

Den Haag, 15 december 2016

Op 21 november jongstleden heeft u een brief ontvangen over de versterking van de Markermeerdijken tussen Hoorn en Amsterdam. De brief is gestuurd door ir. F. Spaargaren en ing. C. Vroege, mede namens «bewoners aan de Markermeerdijk.»

Tijdens het procedureoverleg van 7 december jl. heeft u mij om een reactie gevraagd. Onderstaand treft u die aan.

Het project Markermeerdijken maakt deel uit van het Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2). Doel van de dijkversterking Markermeerdijken is het verbeteren van de waterveiligheid van de bewoners op de dijk alsmede de 1,2 miljoen inwoners van Noord-Holland die achter deze dijken wonen alsmede het beschermen van de economische waarde achter de dijk ter waarde van circa 25 miljard euro. Dit naar aanleiding van de toetsronde in 2006 waarbij bleek dat de dijken niet meer aan de waterveiligheidseisen voldeden en moeten worden versterkt. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit project.

Ingreep zo klein mogelijk

Gezien het bijzondere, historische karakter van deze voormalige Zuiderzeedijken en de relatief dichte bebouwing is van het begin af aan geprobeerd de ingreep aan de dijk zoveel mogelijk te beperken. Vanwege die reden is onder meer het onderzoek Dijken op Veen gestart in 2011. Dit leidde ertoe dat de doorlooptijd van het project aanzienlijk toenam. De opleverdatum is met instemming van uw Kamer verschoven van 2017 naar 2021. Dit bood de ruimte om de onderzoeken zorgvuldig te kunnen uitvoeren en afronden.

Het aantal onderzoeken is vergeleken met andere dijkversterkingsprojecten groot.

Naast het door HHNK geïnitieerde onderzoek naar Dijken op Veen is op verzoek van de bewoners van de Markermeerdijken ook een onderzoek uitgevoerd naar de effectiviteit van pompen op de dijk Lelystad-Enkhuizen. Op voorstel van het Expertise Netwerk Waterveiligheid (ENW) is een verkennende studie uitgevoerd naar «bewezen sterkte», vervolgens heeft mijn Ministerie het voortouw genomen in een vervolgonderzoek hiernaar.

Daarnaast zijn in het kader van de Projectoverstijgende Verkenning Macrostabieleit van het Hoogwaterbeschermingsprogramma praktijkproeven uitgevoerd naar innovatieve technieken zoals de zogeheten «JLD klapankers»¹ en zijn door de Alliantie Markermeerdijken² testen uitgevoerd (vacuümconsolidatie³). Dit alles met als doel de ingreep in de dijk zoveel mogelijk te beperken.

¹ Klapankers zijn een innovatieve oplossing waarbij de dijk wordt versterkt via een stalen constructie (mechanische grondankers) die in het binnentalud van de dijk wordt aangebracht. Bij deze methode is geen verbreding van de dijk nodig. Het geeft minder overlast voor de omgeving dan het heien van damwanden of het ophogen van grond.

² De Alliantie is het samenwerkingsverband van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en het consortium van marktpartijen onder leiding van Boskalis.

³ Vacuümconsolidatie is een nieuwe techniek die dijkversterking beter, sneller en goedkoper kan maken. De techniek trekt grond vacuüm door water uit de grond te pompen. Hierdoor wordt de ondergrond sterker.

Tot teleurstelling van de bewoners van de Markermeerdijken hebben alle onderzoeken en innovaties tot nu toe nog niet kunnen aantonen dat de dijk veilig is. Een dijkversterking is en blijft hier noodzakelijk. Ik begrijp die teleurstelling. Belangrijk uitgangspunt is en blijft voor mij dat de dijk aantoonbaar veilig moet zijn. Ik zie dat het team van de Alliantie Markermeerdijken zich volop inzet voor een innovatieve en zo klein mogelijke dijkversterking, die de veiligheid op orde brengt.

Veiligheidsopgave in 2016 opnieuw bepaald

In Nederland hebben we een wettelijk vastgelegde beoordelingssystematiek, waarmee op basis van instrumenten en de vakkennis van waterkeringbeheerders en ingenieursbureaus beoordeeld wordt of een dijk aan de gestelde wettelijke veiligheidseisen voldoet. De Markermeerdijken voldoen daar op de afgekeurde trajecten niet aan, ook niet als we daarbij de nieuwste kennis en inzichten betrekken.

Dit oordeel is gebaseerd op een nadere veiligheidsanalyse die in 2016 door de Alliantie voor de dijk is uitgevoerd. Juridisch gezien is dit geen hertoets, maar inhoudelijk wordt wel naar dezelfde punten gekeken. Aanvullend daarop is ook de veiligheidsopgave voor de komende 50 jaar bepaald. Zo weten we bijvoorbeeld dat het veen in de ondergrond de oorzaak is dat de dijk op sommige trajecten 1 centimeter per jaar zakt. Over een periode van 50 jaar levert dat dus ten opzichte van de huidige situatie een extra hoogteopgave op van een halve meter.

Inmiddels is de Alliantie aan de slag met het ontwerp van de dijk, aan de hand van de recent gemaakte veiligheidsanalyse en in nauwe samenwerking met de omwonenden. Op de meeste locaties verloopt het gesprek op een constructieve manier. Naar aanleiding van inbreng van de omwonenden worden voor deze locaties de ontwerpen soms fundamenteel aangepast. Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat het aantal kilometers oeverdijk fors kleiner wordt. En op andere locaties wordt gekozen voor een slank dijkontwerp, waardoor de historische waarde van de dijk beter in stand blijft.

Nieuwe inzichten worden benut

De komende periode wordt gebruikt om het dijkontwerp in samenspraak met de omwonenden waar nodig verder te optimaliseren. Daarbij worden ook de eerder genoemde innovatieve technieken in de beschouwing meegenomen. Dit past in het werken «van grof naar fijn», zoals de Alliantie dat het afgelopen jaar heeft ingezet en dat ook zal blijven doen.

Tegelijkertijd wordt ook het spoor van «bewezen sterkte» verder uitgewerkt richting een geaccepteerde en toepasbare toetsmethodiek. Deze wordt voor diverse locaties de concept-methode toegepast en verkend hoe dit doorwerkt in de uiteindelijke versterkingsopgave en het bijbehorende dijkontwerp.

Er is voor mij op dit moment geen aanleiding om de conclusies uit de pompenstudie uit 2015 te herzien. Macrostabieleit is het belangrijkste faalmechanisme waarop de dijk is afgekeurd. De invloed van het meerpeil op de opgave is zodanig, dat waterstandsverlaging slechts leidt tot een beperkte verkleining van de benodigde ingreep. Deze baten (of beter: vermeden kosten) wegen niet op tegen de kosten van de pompen.

Tenslotte

De brief van de heren ir. F. Spaargaren en ing. C.J. Vroege sluit af met de aanbeveling om «de tijd te nemen om met een frisse blik opnieuw naar de plannen te kijken». Zij vervolgen met: «Wij adviseren een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren geleid door ervaren ontwerpers/uitvoerders. Voorop moet staan een kosteneffectieve oplossing voor de veiligheid. Uitgangspunt daarbij is dat het historisch karakter van de dijken zo weinig mogelijk wordt aangetast. Het onderzoek vraagt om een integrale en oplossingsgerichte aanpak gebaseerd op een ontwerpvisie.»

Deze aanbevelingen onderschrijven het door mij gevoerde beleid. Draagvlak en zorgvuldigheid zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Enerzijds is een kosteneffectieve oplossing voor de veiligheid, die uiteraard wel (aantoonbaar) moet voldoen aan de wettelijke veiligheidsvoorschriften, van groot belang. En anderzijds het historische karakter van de dijken.

Niet voor niets is de projectorganisatie steeds op zoek naar innovaties die de ingreep zo klein mogelijk houden. Hierbij is een integraal dijkontwerp van groot belang, waarbij de veiligheidsoplossing zo goed mogelijk ruimtelijk wordt ingepast in het bestaande landschap, rekening houdend met de bestaande bebouwing en cultuurwaarden.

De Markermeerdijken vormen een rijk landschap waar cultuurhistorische waarden, natuurwaarden, wonen en recreatie hand in hand gaan. Binnen de wettelijke veiligheidskaders en de provinciale ruimtelijke kaders krijgen al deze aspecten in het ontwerp van de versterkte dijk een passende plek, waarbij het gezamenlijk streven van de betrokken partijen er op gericht is om de veiligheid van de dijk eind 2021 op orde te hebben.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus