

Aan: College van Dijkgraaf en Heemraden (per post en email Griffie)
van het waterschap Zuiderzeeland
Postbus 229
8200AA Lelystad

i.a.a. Gemeente Lelystad, College B&W en Raad (per email Griffie)
Provincie Flevoland, Gedeputeerden en Statenleden (per email Griffie)

Van: ing. [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED] Lelystad

Onderwerp: Zienswijze ontwerp-projectplan dijkverlegging bedrijventerrein Flevokust; Kennisgeving mening over besluit Provincie inzake M.E.R..

Lelystad, 13 augustus 2013

Geacht College,

Op 12 juli 2013 is de inzage voor het ontwerp-projectplan dijkverlegging bedrijven terrein Flevokust gestart. De termijn voor het indienen van zienswijzen eindigt op 22 augustus 2013. Met dit schrijven wil ik u mededelen dat ik mij niet kan verenigen met het voorliggende ontwerp. Ik doe dat vanuit mijn positie als inwoner van Lelystad met gebouwd eigendom in een gebied waarvan de maaiveldligging ca. NAP -4,50m is. Voor mijn veiligheid tegen overstromingen ben ik geheel afhankelijk van een goede taakuitoefening door het waterschap.

Het project Flevokust is een project wat, gezien haar complexiteit en gefaseerde aanpak, als een coördinatieproject zou moeten worden beschouwd. De wijze waarop de verschillende bij dit project betrokken bestuursorganen echter schijnbaar onafhankelijk van elkaar de besluitvormingsprocedures doorlopen, leidt tot onduidelijkheid. De te nemen besluiten staan niet op zich zelf en het ontbreekt daarom ook aan een duidelijke integrale projectplanning met heldere go/nogo momenten over de verschillende bestuurslagen heen waartegen ook dit ontwerp-projectplan kan worden getoetst.

Daarom biedt het voorliggende ontwerp-projectplan mij geen enkele zekerheid dat de veiligheid geborgd is. Het komt mij voor dat het Waterschap er alles aan gelegen is om de Gemeente Lelystad als initiatiefnemer, in alles tegemoet te komen om op een zo kort mogelijke termijn en zo laag mogelijke kosten een dijkverlegging te doen of laten realiseren. Of en hoe het Waterschap met financiële consequenties wordt geconfronteerd, behalve onderhoudskosten na oplevering, wordt niet echt duidelijk.

Deze zienswijze richt zich voor als nog vooral op de projectplanmatige aspecten. Er zou mogelijk meer te benoemen zijn. Ik behoud mij dan ook het recht voor in een later stadium o.a. na behandeling zienswijze, aanvullende argumenten naar voren te brengen dan ik nu doe om deze zienswijze te staven.

Motivering zienswijze.

Het ontwerp-projectplan beschrijft sec een nieuwe primaire zeewering die naar verwachting voldoet aan alle de vigerende en toekomstige technische eisen. Door de tijdsdruk waaronder de initiatiefnemer gebukt gaat, zo lees ik het, wordt in het ontwerp-projectplan op geen enkele wijze ingegaan op de mogelijke consequenties van het ophogen van het beschreven voorland. Er wordt niet duidelijk welke voorwaarden er aan initiatiefnemer worden gesteld om het voorland van ca. 43ha wat, met ca. 4,5 miljoen ton zand 9m (7m + 2m inklinken), moet worden opgehoogd in een periode dat er nog sprake is van aanleg & zetten van de nieuwe verlegde dijk.

De afwegingen en uitvoeringsmaatregelen voor een verantwoorde aanleg van een primaire zeewering sec zijn beschreven. Op het gedrag van de weke onderlagen onder de te verleggen dijk wordt uitvoerig ingegaan. Maar bij de uitwerking van ophogingen, in het benoemde voorland en ook de voorgenomen ophoging van de overige 72ha terrein, op de verlegde dijk wordt op geen enkele wijze stil gestaan.

Algehele observatie voor het project Flevokust is dat het ontbreekt aan een inzichtelijke integrale projectplanning waar tegen het ontwerp-projectplan kan worden getoetst. Op het niveau van de initiatiefnemer werkt, men publiekelijk, met een ondoorzichtige subsidie gedreven backward planning. Er wordt teruggerekend vanaf 1 januari 2016 om tot ambtelijke beslismomenten en startmomenten van activiteiten en werkzaamheden te komen. Plantrajecten worden schijnbaar parallel opgelopen. Onderlinge afhankelijkheden worden daarbij mogelijk gemarginaliseerd. In alles wordt, zo lijkt het, met minimum / onrealistische doorlooptijden gerekend; een succesformule voor het in tijd en geld uitlopen van projecten. Het voorliggende ontwerp-projectplan is daar een onderdeel van geworden; in het geval van de dijkverlegging vanuit een veiligheidsperspectief een ongewenste situatie.

Tegemoet komen in het oplossen van elkaars uitdagingen is een loffelijk streven, maar veiligheid mag niet worden opgeofferd aan het onvermogen van initiatiefnemer op dit moment om tot een communiceerbare inzichtelijk en realistische planning te komen. Streven moet naar mijn mening zijn dat, uit het besluit van het waterschap op het voorliggende ontwerp-projectplan, duidelijk blijkt wat de onderlinge planning technisch afhankelijkheden zijn. Het gaat dan vooral om de aanleg van de verlegde dijk en het ophogen van het benoemde voorland waarin de havenkom in combinatie met de dijkdoorbraak van de huidige primaire zeewering moet worden gerealiseerd.

Het voorliggende ontwerp-planconcept heeft, door de van initiatiefnemer zijde gewenste eigendom relatie met het voorland, schijnbaar geen relatie met de aanleg ervan.

Dat roept bij mij de in het kader van deze zienswijze dan ook de volgende vragen op:

- Kan de initiatiefnemer pas met het ophogen van de ca.43ha industrieterrein aanvangen nadat de verlegde dijk conform het voorliggende ontwerp-planconcept is opgeleverd en in eigendom is overgedragen aan het waterschap?
- Het ontwerp-planproject sluit in een tussenzin niet uit dat het benoemde voorland wordt opgehoogd in de periode dat de aanleg & zetting van de dijkverlegging gaande is. Vragen zijn dan:
 - Stelt het waterschap vanuit de haar toegewezen verantwoordelijk- en bevoegdheden dan voorwaarden (b.v. grond mechanische, waterkwaliteit gerelateerd of andere) die aan de uitvoering van het ophoog werk worden verbonden?
 - Wie ziet toe en heeft de autoriteit om de uitvoering van het ophoog werk op te schorten als de kwaliteit van het onderhanden zijnde werk aan de verlegde primaire zeewering in het gedrang komt en waar liggen dan de kosten van deze ingreep?
- Gegeven het feit dat de initiatiefnemer voor de aanbesteding en uitvoering van beide werken, dijkverlegging en ophoging benoemd voorland, verantwoordelijk zal zijn is dan het voorliggende ontwerp-planproject wel volledig? Het ontwerp-projectplan beschrijft een dijkaanleg waar van mag worden aangenomen dat hij zonder voorland als primaire zeewering dienst gaat doen.
- Als de conclusie gerechtvaardigd is dat er bij het project Flevokust feitelijk sprake is van één integraal project met, voor de diverse delen, directe onderlinge project afhankelijkheden is het dan:
 - niet wenselijk de behandeling van dit solitair ogende ontwerp-projectplan wordt aangehouden tot dat door initiatiefnemer één integrale projectplanning Flevokust voor tenminste de eerste ca. 43ha (inbegrepen havenaanleg en dijkdoorbraak) kan worden voorgelegd aan de Algemene Vergadering van het Waterschap waar de doorlooptijden van het voorliggende ontwerp-projectplan dan deel van uitmaken? Zo nee waarom niet?
- Ten laste van welke begroting komen / vind verrekening plaats van de aan het project Flevokust gerelateerde kosten die het Waterschap maakt tot dat de verlegde primaire zeewering in eigendom van initiatiefnemer is overgenomen?

M.E.R. – beoordelingsbesluit

Tevens deel ik u mee dat ik het niet eens ben met het besluit van het college van gedeputeerde staten van de Provincie Flevoland dat er geen m.e.r. gemaakt hoeft te worden.

In de aankondiging voor het indienen van een zienswijze op het ontwerp projectplan "Dijkverlegging bedrijventerrein Flevokust" wordt aangegeven dat ik die mededeling kan doen. Wat dit inhoud is mij onduidelijk, maar het feit dat de initiatiefnemer met een aanvraag voor een beroep op de 7^e tranche Crisis en Herstelwet aanstuurt op een beperking van groep potentiële belanghebbenden die bezwaar kunnen aantekenen legt een zware hypotheek op het besluit van de

Provincie en Waterschap. Zeker als bekend is dat de m.e.r. gebaseerd zal worden op een ge-update versie van de concept m.e.r. die ten tijde van het project van der Wiel in 2008 is opgesteld. Saillant verschil is dat van der Wiel niet uitging van een dijkverlegging noch van een ophoging van het bedrijventerrein tot min NAP +2,25m.

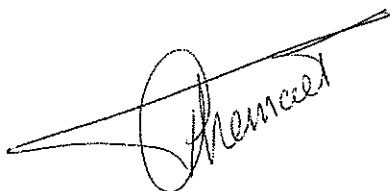
Het ontwerp projectplan staat na besluitvorming door het Waterschap Zuiderzeeland toe, mits de initiatiefnemer de formele procedures voor bestemmingsplan en m.e.r. heeft gestart, dat kan worden begonnen met de dijkverlegging. Met het besluit van de Provincie over de m.e.r. voor de dijkverlegging staat niets dat meer in de weg.

Ik ben het dan ook oneens met het besluit van de Provincie om de dijkverlegging als een op zich zelf staande activiteit te beschouwen. Er is sprake van een gecombineerd project waarbij de dijkverlegging niet losgekoppeld kan worden van het doel ervan, namelijk het mogelijk maken van industrie - en havenontwikkeling Het totale initiatief heeft naar mijn mening in potentie verregaande milieugevolgen. Dit niet in de laatste plaats door de bedrijfsactiviteiten van de beoogde ontwikkelingspartner en de voorgenomen toepassing van geupcyclede bodemassen als vrij toepasbare grondstof in het 72ha 2^e deel van het industriegebied. Ten tijde van het opstellen van het ontwerpplan dijkverlegging is bijvoorbeeld nog steeds onbekend of in ontwikkeling zijnde wassingsmethodieken bodemassen daadwerkelijk tot vrije toepasbaarheid ervan zal leiden. Green deal ten spijt. Dit alles terwijl het te ontwikkelen gebied (nagenoeg) direct grenst aan het IJsselmeer, gebieden van (biologisch-dynamische) landbouwbedrijven en buurgemeenten.

Terzijde: de dijkverlegging hoort, als ik goed ben voorgelicht, wel volgens kolom D van het m.e.r. besluit te worden beschouwd en is derhalve wel degelijk een m.e.r.-plichtige activiteit. De Provincie laat zich in haar bevoegdheid voor kolom C van het m.e.r. besluit te kiezen, op aangeven van de initiatiefnemer, gebruiken om op voorhand de groep potentiële bezwaarders te beperken tot direct (omwonende) belanghebbenden. Een mogelijk grotere groep belanghebbenden wordt zo bij voorbaat monddood gemaakt.

Het schijnbaar niet willen onderkennen van de m.e.r. coördinatie status van het totale project door het uitelkaar trekken van het totale initiatief doet vermoeden dat de Provincie mede aanstuurt op incrementele besluitvorming, in goed Nederlands ook wel salamitactiek genoemd.

In afwachting van uw antwoord en met vriendelijke groet,



Ing. ██████████ MSc