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. B. Spaargaren
Postbus 3119
2001 DC Haarlem

29 oktober 2013

Betreft: **Randvoorwaarden en deelname pilot MLV dijkversterking Marken**

Geachte heer Spaargaren,

Na ons schrijven d.d. 12 juli 2013, m.b.t. ons advies dijkversterking Marken, ontvingen wij in september/oktober van u de hieronder genoemde vier documenten:

1) Rapport verkenning Meerlaagsveiligheid van HKV (augustus 2013)
2) Verslag Bestuurlijk Overleg d.d. 28 augustus 2013
3) Plan van aanpak Waterveiligheid Marken (27 september 2013, versie 2 oktober)
4) Concept plan van aanpak onderhoud kering Marken (18 september 2013)

Deze hebben wij op 8 oktober jl. o.a. met u besproken, waarna op 21 oktober jl. de werkgroep dijkversterking e.e.a. heeft behandeld. Daarna is het advies van de werkgroep verwoord in deze brief, welke tijdens onze bestuursvergadering d.d. 28 oktober jl. formeel is vastgesteld. Wij sturen deze brief wederom in afschrift naar Gemeente Waterland en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zodat zij, voorafgaand aan komende bestuurlijke overleggen, hier kennis van kunnen nemen. Ook voor u is het van belang hier tijdig kennis van te nemen, en dan vooral i.v.m. de door u toegezegde tweede openbare bijeenkomst MLV begin november, welke volgt op de d.d. 7 februari 2013 gehouden eerste bijeenkomst. Verder zullen wij ons standpunt via onze website en via onze voor 9 december 2013 geplande Openbare Vergadering ook delen met de marker bevolking, zodat wij vast kunnen stellen of er nog steeds voldoende draagvlak is.

1) Rapport verkenning Meerlaagsveiligheid van HKV (augustus 2013)

Dit is feitelijk het formele verslag (incl. de berekeningen) van wat er tijdens de twee MLV-sessies op 16 mei en 20 juni jl. is besproken. Bij dit rapport zit als bijlage een rapport van Deltares d.d. 10 juni 2013. Deltares geeft daarin, o.a. vanuit de zettingsproblematiek, in onze ogen een realistisch beeld over de uitgangspunten en consequenties van het VKA. Inhoudelijk hebben wij reeds op de berekeningswijze van HKV gereageerd middels onze brief d.d. 12 juli 2013. Hieronder hebben als samenvatting een aantal relevante zinsneden uit die brief cursief weergegeven:



Opgericht 10 januari 2001 K.v.K. te Alkmaar Verenigingen registernummer 37094663

1.3 Opmerkingen rekenmodellen Meerlaagsveiligheid

A) De life cycle kosten zijn niet meegenomen
B) Op dit moment is de eis vanuit het Hoogwaterbeschermingsprogramma 2 (HWBP2) nog steeds dat de norm 1 op 1250 jaar (overschrijdingsrisico) c.q. 1 op 500 jaar (overstromingsrisico) is. Rekenen met waarden lager dan 1/500 mag dus niet.
C) Het HWBP2 gaat uit van een life cycle van 50 jaar, echter de zettingsanalyses hebben klip en klaar aangetoond dat het VKA "Vierkant versterken" nooit aan deze 50 jaar komt. Daarnaast sluit het rekenen met een planperiode van 35 jaar binnen MLV niet aan op deze vanuit financiering vereiste 50 jaar.
D) Vergelijken van scenario's in euro's is op zich een goed hulpmiddel, maar de investeringen komen voor rekening van het Rijk terwijl het risico voor rekening van de individuele burger komt die daadwerkelijk schade leidt (dit is namelijk nog steeds niet te verzekeren).
E) Op het moment van overstromen treedt daarnaast altijd de geprognosticeerde totale schade op (naar schatting 104 miljoen), welke de inwoners van Marken dan volledig voor hun kiezen krijgen. Dit is dan ruim vijf keer meer dan de 20 miljoen waarmee binnen het concept MLV andere opties worden vergeleken.

2) Verslag Bestuurlijk Overleg 28 augustus 2013

De regionale overheden adviseren onder voorwaarden positief over een pilot meerlaagsveiligheid op Marken. In de hieronder geciteerde vier voorwaarden herkennen wij veel zaken zoals gesteld in onze brief d.d. 12 juli 2013.

A) De financiering onder HWBP2 moet beschikbaar blijven, mede omdat de dijkversterking als reële terugvaloptie blijft bestaan.

Zoals wij het formuleerden: *"Vanuit Marken willen wij daarom z.s.m. gebruik maken van de nu gereserveerde gelden voordat deze van de plank raken door het stellen van andere prioriteiten in Den Haag."*

B) De verantwoordelijkheid voor Waterveiligheid in de tussenliggende periode en voor beheer en onderhoud ligt bij het Rijk en concreet bij Rijkswaterstaat als Beheerder. RWS WNN stelt een tussentijds calamiteitenplan op.

Zoals wij het formuleerden: *"Tegelijkertijd stelden wij tijdens de bijeenkomst op 20 juni jl. vast dat vanwege het achterstallige onderhoud van de omringdijk van Marken het risico door ingenieursbureau Deltares op dit moment tussen de 1/100 en 1/200 wordt geschat. 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."*

C) Partijen zijn niet gebonden aan de uitkomst van de pilot. De bestuurlijke discussie over een go/no-go voor de implementatie/uitvoering van een oplossing volgt daarna, veranderingen in verantwoordelijkheden en kosten spelen daarin een rol.



Wij sluiten ons aan bij deze vanuit het bestuurlijk overleg gestelde voorwaarde, e.e.a. in aanvulling op hoe wij het formuleerden: *"De Eilandraad stelt daarom voor het concept MLV op zich niet los te laten, maar onder deze paraplu in laag 1 direct meerdere alternatieven naast elkaar te zetten. … Tegelijkertijd kunnen dan in laag 2 en 3 alternatieven worden ontwikkeld om schade in de toekomst te beperken mocht er onverhoopt toch een overstroming plaats vinden."*

D) Alle partijen zullen het eens moeten zijn over de formulering van de opdracht (opdrachtbeschrijving/plan van aanpak) voordat het in het BO MIRT *((Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)* op 13 november 2013 aan de orde komt. De opdracht zal de condities van de partijen bevatten.

Wij hebben ondertussen geconstateerd (zie punt 3 hieronder) dat alle genoemde voorwaarden zijn verwerkt in het "Plan van aanpak Waterveiligheid op Marken" en zijn verheugd dat in het Plan van aanpak grotendeels wordt tegemoetgekomen aan de punten van zorg die wij hebben geuit in onze brief d.d. 12 juli jl..

3) Plan van Aanpak Waterveiligheid Marken (27 september 2013, versie 2 oktober)

Hier wordt dus beschreven hoe er verder wordt gegaan met MLV o.b.v. de resultaten van het bestuurlijk overleg en het besluit van de minister. Wij lezen hierin de volgende voor ons relevante zaken:

Blz. 6 m.b.t. het **VKA**:
Dit plan leidt tot forse versterkingen in de vorm van steundijken die grote omvang hebben, en veelal tot een verdubbeling van het dijkprofiel. Dit heeft groot effect op het landschap en cultuurhistorische waarden van Marken en vraagt veel ruimtebeslag waarvoor grondaankoop en mogelijk onteigening nodig is. Het ontwerp heeft dan ook weinig draagvlak onder de bewoners, ook vanwege het preventief ophogen in verband met klink.

Blz. 6 m.b.t. **Waterveiligheid**:
Het voorkomen van overstromingen door de waterkeringen op orde te houden blijft de basis van het beleid (laag 1: preventie). Daarbovenop gaan we kijken of er mogelijkheden zijn om de gevolgen te beperken door de ruimtelijke inrichting aan te passen (laag 2) en of door rampenbeheersing (laag 3). ……..Iedereen achter de dijk krijgt minimaal een basisveiligheid (een Lokaal Individueel Risico van 1: 100.000)…….Voor andere gebieden, zoals Marken, wordt onderzocht of de waterveiligheid kan worden bereikt door een meerlaagse benadering waarbij gezocht wordt naar een slimme combinatie van maatregelen in laag 1 (waterkering), 2 (ruimtelijke inrichting) en 3 (evacuatie). Als de oplossing niet alleen de waterkering betreft vraagt dit ook om goede afspraken over verantwoordelijkheden en financiering.

Op dit punt blijven wij van mening dat aanvullende maatregelen in Laag 2 en 3 uiteraard altijd welkom zijn, maar nooit mogen leiden tot afwijken van de wettelijke eis 1 : 1250 overschrijdingsrisico van een maximale waterstand, c.q. een toekomstige normering van 1 : 500 overstromingsrisico. Verder kan het in onze ogen niet zo zijn dat uitsluitend een aantal extra maatregelen in Laag 3 leiden tot het voldoen aan de basisveiligheid (LIR-norm van 1 : 100.000). In eerste instantie moet dit worden gezocht in een degelijke dijk en pas daarna aanvullend in Laag 2 en 3.



Blz. 14 m.b.t. het **Afwegingskader**:
In het MIRT Onderzoek wordt een trechtering doorgemaakt waarin uit een set van mogelijke (combinaties van) oplossingen de stap wordt gemaakt naar enkele kansrijke (combinaties van) oplossingen. Parallel aan het opstellen van de uitvraag aan het ingenieursbureau en de planvorming wordt met ambtenaren en bestuurders over een afwegingskader gesproken. Zo wordt in een vroeg stadium besproken wat belangrijk is in de ontwikkeling en beoordeling van oplossingen. Bij dit afwegingskader kan worden gedacht aan criteria zoals doelbereik voor waterveiligheid, kosten, ruimtelijke effecten, draagvlak bij bewoners, consequenties voor beheer en onderhoud. Het afwegings-kader wordt opgesteld door de ambtelijke werkgroep en besproken in de stuurgroep van directeuren. Het is uiterlijk in het voorjaar van 2014 gereed zodat het een rol kan spelen bij de trechtering.

Hier wijzen wij vooral op de voor ons relevante punten: “doelbereik voor waterveiligheid” en “draagvlak bij bewoners”. Er is namelijk geen draagvlak voor het VKA en ook niet voor het afwijken van wettelijke normen m.b.t. waterveiligheid. Daarentegen is er wel draagvlak voor het marker alternatief (“zettingsluwe voordijk”). Deze constateringen graag meenemen tijdens het opstellen van het afwegingskader en het uitvoeren van de trechtering.

Blz. 15 m.b.t. **Laag 1**:
Om het maatwerk te vinden in de hoogwaterbeschermingsoplossingen voor Marken, is in overleg met de belanghebbende overheden en de bevolking afgesproken om de onderstaande alternatieven te onderzoeken op kansrijkheid. Dit onderzoek leidt tot ontwerpen op hoofdlijnen met een detailniveau dat voldoende nauwkeurig is om een raming volgens de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK systematiek) te maken met een variatiecoëfficiënt van 50% (standaardeenheden). Te onderzoeken opties uit laag 1:
- *Versobering huidige dijkontwerp (minder omvangrijk)*
- *Lifecycle aanpak (bijv. 1/10 jaar versterken)*
- *Burgerinitiatief: een zettingsluwe voordijk*
- *Vaststellen van een plafondbedrag en aangeven wat normen zijn: op basis daarvan vrije opdracht*

Op voorhand geven wij alvast wat aandachtspunten mee:
-In de SSK van alle vier de opties de life cycle kosten opnemen.
-Bij optie 2 “Lifecycle aanpak” garanderen dat dit ook voor de lange termijn stand houdt, dus voorkomen dat er wederom een achterstallige onderhoud ontstaat.
-Leg in algemene zin vast wat nu de minimale dijkhoogte moet zijn, gegeven een talud van bijvoorbeeld 1 : 3, de overschrijdingsnorm 1 : 1250 en minimale ontwerphoogten van vergelijkbare aan het Markermeer liggende dijken. Wij constateren namelijk dat vergelijkbare dijken, zowel nieuw als bestaand, allemaal hoger liggen dan de dijkvakken waar het nu op Marken om gaat c.q. tot nu toe (zonder overhoogte) voor Marken zijn ontworpen.
-Stel randvoorwaarden aan de wijze van uitvoering. In dit verband denken wij vooral aan vastleggen van aan- en afvoerroutes incl. schoon en heel houden van deze routes, beperken trillingen nabij bebouwing en het beperken van de uitvoeringsduur.



-Houd de vinger aan de pols m.b.t.de planning. Wij constateren namelijk een steeds doorschuivende planning en oplopende voorbereidingskosten waar Marken, maar ook RWS, niet mee gediend zijn.
-Neem ook "meekoppelkansen" mee in de afwegingen zoals bijvoorbeeld: bereikbaarheid eventueel aan te leggen cruisesteiger, officiële zwemlocatie bij de haven, ontwikkeling Bukdijk, natuurcompensatie, voor toerisme blootleggen verdronken terpen en stimuleren kwaliteitstoerisme op de dijk.

Gezien het bovenstaande stellen wij het op prijs als wij tijdens het proces actief inhoudelijk worden betrokken en vragen ons af of alleen de constructie "klankbordgroep" dan volstaat. Tot en met 2012 zaten wij namelijk ook in de "Projectgroep", wat nu de "Ambtelijke werkgroep pilot Marken" heet. In ieder geval waar het gaat om ons eigen burgerinitiatief en de details rond Rozewerf, willen wij dichter op het proces zitten dan wij verwachten te zitten vanuit uitsluitend onze rol in de klankbordgroep. Uitgangspunt blijft uiteraard dat RWS verantwoordelijk blijft voor het uiteindelijke ontwerp en bestuurders op basis daarvan besluiten.

Blz. 13 m.b.t. **Klankbordgroep**:
De mening van de bewoners en de Eilandraad over de bescherming tegen hoogwater speelt een belangrijke rol in de pilot. Een door de bewoners voorgesteld alternatief wordt meegenomen in de pilot. Daarnaast wordt een klankbordgroep ingesteld die bestaat uit de Eilandraad en bewoners van de Rozenwerf.

Deze klankbordgroep bestaat feitelijk al en betreft de werkgroep dijkversterking van de Eilandraad. Ons uitgangspunt is dat altijd voorafgaand aan definitieve besluitvorming de klankbordgroep advies wordt gevraagd m.b.t. de inhoud van het besluit c.q. de te nemen vervolgstappen.

Blz. 15 m.b.t. **Laag 2**:
Gezien de historie van Marken waarin overstromingen frequent voorkwamen, is het de verwachting dat er historische maar ook nieuwe aanknopingspunten zijn om vanuit de ruimtelijke inrichting bij te dragen aan de gevolgbeperking van een overstroming. Tegelijk is het zo dat er geen grote ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien op Marken. Voor versterking van het proces voor laag 2 wordt de Rijksadviseur voor Landschap en Water (Eric Luiten) betrokken bij de pilot Marken. Tevens zullen de provincie en de gemeente een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van de kansen in deze laag, door hun kennis van de ruimtelijke inrichting in te brengen. Ook de bevolking wordt nauw betrokken, zodat hun kennis kan worden ingezet en waarbij gestreefd wordt naar oplossingen die kunnen rekenen op draagvlak van de bevolking. Van belang is dat kansrijke oplossingen bijdragen aan het doelbereik, technisch en financieel uitvoerbaar zijn. Tevens zal worden aangehaakt bij de landelijke ontwikkelingen op dit vlak (Deltaprogramma Nieuwbouw en Herstructurering).

Hier wijzen wij op het feit dat reeds tijdens de vingeroefening MLV is geconstateerd dat binnen Laag 2 vanwege kosteneffectiviteit, technische beperkingen en beperkte ruimtelijke ontwikkelingen, weinig tot geen resultaten zijn te verwachten. Als er al maatregelen in Laag 2 mogelijk zijn, zullen deze vooral Laag 3 kunnen ondersteunen (bijvoorbeeld een wal rond Dorpshuis Het Trefpunt zodat deze als opvangplaats kan fungeren). Verder zou binnen Laag 2 vooral ook buiten de grenzen van Marken gekeken kunnen worden door bijvoorbeeld de Houtribdijk als compartimenteringsdijk te beschouwen.



Dit wordt zeker interessant als er definitief wordt overgegaan tot peilbeheer in het Markermeer m.b.v. nog te installeren pompen in de Houtribdijk (zie een voorstel daartoe in de CPB Notitie "Aanvullende berekeningen voor winterpeilbeheer van het IJsselmeer" d.d. 19 juni 2013).Wij zijn uiteraard altijd bereid om aanvullend mee te denken en mee te doen in Laag 2, echter wel met wat twijfels gezien de resultaten van de eerdere vingeroefening.

Blz. 15 m.b.t. **Laag 3**:
In aanvulling op het actualiseren van het calamiteitenbestrijdingsplan wordt in de uitvraag aangegeven dat moet worden bepaald welke evacuatiefractie haalbaar is, welke maatregelen daar bij horen en welke afspraken dit vraagt. Hierin wordt samengewerkt met de Veiligheidsregio Zaanstreek-Waterland, Rijkswaterstaat en het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

Hier vragen wij ons af of en zo ja hoe de werkgroep dijkversterking van de Eilandraad wordt betrokken bij het opstellen van dit calamiteitenbestrijdingsplan. Indien de brandweerpost Marken en KNRM station Marken formeel worden betrokken, is wat ons betreft de input vanuit marker oogpunt voldoende geborgd. Verder gaan wij er vanuit dat voorafgaand aan vaststelling van een plan dit altijd eerst voor advies wordt voorgelegd aan de klankbordgroep. Daarin zitten overigens ook leden van de brandweerpost Marken en KNRM station Marken.

Blz. 16 m.b.t. **Tijdelijke noodmaatregelen**:
Rijkswaterstaat is als keringbeheerder verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. In afwachting van de daadwerkelijke realisatie van waterveiligheidsmaatregelen word onderzocht, in nauwe afstemming met calamiteitenzorg, welke onderhoudsmaatregelen genomen moeten worden om de waterveiligheid van Marken zo goed mogelijk te borgen, gegeven de huidige staat van de (afgetoetste) primaire waterkeringen.
RWS blijft verantwoordelijk en is trekker van deze activiteit. HHNK levert mensen (uren) voor deelname aan de werkgroep onderhoud, hier worden geen kosten voor gedeclareerd bij RWS. Voor uitvoering van de benodigde maatregelen heeft RWS maximaal € 2 miljoen gereserveerd. Voor dit deelproject wordt een apart plan van aanpak opgesteld. Stappen in de aanpak zijn:
1. Inventariseren van knelpunten op basis van de toetsingsrapporten: sterkst afgekeurde secties hebben prioriteit.
2. Als projectgroep onderhoud de dijk schouwen en knelpunten aanwijzen.
3. Prioritering maken op basis van kosteneffectiviteit en bijdrage aan de waterveiligheid van Marken, daarbij rekening houdend met de lange termijn plannen (no regret maatregelen).
4. Uitvoering van het onderhoudswerk.

Uit de bijgevoegde planning "Tijdelijk calamiteitenplan & aanvullende maatregelen" blijkt dat het plan half november 2013 gereed moet zijn en z.s.m. daarna in werking moet treden. Als werkgroep dijkversterking van de Eilandraad zijn wij zeer te spreken over het voorgenomen tempo en de reeds toegezegde 2 miljoen euro. Op 8 oktober jl. heeft u reeds, in aanwezigheid van de specifiek daarvoor aangestelde projectleider (dhr. W de Vries), met onze formele vertegenwoordigers dhr. J. Zeeman en dhr. J. Boes het concept plan van aanpak "onderhoud waterkering" (versie 18 september 2013) besproken. Voor verdere inhoudelijke reacties zie hieronder bij punt 4).



4) Concept plan van aanpak onderhoud kering Marken (18 september 2013)

Hier staat beschreven hoe de hierboven aangegeven tijdelijke noodmaatregelen vorm moeten krijgen. Afgesproken is dat er in aanwezigheid van dhr. J. Zeeman een rondje dijk wordt gemaakt met ongeveer 10 deelnemers van de werkgroep VNIK (Veiligheid Nederland in kaart). Daarbij is het van belang vooraf kennis te nemen van de startnotitie van Arcadis uit 2008. De bedoeling is om vanuit de verantwoordelijkheid van RWS de knelpunten goed te benoemen en passende maatregelen vast te stellen. Op voorhand wijst de werkgroep dijkversterking op de volgende punten:

-Gras binnentaluds is verstikt door overwoekering (slecht onderhoud), hierdoor ontstaat tijdens langdurige regenval erosiegevaar op vooral de steile binnentaluds; dit dus structureel oplossen en met het juiste onderhoud (regelmatig maaien of schapenbegrazing) onderhouden.
-Naast de reeds verwijderde bomen in de buitentaluds, ook de wortels van deze bomen verwijderen zodat ze niet wederom terugkomen en daarmee de steenbekleding en de dijk zelf nadelig beïnvloeden.
-Te lage dijkvakken, vooral in het dijkvak Rozewerf –Vuurtoren, ophogen.
-Vanwege zetting van de ondergrond plaatselijk zeer slechte situatie steenbekleding tussen Rozewerf en Vuurtoren herstellen.
-Voorkomen van verergering van de zetting van deze steenbekleding door in het verleden toegepaste te zwaar onderhoudsmaterieel niet meer toe te passen.
-Stel randvoorwaarden (en controleer hierop) m.b.t. de wijze van uitvoering van zowel onderhoud als tijdelijke noodmaatregelen. In dit verband denken wij vooral aan voorschrijven zwaarte en wijze van gebruik materieel, vastleggen van aan- en afvoerroutes incl. schoon en heel houden van deze routes, beperken trillingen nabij bebouwing en het beperken van de uitvoeringsduur.
-Goed en van te voren communiceren en overleggen met de direct aanwonenden welke werkzaamheden wanneer en in welke vorm gaan plaats vinden en mogelijk een afvaardiging van de werkgroep dijkversterking van de Eilandraad deel uit laten maken van de ambtelijke werkgroep die zich bezig gaat houden met onderhoud.

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

Hoogachtend,

Dhr. H. Zeeman
Voorzitter Stichting Eilandraad Marken

In afschrift naar:

-B&W Gemeente Waterland t.a.v. burgemeester L. Wagenaar-Kroon
-Dagelijks Bestuur HHNK t.a.v. DB-lid dhr. K. Stam



Opgericht 10 januari 2001 K.v.K. te Alkmaar Verenigingen registernummer 37094663