

Goedenavond allemaal. Ik ben Joke van der Meer en spreek namens de Stichting Zuyderzeedijk.

1. De afsluiting van de doorgaande weg Uitdam en Durgerdam voor een deel gelijktijdig met de afsluiting van een deel van de N247. Dorpsraad schrijft daar ook over.

Als bewoners willen wij graag betrokken worden bij de besprekingen met Alliantie, gemeente Amsterdam en gemeente Waterland en met de Provincie. O.a. vanwege de gelijktijdigheid van afsluitingen, maar ook omdat wij alternatieven zien. De dijk ligt binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam. En Amsterdam en Alliantie zeggen tot nu toe kortweg: "afsluiten maar de campings blijven bereikbaar." Kennelijk horen wij niet bij "alle betrokken partijen." Men gaat voorbij aan de bewoners van Uitdam. En wij zien oplossingen waarbij de weg niet hoeft te worden afgesloten en willen het daar graag over hebben "met alle betrokken partijen", op basis van eerlijke informatie. Want wat over JLD geschreven wordt door de Alliantie is niet correct. U kunt mij daar straks vragen over stellen

2. De kolossale steenbekleding op het buitentalud van de dijk in Uitdam

Geen "groene dijk met uitzondering van de berm" waar de Alliantie het over heeft, maar een dijk met een buitentalud van 13 m massief beton "waar zelfs geen grassprietje door mag groeien" (citaat). Geen golfbreker aan de voet van de dijk, zoals in het rapport van de Deltacommissaris, maar een boulevard halverwege het talud, ook beton. Dat basalt niet zou kunnen, wordt door alle steenzetbedrijven ontkend. In Den Oever, Zeeland en Amsterdam is of wordt op dit moment ook gewoon basalt gelegd, arbotechnisch in orde. U kunt mij daar straks vragen over stellen, want ook de andere argumenten van de Alliantie over basalt kloppen niet. Men heeft basalt niet laten onderzoeken (zei de Alliantie tijdens presentatie steenbekleding).

3. golfbrekende buitenberm, als beste oplossing voor het tekort aan hoogte en buitenwaartse macrostabiliteit.

Dit stond in het advies van de Deltacommissaris. Zowel de directeur van het HWBP als de projectmanager zuid van de Alliantie bevestigen dat de profilering m.b.t. de hoogte niet is vanwege een waterveiligheidsopgave, maar "omdat men nu eenmaal per module werkt" aan de andere kant van het dorp is de dijk ook hoger. Voor bewoners betekent het echter precies het verschil tussen wel of geen zon in huis, wel of niet de lucht zien vanuit de huiskamer. Met het "herstel van de profilering" werd destijds het **buitentalud** bedoeld. Dat is hier en daar ingezakt, maar dat is achterstallig onderhoud. De golfbrekende steunberm lost het hoogteprobleem op.

4. Risico's voor woningen

Wij vragen u als gemeente erop aan te dringen dat onderzocht wordt welke deugdelijke constructieve methode de minste risico's voor de huizen zal opleveren. Omdat sommige huizen in of direct achter de dijk staan, andere verder van de dijk af, een deel van de huizen onderheid is en andere huizen niet willen wij steun van de gemeente om voor verschillende delen van de dijk in Uitdam verschillende oplossingen te vinden die zo weinig mogelijk risico's zullen opleveren voor de huizen. Daarbij kan maatwerk noodzakelijk zijn

5. Bewonersparticipatie

Er ligt een motie van Provinciale Staten over nadrukkelijke betrokkenheid van bewoners bij de uitwerking van de landschappelijke en ruimtelijke invulling van de nieuwe dijk. Ook de minister heeft dit in een brief aan bewoners bevestigd. En tijdens de zitting van de Raad van State heeft de landsadvocaat dit beloofd namens HHNK. En nog gebeurt dit niet, behalve de enquête met de keus tussen licht- en donkergrijs beton dan. Wij vragen u voor uw bewoners op te komen.

Wij zijn voor een veilige dijk en zouden daarom graag willen dat voor de dijkversterking een aanpak en uitwerking wordt gekozen, waarbij natuur en monument zoveel mogelijk gespaard worden en waarbij bewoners met een gerust hart, zonder gevaar voor hun woningen, naar de werkzaamheden kunnen kijken en op een redelijke manier naar hun werk kunnen en hun andere bezigheden kunnen blijven doen. Als dat niet positief is !!! Dit laatste zeg ik omdat ik in de wandelgangen gehoord had dat er voor deze avond ook een voorstander werd gezocht. Dat zijn wij dus.

Maar wel hebben nog enkele zorgpunten, zoals onvoldoende participatie in de fase van het Voorlopig Ontwerp (besluit 2018) naar Definitief Ontwerp. Wij willen graag met open vizier met alle betrokken partijen bespreken:

- de al dan niet afsluiting van de weg Uitdam – Durgerdam i.r.t. JLD
- omrijdroutes als de weg toch moet worden afgesloten
- de golfbrekkende berm die het hoogteprobleem zou hebben opgelost,
- de bekleding van de dijk met basaltblokken en noordse steen in plaats van de aanleg van een betonnen buitentalud die natuur en monument grote schade toebrengt
- maatwerk m.b.t. de constructieve versterking in Uitdam i.r.t. risico's voor de huizen
- de uitrit bij Europarcs.

De opties moeten worden onderzocht, met alle betrokken partijen besproken en uitgewerkt. De afwegingen daarbij moeten transparant zijn. Wij hopen dat u waar mogelijk uw invloed aanwendt om ons te ondersteunen.

Zienswijze en beantwoording.

Indiener vraagt bevestiging dat de dijk, conform de afspraken met de Deltacommissaris, niet wordt verhoogd. Voorts geeft indiener aan dat de verschillen in het dijkprofiel geen reden mogen zijn om de dijk te verhogen, als de waterveiligheidsopgave daartoe geen aanleiding geeft. Dat de dijk iets breder en lager is, is volgens indiener juist een van de cultuurhistorische waarden van de dijk ter plaatse.

Nota van beantwoording zienswijzen:

De Deltacommissaris adviseert in zijn advies een dijkversterking zonder asverschuiving uit te voeren. **In dit advies is tevens opgenomen dat het huidige onregelmatige dijkprofiel hersteld dient te worden en dat de golfbrekende berm aan de zijde van het Markermeer het hoogtetekort oplost.** Vanuit de waterveiligheidsopgave is het dus nodig om de kruinhoogte voor een klein deel te verhogen, zodat het huidige onregelmatige profiel hersteld wordt en de dijk weer veilig is.

JLD (Jos Karsten)

Met de JLD-verankeringstechniektechniek kan de binnenwaartse stabiliteit bij het Kinselmeer worden opgelost. Niet het hoogteprobleem en de buitenwaartse stabiliteit. Een hybride oplossing dus. Dat betekent dat de weg niet 2 tot 3 jaar dicht hoeft. Voor het stuk bij het Kinselmeer is ongeveer 6 weken nodig. In die zes weken kan autoverkeer van aanwonenden en uit Uitdam gebruik maken van de weg, maar moet dan wel rekening houden met stevige verkeershinder. 's Nachts en 's avonds kan weg gebruik gemaakt worden van de weg. Overdag moeten afspraken gemaakt worden over wanneer de tijdelijk open is of juist dicht of afspreken dat men rekening moet houden met wachttijden.

Toelichting op de in het ENW-advies gebruikte term 'kleinschalig':

*Een versterkingsmaatregel uitgevoerd in grond heeft in de meeste gevallen de voorkeur van de beheerder. Als dit vanwege de lokale of andersoortige situatie niet mogelijk is, worden alternatieve oplossingen onderzocht, zoals bijvoorbeeld vernagelingstechnieken. **De in het advies gebruikte term 'kleinschalig' heeft dan ook betrekking op de aard van de techniek en niet zo zeer op voorzichtigheid ten aanzien van de techniek zelf.***

De term 'bewezen techniek' is bij geen enkel nieuwe toepassing mogelijk. (overigens geldt dit ook voor de door de Deltacommissaris geadviseerde vernageling van GSF (Volker Stevin). Door aan de nieuwe techniek de juiste monitoring te koppelen kan wel het gedrag onder normale omstandigheden of omstandigheden die wel vaker voorkomen geanalyseerd worden. De betrouwbaarheid wordt daardoor vergroot. JLD heeft een solide volledig geïntegreerd methode om de ankers permanent te kunnen monitoren als standaard opgenomen.

*Een pilot is inmiddels gerealiseerd op een project aan de Ringdijk in Amsterdam en de JLD-techniek zou zelfs als **geaccepteerde techniek in de MMD** toegepast kunnen worden.*

Advies Deltacommissaris

Ten opzichte van de versterking in grond met de asverschuiving scoort vernagelen positief met betrekking tot het behoud van het dijkprofiel; bij de vernagelingsvariant kan de dijk blijven liggen, kan meer ruimtelijk gedifferentieerd maatwerk worden geleverd en worden de kwaliteiten van het 'ensemble Uitdam' behouden blz 8

Europarcs

De oprit zou kunnen samenvallen met het fietspad aan de noordkant van Europarcs. Maximum snelheid daar dan instellen op 15 of 30 km. Het fietspad komt terug, verbreed. Het zal dus niet veel extra kosten om het ook geschikt te maken voor Europarcsverkeer. Er zal een scheiding blijven tussen het wegverkeer aan de binnenkant van de dijk en het recreatieve fietsverkeer en in- en uitrit Europarcsverkeer aan de buitenkant van de dijk. Groepen (race)fietsers zullen van de hoofdweg gebruik blijven maken.