



E-mail : info@eilandraad.nl
Website www.eilandraad.nl

Eilandraad Marken

Secretariaat
N. Huurman-Zeeman
De Pieterlanden 2
1156 DN Marken
0299-601273

Rabobank 3107.59.188
t.n.v. penningmeester Eilandraad

Rijkswaterstaat Noord-Holland
Programma's, Projecten en Onderhoud
T.a.v. dhr. A. Sluiter
Postbus 3119
2001 DC Haarlem

18 juni 2014

Betreft: **Reactie Fase 1 MIRT Onderzoek pilot MLV dijkversterking Marken**

Geachte heer Sluiter,

Na onze brieven d.d. 12 juli en 29 oktober 2013, m.b.t. "Advies dijkversterking Marken" en "Randvoorwaarden en deelname pilot MLV dijkversterking Marken", zijn er weer diverse stappen gemaakt waaronder het besluit om in 2014 een MIRT Onderzoek pilot Meerlaagsveiligheid Marken uit te voeren. Fase 1 van deze pilot wordt nu afgerond met de notitie "Onderscheidende strategieën" met bijbehorende bestuurlijke notitie, waarover 3 juli 2014 een bestuurlijk besluit wordt genomen. Wij ontvingen d.d. 2 juni jl. de concept notitie "Onderscheidende strategieën" en op 4 juni jl. de bijbehorende concept bestuurlijke notitie. Deze concept versies vormen de basis voor deze schriftelijke reactie.

In het afgelopen half jaar zijn wij via onze werkgroep dijkversterking als Eilandraad nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van de beschreven strategieën en bijbehorende zaken als Marker waarden, set van beoordelingscriteria en bouwstenen. Vanuit de pilot MLV zijn deelnemers van de werkgroep ook op bezoek geweest bij de twee andere lopende pilots; Eiland Dordt en IJsseldelta. Wij danken u voor de ruimte die wij krijgen om een bijdrage te leveren aan een uiteindelijk succesvolle dijkversterking en zien ook veel van onze inbreng terug. Om in aansluiting op onze twee brieven uit 2013 de standpunten van de Eilandraad goed te markeren, zetten wij hieronder onze belangrijkste bevindingen op een rij zodat u deze separaat kunt toevoegen aan de stukken voor de bestuurlijke besluitvorming op 3 juli aanstaande.

Net als onze eerdere brieven uit 2013, sturen wij ook deze brief in afschrift naar Gemeente Waterland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zodat zij hier tijdig kennis van kunnen nemen. In vervolg op het prettige gesprek d.d. 27 mei 2014 met Regeringscommissaris voor het Deltaprogramma dhr. W. Kuijken, sturen wij deze brief om dezelfde reden ook ter informatie naar hem. De punten uit deze brief heeft onze werkgroep dijkversterking d.d. 10 juni 2014 tijdens het klankbordgroepoverleg aan leden van uw projectteam toegelicht. De resultaten van dit gesprek zijn vervolgens d.d. 12 juni 2014 binnen de werkgroep besproken en verwerkt in deze brief. Tijdens onze bestuursvergadering d.d. 16 juni 2014 is deze brief definitief vastgesteld.

Blz. 1/11



U treft in het vervolg van deze briefrapportage de volgende onderwerpen aan:

1) Draagvlak en mandaat

2) Onder de “Zaaglijn”

- 2a) Toepassen overstromingskans 1/100 per jaar
- 2b) Toepassen van ontwerphoogten lager dan aangegeven in de “Legger Rijkswaterstaatwerken”
- 2c) Uitsluitend met maatregelen in laag 2 en 3 voldoen aan de LIR norm
- 2d) Toepassen van een zettingsprognose van slechts 1 cm per jaar
- 2e) Voorkeursalternatief “Vierkant versterken” uit 2012

3) Aanpassing normering in 2014 en basisveiligheid

- 3a) Basisveiligheid
- 3b) Economisch optimaal ?
- 3c) Toekomstige peilverhogingen
- 3d) Governance en toevoegen beslispunt
- 3e) Differentiëren in de levensduur en dijkvakken
- 3f) Aanvullende bodemonderzoeken

4) Tussentijdse veiligheid

- 4a) Aanleiding maatregelen tussentijdse veiligheid
- 4b) Achterstand uitvoeren maatregelen tussentijdse veiligheid en overlast
- 4c) Verzoek extra zitbankjes
- 4d) Regulier onderhoud borgen

5) Kostenraming

- 5a) Lifecyclekosten (LCC)
- 5b) MLV een bezuiniging ?

6) Meekoppelkansen

- 6a) Financiering meekoppelkansen en voorbeelden
- 6b) Relatie Toekomstvisie Marken

7) Ontbrekende beoordelingscriteria m.b.t. beperken van overlast

8) Opmerkingen op de zes strategieën

- Strategie 1, 5 en 6: Afgewezen
- Strategie 2: Meebewegen met zetting
- Strategie 3: De nieuwe zettingsvrije dijk
- Strategie 4: Focus naar buiten

9) Ambitie: “Markant, leefbaar en veilig Marken”

10) Tot slot



1) Draagvlak en mandaat

Wat betreft draagvlak stelt u in uw notitie “Onderscheidende strategieën” terecht vast dat draagvlak bij de werkgroep dijkversterking van de Eilandraad niet per definitie gelijk is aan draagvlak bij een bredere vertegenwoordiging van de bewoners van Marken. Rijkswaterstaat (RWS) heeft dus een verantwoordelijkheid om die bredere vertegenwoordiging te borgen. Aan de andere kant heeft de Eilandraad via een in april 2014 gehouden enquête, en via diverse openbare vergaderingen in 2013 en 2014, mandaat gekregen van de Marker bevolking om hen binnen de pilot MLV te vertegenwoordigen, mits binnen de volgende randvoorwaarden wordt gebleven:

- ⇒ Streven naar een toekomstbestendig ontwerp van de dijk (zetting/onderhoud)
- ⇒ Wel meedenken in laag 2 en 3, maar geen concessies doen in laag 1; uitgangspunt blijft een degelijke dijk
- ⇒ Waar mogelijk combinatievoordelen zoeken zoals kleinschalige recreatie en betere bereikbaarheid voor onderhoudsmaterieel
- ⇒ Komende 5 jaar zo veel mogelijk aanpak slechte plekken en aansturen op regelmatig onderhoud

2) Onder de “Zaaglijn”

Op basis van het bovenstaande mandaat vallen er een aantal zaken onder de “Zaaglijn” en zijn derhalve voor de Eilandraad niet bespreekbaar, waarbij uiteraard het politieke bestuur de keuzes maakt.

2a) Toepassen overstromingskans 1/100 per jaar

De twee visies, “Marken als Eiland” en “Marken als Polder”, kunnen niet leiden tot afwaardering van de kering van primair tot secundair. Het feit dat het eiland Marken bemalen moet worden doet niets af aan de veiligheidsnorm voor de waterkering. Strategie 1 en 6 vallen daarom wat de Eilandraad betreft af omdat daar wordt uitgegaan van een overstromingskans van 1/100 per jaar.

2b) Toepassen van ontwerphoogten lager dan aangegeven in de “Legger Rijkswaterstaatwerken”

Volgens onze informatie wordt binnen die “Legger” voor Marken 1,75 m +NAP aangehouden als afkeurgrens. Ondanks grote verschillen met ontwerphoogten van het recent versterkte dijkvak Enkhuizen – Hoorn, en het nu in voorbereiding zijnde dijkvak Hoorn – Amsterdam, vinden wij deze afkeurgrens als minimale ontwerphoogte aanvaardbaar. Dit betekent dat de huidige Noordkade (1,80 m +NAP) buiten de scope van dijkversterking kan blijven en dat de West- en Zuidkade (tussen 1,40 en 1,55 m +NAP) volledig binnen de scope vallen. Hiermee vallen Strategie 1 (1,50 m +NAP), Strategie 5 (1,40 m +NAP) en Strategie 6 (1,20 m +NAP) vanuit hun ontwerphoogten per definitie af. Strategie 3 (1,70 m +NAP) zal qua ontwerphoogte naar 1,75 m +NAP moeten. Vanwege de geringe extra ontwerphoogte, en het feit dat het hier gaat om een ontwerp met een fundering, heeft deze aanpassing geen verstrekkende consequenties.

2c) Uitsluitend met maatregelen in laag 2 en 3 voldoen aan de LIR norm

Wij hebben reeds in onze brief d.d. 29 oktober 2013 gesteld dat het voldoen aan de basisveiligheid (LIR-norm van 1 : 100.000) moet worden gezocht in een degelijke dijk (laag 1) en pas daarna aanvullend in laag 2 en 3.



2d) Toepassen van een zettingsprognose van slechts 1 cm per jaar

Er wordt in tegenstelling tot eerdere randvoorwaarden nu uitgegaan van 1 cm zetting per jaar. In onze ogen moeten wij blijven uitgaan van 1,5 cm zetting per jaar vanwege alleen al een zetting van 0,2 tot 0,7 cm per jaar t.g.v. autonome bodemdaling en tektonische kanteling. De zetting t.g.v. extra gewicht en klink van de op te brengen grond komt daar nog bovenop. Deze zettingsprognose van 1,5 cm per jaar heeft vooral betrekking op belastingen buiten de door het bestaande dijkprofiel reeds belaste gedeelte. Dit gaat dan om verbredingen in laag 1 en alle ophoogmaatregelen in laag 2.

2e) Voorkeursalternatief “Vierkant versterken” uit 2012

Ondertussen is aangetoond (en erkend) dat deze terugvaloptie technisch, financieel en ruimtelijk geen stand houdt en daarnaast geen draagvlak heeft bij de Marker bevolking. Bij eventueel stoppen met de pilot MLV dient er uiteraard wel een terugvaloptie naar het HWBP2 te blijven bestaan. De oplossing wordt dan op basis van de uitgangspunten van het HWBP2 uitsluitend gezocht in dijkversterking (o.a. sober, robuust, doelmatig en een planperiode van 50 jaar). Kennis vanuit laag 1 van de pilot MLV, zoals geformuleerde Marker waarden, randvoorwaarden en bouwstenen, kunnen dan worden gebruikt om het ontwerp nader vorm te geven.

3) Aanpassing normering in 2014 en basisveiligheid

Allereerst twee citaten uit de notitie “Onderscheidende strategieën”:

Paragraaf 1.2: Probleemanalyse:

“De systematiek van deltaprogramma veiligheid voor de normering in Nederland middels een overstromingskans gaat uit van een basisveiligheid voor iedereen, een mogelijke toeslag voor maatschappelijke ontwrichting (ingevuld met een MKBA en groepsrisico waarbij deze laatste voor Marken niet van toepassing is) en een mogelijke toeslag van lokale specifieke objecten. De huidige inzichten in het Deltafonds, wat is voorzien voor de benodigde dijkversterking, is dat uitwisseling over de lagen is toegestaan, mits het aantoonbaar effectief is en geborgd kan zijn.”

Paragraaf 4.2: Beoordelingscriteria:

“Om de verschillende strategieën met elkaar te kunnen vergelijken, is uitgegaan van een vast recept: alle strategieën voldoen minimaal aan basisveiligheid (deze geldt binnenkort voor iedere Nederlander die achter de dijk woont en dus ook op Marken). De kans op overlijden als gevolg van een overstroming mag achter de dijk niet groter zijn dan 1 op 100.000 per jaar (10⁻⁵). Als alleen vanuit laag 1 (middels dijkversterking) aan de basisveiligheid wordt voldaan, is op Marken een overstromingskans van 1/300 per jaar voldoende. Ook in geval van een MKBA met dijkversterking als variabele blijkt dat een overstromingskans van 1/300 per jaar economisch optimaal is (bij toepassen van de werkwijze van Deltaprogramma Veiligheid). Bij een grotere toelaatbare overstromingskans zijn aanvullende maatregelen in laag 2 en/of 3 nodig om aan de basisveiligheid te voldoen.”

Wij stellen op basis daarvan het volgende vast:

3a) Basisveiligheid

De wettelijke norm is op dit moment 1/1250 jaar overschrijdingskans. Tijdens de vingeroefening MLV in 2013 werd dit vertaald naar 1/500 jaar overstromingskans. Dit werd onderbouwd met de metafoor “omrekening van guldens naar euro’s”, waarmee een vaststaand rekenkundig verband werd verondersteld; overigens zonder een onderliggende berekening te verstrekken. **Blad 4/11**



In de notitie “Onderscheidende strategieën” wordt nu gesteld dat: *“Als alleen vanuit laag 1 (middels dijkversterking) aan de basisveiligheid wordt voldaan, is op Marken een overstromingskans van 1/300 per jaar voldoende.”* Dit wijkt sterk af van het gestelde in 2013 en is wederom niet voorzien van een onderliggende berekening. In dat verband zouden wij graag de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) ontvangen waaruit zou moeten blijken dat voor Marken geen toeslag op de 1/300 per jaar overstromingskans nodig is. Naast standaard financieel-economische zaken, zien wij daar ook graag de cultuurhistorische waarde terug. Marken is een uniek stukje Nederland en is derhalve van grote maatschappelijke waarde voor Nederland als geheel en haar, zowel zakelijke als toeristische, buitenlandse bezoekers.

Wij zien verder in Figuur 3 (paragraaf 4.1) van de notitie “Onderscheidende strategieën” dat de ontwerphoogte slechts 5 cm toeneemt bij hanteren van de norm 1/500 in plaats van 1/300. Daarom stellen wij voor om deze 5 cm toe te voegen aan de ontwerphoogte om zo eventuele discussies en negatieve beeldvorming te voorkomen. Dit is dan van toepassing op Strategie 2 t/m 4 omdat Strategie 1, 5 en 6 wat ons betreft sowieso afvallen op basis van de gehanteerde overstromingskans van 1/100 en/of de te lage ontwerphoogte (zie punt 2a en 2b in deze brief). Wat betreft het LIR in relatie tot basisveiligheid verwijzen wij naar punt 2c in deze brief.

3b) Economisch optimaal ?

In bovenstaand citaat van paragraaf 4.2 lezen wij dat *“een overstromingskans van 1/300 per jaar economisch optimaal is”*. Voor Markers, die daadwerkelijk schade leiden bij een overstroming, is dat uiteraard niet het geval omdat dit soort schade niet verzekeraar is c.q. hogere premies tot gevolg heeft. Verder leidt de verhoogde overstromingskans tot waardedaling van al het onroerend goed op Marken.

3c) Toekomstige peilverhogingen

In het najaar van 2014 wordt een nieuw Peilbesluit DPIJ verwacht. Dit behelst het eerder opzetten van het peil van het Markermeer in het voorjaar naar 0,10 m –NAP wat men laat uitzakken naar 0,40 m –NAP in het najaar. Dit heeft uiteraard consequenties voor de berekeningen om tot basisveiligheid voor Marken te komen. Als wij daar de steeds extremere regenval in Midden- en West-Europa aan toevoegen, zal het peil in het Markermeer bij noodsituaties vanuit de rivieren wellicht verder opgezet moeten worden om water te kunnen bufferen. Ook krijgt het Markermeer op termijn extra water te verwerken uit het eigen achterland vanwege de bouw van onder andere een extra gemaal bij Monnickendam.

3d) Governance en toevoegen beslispunt

Governance betreft spoor B van de pilot MLV en gaat over de juridische, financiële en bestuurlijke borging van de maatregelen binnen de drie lagen van meerlaagsveiligheid. In hoofdstuk 5 van de notitie “Onderscheidende strategieën” wordt dit nader toegelicht. In bovenstaand citaat uit paragraaf 1.2 lezen wij dat *“uitwisseling over de lagen is toegestaan, mits het aantoonbaar effectief is en geborgd kan zijn.”* Wij hebben grote twijfels of vanuit Governance aan die vereiste aantoonbare effectiviteit en borging tijdig kan worden voldaan. Het is namelijk allemaal nog erg onduidelijk, bestaande rechtsvormen zijn niet handig of bruikbaar en daarom moeten er diverse zaken eerst nog wettelijk worden geregeld. Ook de financiering van de kosten van laag 2 en 3 vormt daarbij nog een knelpunt welke ook op korte termijn beslecht moet worden. Financiering vanuit het reeds beschikbare budget uit HWBP2 is geen optie omdat deze uitsluitend is bedoeld voor laag 1, de daadwerkelijke dijkversterking dus. Medefinanciering van laag 2 en 3 uit het Deltafonds is wel een optie, maar daarvoor is blijkbaar een wetswijziging nodig. Tot slot zullen vanuit de vast te stellen verantwoordelijkheidsverdeling ook nog andere overheden financieel moeten bijdragen aan laag 2 en 3.

Blad 5/11



Feitelijk loopt Governance voor de huidige situatie al niet goed omdat RWS haar onderhoud aan de dijk deels verzaakt en het Hoogheemraadschap dat doet waar het gaat om het onderhoud van de sloten. Hiermee neemt de kans op overloop toe, terwijl een goede waterafvoer naar het gemaal wordt belemmerd door slecht gebaggerde sloten. Dit verzaken is vaak door geld- of capaciteitsgebrek ingegeven, maar als combinatie zeer slecht voor de waterveiligheid op Marken.

Het is in onze ogen absoluut niet aanvaardbaar om zonder Governance-garanties de dijk van Marken vanuit mogelijk complexe meerlaagsveiligheidsprincipes te ontwerpen en te bouwen. Reden te meer om voor Strategie 3 (“De nieuwe zettingsvrije dijk”) te kiezen omdat daar laag 2 en 3 vrijwel geen rol spelen en borgen en financieren van die maatregelen binnen de verschillende overheden dus ook niet. Wij verzoeken u daarom als **extra beslispunt** voor het bestuurlijk overleg van 3 juli het volgende mee te nemen:

De dijkversterking voor Marken start qua uitvoering uiterlijk in 2018 en is uiterlijk in 2022 opgeleverd. Indien op het moment van bestuurlijke besluitvorming over het definitieve ontwerp Governance en bijbehorende financiering niet is geborgd, wordt de pilot MLV verlaten en treedt de terugvaloptie naar het HWBP2 in werking. Het verlengen van maatregelen van tussentijdse veiligheid is maatschappelijk en wettelijk niet aanvaardbaar.

Sowieso lijkt het ons handig om een beslisboom te ontvangen waarmee het proces qua besluitvorming wordt geschematiseerd.

3e) Differentiëren in de levensduur en dijkvakken

In de opties “50 jaar (in één keer goed)” en “5 – 10 jaar (tot 2065 een paar keer terugkomen)” kunnen wij ons vanuit het differentiëren in levensduur van keringen vinden, waarbij de optie “50 jaar (in één keer goed)” onze voorkeur heeft. In het verlengde daarvan kunnen wij ons ook vinden in het differentiëren in dijkvakken, dus maatwerk per dijkvak. In de genoemde derde optie: “Continue onderhoud (de hele tijd bezig, wellicht door Markers zelf)”, kunnen wij ons niet vinden omdat onderhoud vanuit een wettelijke taak, zoals borgen van waterveiligheid dat is, niet met behulp van burgerparticipatie uitgevoerd mag worden. Wat wel kan is Marker ondernemers (zoals schapenhouders) betrekken bij het continue onderhoud. De goede gebiedskennis en betrokkenheid spelen dan een rol, naast de meekoppelkans van werkgelegenheid op Marken.

3f) Aanvullende bodemonderzoeken

Bij Uitdam is recent de sterkte van veen middels een proef onderzocht en op dit moment is Fugro bezig met bodemonderzoek ter voorbereiding op de dijkversterking tussen Uitdam en Amsterdam-Noord. De signalen die wij krijgen zijn dat er grote variaties binnen korte afstanden van elkaar worden vastgesteld en dat dit het ontwerp niet eenvoudiger maakt. In dat verband is aanvullend bodemonderzoek voor Marken ook aan te raden, hoewel op basis van ervaringen met reeds uitgevoerde dijkvakken op Marken al vrij goed is te voorspellen wat bijvoorbeeld de zettingsgevolgen zullen/kunnen zijn.



4) Tussentijdse veiligheid

Ook hier eerst een citaat uit de notitie “Onderscheidende strategieën” waarna wij een aantal zaken vaststellen.

4.1 Algemene uitgangspunten en randvoorwaarden en Figuur 4 LIR kaart bij overstromingsrisico 1/100: Het lokaal individueel risico (LIR) dat geldt bij de autonome ontwikkeling is gebaseerd op een overstromingskans 1/100 per jaar (op basis van inschatting VNK2) met een evacuatiefractie van 56% (conform methode Deltaprogramma Veiligheid). In de rode gebieden (Figuur 4 LIR kaart bij overstromingsrisico 1/100 jaar) voldoet de LIR niet aan de toekomstige wettelijke eis van basisveiligheid (Deltabelissing 2014). Hieruit blijkt dat er bij autonome ontwikkeling een opgave ligt om aan basisveiligheid te voldoen.”

4a) Aanleiding maatregelen tussentijdse veiligheid

Volgens bovenstaand citaat uit paragraaf 4.1 wordt zichtbaar de overstromingskans op Marken nu definitief ingeschat op 1/100 per jaar, welke bij lange na niet voldoet aan basisveiligheid. Reeds in onze brieven d.d. 12 juli en 29 oktober 2013 hebben wij in dat verband het volgende gesteld (op dat moment werden overstromingskansen tussen de 1/100 en 1/200 per jaar genoemd): *“Een volstrekt onaanvaardbare en verwijtbare situatie waar wij namens de inwoners van Marken RWS op voorhand aansprakelijk stellen voor alle schade en gevolgschade mocht zich onverhoopt een overstroming t.g.v. dit slechte onderhoud voor doen.”*

RWS heeft daarna haar verantwoordelijkheid opgepakt door aan de slag te gaan met tussentijdse veiligheid en geld te reserveren voor de uitvoering daarvan. Bij de planvorming van uitgekend aanpakken van achterstallig onderhoud, en het toespitsen op calamiteitenzorg, zijn wij als Eilandraad via onze werkgroep dijkversterking nauw betrokken en dat waarderen wij zeer. Wat betreft de calamiteitenzorg gaat het dan bijvoorbeeld over de voorbereiding van inzet van Defensie bij verschillende calamiteitenscenario's, het uitproberen van maatregelen tegen golfoverloop en het afspreken van een gedegen waarschuwingspeil met bijbehorend draaiboek.

4b) Achterstand uitvoeren maatregelen tussentijdse veiligheid en overlast

De voortgang in de uitvoering van de tot nu toe gemaakte plannen baart ons echter, en naar verwachting ook gemeente Waterland, grote zorgen. Dit vanwege het (nog) niet consequent uitvoeren van de voorgenomen maatregelen, waaronder het goed onderhouden van alle binnentaluds, dus ook die van de Westkade. Dit is vooral ook nodig om de in paragraaf 4.2 genoemde autonome ontwikkeling (*“Erosiebestendige grasmat huidige waterkering a.g.v. verbeterd onderhoud”*) ook daadwerkelijk autonoom te laten zijn. Verder lijkt het aanpakken van het pad op de dijk nog niet in 2014 te starten, terwijl dit wel cruciaal is voor de standzekerheid van de waterkering. Ook het buitentalud is nog niet volledig vrij van begroeiing waardoor eventuele verzakkingen niet goed zichtbaar zijn c.q. struiken blijvend schade veroorzaken.



Daarnaast is er veel overlast voor inwoners en bezoekers van Marken ten gevolge van het achterblijvende onderhoud van de omringdijk en de haven. In april jl. hebben wij in het kader van de “Toekomstvisie Marken” een enquête onder de inwoners van Marken gehouden en daar kwam dit prominent naar voren. Denk daarbij aan klachten over onkruid op de haven, overwoekerde wandelpaden en zitbankjes, scheve en soms gevaarlijk verzakte paden, uitzaaiend onkruid naar landerijen en tuinen, gevaar van teken en berenklaauw, etc.. Ook dit moet, mede ook in verband met draagvlak voor RWS, op korte termijn ter hand worden genomen.

4c) Verzoek extra zitbankjes

Ook kwam vanuit de bevolking (en ook de huisarts) nadrukkelijk het verzoek om per direct meer zitbankjes langs de omringdijk te plaatsen. Mensen die slechter ter been zijn kunnen dan tijdens het “rondje dijk” tussentijds uitrusten en alle recreanten kunnen zo nog beter genieten van het fraaie Marken en het omliggende water. De Eilandraad sluit zich daar uiteraard bij aan en ziet het deels ook als compensatie voor de slechte situatie in de afgelopen jaren, waar onder andere de bestaande zitbankjes niet eens bruikbaar waren ten gevolge van overwoekering met onkruid.

4d) Regulier onderhoud borgen

Verder wijzen wij u erop dat regulier onderhoud niet als bouwsteen is opgenomen maar dient wel, ongeacht de te kiezen strategie, gegarandeerd te worden uitgevoerd. Vraag is hoe dat voor de lange termijn wordt geborgd. In de afgelopen 30 jaar is het namelijk juist niet geborgd geweest. Waarschijnlijk mede ten gevolge van het willen wachten op het schrappen van de Markerwaardplannen en de toekomstige dijkversterking. Dit moet in de toekomst worden voorkomen door bijvoorbeeld het specifiek labelen van geld voor Marken.

5) Kostenraming

5a) Lifecyclekosten (LCC)

Bij alle strategieën worden onder punt 6 in het schema van beoordeling opmerkingen gemaakt over de kostenraming. Wij constateren echter dat deze opmerkingen voor discussie vatbaar zijn en niet transparant zijn onderbouwd. Tevens constateren wij dat de lifecyclekosten (LCC) nog niet zijn meegenomen en de (onderhouds)kosten van maatregelen in laag 2 en 3 nog onderbelicht zijn. In paragraaf 4.1 van de notitie lezen wij echter dat deze LCC in fase 2 worden geraamd en naar verwachting zal “De nieuwe zettingsvrije dijk” (Strategie 3) daaruit positief naar voren komen. Hoe die verwachting is voor de andere strategieën staat niet aangegeven. Bij de bestuurlijke besluitvorming op 3 juli aanstaande zal het dus lastig zijn deze kostencomponent goed mee te nemen, terwijl dit toch een belangrijk onderdeel is voor verdere besluitvorming.

5b) MLV een bezuiniging ?

Ondanks het feit dat wij intensief worden betrokken bij het ontwerp en de tussentijdse veiligheid, stellen wij vast dat geld waarschijnlijk de belangrijkste rol speelt voor de uiteindelijk te kiezen oplossing. Reden te meer om dit goed te onderbouwen omdat het concept MLV naar alle waarschijnlijkheid geen bezuiniging behelst en zelfs mogelijk tot hogere kosten leidt. Dit laatste omdat bij een hogere overstromingskans (dus een lagere ontwerphoogte) meer “laag-2-maatregelen” in het maaiveld nodig zijn en wellicht zelfs een tweede gemaal moet worden toegevoegd. Naast éénmalige investeringen, vragen deze maatregelen natuurlijk ook onderhoudskosten in de toekomst. Bij een lagere overstromingskans (dus een hogere ontwerphoogte) zullen de kosten beperkt blijven tot een iets hogere dijk omdat er geen aanvullende maatregelen in laag 2 nodig zijn.

Blad 8/11



6) Meekoppelkansen

6a) Financiering meekoppelkansen en voorbeelden

Wat betreft de financiering van “meekoppelkansen”, wordt in de notitie gesteld: “*Eventuele extra kosten zullen door anderen gedragen moeten worden die ook voordelen hiervan hebben*”. Hierbij wijzen wij op het financiële voordeel dat ontstaat door zaken te combineren. Meekoppelkansen moeten dus niet als op zichzelf staand beschouwd, geraamd en verrekend worden. In onze brief d.d. 29 oktober 2013 noemden wij bijvoorbeeld een officiële zwemlocatie bij de haven, ontwikkeling Bukdijk en stimuleren kwaliteitstoerisme. Bij Strategie 1 zien wij bijvoorbeeld onder de titel “Versterken Rondje om de dijk” het aanbrengen van toiletvoorzieningen en parkeerplaatsen ter hoogte van het Kruis als meekoppelkans staan, welke overigens ook toepasbaar is binnen alle andere geformuleerde strategieën. Naast het stimuleren van kwaliteitstoerisme en kleinschalige recreatie, draagt dit ook bij aan het oplossen van de verkeersonveilige situatie ter hoogte van de parkeerplaats bij het Kruis langs de N518. Een andere belangrijke en voor de hand liggende meekoppelkans betreft een goed onderhoudspad langs de teen van de dijk en dito voldoende breed fiets-/voetpad op de dijk. De voordelen spreken voor zich.

6b) Relatie Toekomstvisie Marken

Voor de Eilandraad en de inwoners van Marken zijn het identificeren en realiseren van meekoppelkansen erg belangrijk en daarom stellen wij voor om per strategie deze kansen, c.q. het onmogelijk maken daarvan, nadrukkelijk in beeld te brengen en dan vooral ook voor laag 2. Als Eilandraad werken wij namelijk samen met gemeente Waterland in 2014 aan een “Toekomstvisie voor Marken” waar de winst vooral moet komen uit het combineren van verschillende ontwikkelingen.

7) Ontbrekende beoordelingscriteria m.b.t. beperken van overlast

Ondanks het feit dat deelnemers van de werkgroep dijkversterking tijdens de ontwerpdeliers hier wel op hebben gewezen, missen wij beoordelingscriteria die gaan over het beperken van overlast tijdens aanleg en onderhoud. Na paragraaf 4.2 is in tabel 2 de “Set van beoordelingscriteria” opgenomen en daar vragen wij u om alsnog het beperken van overlast als deelaspect toe te voegen bij zowel Uitvoering (thema 4) als Beheer en onderhoud (thema 5). Denk dan aan het beperken van trillingen en daarmee het voorkomen van schade, maar bijvoorbeeld ook het beperken van geluidsoverlast en het beschermen van openbare wegen. Hoewel het gebruikelijk is om de aannemer voorafgaand aan de uitvoering een BLVC-plan op te laten stellen, dringen wij erop aan om in samenspraak met de Eilandraad en gemeente Waterland vooraf duidelijke randvoorwaarden te formuleren op de onderdelen Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie.

8) Opmerkingen op de zes strategieën

Strategie 1, 5 en 6: Afgewezen

In voorgaande onderdelen van deze brief hebben wij reeds Strategie 1, 5 en 6 afgewezen op basis van de gehanteerde overstromingskans van 1/100 en/of de te lage ontwerphoogte. Daar voegen wij aan toe het nauwelijks serieus te nemen uitgangspunt van uiteindelijk volledig “hoog wonen”. Dit zal namelijk de komende decennia voor Marken een investering vragen van vele tientallen miljoenen euro's. Het verlaten van bebouwing op het maaiveld houdt een enorme kapitaalvernietiging in waardoor Marken financieel-economisch onbewoonbaar wordt.

Blad 9/11



Verder wijzen wij u erop dat onterecht in de notitie staat vermeld dat eventueel aan de binnenzijde van de dijk te verwerven gronden, wordt in de notitie “buitengebied” genoemd, vooral in handen zijn van de “overheid/stichting”. Dit is niet juist omdat deze gronden vrijwel volledig in particuliere handen zijn (waaronder nog veel onverdeelde boedel). Dit heeft uiteraard een relatie met de inspanning om gronden te verwerven. Ook wijzen wij u op aanwezige woningen in dit “buitengebied”, zoals bij de Hoogkamplaan/Noorderwerfstraat, Melisvennen en Rozenwerf.

Strategie 2: Meebewegen met zetting

Basisveiligheid in laag 1, geen maatregelen in laag 2 en voor laag 3 een calamiteitenplan. Watergang naar binnen verbreden ten behoeve van onderhoud blijft lastig gezien vereiste verwerving van gronden, gebrek aan fysieke ruimte en regelmatig moeten terugkomen voor onderhoud van de watergang zelf. Verder is vanuit de zettingsproblematiek de ontwerphoogte van 1.80 +NAP een herhaling van zetten met betrekking tot het reeds afgewezen voorkeursalternatief “vierkant versterken” (zie punt 2e in deze brief).

Strategie 3: De nieuwe zettingsvrije dijk

Basisveiligheid in laag 1, geen laag 2 en plannen voor laag 3. Maatwerk aanpassingen zijn vereist zoals genoemd in de notitie “Onderscheidende strategieën” en dan onder toevoeging van de Vuurtoren en het gemaal. Voor de in de notitie genoemde natuurcompensatie zijn er vele oplossingen voor handen. Het zou echter een gemiste kans zijn om het aanleggen van een onderhoudspad ter plaatse van de bestaande dijk, waar zetting al grotendeels is opgetreden, vanuit natuurcompensatie onmogelijk te maken. Op die plek staat nu namelijk een flauwe oever met een rietkraag getekend. Verder gaat de planperiode van deze strategie uiteraard veel verder dan het aangegeven jaar 2065. Dit omdat het al ruim 50 jaar een bewezen concept is op basis van het qua fundering vergelijkbare ontwerp van de verbindingsdijk naar Marken. Verder zijn wellicht andere bouwstenen binnen Strategie 3 in te passen. Hierbij denken wij aan een duiker onder de N518 bij het Kruis ten behoeve van een betere doorstroming naar het bestaande gemaal en het realiseren van meer m2 binnenwater als buffer bij zware regenval en/of golfoverslag.

Strategie 4: Focus naar buiten

Basisveiligheid in laag 1, geen laag 2 en plannen voor laag 3. Ook voor een levensduur van 25 jaar is een nieuwe hoogte nodig van 2.0 m +NAP, die vervolgens even snel weer wegzakt. Vooroever constructie zal zonder afdoende maatregelen door golfafslag weer verdwijnen en belangrijk nadeel hiervan is dat de zettingsgevoelige dijk vanaf het water juist onbereikbaar zal worden. Terecht worden de hoge kosten en beperkte functionaliteit reeds in de bestuurlijke notitie als nadelen benoemd.

9) Ambitie: “Markant, leefbaar en veilig Marken”

Wij stellen voor om de ambitie uit de bestuurlijke notitie wat concreter (SMART) te formuleren en wel als volgt:

Markant

De oplossing moet passen bij de specifieke (cultuur) historie en de landschappelijke en ruimtelijke eigenschappen van Marken (zoals omschreven in de Gebiedsatlas).

Blad 10/11



Leefbaar

Wonen, werk en recreatie vinden plaats achter adequate dijken omringd door het water van het Markermeer en de Gouwzee waarbij men zeker is van het feit dat de kans op een dijkdoorbraak zeer klein is.

Veiligheid

De waterveiligheid voor de bewoners van Marken is op orde. Bij een eventuele overstroming is er een adequaat rampen/calamiteiten plan dat in werking treedt om samen met de bewoners hulp te verlenen waar nodig. Om deze waterveiligheid te realiseren wordt hieraan gewerkt door Rijk, Provincie, Gemeente, Hoogheemraadschap en Veiligheidsregio.

10) Tot slot

Uiteraard zijn wij bereid om, net als bij fase 1 van de pilot MLV (1^e helft 2014) en de vingeroefening MLV (2013), ook aan fase 2 van de pilot MLV een bijdrage te leveren. In deze fase werken wij dan mee in de uitwerking van de door het Bestuurlijk Overleg aan te wijzen strategieën. Wij zijn daarom 28 augustus 2014 weer vertegenwoordigd tijdens het volgende ontwerpatelier.

Wij adviseren overigens om een afkortingenlijst op te nemen voor begrippen zoals MKBA, AHN2, etc.. Dit is vooral handig voor de eventuele nieuwe deelnemers op 28 augustus 2014, maar misstaat ook niet als standaard bijlage bij de diverse documenten. Wat betreft de eventuele nieuwe deelnemers adviseren wij om deze in een aparte bijeenkomst vooraf bij te praten vanwege hun kennisachterstand.

Verder constateren wij aan de hand van het bezoek van onze werkgroepleden aan de pilots MLV bij Eiland Dordt en IJsseldelta dat deze inhoudelijk geenszins vergelijkbaar zijn met Marken. Dordrecht heeft bijvoorbeeld geen mogelijkheid om de veiligheid in uitsluitend laag 1 af te dekken, terwijl voor Marken die mogelijkheid juist zeer voor de hand liggend is. Wij blijven ons inzetten voor de pilot MLV Marken maar verwachten dat het garanderen van basisveiligheid vooral in laag 1 gevonden zal worden.

Er vanuit gaande u voldoende te hebben geïnformeerd en in afwachting van te nemen vervolgstappen.

Hoogachtend,

Dhr. H. Zeeman
Voorzitter Stichting Eilandraad Marken

Opgesteld door de werkgroep dijkversterking van de Eilandraad
d.d. 16 juni 2014

Blz. 11/11

