



Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  
Directie Beleid sector Ruimtelijke Ontwikkeling  
Dijkversterking Marken zaaknummer 1169003  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem

29 mei 2019

## Betreft: Zienswijze ontwerp-projectplan Waterwet 'Dijkversterking Marken' (incl. MER)

Geachte leden van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

In deze brief verwoorden wij onze zienswijze op het ontwerp-projectplan Waterwet 'Dijkversterking Marken' en bijbehorende MER. Stichting Eilandraad Marken is de dorpsraad van de kern Marken. Voor meer informatie verwijzen wij u naar [www.eilandraad.nl](http://www.eilandraad.nl).

Als Eilandraad werken wij al jaren nauw samen met Rijkswaterstaat en andere stakeholders om dit dijkversterkingsproject tot een succes te maken. Het ontwerp 'maximaal profiel', zoals u dit kunt terugvinden in het ontwerp-projectplan, komt vooral uit onze koker. Dit ontwerp met een fundering van zand ter plaatse van weg te baggeren veen biedt in onze ogen vele voordelen. Denk daarbij aan een veel betere en snellere zettingsbeheersing, maar ook een veel kortere uitvoeringsperiode. Het voorbeeld ligt er al. De verbindingsdijk naar Marken is immers volgens die werkwijze aangelegd. Het is echter aan de aannemer om op basis van de randvoorwaarden uit het projectplan en de MER tot een uitvoeringsontwerp te komen. Verder dient de aannemer diverse werkplannen in te dienen om vooraf aan te tonen dat bijvoorbeeld schade en overlast tot een minimum worden beperkt.

Wij zetten graag de zeer goede en prettige samenwerking met Rijkswaterstaat voort. Deze zienswijze is allereerst bedoeld om procesafspraken tijdens de aanbesteding- en uitvoeringsfase formeel te borgen. Verder vindt u diverse aanscherpingen en het alsnog inbrengen van een extra meekoppelkans. Tijdens het formeel vaststellen van de meekoppelkansen en de financiering daarvan deed deze kans zich namelijk nog niet voor. Dit komt omdat pas later is besloten om ook de Westkade buitendijks te versterken.

Indien u een toelichting wenst op onderstaande zienswijzen, kunt u contact opnemen met Jacob Zeeman. Hij is voorzitter van onze werkgroep Dijkversterking Marken en bereikbaar via [jacobzeeman@hetnet.nl](mailto:jacobzeeman@hetnet.nl) en/of 06-53210445.

Hoogachtend,

Henk Zeeman  
Voorzitter Stichting Eilandraad Marken

1/9



## Zienswijze 1: Eilandraad beschouwen als belanghebbende

Op blz. 52 van het ontwerp-projectplan (hoofdstuk 7, Procedure), leest u de betrokkenheid van de Eilandraad bij het dijkversterkingsproject Marken. Naast de werkgroep Dijkversterking, hebben ook de werkgroepen Natuur & Milieu en Toerisme hun steentje bijgedragen. Deze werkgroepen bestaan uit inwoners van Marken die op hun beurt weer veel contact over dit onderwerp hebben met dorpsgenoten. Ook staat de dijkversterking de afgelopen jaren vaak op de agenda van onze tweejaarlijkse openbare vergadering. Daar worden inwoners door ons geïnformeerd en is inbreng van kritiek en suggesties mogelijk. Verder informeren wij de inwoners van Marken via een periodiek huis aan huis informatiebulletin en onze website.

Wij ondervinden veel steun onder de Marker bevolking en zij geven aan blij te zijn dat betreffende werkgroepen hun kennis en ervaring namens Marken inbrengen. Daarmee kan worden gesteld dat stichting Eilandraad Marken als (indirect) belanghebbende kan worden aangemerkt. De stichting ondervindt daarbij natuurlijk zelf geen hinder of schade van dit dijkversterkingsproject. Daarom is het ook erg belangrijk dat de direct belanghebbenden, dus diegenen die daadwerkelijk te maken krijgen met overlast en mogelijke schade, formeel worden betrokken bij bijvoorbeeld werkplannen van de aannemer. Dit lezen wij ook terug in het ontwerp-projectplan, echter de Eilandraad wordt daar dus niet meer als belanghebbende genoemd. Dat zien wij dus graag anders.

## Zienswijze 2: Procesafspraken en beoordeling documenten

Onze zienswijze als (indirect) belanghebbende (zie zienswijze 1) op het onderdeel procesafspraken en beoordeling documenten is als volgt:

### 1) Uitvraag aannemer

Betrek de Eilandraad bij het opstellen van de uitvraag aan de aannemer zodat beoordeeld kan worden of de eerder besproken en via brieven, verslagen en andere documenten vastgelegde aandachts- en uitgangspunten voldoende SMART zijn verwoord. Tevens kan dan worden beoordeeld of de meekoppelkansen, vooral ook die aan de niet in het ontwerp-projectplan opgenomen Noordkade, voldoende zijn meegenomen.

### 2) Gunning aannemer

Laat de Eilandraad, in het kader van voortzetten van het participatietraject, mede de inschrijvingen van de aannemers beoordelen op het punt Planning en BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Geef dan bij voorkeur de Eilandraad een formele stem in het toetsteam door de beoordelingen van de Eilandraad mee te laten wegen in de scores binnen de BPKV (Beste Prijs Kwaliteit Verhouding).

### 3) Werkplannen aannemer

Laat de Eilandraad om dezelfde reden alle werkplannen van de aannemer beoordelen. Dit voorafgaand aan formele toetsing en goedkeuring door Rijkswaterstaat. De volgende werkplannen lezen wij terug in het ontwerp-projectplan: Planning, KNRM, Vuurtoren, Rozewerf, Binnenzijde Haven, Ecologie, Tegengaan verstuiven zand en Toegankelijkheid pad bestaande kade. Daar worden wij dus graag bij betrokken in het belang van alle inwoners van Marken.

## Zienswijze 3: BLVC

Uiteraard vinden wij het onze plicht om namens de inwoners van Marken toe te zien op een goede Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Per onderdeel vindt u hieronder onze aanscherpingen. Deze graag verwerken in het definitieve projectplan zodat ze mede de basis vormen voor de door de aannemer op te stellen werkplannen.



### 1) Bereikbaarheid

In het ontwerp-projectplan staat duidelijk aangegeven dat aanvoer over het water en/of over het eigen werk dient plaats te vinden. Dit ondersteunen wij van harte. Omdat de omringdijk Marken tevens een mooie en formele wandelroute voor inwoners en bezoekers is, moeten die zo veel mogelijk worden gefaciliteerd. Dit kan enerzijds door ervoor te zorgen dat de uitvoeringsperiode zo kort mogelijk is. Anderzijds door tijdelijke maatregelen te treffen zodat de omringdijk, of delen daarvan, veilig toegankelijk zijn voor wandelaars.

### 2) Leefbaarheid

De leefbaarheid is vooral gediend bij zo min mogelijk overlast. Dit betekent geluid, trillingen en stof tot een minimum beperken. Dit geldt dan zowel voor de uitvoerings- als definitieve situatie.

#### Geluid:

Qua geluid verwijzen wij naar de APV van de gemeente Waterland die onverkort van toepassing moet zijn. Werktijden tussen 6.00 en 7.00 uur 's ochtends (zie blz. 46 ontwerp-projectplan) kunnen op zich wel, mits men binnen de geluidsgrenzen zoals aangegeven in de APV blijft. Nabij bebouwing, zoals de Rozewerf, is echter verstoring van de nachtrust door (voorbereidende) werkzaamheden tussen 6.00 en 7.00 uur onwenselijk. Ook als men binnen de APV normen blijft.

#### Trillingen:

Waar het gaat om trillingen is het niet alleen belangrijk dat er modern materieel wordt ingezet (zie blz. 47 ontwerp-projectplan), maar dat vooral deskundig personeel dit materieel bedient. Hard rijden, schudden en ander ondeskundig gebruik zijn juist de grootste veroorzakers van trillingen. Hier dient vooral aandacht aan te worden besteed nabij woningen zoals op de Rozewerf en aan de Haven. Een nader vast te stellen maximaal totaalgewicht van materieel zou ook kunnen bijdragen aan het verminderen van overlast. Verder is de voorkeur om de damwanden bij Rozewerf te drukken in plaats van hoogfrequent te trillen (zie blz. 46 ontwerp-projectplan). Dit zorgt ervoor dat trillingen tot een minimum worden beperkt en scheelt ook nog eens 20 dB (A) aan geluidsoverlast (zie blz. 46 ontwerp-projectplan). Aanvullend rekenen de bewoners van Rozewerf op een beproefde aanpak van de registratie van de eventuele gevolgen van de aanleg van damwanden en andere werkzaamheden met een nulmeting die eenduidig is zodat hierover geen enkele discussie of afwijkende interpretatie mogelijk is.

#### Stof:

Stof is vooral te verwachten in droge perioden. Enerzijds stof dat wordt veroorzaakt doordat materieel over een stoffige ondergrond rijdt. Anderzijds doordat zand van de dijk in aanleg bij harde wind verstuift. Wij missen in het ontwerp-projectplan een SMART beschrijving. Daarmee zal het lastig worden om bij de aannemer maatregelen af te dwingen. Daarom is het in onze ogen beter om op voorhand beheersmaatregelen te beschrijven zoals nat houden van transportroutes en afdekken van zandophogingen met materialen die verstuiven van zand tegengaan.

### 3) Veiligheid

#### Waterveiligheid:

Waar het gaat om waterveiligheid moet uiteraard alles in het werk worden gesteld zodat de bestaande nog waterkerende omringdijk niet bezwijkt ten gevolge van de werkzaamheden. Denk dan aan het handhaven van de gewichtsbepanking op de bestaande omringdijk en een goede uitvoeringswijze van het zogenaamde 'compacte profiel' (zetting door voorbelasting van zand) en 'maximaal profiel' (wegbaggeren veen en vervangen door zand). Dat de risico's van te snelle ophoging groot zijn, is recent gebleken bij de dijkversterking Hoorn-Amsterdam. Daar is het nabij Uitdam mis gegaan. Veen werd opgeperst en de ophoging verdween als sneeuw voor de zon (zie onderstaande foto afkomstig uit een filmpje). Wij missen in het ontwerp-projectplan de beschrijving van beheersing van dit soort geotechnische risico's.





Veiligheid voor omstanders tijdens de uitvoering:

Waar het gaat om veiligheid van omstanders tijdens de uitvoering, is strikt gescheiden houden van werkgebieden en openbare gebieden uiteraard het beste. Tegelijkertijd zit Marken niet te wachten op onnodige afsluitingen en kunnen dijkvakken in bepaalde fasen toch toegankelijk worden gemaakt voor recreatie zoals wandelen. Om een te stringente benadering van de aannemer te voorkomen, graag genoemde ambitie duidelijker een plaats geven in het projectplan. Dus niet, zoals er nu op blz. 50 van het ontwerp-projectplan staat: *'In principe is het pad afgesloten, tenzij de veiligheid voldoende is geborgd.'* Maar gaan voor meer ambitie door aan te geven hoe toegankelijkheid zo veel mogelijk gerealiseerd kan worden.

#### 4) Communicatie

Qua communicatie blijven wij sowieso in gesprek met Rijkswaterstaat. Zij zijn ons formele aanspreekpunt. Tegelijkertijd zou het ook goed zijn als er een uitvoeringsoverleg komt samen met de aannemer. De mede door ons te beoordelen werkplannen vormen dan de basis. Doel is om uiteindelijk binnen de kaders van Planning en BLVC een kwalitatief goede dijkversterking te realiseren. Samenwerking en vertrouwen staan daarbij voorop, maar hebben wel een fundament nodig van goede procesafspraken en dito werkplannen. Ons voorstel is dat de aannemer bij inschrijving met een plan komt hoe zij de Eilandraad, direct belanghebbenden en overige inwoners en bedrijven op Marken denkt aan te haken. Een goed plan, waar de Eilandraad dus graag mede de beoordeling van doet, scoort dan hoog binnen de BPKV en vergroot de kans dat de betreffende aannemer het werk gegund krijgt.

#### Zienswijze 4: Planning en zetting

Op blz. 39 van het ontwerp-projectplan staat dat de uitvoering in 2021 start en naar verwachting in 2025 eindigt. Er wordt rekening gehouden met 1 jaar aanbrengen voorbelasting, 2 jaar zettingstijd en 1 jaar realisatie/afwerking. Deze planning past bij het 'compacte profiel' die werkt met voorbelasting. Echter die werkwijze betekent een groot risico voor de uitvoeringstijd. Voordat een volgende voorbelastingslaag aangebracht kan worden, moet dit zinvol zijn (waterspanning voldoende gezakt), maar ook veilig zijn (niet te veel en te snel). Hoe het mis kan gaan, hebben we dus recent kunnen zien bij Uitdam. Besef daarbij dat er bij het 'compacte profiel' uiteindelijk 2,5 tot 3 meter zetting op moet treden voordat een restzettingseis van 30 cm in 50 jaar tot de mogelijkheden behoort. Dat is aanzienlijk!

4/9



Het is bij de Zuidkade aan de aannemer om een keuze te maken tussen 'compact profiel' en 'maximaal profiel'. Echter het nu helemaal vrij laten van de uitvoeringstijd vinden wij geen goede zaak. Uiteraard gaan ook wij voor een zorgvuldige en kwalitatief goede uitvoering, maar dit mag er niet toe leiden dat Marken voor vele jaren wordt omringd door zandduinen. Het mooie beeld van het eiland Marken is dan voor jaren verstoord en overlast van voortdurende werkzaamheden houdt onnodig lang aan. Zoek dus een modus om ook bij 'compact profiel' op planning te kunnen sturen en geef dit een plek binnen het projectplan. Wellicht kiest de aannemer bij de Zuidkade zelf voor het 'maximaal profiel' en is uitvoeringstijd en zetting sowieso beter te borgen. De veenlaag wordt immers weggebaggerd. Wij vrezen echter dat kosten de doorslag gaan geven om juist niet voor het 'maximaal profiel' te kiezen. Daarom pleiten wij ervoor om planning zwaar mee te laten tellen binnen de BPKV-gunning aan de aannemer.

## **Zienswijze 5: Overslag, verzadiging en watersysteemanalyse**

Er is in overleg met ons gekozen voor een overslagbestendige dijk. Gesprekken daarover, en vooral over het toegestane overslagdebiet, hebben heel wat voeten in de aarde gehad. Daar zijn zelfs de deltacommissaris en de burgemeester bij betrokken geweest. Uiteindelijk zijn wij akkoord gegaan met een overslagdebiet van 5 liter per meter per seconde (zie blz. 13 ontwerp projectplan). Vooral verzadiging van de dijk moet daarbij worden voorkomen. Opmerkelijk is (zie blz. 47 Deelrapport Bodem en Zetting) dat er al bij 1 liter per meter per seconde wordt gesproken over verzadiging. Er dienen dus voldoende maatregelen te worden getroffen om deze verzadiging tegen te gaan en dat lezen we onvoldoende terug in het ontwerp-projectplan.

Bij een kilometer dijk is bij 5 liter per meter per seconde het overslagdebiet 18.000 m<sup>3</sup>/uur. Dan is langdurige zware regenval nog niet meegerekend. Feit is dat het gemaal bij Rozewerf ongeveer 2.000 m<sup>3</sup>/uur aan kan, Marken buffercapaciteit heeft en daarnaast noodpompen ingezet kunnen worden bij de aansluiting van de verbindingdijk (Het Kruis). Een watersysteemanalyse is echter nodig om te bepalen of Marken geen waterschade oploopt bij extreme weersomstandigheden.

Omdat het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) verantwoordelijk is voor de afwatering binnen Marken, hebben wij begin 2018 aangedrongen op zo een watersysteemanalyse die dus rekening houdt met zowel golfoverslag als zware regenval. Reeds in 2014 was dit onderwerp van gesprek als onderdeel van de pilot Meerlaagsveiligheid. Het HHNK was daar toen ook bij betrokken, maar kwam niet verder dan een analyse op basis van maatgevende zware buien.

Het HHNK heeft ons echter in mei 2018 schriftelijk toegezegd om alsnog een totale watersysteemanalyse uit te voeren. Dit is een jaar na dato nog steeds niet gebeurd. Wat ze wel hebben gedaan, is het vergroten van twee duikers aan het Zereiderpad. Verder hebben zij de duiker onder de Walandweg ter hoogte van het Zereiderpad geïnspecteerd. De renovatie en eventuele vergroting daarvan moet echter nog volgen. Tegelijkertijd heeft het HHNK begin 2018 geweigerd om een door ons voorgestelde duiker bij Het Kruis als meekoppelkans te financieren. Deze duiker achten wij nodig voor een goede afwatering naar het gemaal bij Rozewerf. Wij zien deze duiker gelukkig nog wel terug op een tekening van het referentieontwerp die bij het ontwerp-projectplan hoort. Wij vragen om deze alsnog aan te leggen door dit nadrukkelijk op te nemen in de uitvraag naar de aannemer.

Voor ons is het aantoonbaar kunnen borgen van een goede afwatering bij extreme golfoverslag en zware buien een harde randvoorwaarde om in te kunnen stemmen met het nu voorliggende ontwerp-projectplan dijkversterking Marken. Dit moet daarom een plek krijgen in het definitieve projectplan. Daaruit moet blijken dat Marken volgens de wettelijke normen waterveilig is. Voor ons betekent dit vooral ook dat wordt aangetoond dat het watersysteem op Marken voldoende buffer- en afvoercapaciteit heeft en dat noodpompen bij Het Kruis goed kunnen functioneren.



De Noordkade tussen de Vuurtoren en de Bukdijk hoort niet bij de versterkingsopgave. Daar wordt in 2023 pas weer naar gekeken op basis van de dan geldende nieuwe normering (zie blz. 28 ontwerp-projectplan). Wij verbazen ons echter over de hoogteverschillen, en dan zeker nabij de Vuurtoren. Volgens het ontwerp-projectplan is de hoogte nabij de Vuurtoren 1,60 m +NAP. In werkelijkheid is dat op dit moment 1,55 m +NAP. De ontwerphoogte bij de Zuidkade net aan de andere kant van de Vuurtoren is 2,37 m +NAP. Dat is een verschil van 82 cm, en na oplevering van de dijk op basis van een restzettingseis van 30 cm zelfs 112 cm. Dit zijn aanzienlijke verschillen terwijl de strijklengte, en daarmee scheefstand en waterhoogte, bij storm gelijk is. Het verschil zou dan nog in de golfoploop kunnen zitten vanwege mogelijke ondieptes voor de Noordkade en flauwer buitentalud. Wij zouden graag een berekening zien van de golfoverslag bij de Noordkade in geval van extreme weersomstandigheden. De resultaten daarvan kunnen dan worden meegenomen als input voor de watersysteemanalyse.

## **Zienswijze 6: Toevoegen meekoppelkansen parkeren Zuidzijde Haven**

Begin 2018 heeft besluitvorming plaats gevonden over diverse meekoppelkansen. Als Eilandraad zijn wij in 2017 nauw betrokken bij het identificeren van deze meekoppelkansen en zijn zeer tevreden met de gemaakte keuzes. Deze dragen immers bij aan de ruimtelijke en recreatieve kwaliteit van Marken. Tijdens dat proces was echter nog niet bekend dat de Westkade buitendijks versterkt mocht worden. Daarvoor was onder meer extra natuuronderzoek nodig om vast te stellen of een buitendijkse versterking in de Gouwzee vergund zou kunnen worden. Dat lijkt het geval, echter wel zo beperkt mogelijk. Daarom is bij de Westkade alleen het 'compacte profiel' een optie.

Omdat dit profiel moet aansluiten op de wat verder naar buiten gelegen Zuidelijke kade van de haven (Hogedijk), ontstaat er ruimte om het parkeren ter plaatse anders in te richten. Ons doel is om het parkeren op de Hogedijk te verplaatsen naar de ruimte die ontstaat ten gevolge van de buitendijkse versterking. Reden hiervoor is een veel beter aanzicht van de haven van Marken. Dit doet recht aan de bijzondere historische kwaliteit van Marken en tegelijkertijd tast deze maatregel de belangen van de direct aanwonenden niet aan. Geparkeerde auto's van bewoners van de Havenbuurt en Melisvennen staan dan uit het zicht, maar toch op een acceptabele afstand van betreffende woningen.

Wij hebben de bestaande toestand en de beoogde nieuwe situatie op twee tekeningen nader uitgewerkt en deze vindt u in de bijlagen bij deze brief. U ziet daarin ook ons voorstel om de dijk reeds op de kop van de Hogedijk aan de laten sluiten in plaats van wat verderop. Dit is logischer, mooier en leidt tot een groter strand.

Om deze verbetering qua parkeren alsnog mogelijk te maken, verzoeken wij u dit op te nemen in het definitieve projectplan. Daarmee liggen de intentie en randvoorwaarden vast en ontstaat een basis voor nog nader te verlenen vergunningen. Omdat uiteindelijk ook gemeente Waterland nodig is voor diverse vergunningen, hebben wij ons ontwerp op voorhand ook aan hen doen toekomen en toegelicht. Een en ander is vervolgens besproken binnen het college van B&W. Het resultaat daarvan is dat ook het college een voorstander is om deze nagekomen meekoppelkansen op te nemen in het definitieve Projectplan. Verder stelt het college voor om deze meekoppelkansen toe te voegen aan de bestaande lijst met meekoppelkansen. Dit dan zonder de in april 2018 door de gemeenteraad vastgestelde financiële bijdrage aan de set van meekoppelkansen te wijzigen.

Bijlagen:     1) Bestaande toestand parkeren Havenbuurt Zuid d.d. 15 mei 2019  
               2) Schetsidee nieuw situatie parkeren Havenbuurt Zuid d.d. 15 mei 2019



## Zienswijze 7: KNRM

Waar het gaat om het ontwerp ter hoogte van de KNRM (Noordzijde haven), is er rechtstreeks overleg geweest tussen Rijkswaterstaat en de KNRM. De voorzitter van de werkgroep Dijkversterking van de Eilandraad is hierbij aangehaakt en verder is een lid van deze werkgroep ook een vertegenwoordiger van de KNRM. Wij gaan er vanuit dat de KNRM zelf ook een zienswijze zal indienen om haar specifieke belangen te duiden en daarbij zullen verwijzen naar correspondentie en gesprekverslagen.

Vanuit de Eilandraad letten wij vooral op de volledigheid van het ontwerp-projectplan. Omdat wij wat zaken missen (zie blz. 21 en 49 ontwerp-projectplan), dienen wij ook op het punt KNRM een zienswijze in. In het ontwerp-projectplan wordt immers alleen ingegaan op de functionaliteit van de aanlegsteiger. Er staat:

*‘Een remmings-/geleidewerk zorgt ervoor dat reddingsschepen veilig en zonder risico op aanvaring van de berm de aanlegsteiger kunnen gebruiken.’*

Een betere optie is het toepassen van een damwand. Voordelen daarvan zijn geen afschuiving, geen verzanding en een goede aanlanding voor geredde schepen c.q. die van de KNRM zelf. Wij missen verder nog twee zaken in het ontwerp-projectplan:

### 1) Beheersen verzanding/verslibbing

Er is nog onvoldoende aangetoond dat de ruimte tussen enerzijds de buitendijkse versterking van het noordelijk deel van de Westkade en anderzijds het noordelijke havenhoofd (Noordkant), niet gaat verzanden c.q. verslibben. Dit raakt niet alleen de functionaliteit van het KNRM station, maar ook de aanlandplek van de watersportvereniging Marken (WSV). Dit risico daarom beter duiden in het projectplan c.q. bijlagen daarvan. Een eerder besproken alternatief is om de buitendijkse versterking door te laten lopen en deze haaks aan te laten sluiten op het noordelijk havenhoofd (Noordkant). Dit betekent uiteraard wel dat voorzieningen van de KNRM (steiger en hellingbaan) en de WSV (drijvende steiger en hellingbaan) moeten worden aangepast.

### 2) Stabiliteit hellingbaan KNRM

Het risico bestaat dat deze hellingbaan van de KNRM ten gevolge van de dijkversterking in beweging komt. Dit kan leiden tot verzakking en/of scheefstand waardoor deze hellingbaan op termijn niet meer veilig is te gebruiken of tot ongelukken leidt. Rijkswaterstaat geeft aan dat er maximaal 1,5 cm verplaatsing kan gaan optreden en dat dit acceptabel is. Wij lezen hier echter niets over terug in het ontwerp-projectplan en zouden via die weg wat meer zekerheden ingebouwd willen zien. Dit enerzijds om verplaatsing te voorkomen en anderzijds, mocht de verplaatsing onverhoopt wel in grotere vorm optreden, vooraf beheersmaatregelen te formuleren.

## Zienswijze 8: Rozewerf

Wij hebben op 26 februari 2018 per brief gereageerd op de Bestuurlijke notitie MIRT-Planuitwerking Dijkversterking Marken. Waar het gaat om Rozewerf, zijn de opmerkingen van toen nog steeds actueel en lezen wij ook grotendeels terug in het ontwerp-projectplan. Hieronder volgen daarom een aantal citaten uit die brief (zie cursief) met daaronder de laatste stand van zaken en aanvullende eisen en wensen.

### 1) Damwand tussen de voorberm en de terp

*Mogelijk leidt een trillings-arm aan te brengen geperforeerde scheidingswand tot het nog verder reduceren van deze zettingsrisico's. Dit omdat de natuurlijke zetting van de terp dan wordt losgekoppeld van nieuwe zettingen ten gevolge van extra aangebracht materiaal. Door deze wand te perforeren wordt het bestaande grondwaterverloop niet (of beperkt) onderbroken.*

7/9



In het ontwerp-projectplan staat daarover (blz. 18):

*Tussen de voorberm en de werf is mogelijk een technische constructie zoals een damwand noodzakelijk om de stabiliteit van de woningen te borgen.*

Deze damwand wordt in afstemming met de bewoners van Rozewerf nader uitgewerkt in het Werkplan Rozewerf. Daar wordt de Eilandraad ook graag bij betrokken (zie zienswijze 2 sub 3). Op voorhand hebben de bewoners van Rozewerf onderstaande randvoorwaarden geformuleerd die wij nu integraal opnemen in onze zienswijze over Rozewerf.

*Wij willen pas definitief onze voorkeur uitspreken als de constructieveiligheid van onze woningen, en dan met name van de drie woningen direct aan de dijk, gegarandeerd is. Juist bij de variant Compact Hoog waarbij de damwand dicht bij de huizen wordt aangebracht, bestaan grote onzekerheid hoe de terp waarop Rozewerf gebouwd is, zich zal gaan gedragen. De terp als grondlichaam drijft immers als het ware op het veen en er is geen garantie dat een damwand de ligging en positie van de terp ongemoeid zal laten. Een definitieve keuze voor een bepaalde variant maken wij daarom pas in een later stadium als hierover meer zekerheid is gegeven. Natuurlijk willen we graag een variant die recht doet aan de fraaiheid en de bijzondere ligging van Rozewerf, maar niet ten koste van grote risico's.*

## 2) Breedte en begaanbaarheid voorberm

*Verder benadrukken wij het belang van de vereiste 5 meter brede voorberm. In het rapport wordt namelijk gesproken over een maximale breedte van 5 meter. Eventueel versmallen van de berm leidt, ten gevolge van een dan hogere golfoploop, tot een nog grotere hoogteopgave bij Rozewerf. Een nog hogere kruinverhoging dan de 0,5 meter, waar nu (exclusief overhoogte) al vanuit wordt gegaan, is ongewenst en nabij de woningen niet eens goed uit te voeren.*

*Een andere reden om de berm precies 5 meter breed te maken ligt in het feit dat er, naast het wandelpad van 2 meter breed, een onderhoudspad van 3 meter breed aangelegd kan worden. Op die manier kan calamiteiten- en onderhoudsverkeer via die weg Rozewerf passeren. Het is zaak om dit materieel zo ver mogelijk bij de teen van de dijk weg te houden om eventuele trillingsoverlast in de woningen op Rozewerf tegen te gaan. Bovengenoemde geperforeerde scheidingswand zal daar nadrukkelijk ook een bijdrage aan leveren.*

In het ontwerp-projectplan en het referentieontwerp zien wij onvoldoende terug hoe dit onderhoudspad wordt ingericht en wat de afmetingen zijn (ook qua hoogte). Qua inrichting moet het enerzijds geschikt zijn als wandelpad (voldoende vlak en breed om op te lopen) en anderzijds als onderhoudspad (voldoende sterk en breed voor zwaar materieel). Verder zien wij graag een kleurverschil tussen het wandelpad op de kruin, het wandelpad op de voorberm en het onderhoudspad op de voorberm. Dit moet ervoor zorgen dat vooral fietsers over de voorberm gaan en onderhoudsmaterieel een eigen rijstrook heeft.

De hoogte is van belang om te kunnen beoordelen wanneer het pad onbegaanbaar is voor wandelaars (let ook op gladheid t.g.v. algengroei) c.q. altijd begaanbaar moet zijn voor materieel bij calamiteiten die zich vooral voor zullen doen bij storm, hoge golven en hoog water. Voor de Eilandraad is het belangrijk dat ook in die extreme situaties calamiteitenverkeer bij bijvoorbeeld een dijkbreuk tussen Rozewerf en de Vuurtoren kan komen. Als Marken onder water staat, kan dit immers alleen via de omringdijk en moet Rozewerf dus gepasseerd kunnen worden.

## 3) Restzettingseis voorberm

*Tot slot vragen wij ons af wat voor voorzorgsmaatregelen worden getroffen om deze voorberm te kunnen laten voldoen aan een nader te bepalen restzettingseis. Het is uiteraard niet de bedoeling dat de berm te veel wegzakt waardoor de golfoploop kan toenemen.*

8/9





Wij gaan er vanuit dat de restzettingseis, net als bij de aan te leggen dijk, 30 cm bedraagt in 50 jaar. Dit lezen wij echter onvoldoende terug in het ontwerp-projectplan.

#### 4) Schadebeheersing en afhandeling

*Verder is het uiteraard van belang om nader onderzoek te doen naar de staat van de woningen (nulmetingen) op Rozewerf. Dat geldt uiteraard ook voor alle andere betrokken inwoners met panden nabij uit te voeren werkzaamheden. Enerzijds om bij schade zaken transparant af te kunnen handelen. Anderzijds om de uitvoeringsmethode aan te kunnen passen.*

Op blz. 51 van het ontwerp-projectplan wordt de schadevergoeding behandeld. Hier wordt onderscheid gemaakt tussen 'rechtmatige uitvoering', 'onrechtmatig handelen' en 'fysieke uitvoeringsschade'. Dit deel van het ontwerp-projectplan geeft onvoldoende duidelijk aan bij wie schadeclaims kunnen worden ingediend, meldingen kunnen worden gedaan om schade te voorkomen en hoe aan de voorkant geadviseerd kan worden om schade tijdens de uitvoering te voorkomen.

Voorstel is om een processchema hiervoor op te stellen en deze aan het projectplan toe te voegen. Dat geeft op voorhand duidelijkheid bij de inwoners van Marken en neemt (onnodige) ongerustheid weg. Ook voor de aannemer is het belangrijk dit bij de aanbestedingsdocumenten te ontvangen.

#### **Zienswijze 9: Versterkingsopgave Haven**

Op blz. 28 van het ontwerp-projectplan staat dat uit nadere toetsing is gebleken dat de haven qua hoogte voldoet. In werkelijkheid verloopt deze hoogte van 1,43 m +NAP aan de zuidzijde naar 1,96 m +NAP aan de noordzijde. De aansluitende ontwerphoogtes van de dijkversterking zijn respectievelijk 2,14 m +NAP (zuidzijde) en 1,97 m +NAP (noordzijde). Rekening houdend met een restzettingseis van 30 cm is dat bij oplevering 30 cm hoger. Vooral aan de zuidzijde levert dat een aanzienlijk verschil op van 71 cm, c.q. 101 cm direct na oplevering. Dit kan onder een helling van 1 op 20 worden opgelost.

De vraag dient zich echter wel aan in hoeverre de bestaande havendijk nog zakt en hoe dat zich verhoudt tot de vereiste hoogte. Dat die hoogte lager kan zijn dan de omringkade is duidelijk. De daarvoor gelegen havenarmen Hogedijk en Noordkant vangen immers de golven op. Toch adviseren wij om bij het voorgenomen onderhoud van het straatwerk (zie blz. 21 ontwerp-projectplan) vooral aan de zuidzijde een ophoging van 10 tot 30 cm mee te nemen. Dit om de hoogteverschillen van de havendijk te verkleinen en toekomstige werkzaamheden te voorkomen.

Tevens wijzen wij op figuur 2.15 op blz. 24 van het ontwerp-projectplan. Daar staat onder meer dat het bruin aangegeven kadedeel wordt aangepast. Volgens onze informatie is dat onjuist omdat dat deel geen waterkerende functie heeft. Tevens verkeert die kade in goede conditie en voldoet dus als grondkering en begrenzing van de haven.

#### **Zienswijze 10: Compensatie bomen Bukdijk**

Op blz. 24 van het ontwerp-projectplan staat dat een strook bomen bij de Bukdijk verwijderd moet worden om de kruin te benadrukken. Deze bomen moeten vervolgens elders worden gecompenseerd. Wat de Eilandraad betreft is die compensatie niet nodig en ook niet gewenst. Vanuit gewenst weids en open landschap dient het aantal bomen op Marken namelijk te worden beperkt. Verder zijn de bomen bij de Bukdijk niet waardevol. Ze zijn ooit vanuit opschot op het betreffende strandje ontstaan en horen daar eigenlijk niet thuis. Tot slot blijven er voldoende bomen ter plaatse over en is er dus zeker geen sprake van volledige kaalslag.

