

Aan de leden van de Vaste Commissie Infrastructuur en Milieu-Tweede Kamer.

Betreft: Versterking van de Markermeerdijken Hoorn-Amsterdam.

Geachte leden van de Commissie,

### Introductie

Op 21 november 2016 stuurden wij u een brief aangaande bovenstaand onderwerp. Op uw verzoek heeft de minister bij brief van 15 december 2016 haar reactie op onze brief gegeven. Naar aanleiding daarvan hebben de bewoners het samenwerkingsverband van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Rijkswaterstaat en de aannemerscombinatie, genaamd de Alliantie Markermeerdijken, om informatie verzocht. Het betreft de in de brief van minister vermelde nadere veiligheidsanalyse, de veiligheidsopgave voor de komende 50 jaar en de verwachte extra hoogteopgave van een halve meter over de komende 50 jaar. De Alliantie heeft laten weten deze informatie niet in schriftelijke vorm te kunnen verstrekken. Op voorstel van de Alliantiemanager hebben wij in een gesprek inzicht trachten te verwerven. De Alliantiemanager bleek overigens niet aanwezig te zijn. In deze aanvullende brief reageren wij op onze bevindingen in het gesprek, alsmede op de reactie van de minister.

### Risico van zware dijken

Het is gebleken dat de Alliantie al langere tijd bezig is met het aanpassen van het ontwerp voor de versterking van de dijken aan de nieuwste inzichten. Onze indruk is dat naar beste weten te werk wordt gegaan. Het voornaamste resultaat tot nu toe is hogere dijken. Naast de bestaande dijk wordt, op de zeer zettingsgevoelige ondergrond, een zwaar nieuw en hoger dijklichaam aangebracht. Daaraan zijn grote onzekerheden verbonden. In de praktijk is gebleken dat omvangrijke oppersing en verschuiving van naastliggende grondpakketten kan optreden. Bebouwing, wegen en kabels worden daardoor beschadigd of moeten als verloren worden beschouwd. Bij de versterking van het dijktraject Hoorn-Enkhuizen hebben omwonenden dat aan den lijve ondervonden. Zie de bijlage. De afhandeling van de schade is een voorbeeld hoe het niet hoort. Het Hoogheemraadschap verwijst naar de aannemer. Maar deze is op het project failliet gegaan. Niet zo vreemd als de kosten een factor 2 à 3 hoger zijn geworden dan de raming van het Hoogheemraadschap. Bij de aannemer valt dus niets meer te halen.

De bewoners achter het tracé Hoorn- Amsterdam vrezten nu hetzelfde lot te moeten ondergaan. Er wordt met grote argwaan naar de plannen gekeken. In ons gesprek heeft de Alliantie aangegeven dat er lering is getrokken uit de eerdere ervaring. Een standaard reactie. De praktijk zal moeten uitwijzen wat de les gaat opleveren.

De uitvoering is aangepast. Er wordt op grote schaal een verticale drainage met voorbelasting aangebracht, om de slechte ondergrond zoveel mogelijk te laten zetten en stabiliseren. Daarna wordt de nieuwe dijk op hoogte gebracht. Aan deze drainage zijn eveneens grote risico's verbonden. De situatie met de Westfrisiaweg laat zien wat in de praktijk de onzekerheden zijn met het voorspellen van zettingen. En dan te bedenken dat een zwaar dijklichaam heel wat anders is dan een nieuwe weg. Er doet zich in de specifieke situatie van het Markermeer nog een ander, mogelijk groter, risico voor. Wij hebben daar een werk uitgevoerd, waarbij zand moest worden gewonnen uit de zandlaag onder het dikke afdichtende pakket. Gebleken is dat de waterdruk in het zand 0,50 m tot 0,75 m lager was dan het waterpeil van het meer. Dat betekent dat het risico groot is dat de verticale drainageoppervlakte water in de zandlaag brengt. Dat stroomt vervolgens af naar de polder. De kwel neemt sterk toe. Er zijn tevens stabiliteitsproblemen aan verbonden. De opwaartse druk onder de bestaande dijk en het aangrenzende poldergebied met wegen en bebouwing wordt groter.

Wij hebben gevraagd naar een gedegen risico analyse van mogelijk aan de uitvoering verbonden problemen. Daar is een aanvang mee gemaakt, maar moet nog grotendeels worden uitgevoerd.

**Wij achten het volstrekt onverantwoord om een besluit te nemen over het vigerende ontwerp, zonder dat een gedegen analyse heeft aangetoond dat de risico's binnen aanvaardbare grenzen liggen. Wij gaan een stap verder. Ook bij een gedegen risico analyse zal de onzekerheid groot blijven. Dat is nu eenmaal inherent aan de situatie. Wij vinden daarom het aanbrengen van een zwaar nieuw dijklichaam op de slappe ondergrond een principieel verkeerde ontwerpkeuze.**

#### Ons alternatief

Wij hebben vaker te maken gehad met dit soort situaties. Een ontwerper met uitvoeringservaring zoekt dan een uitweg. Die ligt in dit geval voor de hand en hebben wij in onze brief van 21 november 2016 omschreven. Een gemaal in de Houtribdijk en een lage vooroever aanstorting onder een flauw talud tegen de bestaande dijk. Het gemaal garandeert een meerpeil dat niet boven de opgetreden standen komt. De bestaande dijk is daarbij stabiel gebleken. De vooroever-bestorting reduceert de golfoploop/overslag. Desgewenst kan de kruin van de huidige dijk wat worden verlaagd. De extra breedte kan worden benut om recreatieve wensen in te vullen. Er vindt een minimale aantasting plaats van beschermde natuurgebieden. Wij begrijpen dat een flauwe vooroever-bestorting tegemoet komt aan de wensen van de Provincie. Het unieke karakter van de historische dijk blijft behouden.

Het voert in het kader van deze brief te ver om in detail in te gaan op de vraag of de bestaande dijk onder de bovenstaande condities stabiel genoeg is. Wij verwijzen naar de interne nota van de Alliantie: " Keuzes OI2014/WBI2017 ". Daarin wordt onder meer

aangegeven dat er bij de bestaande dijk onder de dagelijkse condities, die vrijwel overeenkomen met de condities bij een gemaal, geen risico voor overstroming is. Dat is het basis uitgangspunt van de nieuwe normering. Ook over andere faalmechanismen, zoals buitenwaartse stabiliteit en extreme regenval worden praktische opmerkingen gemaakt. Ook deze belastinggevallen leiden niet tot overstroming. Onze gesprekpartners gaven met enige schroom aan, nu eenmaal gebonden te zijn aan wettelijke voorschriften en procedures en dus niet anders te kunnen handelen. Wat wij daarvan vinden? Als wij bestaande voorschriften en regels ook zo hadden gevolgd, zouden we nu nog in discussie zijn over de vraag of de Stormvloedkering in de Oosterschelde eigenlijk wel zou blijven staan. Wij verwijzen ook naar een interview van de Directeur Generaal van Rijkswaterstaat in de NRC van 20 januari 2017. Quote: “Bovendien willen wij anders omgaan met regels. Niet dat we alle regels willen afschaffen. Maar kunnen we onze mensen zo opvoeden dat ze veel meer gaan werken vanuit de bedoeling, vanuit de waarde die achter deze regels zit”.

#### Afwatering op het Noordzeekanaal

Recent zijn we op het volgende gestuit. Een artikel in de Telegraaf van 14 januari 2017 heeft de aandacht gevestigd op de calamiteiten polder de Ronde Hoep in het stroomgebied van de rivier de Amstel. Uit een verkenning is ons gebleken dat RWS een opdracht heeft verstrekt aan een onderzoeksbureau om een risico analyse uit te voeren naar de kans op overstroming in de op het Noordzeekanaal afwaterende boezems van Rijnland, Hollands Noorderkwartier, De Stichtse Rijnlanden en Amstel-Gooi -Vecht. De probleemanalyse laat zien dat bij stijging van het peil op het Noordzeekanaal tot N.A.P., de uitslag van de boezems op het Noordzeekanaal geheel of gedeeltelijk moet worden gestopt. In de afwaterende polders en boezems loopt de waterstand op. De Ronde Hoep wordt dan als calamiteitenpolder onder water gezet, met alle gevolgen van dien voor de bewoners en bedrijven. Het risico voor de andere boezems en de eventueel daar te treffen maatregelen wordt dus onderzocht.

Het risico dat het peil op het Noordzeekanaal te hoog oploopt, wordt hoofdzakelijk bepaald door de spui- en gemaalcapaciteit in IJmuiden. Bij een stijging van de zeespiegel, al dan niet in combinatie met een stormopzet, neemt de spuicapaciteit af of valt weg. Voorts moet rekening worden gehouden met een op de praktijk gebaseerde faalkans van het gemaal. Wij verwachten dat het onderzoek zal uitwijzen dat er sprake is van een substantieel risico. Niet alleen in het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, maar breder. Dit risico kan vrijwel worden uitgesloten als het Noordzeekanaal ook op het Buiten IJ/Markermeer zijn water kwijt kan. Daarmee wordt de inzet van calamiteitenpolders voorkomen met alle daaraan verbonden problemen voor bewoners en bedrijven. Met een gemaal in de Houtribdijk kan het peil op het Buiten IJ /Markermeer voldoende laag worden gehouden, zodat het Noordzeekanaal gegarandeerd daarop kan lozen.

## Samenvatting

De situatie van de dijken rond het Markermeer en de afwateringsproblematiek van de genoemde boezems hangen nauw samen en moet ons inziens vanuit een integrale en brede visie worden opgelost. Wij zien in het kader van het Deltaprogramma op meerdere terreinen een versnipperde aanpak door specialisten op deelgebieden. Dat leidt tot suboptimale oplossingen met een te hoog kostenniveau. Ook hier geldt: je kan aan risico's rekenen tot je een ons weegt, maar je kan beter voor een praktische oplossing kiezen die het risico elimineert.

Wij hebben contact gehad met de gemeente Ouder- Amstel. De verantwoordelijke wethouder steunt onze visie dat de mogelijkheid van lozing van het Noordzeekanaal op het Markermeer -in risicovolle situaties- moet worden onderzocht. Een gemaal in de Houtribdijk krijgt dan een extra zeer nuttige functie met mogelijk substantiële kostenbesparingen als resultaat. Grote ellende en schade voor de bewoners en bedrijven in calamiteitenpolders wordt voorkomen.

**Wij benadrukken nogmaals het advies uit onze brief van 15 september 2016. Laat de, inmiddels breder geagendeerde, situatie nader onderzoeken door onafhankelijke ervaren ontwerpers met uitvoeringservaring. De uitvoeringsrisico's van het vigerende ontwerp voor de Markermeer dijken zijn ons inziens te groot. Wij achten het aanbrengen van een zwaar nieuw dijklichaam op een zeer slappe ondergrond een principieel verkeerde ontwerpkeuze.**

**De opmerking in onze eerdere brief over de investerings- en onderhoudskosten van "meekoppelkansen", die niet nodig zijn voor de veiligheid, blijft staan. Inmiddels zijn extra wensen van deze aard in het ontwerp opgenomen.**

**De in onze eerdere brief vermelde kostenbesparing van orde 250 miljoen euro valt naar verwachting hoger uit. De kosten van het vigerende ontwerp van de dijkversterking schatten wij thans als gevolg van de complexere uitvoering hoger in. De Alliantie kan of wil daar geen informatie over verstrekken. De calamiteitenpolders en de schade bij inzet daarvan wordt vermeden. De extra kosten van een wat groter gemaal in de Houtribdijk zijn, hiertegen afgezet, relatief laag.**

Wij zijn desgewenst gaarne bereid een toelichting te geven.

15 februari 2017

Hoogachtend,

Ing. C.J. Vroege, Ir. F. Spaargaren (woordvoerder, tel. 06-5350 0127)