evenzeer een probleem zou moeten zijn bij het bebouwde dijkgedeelte. Met name geldt dit voor de locaties waar de huizen op staal zijn gefundeerd; deze huizen zonder palen leveren geen enkele bijdrage aan de macrostabiliteit van de dijk en zullen dus bij grootschalig afschuiven van het dijklichaam met de grond mee naar beneden schuiven.

Omgekeerd geldt dat wanneer macro-instabiliteit geen probleem vormt voor het bebouwde gedeelte er ook geen problemen te verwachten zijn bij het onbebouwde gedeelte. De lichte maatregelen die voor het bebouwde gedeelte worden voorgesteld, zouden in dat geval ook toereikend moeten zijn voor het onbebouwde dijkgedeelte. Het grote verschil in zwaarte van de maatregelen tussen bebouwd en onbebouwd gedeelte van de dijk lijkt daarom ingegeven te zijn door hetgeen in de praktijk haalbaar is en niet door hetgeen noodzakelijk is.

De dijk heeft een bewezen sterkte en stabiliteit

HHNK heeft de macro-stabiliteit van de dijk gecontroleerd aan de hand van een computermodel. Dit model geeft aan dat de onbebouwde dijkdelen niet voldoende stabiel zijn en daarom bij een licht verhoogde waterstand op Zijkanaal I gevaar lopen om langs een diep glijdvlak af te schuiven. Het feit echter dat de dijk in de huidige opbouw al 150 jaar achtereen zonder problemen functioneert, en vóór de afsluiting van het IJ ook een getijde-beweging rond NAP goed kon weerstaan, geeft aan dat de macro-stabiliteit van de dijk dik in orde is. De dijk heeft een in de praktijk bewezen sterkte en stabiliteit.

Het afkeuren van de dijk is daarom reden om te twijfelen aan de voorspellingskracht van het gebruikte rekenmodel (inclusief de toegepaste schematisaties, het gehanteerde grondsterktemodel,

en de gekozen parameterwaarden). Althans, wanneer het gaat om een vorm van bezwijken waarbij grootschalig afschuiven van het dijklichaam optreedt langs een diep glijdvlak.

In het kader van het project “versterking Markermeerdijken” is door middel van in-situ proeven aangetoond dat een dijk op een ondergrond van veen veel sterker is dan gedacht. Met gebruikmaking van de verkregen kennis is door kennisinstituut Deltares een nieuwe beoordelingsmethodiek ontwikkeld voor de Markermeerdijken: “Dijken op veen”. In de WBI 2017 (wettelijk beoordelings-instrumentarium 2017) zijn de nieuw verkregen inzichten inmiddels ook verwerkt. In berekeningen dient nu een grondsterktemodel te worden gehanteerd, dat het bezwijkgedrag van de ondergrond beter weergeeft dan de oude modellen.

Door middel van gericht grondonderzoek kan ook voor Landsmeerderdijk-Oostzanerdijk een beter inzicht worden verkregen in de geotechnische sterkteparameters van de grond onder de dijk. Dit inzicht kan vervolgens worden gebruikt om de computerberekeningen te verbeteren. Daarnaast verdient het aanbeveling om het tijdsafhankelijke effect van een verhoogde waterstand in Zijkanaal I (met beperkte duur) in de berekeningen mee te nemen.

Alternatieven voor borging waterveiligheid

Het spreekt voor zich dat de veiligheid tegen overstroming vanuit Zijkanaal I gewaarborgd moet zijn (wettelijke eis). Omdat de dijk een bewezen sterkte en stabiliteit heeft denkt de Vereniging dat de waterveiligheid al in voldoende mate geborgd is, en dat de door HHNK voorgestelde, zeer ingrijpende dijkversterkingsmaatregelen niet nodig zijn. Niet uitvoeren van de maatregelen voorkomt langdurige en ernstige overlast voor de bewoners aan de dijk en voor de omgeving, en bespaart veel belastinggeld.

Mocht HHNK op grond van het door hen aangekondigde nadere onderzoek besluiten dat toch maatregelen ter vergroting van de waterveiligheid nodig zijn, dan stellen wij voor om eerst een tweetal minder ingrijpende alternatieven te onderzoeken:

- Een afsluitbare kering nabij de ingang van Zijkanaal I (bijvoorbeeld een kering met eenvoudige draaideuren)
- Een damwand of beschoeiing langs Zijkanaal I met toereikende hoogte en sterkte (bijvoorbeeld een damwand met bovenzijde op NAP+0,5m, een doorlopende deksloof, en ondersteuning door middel van schoorpalen; deze kering kan een verhoogde waterstand op Zijkanaal I geheel zelfstandig keren en is daarmee een volwaardig alternatief voor dijkversterking)

In het voortraject is door HHNK weinig aandacht besteed aan dit tweetal voor de hand liggende alternatieven. Beide alternatieven zijn grotendeels vanaf en in het water uit te voeren, zonder langdurige hinder voor de omgeving. Beide alternatieven zijn echter door HHNK afgewezen. Het alternatief van de afsluitbare kering is afgewezen omdat de bouw van de kering “geen effect heeft op het faalmechanisme” van de dijk (de macro instabiliteit). Dit is vreemd omdat een gesloten kering aan de ingang van Zijkanaal I juist voorkomt dat de dijk wordt belast door een hogere waterstand en falen dus niet aan de orde is.

Het alternatief van een voldoende hoge en sterke damwand langs Zijkanaal I is afgewezen, omdat daarin “voor nu geen opgave zit”, en HHNK ervan uit gaat dat de bestaande beschoeiing “op orde is”.

Meekoppelkansen en draagvlak

HHNK zegt bereid te zijn om samen met andere betrokken partijen na te gaan of maatregelen aan de dijk ter vergroting van de waterveiligheid gecombineerd kunnen worden met andere lopende of

geplande ontwikkelingen in het gebied (meekoppelkansen). Op de verschillende informatie-bijeenkomsten van HHNK zijn door buurtbewoners verschillende ideeën, wensen en zorgen naar voren gebracht:

- In het algemeen is men zeer bezorgd over de omvang van de werkzaamheden, het effect ervan op de eigen woonsituatie, het effect op de als uniek ervaren landelijke omgeving (de Wilmkebreepolder met de dijk als karakteristiek landschapselement), en de verwachte langdurige overlast tijdens de uitvoering
- Er is een breed gedeelde wens om het autoverkeer op de dijk sterk aan banden te leggen, vrachtwagens zoveel mogelijk te weren, de snelheid te beperken, sluipverkeer bij opstoppingen op de A10 tegen te gaan, en een strikte controle van de naleving van het éénrichtingverkeersgebod in te voeren; er is een wijk-omvattend verkeersplan nodig: het verkeer op de dijk kan niet los van de omgeving worden gezien
- Sinds de herbestrating van de Oostzanerdijk en een deel van de Landsmeerderdijk ontstaat na regenval meer wateroverlast in de in de dijk ingegraven onderverdiepingen van huizen; wanneer de straat opnieuw open gehaald zou worden vreest men een verergering van de situatie, terwijl het streven zou moeten zijn om de wateroverlast te verhelpen
- Het wegverkeer op de dijk zorgt voor trillingen in de huizen; bewoners vrezen dat de huizen hierdoor schade zullen ondervinden (ook ten gevolge van het verwachte zware bouwverkeer) en zijn bang voor verzakkingen (huizen zonder sterke paalfundering)
- De woonbootbewoners vragen aandacht voor parkeermogelijkheden; een aantal bewoners heeft inmiddels zelf een parkeerplek net naast de rijbaan, of op het buitentalud van de dijk gecreëerd
- Wanneer de topklaag van de dijk wordt afgegraven is er gelegenheid voor vervanging van oude leidingen en aanleg van nieuwe faciliteiten (glasvezelkabel, stadsverwarmingsbuis).

Het draagvlak onder de bewoners voor ingrijpende versterkingsmaatregelen (zoals het afgraven van het bovendeel van de dijk) is niet groot. De Vereniging trekt zich de zorgen en wensen van de bewoners aan. Ook vanuit onze positie als beschermer van de Wilmkebreepolder vinden we dat de dijkversterkingsproblematiek anders aangepakt kan worden. We doen daarom de volgende oproep aan de gemeente Amsterdam.

Oproep aan de gemeente Amsterdam

Wij vinden dat de gemeente Amsterdam niet mag toekijken nu zeer ingrijpende, veel overlast veroorzakende en kostbare dijkversterkingsmaatregelen door HHNK worden voorbereid voor het traject Landsmeerderdijk-Oostzanerdijk (sectie 21 van de Waterlandse Zeedijk) in Amsterdam-Noord. Wij roepen de gemeente Amsterdam daarom op om samen met HHNK na te denken over de meest wenselijke en optimale invulling van de wettelijke eis van waterveiligheid.

Naar de mening van de Vereniging heeft het traject Landsmeerderdijk-Oostzanerdijk een bewezen sterkte en stabiliteit; de dijk heeft de laatste 150 jaar probleemloos gefunctioneerd en is eerder aan veel zwaardere waterbelastingen onderhevig geweest dan die, waarvoor de dijk nu is afgekeurd. Versterking van de dijk is ons inziens daarom niet nodig. Het voor de toetsing gebruikte rekenmodel lijkt te conservatief te zijn. Wij raden HHNK aan om bij het voorgenomen nadere onderzoek uit te gaan van de laatste inzichten op het gebied van sterkte van veen-kleidijken en de methodiek te volgen zoals is opgenomen in de WBI 2017.

Mochten nadere analyse en onderzoek uitwijzen dat de dijk niet de wettelijk vereiste veiligheid tegen overstroming kan bieden, dan stelt de Vereniging voor dat HHNK *niet* het gekozen voorkeurs-alternatief voor dijkversterking gaat uitvoeren. Dit voorkeursalternatief respecteert weliswaar in

belangrijke mate de landschappelijke en monumentale kwaliteiten van de dijk, maar is tevens zeer ingrijpend, langdurig belastend voor de bewoners, en erg kostbaar. Ook is het gemaakte onderscheid in maatregelen voor bebouwd en onbebouwd dijkgedeelte kunstmatig en op grond van de bouw-historie van de dijk (ondergrond, opbouw, dwarsprofiel) niet verdedigbaar. Onder de buurtbewoners bestaat weinig draagvlak voor het voorkeursalternatief.

In plaats daarvan stellen wij voor dat HHNK nader onderzoek gaat doen naar twee alternatieven die in het voortraject naar onze mening te snel terzijde zijn geschoven, te weten de afsluitbare kering aan de ingang van Zijkanaal I en – als tweede optie – de zelfkerende damwand langs de oever van Zijkanaal I. Deze alternatieven hebben gemeen dat ze grotendeels vanaf, en in het water uitgevoerd kunnen worden, daardoor aanzienlijk minder overlast geven tijdens de bouw, en mogelijk ook goedkoper zijn.

Het dijklichaam zelf hoeft niet te worden versterkt. Wel dient het verwaarloosde binnentalud van een nieuwe afdeklaag te worden voorzien en te worden ingezaaid met bij voorkeur een kruidenrijk grasmengsel. Langs de kwelsloot, op de onderberm, kan een rietkraag tot ontwikkeling komen. De cultuur-historische en landschappelijke waarden van de dijk zijn hier zeer mee gediend. Vanzelfsprekend hoort er ook een natuurvriendelijk beheer bij.

In het geval van de zelfkerende damwand ligt er voor de gemeente Amsterdam, als eerstverantwoordelijke voor het onderhoud aan de beschoeiing langs Zijkanaal I, een uitstekende meekoppelkans: in een gezamenlijk project met HHNK kan met een nieuwe of aangepaste damwand zowel de waterveiligheid worden geborgd als een goede doorgaande beschoeiing langs het kanaal worden gerealiseerd. De woonbootbewoners zullen dit als een aanzienlijke verbetering ervaren.

Het autoverkeer op de smalle dijk is tijdens spitsuren erg druk en geeft veel overlast; dit wordt door de bewoners als een dringend probleem gezien. De bewoners vragen de gemeente Amsterdam om een wijk-omvattend verkeersplan te maken, met als belangrijk onderdeel een sterke limitering van het éénrichting-autoverkeer op de dijk.

De Vereniging stelt voor om het auto-te-gast-idee op de dijk in te voeren, hetgeen inhoudt dat voetgangers en fietsers voorrang hebben en dat het andere verkeer (éénrichtingverkeer) zich daarbij aanpast en een lage snelheid aanhoudt. De wegingdeling, belijning en bebording dienen daartoe op een duidelijke manier te worden aangepast. De dijk wordt zo weer aantrekkelijk voor wandelaars die willen genieten van het uitzicht over weidevogelgebied Wilmkebreepolder (“Waterland in het klein”), en voor fietsers die de historische Waterlandse-Zeedijkroute volgen.

Door de dijk verkeersluw te maken wordt een ander probleem wat minder urgent: dit is het probleem van de (te) grote belasting die het autoverkeer op de dijk uitoefent. De zichtbare en voelbare gevolgen van deze belasting zijn: uitgezakte schouders (zijkanten) van de dijk, langscheuren in het asfalt, scheefstaande lantaarnpalen, trillingen in de huizen, en verzakkingen van huizen zonder stevige paalfundering.

Maar ook bij een verkeersluwe dijk is dit probleem niet van de baan. Hier ligt opnieuw een meekoppelkans voor de gemeente Amsterdam: samen met HHNK kan worden nagegaan op welke wijze de kruin van de dijk het beste kan worden gefixeerd. En tevens, hoe de schadelijke effecten ten gevolge van de verkeersbelasting kunnen worden geminimaliseerd. Onze suggestie is om de rijstrook op de dijk tussen twee doorgaande damwandschermen op te sluiten (de schermen hoeven niet diep te zijn) en beide schermen onderling te koppelen (kistdam-constructie). Dit voorkomt het uitzakken van de schouders van de dijk terwijl de verkeersbelasting dieper het dijklichaam in wordt geleid en daardoor minder schadelijk is. Deze maatregel kan zowel in het bebouwde als in het onbebouwde dijkdeel worden doorgevoerd.

Aandacht is ook nodig voor de parkeerproblematiek op de monumentale dijk. Om de weg vrij te houden van geparkeerde voertuigen zouden parkeerplaatsen voor de woonbootbewoners bij voorkeur naast de wegverharding, zoveel mogelijk op een uitgebouwd buitentalud, moeten worden gerealiseerd (zoals sommige bewoners zelf al gedaan hebben). In het bebouwde gedeelte van de dijk zijn bij de eerdere herprofilering van de weg parkeerplaatsen naast de rijstrook gerealiseerd.

De Vereniging hoopt dat de gemeente Amsterdam onze voorstellen serieus zal oppakken en samen met HHNK zal nadenken over de door ons genoemde mogelijkheden om de wettelijk vereiste waterveiligheid te borgen, de verkeersproblematiek op de smalle dijk aan te pakken, en tegelijkertijd de cultuur-historische en landschappelijke waarden van het monument Waterlandse Zeedijk in dit oude deel van Amsterdam-Noord te bewaren en te versterken.