



Marken, 5 september 2024

**Gemeenteraad van de Gemeente Waterland
Pierebaan 3
1141 GV Monnickendam**

Betreft: Reactie Eilandraad op het RID 301-201 over uitvoering motie dijkversterking Marken

Geachte gemeenteraadsleden,

Naar aanleiding van het raadsinformatiedocument gemeente Waterland met betrekking tot stand van zaken uitvoering motie dijkversterking Marken (RID 301-201 d.d. 24 juli 2024) ontvangt u onderstaand en bijgaand onze reactie. Wij verzoeken u dit mee te nemen in de bespreking van dit RID met het College in deze voor de inwoners van Marken zo enorm belangrijke discussie.

Naar onze mening gaat de inhoud van het RID volledig voorbij aan de daadwerkelijke wens van de inwoners van Marken; een toekomstbestendige en waterveilige dijk die past binnen de ruimtelijke kwaliteit die Marken heeft. Wat in genoemd RID wordt voorgesteld is grotendeels al wettelijk verplicht en beoogt alleen monitoring van de daadwerkelijke zetting. Dat is natuurlijk altijd goed om te doen, maar verandert niets aan het ontwerp van de dijk. Bij het huidige ontwerp van de aannemer gaat er naar verwachting op de langere termijn veel meer dan de maximale 5 liter per seconde per meter over de dijk met veel schade en mogelijk slachtoffers tot gevolg. Dit gebeurt ook als er uiteindelijk binnen de geprognosticeerde en contractueel vastgelegde maximale zettingen wordt gebleven. Uitsluitend monitoren van die zettingen leidt daarmee niet tot een waterveilige dijk.

Omdat Rijkswaterstaat (RWS) vanaf 2022 naar aanleiding van het ontwerp van de aannemer op geen enkele manier de bereidheid heeft getoond of nog wilde tonen om serieus het ontwerp te heroverwegen heeft de werkgroep Dijkversterking in 2024 besloten zichzelf op te heffen. Belangrijkste reden was dat de Eilandraad en haar werkgroep haar naam niet kan en wil verbinden aan een ontwerp dat op langere termijn niet waterveilig is. Daarnaast was het belangrijkste doel van de opheffing dat gemeente Waterland haar verantwoordelijkheid zou gaan nemen in het belang van haar inwoners, maar ook in het belang van beperken van schade van eigendommen van de gemeente Waterland zelf die bij een overstroming in het geding zijn. Het nemen van verantwoordelijkheid zou er in de praktijk op neer moeten komen dat de gemeente Waterland de controlerende rol van de werkgroep overneemt en RWS aanspreekt daar waar nodig.

Uiteraard dient deze discussie plaats te vinden binnen de kaders van de uitspraak over dit onderwerp van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT). Wij wijzen u er echter op dat ILT in haar besluit niet heeft vastgesteld dat het huidige ontwerp waterveilig is. ILT heeft alleen vastgesteld dat de Eilandraad niet met behulp van deskundigenrapporten heeft kunnen vaststellen dat het ontwerp niet waterveilig zou zijn. Hoe de Eilandraad en haar werkgroep tot de conclusie komt dat het huidige ontwerp naar verwachting niet voldoet aan de golfoverslagnorm van maximaal 5 liter per seconde per meter leest u in de bijlage bij deze brief (Toelichting van de problemen).

Een belangrijk aspect is daarbij de toetsing door deskundigen van de uitkomsten van de proefvakken. Alleen deze zouden naar zeggen van RWS mogelijk tot aanpassingen van het huidige ontwerp kunnen leiden. Echter dit gaat wederom over de te verwachten zettingen en niet over de in basis te lage dijk als die wordt beschouwd ten opzichte van de meest extreme waterstand, golfhoogte en maximale overslagnorm.



Samenvattend missen we binnen het RID dus volledig de aandacht voor de essentie op basis waarvan de werkgroep tot de conclusie kwam waarom de dijk niet waterveilig is. Ook missen wij aandacht voor de (on)mogelijkheden van het onderhoud van de dijk binnen het huidige ontwerp (zie bijgevoegde Toelichting).

Hoe RWS deze problematiek benadert, zoals ook was te lezen in de Telegraaf van 26 augustus jl. (zie bijlage), komt neer op het niet daadwerkelijk ingaan op de essentie maar zich verschuilen achter procedures en formuleringen. In dat verband wijzen wij u erop dat het Projectplan Waterwet Dijkversterking Marken (PPWW) die door Provincie Noord-Holland is vastgesteld de basis is. Dit document is het compromis van vele jaren praten binnen een landelijk geprezen participatieproces. Doordat woorden als 'circa' en 'ongeveer' blijkbaar heel ruim opgerekt mogen worden voldoet het ontwerp van de aannemer bij lange na niet meer aan het referentieontwerp dat is beschreven in genoemd Projectplan. Juist dat referentieontwerp zou moet leiden tot de door de inwoners van Marken zo vurig gewenste toekomstbestendige en waterveilige dijk die past binnen de ruimtelijke kwaliteit van Marken.

Wij kunnen met betrekking tot het RID niet anders dan vaststellen dat deze totaal ontoereikend is waar het de problematiek van waterveiligheid betreft. Toezegging van periodieke inspecties die(deels) al verplicht zijn is geen extra activiteit. Alleen de actieve communicatie naar bewoners is extra maar niet meer dan normaal in de huidige situatie.

Graag zouden wij zien dat er, naast communicatie over de proefvakken en toekomstige monitoring van de zetting, ook door RWS wordt ingezet op en gecommuniceerd over:

- Tekst en uitleg waarom de veiligheid van Marken in het huidige ontwerp net zo gegarandeerd is als het, i.s.m. met de voormalige werkgroep Dijkversterking, opgestelde PPWW en er dus niet uitsluitend is gekozen is voor de goedkoopste oplossing;
- Ter ondersteuning daarvan een simulatie van golfoverslag uit laten voeren door bijvoorbeeld de Technische Universiteit Delft om vast te stellen dat binnen de meest extreme situatie deze golfoverslag wel of niet binnen de norm van 5 liter per seconde per meter blijft;
- Een duidelijk beeld geven hoe de dijk in deze uitvoering, stortsteen tot net onder de kruin, eruit gaat zien;
- Tekst en uitleg geven op welke wijze men het onderhoud van het buitentalud met stortsteen gaat uitvoeren;
- Een duidelijk beeld geven hoe de mee koppelkansen definitief uitgevoerd gaan worden. Een document met alle vragen over de uitvoering is overhandigd aan de Gemeente om te toetsen aan de beschrijvingen in het PPWW en deze te bespreken met RWS.(Toezending document op aanvraag)

Als gemeente Waterland RWS niet dwingt tot nadere uitleg en garanties gaan we terug naar de situatie van voor de Afsluitdijk waar het gebruikelijk was en geaccepteerd werd dat Marken overstromde door over de dijk slaand water. Daarnaast zal de ruimtelijke kwaliteit vanwege begroeiën van het buitentalud afnemen en worden mee koppelkansen anders uitgevoerd dan waar onder meer gemeente Waterland voor heeft betaald.

Met vriendelijke groet en in afwachting van uw reacties verblijven wij,

Stichting Eilandraad Marken

C. van Altena
Voorzitter

Bijlagen:

- Toelichting van de problemen
- Foto's m.b.t. de problemen
- Artikel Telegraaf 26 augustus 2024
- Artikel NHD Uitdam en Katwoude
- Afschrift naar het College van B&W



Bijlage bij brief Eilandraad 5 september 2024 'Reactie Eilandraad op het RID uitvoering motie dijkversterking Marken

Toelichting van de problemen

De essentie van de discussie over waterveiligheid

Eis m.b.t. de veiligheid is dat er in de meest extreme situatie niet meer dan 5 liter per seconde per meter (l/s/m) over de dijk mag slaan. Dat is ongeveer per strekkende meter dijk een halve emmer water. Nu staat in de meest extreme situatie het water in de Gouwzee en het Markermeer 10 cm onder de kruin van de dijk. Bij golven van maximaal 75 cm hoog die ongeveer elke 2 seconden tegen de dijk aan slaan gaat er op basis van gezond verstand naar verwachting veel meer water over de dijk dan die halve emmer water per seconde per strekkende meter dijk (foto 1

Dit kunnen wij als Eilandraad echter niet zelf uitrekenen maar stellen vast dat RWS en haar aannemer dat ook niet aantoonbaar hebben gedaan. Ook niet met behulp van een simulatie middels een laboratoriumproef. De hamvraag is vast te stellen bij welk hoogteverschil tussen kruin en hoogste waterstand er net geen 5 l/s/m over de dijk slaat. RWS verwijst wel naar het rekenprogramma Hydra.NL. Daaruit zou blijken dat er binnen de maximale overslag van 5 l/s/m wordt gebleven. Dit programma is voor ons enerzijds een black box. Anderzijds sluit de uitkomst niet aan bij ons gezond verstand als we een golf van 75 cm tegen zo een laag randje van slechts 10 cm hoog laten lopen. Mogelijk is het een optie dat RWS (of Gemeente Waterland) TU Delft de opdracht geeft hieraan te rekenen al of niet m.b.v. een praktijkproef in het waterloopkundig laboratorium aldaar.

Duidelijkheid over het te plegen onderhoud van de nieuwe dijk

Het is duidelijk dat afgezien van het veiligheidsaspect dit geen prioriteit heeft bij RWS. Zij dragen het onderhoud na oplevering over aan HHNK en zijn van het vraagstuk af. Ook hebben wij de indruk dat dit aspect door HHNK nog niet serieus is genomen en goed is onderzocht. In het kader van de plannen tot overdracht van het onderhoud is het van belang dat er NU al goede afspraken dienen te worden gemaakt met als belangrijkste item het scheppen van duidelijkheid over de wijze van uitvoering van onderhoud van het buitentalud (en overigens ook het binnentalud).

Anders zit de gemeente Waterland, dus Marken, straks met een enorm probleem opgezadeld waar RWS uiteindelijk geen verantwoordelijkheid voor hoeft te nemen.

De feiten (zie toelichting begrip zetsteen en stortsteen):

- Nu is er al een probleem met het onderhoud van de Noordkade in de zetsteen uitvoering van het buitentalud. Vorig jaar november is dit gehele traject onderhanden genomen wat na oplevering het gewenste beeld gaf (foto 2). Wij verwijzen u naar de bijgevoegde foto's (foto 3 en 4) van de huidige begroeide situatie slechts 8 maanden later.
- Ook het aanbrengen van veel grit tussen het zetsteen heeft een snelle groei van onkruid, bomen en struiken in alle varianten niet kunnen voorkomen en zal toekomstig onderhoud van de Noordkade nog moeilijker maken. Denk hierbij aan het rondvliegend grit bij het gebruik van maaimachines (foto 5);
- Vanwege het open karakter van stortsteen in het nieuwe dijkontwerp op het buitentalud zal de groei van struiken en bomen nog veel sneller plaatsvinden dan voorheen. Dit mede door de vruchtbare ondergrond die gevormd gaat worden door het aanspoelen van plantenresten enz. met als gevolg de noodzaak tot meer en frequenter onderhoud (foto 6).



- Er is geen ervaring met onderhoud bij deze variant want er is geen enkele dijk in Nederland die met stortsteen op het buitentalud is uitgevoerd. U bent allen ongetwijfeld bekend met de uitvoering van de dijkversterkingen in de rest van Noord-Holland die zonder uitzondering op de gangbare wijze worden uitgevoerd. Dus stortsteen op de waterlijn om de golven te breken i.c.m. met zetsteen (of een variant daarvan) op het buitentalud. Dit is ook bevestigd door een expert in onderhoud van HHNK tijdens een door RWS georganiseerd uitstapje naar een dijk in de kop van Noord-Holland.
- Door de toename van bomen en struiken in het buitentalud van de dijk zal het eeuwenoude aanblik van Marken, een laag en groen eiland midden in het water met daarop het silhouet van de terpen, veranderen in een soort boomgaard in de Gouwzee. Met dank aan de alertheid van alle commissies die hun oordeel gegeven hebben over het esthetisch deel van de dijkversterking (foto 7 en 8).
- De inwoners van Marken zijn tot op heden niet (goed) geïnformeerd over het uiterlijk dat hun dijk in het huidige ontwerp gaat krijgen. Tot op heden is geen enkel realistisch beeld gepresenteerd. Er is uitsluitend gesproken over de nieuw bedachte combinatie stort- en zetsteen. De inwoners hebben geen enkel idee hoe de dijk er in werkelijkheid gaat uitzien na aanleg en ook niet nadat deze is begroeid. Voorstel van de Eilandraad om een stuk dijk van een 20 meter uit te voeren in de nieuwe uitvoering met stortsteen tot 100 cm van het kruinpad om een duidelijk beeld te schetsen hoe het gaat worden is nooit gehonoreerd. Onze indruk is dat de inwoners veel kritiek zullen hebben op de uiteindelijke uitvoering en situatie na begroeiing.
- De in het RID genoemde inspecties zullen m.b.t. het buitentalud worden bemoeilijkt. Deze zijn mogelijk niet uitvoerbaar door de te verwachte snelle begroeiing alsmede de moeilijkheidsfactor van het onderhoud. Begroeiing op zetsteen verwijderen is in het verleden voor dat doel met succes op Marken gedaan maar bij stortsteen op die manier onmogelijk. Zie o.a. het artikel in het NHD van 30 augustus 2024 (foto 9)

De problematiek

1. De veiligheidsfactor

Een belangrijk onderdeel m.b.t de waterveiligheid van de huidige uitvoeringsplannen is de bekleding van het buitentalud van de dijk. De genoemde maximale golfoverslag moet worden bereikt door bekleding met stortsteen tot, afhankelijk van de locatie, circa 50-100 cm onder het kruinpad van de dijk. Aanbrengen van stortsteen zou volgens RWS en haar aannemer voldoende remmende werking hebben op de golven om de wateroverslag van niet meer dan 5 liter per seconde per meter over de dijk te garanderen.

Bij dit uitgangspunt blijft de vraag wat het effect is op de remmende werking van het aangebrachte stortsteen van aanspoelende plantenresten (fonteinkruid), afval, losgeslagen veenresten enz. die tussen het stortsteen terechtkomen. Mogelijk minimaal maar bij het aanhouden van de conform het PPWW minimale ophoging van 50 cm t.o.v. de hoogte tijdens de afkeuring in 2006 zou elke risicofactor in deze wegnemen. Los daarvan is dus het zaak om vast te stellen bij welk hoogteverschil tussen kruin en hoogste waterstand er net geen 5 l/s/m water over de dijk slaat (zie paragraaf 'essentie van de discussie over waterveiligheid').



2. Uitvoering van het onderhoud op buitentalud

Er moet duidelijkheid komen hoe het onderhoud op het buitentalud van de nieuwe dijkuitvoering gerealiseerd gaat worden. Gezien het uitblijven van een reactie op al onze informatievoorziening richting HHNK hebben wij onze twijfels of men zich realiseert welke problemen zich gaan/kunnen voordoen.

Tot op heden kon het onderhoud worden uitgevoerd met machines rijdend vanaf het kruinpad, incidenteel aangevuld met specifiek verwijderen van boomzaailingen, struiken enz.. Dit was mogelijk vanwege de uitvoering van de het buitentalud met (vlak) zetsteen (foto 5).

Bij de nieuwe dijkuitvoering wordt stortsteen aangebracht tot een maximaal 50-100 cm onder het kruinpad. Daarmee wordt rijden op en maaien van het buitentalud waar stortsteen ligt vrijwel onmogelijk. Dit zou betekenen dat het gehele nieuwe dijktraject (6 kilometer) handmatig zou moeten worden onderhouden. Echter lopen op stortsteen met bijvoorbeeld een bosmaaier is arbo-technisch niet verantwoord. HHNK stelde voor om met een auto-kraan met knijperbak bomen, struiken en andere grote begroeiing tussen dit losliggende stortsteen te verwijderen. Dat is naar ons inzicht onvoldoende en betekent ook zwaar materieel op de nieuwe dijk met mogelijk schade tot gevolg.



ZETSTEEN

Gebruikelijke bekleding van buitentalud dijken vanaf grens water tot aan kruinpad.



STORTSTEEN

Gebruikelijk gestort op de grens van water op buitentalud dijk voor een remmende werking van golven

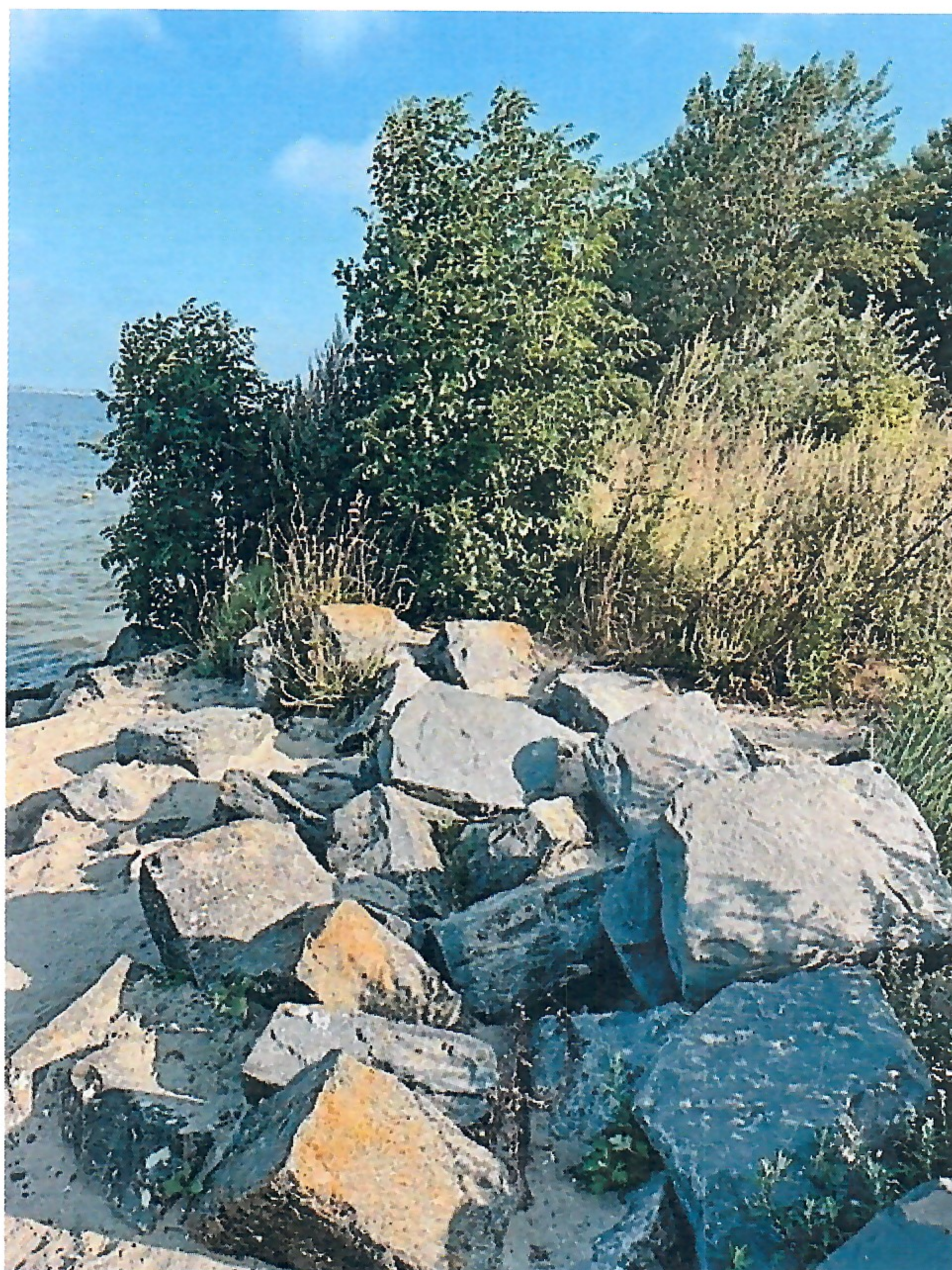


FOTO 1

Golven van 75 cm komen geregeld voor

Westkade Gouwzee



Noordkade Markermeer

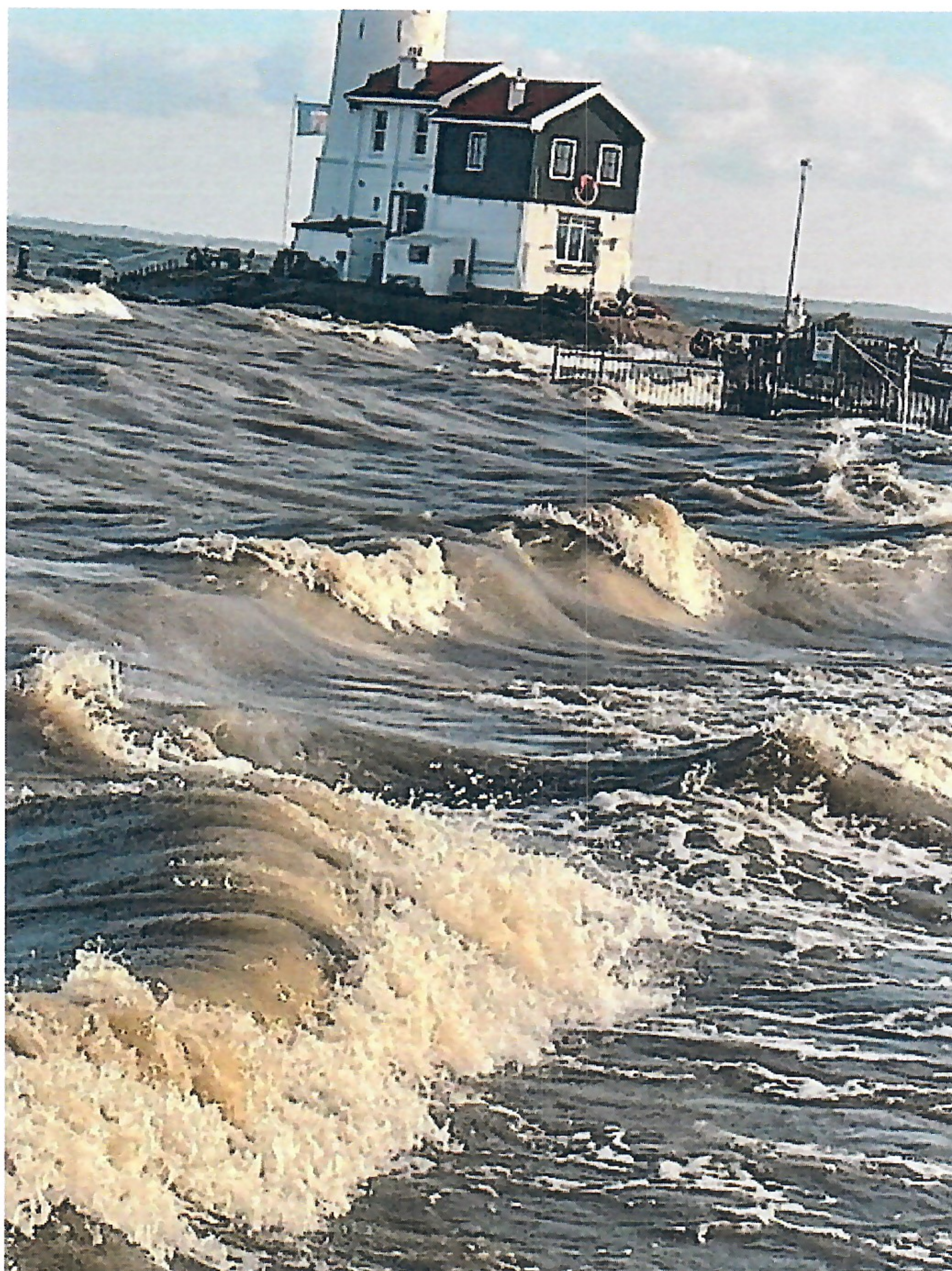


FOTO 2

Situatie na onderhoud najaar 2023

Vanaf de Bukdijk



Richting Vuurtoren



FOTO 3

Huidige situatie onderhoud Noordkade



FOTO 4

Diversiteit begroeiing Noordkade huidige onderhoud situatie

Vanaf Bukdijk naar Vuurtoren



FOTO 4 VERVOLG

Richting Vuurtoren



Hoogte ruim 2 meter



FOTO 5

Gebruik machines bij huidig onderhoud



FOTO 6

Aanspoelen van plantenresten enz en het achterblijven tussen het stortsteen bij het nieuwe dijkontwerp

Na storm



Normale dagelijkse situatie



FOTO 7

Te verwachten beeld van de dijk waarbij het karakteristieke landschap volledig aan het oog zal worden onttrokken



FOTO 8

Het oude en door Marken gewenste beeld van de dijk van Marken



Vrees voor watersnood met nieuwe dijk Marken

Boze Eilandraad: 'We zijn 17 jaar aan het lijntje gehouden'

Komt het schilderachtige schiereiland Marken bij een hoge waterstand blank te staan? „Die kans bestaat en dan vallen er echt doden”, waarschuwen drie leden van de Eilandraad Marken. Ze zijn woest op Rijkswaterstaat die naar hun zeggen de eilandbewoners 17 jaar aan het lijntje heeft gehouden. „Tegen de afspraken in wordt de nieuwe dijk niet robuust genoeg. Er wonen hier maar 1700 mensen hè, geen honderdduizenden; de Markers mogen bij wijze van spreken verzuipen.”

door Robert Vinkenborg



Volgens Rijkswaterstaat wordt de nieuw aan te leggen dijk wél veilig. Voornamelijk ondernemer Cees van Altena (68), waterbouwkundig ingenieur Klaas Zondervan (69) en Jacob Zeeman (78) – met 40 jaar ervaring in de weg- en waterbouw, noemen dat onzin. Ze voelen zich in de maling genomen.

Onder het noem van 'burgerparticipatie' hebben ze opgeteld duizenden uren meegewerkt aan de plannen in de werkgroep Dijkversterking. Van Altena: „We zijn zo verschrikkelijk in de zeik genomen. Doodgeknuffeld door bestuurders tot aan de toenmalige minister Melanie Schultz van Haegen aan toe: 'wat geweldig dat inwoners zich in hun vrije tijd zo inspannen voor de publieke zaak'. Er zou een nieuwe dijk om het eiland komen, we zouden groter worden. Allemaal leugens, pappen en nathouden. Wat een huichelarij.”

Crisissituatie

Dat de dijk rond Marken op is, en steeds verder verzakt, is al decennialang bekend. „Met het hoge water in januari dit jaar zijn we ternauwernood aan een ramp ontsnap”, stelt Klaas Zondervan. „Die 'code rood' is voor ons verzwegen. Pas later hoorden we van de brandweer dat er sprake was van een absolute crisissituatie. Gaat het fout dan loopt het eiland tachtig centimeter onder water. Met alle bovengrondse stroomvoorzieningen, als trafostations die kunnen ontploffen bij contact met water, is dat levensgevaarlijk. De Markers weten dat ze elke dag door een watersnoodramp kunnen worden getroffen. Al ontkent Rijkswaterstaat dat natuurlijk.”

Jacob Zeeman: „Vanaf het begin hebben wij aan tafel gezeten om een dijkontwerp te ontwikkelen dat veilig en duurzaam is. We wilden een solide oplossing die eerdere verzakkingen zou voorkomen, met als fundering

een diepere, zandgevulde geul. Dezelfde constructie als de dijk die Marken met het vasteland verbindt, maar dat ging Rijkswaterstaat vanwege de kosten te ver.”

Roer om

Na jaren vergaderen en rekenen werd er volgens de Markers een compromis bereikt. Klaas Zondervan: „Dat gezamenlijke plan is door alle betrokken partijen omarmd en voor de uitvoering heeft Rijkswaterstaat netjes vergunning aangevraagd die is verstrekt door de provincie. Dus we dachten; we zijn er.”

„Maar daarna ging het volledig mis”, vult Jacob Zeeman aan. „Tijdens de aanbestedingsfase in 2022 gooide Rijkswaterstaat het roer om. Dit alternatief, dat een lagere waterkering dicht op de huidige bouwt en afhankelijk maakt van het onstabiele veen, negeert bijna alle technische adviezen die we hebben aangedragen. We waren terug bij af en stonverhaasd.”

De verlaging van de dijkhogte met zeventig centimeter ten opzichte van het in de Waterwet goedgekeurde 'compromisplan' maakt de mannen razend. „Wij voelen ons in de steek gelaten”, verzucht Zeeman. „Alles is voor niets geweest. Onze hoop is gevestigd op de politiek. Laat die nu maar ingrijpen.”

Wettelijke normen

Rijkswaterstaat stelt in een uitgebreide reactie op vragen van De Telegraaf dat de nieuwe dijk voldoet aan alle wettelijke normen. „Het 'compromis' waarover de werkgroep spreekt, is niet door Rijkswaterstaat als 'compromis' benoemd of vastgesteld.”

In de reactie gaat Rijkswaterstaat in op het doorlopen proces: „Het huidige dijkontwerp is altijd een mogelijke uitkomst van dit proces geweest. Het is alleen niet de dijk hoe

Klaas Zondervan, Jacob Zeeman en Cees van Altena van de Eilandraad Marken zijn woest op Rijkswaterstaat, die een lagere dijk rond Marken wél.

FOTO RICHARD UOUW

de Eilandraad de dijk het liefste ziet. Beide partijen zijn op dit punt niet bij elkaar gekomen.”

Dat de partijen niet tot elkaar zijn gekomen, is het enige waar de Eilandraad en Rijkswaterstaat het met elkaar over eens zijn. Alleen spreekt Rijkswaterstaat nogmaals tegen dat er ooit sprake is geweest van een

'compromisplan'. „De verwachtingen over de rol van de Eilandraad in het proces waren verschillend. We zijn niet in staat geweest om naar elkaar toe te groeien. Het is bij inspraak niet altijd mogelijk of nodig om alle vragen exact honderd procent te honoreren.”

Uit de reactie blijkt verder dat Rijkswaterstaat de zorgen over een overstroming van de Eilandraad niet deelt. „Over een aantal jaren ligt hier een prachtige nieuwe dijk die Marken weer vijftig jaar tegen het water beschermt en die bewoners en bezoekers in staat stelt om te genieten van de natuur, recreatie en cultuurhistorie van Marken.”

Daar gelooft de Eilandraad niets van. Zondervan: „Opeens was alles wat was afgesproken indientief. Een twee meter hoge dijk. Indicatie! Dus die wordt nu 1,30 meter. Ook nu weer doet Rijkswaterstaat al ons werk af als vrijblijvend. Feit is dat we een zeventig centimeter lagere waterkering krijgen dan afgesproken. Met een veel hoger risico dan bij andere dijken geldt, met de kans dat het eens in de honderd jaar fout kan gaan. Dat Rijkswaterstaat nu net doet of er geen afspraken zijn gemaakt, voelt als een trap na.”

Waterkering wordt te laag

Telegraaf 26.8.2024

MARKERMEERDIJKEN Het dorp met de grootste weerstand

De uitdaging die Uitdam heet

Wegonderbrekingen, af en aan rijdende machines, bouwhekken en bergen zand; het is al een paar jaar een vertrouwd beeld langs de Markermeerdijk. Over een lengte van 33 kilometer wordt de dijk tussen Hoorn en Amsterdam versterkt. In een reeks verhalen volgen we de werkzaamheden van Etersheim tot aan Uitdam.



Arnold Aarts
a.aarts@nhd.nl

Uitdam ■ Als gepokt en gemazeld infrastructuurspecialist had het voor hem niet geroepen. Maar omgevingsmanager Huub Schipper snapte dondersgoed dat het versterken van de Markermeerdijk bij Uitdam niet alleen een kwestie is van het uitbannen van overstromingsgevaar. De man die namens de Alliantie verantwoordelijk is voor dit deel van het gigantische project, begrijpt dat het ook om wat wil.

Dus laat hij tijdens een rondleiding graag een rij stenen zien die de nieuwe Uitdammerdijk vormt. Basaltton heet het, de aangesloten reeks hoekige keien die voor de stevigheid in de nieuwe waterkering zorgt. Het is de beramen variant van natuursteen basalt die bereoid is door de Glin's Causeway langs de kustlijn van Noord- en Zuid-Holland. Op deze strook - zo'n vijftig meter lang - wordt op verzoek van alle betrokken partijen een proef gedaan. In het ene deel is voorzien van gras- en kruidenzaad. En dan maar eens zien hoe groen over vijf jaar het resultaat is.

Zwarte vlaggen

Het is volgens Schipper kenmerkend voor het project. Het is continu balanceren tussen veiligheid, leefbaarheid en schoonheid; voortdurend belangen afwegen. Een deel van de Uitdammers vindt dat

de Alliantie daarin maar matig slaagt. Uit onvrede over de betrouwbaarheid van de gesprekspartner werd op nieuwjaarsdag 2021 de dijk zelfs volgezet met zwarte vlaggen, ten teken van rouw.

En wie was eigenlijk die gesprekspartner? Net gewend aan de ene omgevingsmanager - het aanspreekpunt voor omwonenden - kwam alweer een ander. Het is volgens Schipper het gevolg van de lange duur van de operatie. „Het is heel lastig om managers tien jaar aan één project te binden. Zeker omdat de ene beter is in de planvorming en de ander in de uitvoering.“ Hij is inmiddels drie jaar bij het project betrokken.

Afgesloten

Schipper kan zich goed voorstellen dat de impact van de megaklus voor Uitdammers groot is. Neem alleen de weg van en naar Durgendam die in totaal vier jaar is afgesloten, het dorp is daarom alleen vanuit Monnickendam te bereiken. De bewoners die letterlijk aan de dijk wonen, kregen het extra zwaar voor hun kiezen. Aanvankelijk opperde de Alliantie om voor een 'buitenwaartse versterking' te gaan. Oftewel een forse verbreding van de originele dijk, door het water in te gaan. Maar dat stuitte op weerstand bij de bevolking, die vanuit nostalgisch oogpunt liever de huidige vorm behield.

Daarom was het nodig fors in te grijpen in de bestaande dijk. Over een lengte van ruim een halve kilometer werd een stalen dam-

wand geplaatst. De hoge hekken bij de benodigde heilinstallatie stonden bijkans in de achtertuinen van de bewoners. „Ik kan me voorstellen dat dat een opgesloten gevoel gaf, maar we konden niet anders om de werkzaamheden veilig te kunnen uitvoeren. We hebben alles gemonitord en gelukkig is grote schade aan de huizen vooralsnog uitgebleven.“

Slap

Schipper geeft aan dat het heel lastig is om te gaan met de lokale omstandigheden. Zo is de grond in en om Uitdam heel slap, waardoor de werklui noodgedwongen veel langer bezig zijn. Om voor een stabiele basis van de dijk te zorgen, is het nodig zeven lagen grond aan te brengen van 25 à 30 centimeter. Die moeten ook nog eens inklinken, wat per keer tussen de maand en anderhalf jaar duurt. „Ter vergelijking: in Hoorn hadden we maar drie lagen nodig.“

De Alliantie probeert de overlast voor de bewoners zoveel mogelijk beperkt te houden. Zo wordt volgens Schipper negentig procent van het benodigde materiaal via het Markermeer aangevoerd. Er zijn in dit deel van het traject twee loswallen in het water gemaakt en een zogeheten werkbaan, waar het af en aan rijdende vrachtverkeer gebruik van maakt. Niet alles kan per schip worden gebracht, met asfalt gaat dat bijvoorbeeld niet. „Maar we proberen zoveel mogelijk het achterland te ontlasten.“

Als service aan de dorpingen heeft Uitdam - als enige van de

betrokken plaatsen - een tijdelijke brug met ponton gekregen, om makkelijk het water in te kunnen. Het is niet alleen handig voor surfers en zwemmers die de golven willen opzoeken, maar blijkt ook een geliefde ontmoetingsplaats voor de Uitdammers. Het is geen officiële zwemlocatie, omdat dan andere eisen gelden.

Schipper schraamt niet terug te bliken op het verleden, maar kijkt liever vooruit. Hij spreekt van een 'knip' tussen de periode voordat de werkzaamheden begonnen en het moment dat het karwei in Uitdam in 2026 is geklaard. Hij laat dan graag zien in hoeverre de situatie voor fietsers en wandelaars vooruit is gegaan. Op de oude dijk moesten ze een meter wegdek delen, op de nieuwe wordt hun territorium 2,80 meter breed. „Het is een hele verbetering, zeker omdat het oude fietspad in slechte staat was. Omdat dit project eraan zat te komen, is het de laatste jaren helemaal niet meer onderhouden.“

Roman

Versterking van de Markermeerdijk heeft in elke betrokken plaats voor beroering gezorgd. Niemand zat te wachten op de heftige ingreep die louter is bedoeld om in de toekomst droge voeten te houden. Maar nergens was de oppositie krachtiger dan in Uitdam. Het was voor Fred Sanders - VVD-gemeenteraadslid in Wormerland - aanleiding om begin vorig jaar een roman over het dorp te publiceren. Hij woonde destijds namens de Algemene Waterschapspartij commissievergaderingen bij van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), het orgaan dat verantwoordelijk is voor de Markermeerdijken en dus de initiator van het project.

Tijdens een werkbezoek aan Uitdam luisterde Sanders vol aandacht naar dorpsraadvertegenwoordiger Ineke Hoekman, die hem en een collega haarfijn uitlegde wat het protest inhield. De auteur - die waterbouwkunde op de TU in Delft studeerde - kreeg het onderwerp voor zijn nieuwe boek die avond naar eigen zeggen in de schoor geworpen. „Ik kreeg het gevoel dat er meer aan de hand was dan kritiek op het dijkproject.“

Fictie

Om meer te begrijpen van de Uitdammer, praatte hij met vijf bewoners. Hij gebruikte de gesprekken om de dorpingen te doorgronden. Sanders benadrukt dat van wetenschappelijk onderzoek geen sprake is, maar dat het slechts observaties zijn. Pasklare antwoorden zijn dan ook niet in het boek te vinden. „Het is een roman, dus 40 procent zijn feiten en 60 pro-



Werken aan de Uitdammerdijk.

cent is fictie.“

In zijn boek 'Uitdam' legt Sanders de link tussen de kritische houding ten opzichte van het huidige dijkproject en de dramatische gebeurtenissen in de plaatselijke geschiedenis. Zo verwijst hij naar de watersnoodramp van 1916, die volgens hem veel omvangrijker was dan die in Zeeland van 1953. „Uitdam is toen maanden afgesloten geweest van de buitenwereld. De inwoners hebben zich destijds niet gezien en niet gehoord gevoeld. En toen de dijk eindelijk

werd gerepareerd, verdween de weg waaraan hun voordeuren lagen en werd een weg door hun achtertuin aangelegd.“

Traumatisch

Sanders stuitte op nog een traumatische gebeurtenis in de historie van het dorp. Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd in het water van de Uitdammer Die door de Duitsers een veilich nepliegveld aangelegd, om de geallieerden te misleiden. Die wilden het vliegveld van Schellingwoude bombarderen,

maar werden door de Duitsers als het ware richting Uitdam gelokt. Talloze granaten belandden zo aan de rand van het dorp.

Sanders: „Wat ik maar wil zeggen is dat Uitdammers zich door de tijd heen speelman van de autoriteiten hebben gevoeld. Dat is volgens mij bij de Markermeerdijken ook aan de hand. Net als in 1916 krijgen de Uitdammers het gevoel stapje voor stapje hun comfort, uitzicht en grond kwijt te raken.“

Sanders betwijfelt of bij aanvang van het project serieus met de

inwoners is overlegd. „Gebruik je als overheid participatie om van de weerstand af te komen of wil je opricht naar de burger luisteren? Je hoeft een particulier niet alleen te zien als een belastingbetaler, maar ook als een partij die zinvolle suggesties doet. Ik vraag me sterk af of dat is gebeurd. Het valt niet mee om goed te begrijpen wat burgers willen, maar het moet bij die soort projecten wel gebeuren. Het is antropologisch interessant om te snappen wat in de hoofden van bewoners omgaat.“



Omgevingsmanager Huub Schipper bij het basaltton.



In 2026 moet het deel Uitdam en directe omgeving zijn afgerond.

i

Reactie bewoners

In deze serie laten we uitgebreid bewoners van de betrokken plaatsen aan het woord over de Markermeerdijken. Hoe lopen de werkzaamheden? Valt de hinder mee of tegen? Heeft 'de nieuwe dijk' ook positieve effecten? Bij deze aflevering over Uitdam hebben we de dorpsraad benaderd, maar die wilde niet meewerken. De ergernis over het project is zo groot dat het niet zinvol wordt geacht de volgens hen moeizame verhouding met de Alliantie te belichten en de negatieve consequenties die daaruit voortvloeien.

MARKERMEERDIJKEN Werkzaamheden in Katwoude gaan in goede harmonie

Het blijft nog wel even behelpen op de smalle Hoogedijk

Wegonderbrekingen, af en aan rijdende machines, bouwhekken en bergen zand; het is al een paar jaar een vertrouwd beeld langs de Markermeerdijk. Over een lengte van 33 kilometer wordt de dijk tussen Hoorn en Amsterdam verstevigd. In een reeks verhalen volgen we de werkzaamheden van Etersheim tot aan Uitdam en spreken we met omwonenden.



Hans Swierstra
h.swierstra@medialab.nl

Katwoude ■ Sommige stukken van het dijkwerk lijken zich bijna in anonimiteit te voltrekken. Waar Etersheim publiciteit kreeg dankzij archeologische vondsten, Volendam met de angst van Noordeinde-bewoners voor scheuren in hun gevel en Uitdam vanwege pittige kritiek vanuit de bevolking op de esthetische uitvoering, gaan in Katwoude in alle rust de werkzaamheden door. Opgenschijnlijk dan, want langs de smalle Hoogedijk is het zeker geen pretje voor de dijkbewoners. Maar begrip voor de omvangrijke klus heeft de overhand.

Doorbijten

Bij Rein Hintzen vinden de werkzaamheden recht voor zijn deur plaats. Weliswaar achter de dijk, maar grote vrachtwagens zoeken voordurend hun weg die zij moeten delen met onder meer fietsende toeristen. In Katwoude is het nog zeker twee jaar doorbijten geboden. „We missen nu het zwemmen en het steigertje dat we hier hadden. In 2027 zullen we pas weer de eerste normale zomer hebben”,

verwacht de dijkbewoner.

De eigenaar van het bedrijf Horizonteer, dat ondernemers in het midden- en kleinbedrijf helpt bij het ontwikkelen en uitwerken van ideeën, kwam vijftien jaar geleden met zijn gezin op de Hoogedijk wonen. „In een boerderij, die ooit dienst deed als agrarisch bedrijf. We hebben hier de koekenruimte omgebouwd tot mensenruimte.”

Voldongen feit

Op dat moment was van de benodigde versterking van de dijk nog geen sprake. „Nee, maar toen dat eenmaal begon te spelen kwam de Alliantie Markermeerdijken vrij vroeg bij ons. Er waren veel vragen vanuit het dorp: is dit nu nodig? Maar toen duidelijk werd dat het in het belang is van de anderhalf miljoen mensen die achter deze dijk leven, stonden we al snel voor een voldongen feit. Bovendien zagen we bij natte weersomstandigheden ook wel eens dat er water over de weg sijpelde.”

Hintzen bleef sindsdien gesprekspartner, alleen al omdat hij voorzitter is van Volderraad Katwoude. „Er zijn informatieavonden en we worden goed voorgelicht door de Alliantie. Hier zitten verschillende ondernemers die moeten weten waar ze aan toe zijn. Zo

is de kaasboerderij van Willig afhankelijk van toeristenbussen en Horse Hotel moet bereikbaar zijn voor trailers met paarden. En in het hoogseizoen rijden hier veel trekkers. Eens zorgde een zandpomp voor veel lawaai bij bureu. In dat soort gevallen wordt direct actie ondernomen. Er werd een steiger omheen gebouwd om het geluid te dempen.”

Het kan altijd nog beter, zegt hij. „Laatst zag ik vanuit mijn slaapkamerraam dat ze op de werkbaan zand weghaalden en dat in vrachtwagens richting Uitdam vervoerden. Vanaf de andere kant kwam weer nieuw zand dat gestort werd. Dat snap je dan niet, al zal er natuurlijk een reden voor zijn. Zoets zou je dan ook wel van tevoren willen weten.”

Volgende week gaat de weg dicht, omdat er een damwand ingegrund wordt en de kraan dan op de weg moet staan. Hintzen reageert erachter op. „We weten één ding hier: we kunnen altijd linksom of rechtsom.”

Bij Hintzen gaan ze vlak voor zijn deur aan de gang, maar hij maakt zich geen zorgen. „Er zijn al lang geleden meetkastjes geïnstalleerd aan de woningen. Toen werd al gezegd: als je een harde duw tegen je gevel geeft, stopt meteen al het werk. Ik vertrouw erop dat ze zorgvuldig te werk gaan. Ik kijk het eerst even aan. Wie niet thuis wil of kan werken, mag in de keet van de Alliantie gaan zitten. Er is gratis koffie.”

Kritisch

Aan het einde plaatst hij toch twee kritische noten. Eentje gaat over eindstaat van de dijk. „Die wordt afgewerkt met basalt, achthoekige betonblokken, en de dijk blijft kaal. We zouden toch liever begroeiing zien.”

De andere is een oproep aan de gemeente Waterland. „Door het zware verkeer is de weg in een slechte toestand geraakt. De Alliantie heeft als opdracht de weg in dezelfde staat terug te brengen als daarvoor. Ik zou graag zien dat er dan ook iets gedaan wordt aan de verkeersveiligheid. Daar hebben we al vele gesprekken over gevoerd met de gemeente en de politie. Plannen voor drempels en stroken voor fietsers liggen klaar. Gebruik het aanwezige materieel bij het herstel van de weg en koppel het veilig maken van de weg meteen daaraan vast.”

Doede Boomsma, namens de Alliantie werkzaam als omgevingsmanager in Katwoude, hoort dit

niet voor het eerst. Hij toont een foto uit 1966 van de net aangelegde dijk in Uitdam, een paar kilometer zuidwaarts. Die oogt strak, met basaltblokken. „Maar in de loop van de tijd gaat de natuur zijn gang. Dan treedt er vanzelf vergroeiing op”, zegt hij. „Primaar moet een dijk de waterveiligheid borgen. En hij moet inspecteerbaar zijn.”

Boomsma snapt de wens van de bewoners om de weg veiliger te maken. De Alliantie is daarin op dit moment echter geen partij. De bal ligt bij de gemeente Waterland en het is afwachten of de inbreng van de Alliantie nodig is. „Maar daar moet uiteraard wel iets tegenover staan.”

Damwanden

Terug naar de huidige werkzaamheden, want juist op dit moment is gestart met het plaatsen van de eerste damwanden. Boomsma: „Deze zijn niet zoals in Volendam bedoeld tegen verzakking van de woningen, maar puur als constructieve dijkbescherming. Ze zorgen voor stabiliteit. Steeds plaatsen we twee damwanden en dan weer een klein stukje niets om de grondwaterstroom door te laten. De dijk bestaat hier vooral uit klei en veen. Met verticale drainage en zand wordt de dijk nu voorbelast. De damwand verdwijnt een halve meter onder de grond en krijgt achterlangs een dwarsbalk.”

In de buurt van Huis aan het Water toont Boomsma het gedeelte waar de eerste vier damwandplanken van vijftien meter net de grond in zijn gegaan. In totaal komen er damwandplanken over een lengte van tachtig meter. Een stukje naar het oosten komt zo'n wand over een lengte van 120 meter. Later nog zal er in het westen van Katwoude een damwand die 175 meter bestrijkt worden aangelegd.

De eerste twee hebben nu prioriteit. Momenteel staat de damwandstelling op de buitendijkse werkbaan, maar er komt straks een fase waarin dit niet mogelijk is. Een deel van de damwand komt iets verder richting Huis aan het Water te liggen en dan is werken vanaf de andere kant noodzakelijk. „Een deel van de damwand moet vanaf de weg worden ingegrund. De damwandstelling komt dan enkele dagen op de weg te staan en er wordt een omleiding ingesteld. Fietsers en voetgangers hebben wel doorgang, met hulp van verkeersregelaars.

Eenzelfde situatie zal zich kort daarna voordoen bij de andere

„ Bij een afsluiting weten we hier één ding: we kunnen altijd linksom of rechtsom

Rein Hintzen
Bewoner Hoogedijk Katwoude



Rein Hintzen heeft de dijkwerkzaamheden vlak voor zijn huis.

FOTO: WIM EGAS