

Bezoekadres De Blomboogerd 1, 4003 BX Tiel
Postadres Postbus 599, 4000 AN Tiel
T (0344) 64 90 90 F (0344) 64 90 99
E info@wsrl.nl I www.waterschaprivierenland.nl
Bank IBAN NL93 NWAB 0636 7572 69
BIC NWABNL2G



Aan de Minister van I&M
ter attentie van de heer [REDACTED]
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

VERZONDEN 20 FEB 2017

Datum:	Uw kenmerk:	Ons kenmerk:	Behandeld door:
14 februari 2017	ILT-2016/99627	2017004193	[REDACTED]
Onderwerp:			Doorkiesnummer / e-mail:
Oplevering definitieve veiligheidsoordelen dijktrajecten 43-3, 43-4, 43-5 en 43-6			[REDACTED]

Geachte heer [REDACTED],

Hierbij ontvangt u de rapporten met het definitieve veiligheidsoordeel conform het WBI2017 voor de dijktrajecten 43-3, 43-4, 43-5 en 43-6. Dit betreffen de volgende rapporten die tevens als bijlage bij deze brief zijn opgenomen:

- Veiligheidsoordeel dijktraject 43-3, versie 2.0, d.d. 3 januari 2017
- Veiligheidsoordeel dijktraject 43-4, versie 2.0, d.d. 3 januari 2017
- Veiligheidsoordeel dijktraject 43-5, versie 2.0, d.d. 3 januari 2017
- Veiligheidsoordeel dijktraject 43-6, versie 2.0, d.d. 3 januari 2017


Bovengenoemde rapporten zijn op 24 januari 2017 vastgesteld door ons college van dijkgraaf en heemraden. De rapporten zijn opgesteld conform de eisen uit Bijlage I Procedure bij de Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017 (Staatscourant Nr. 65697, 27 december 2016).

Daarnaast hebben wij in deze rapporten uw reactie op de concept beoordelingsrapporten (versie 1.0, d.d. 18 november 2016) verwerkt zoals verwoord in uw brief van 20 december 2016 met kenmerk ILT-2016/99627. De wijze waarop wij deze opmerkingen hebben verwerkt in de definitieve beoordelingsrapporten is toegelicht in een memo die ook als bijlage bij deze brief is opgenomen.

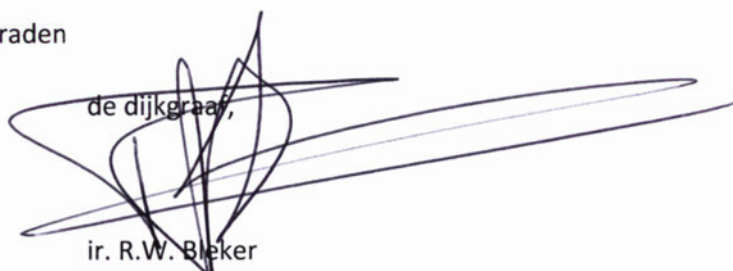
Alle waterkerende objecten (dijken en kunstwerken) op bovengenoemde dijktrajecten zijn in beheer bij Waterschap Rivierenland, met uitzondering van de Prins Bernhardsluizen in het Amsterdam-Rijnkanaal bij Tiel. Dit sluisencomplex is onderdeel van dijktraject 43-6 en is in beheer bij Rijkswaterstaat Midden-Nederland. In een brief van Rijkswaterstaat d.d. 2 februari met kenmerk RWS-2017/4506 onderschrijft Rijkswaterstaat de conclusie van Waterschap Rivierenland dat de Prins Bernhardsluizen geen substantiële bijdrage leveren aan het veiligheidsoordeel van dijktraject 43-6. Daarnaast is in deze brief, die als bijlage is opgenomen, een maatregel gedefinieerd voor de Prins Bernhardsluizen, die bestaat uit een beoordeling conform de Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017.

Wij vertrouwen erop dat wij uw reactie (brief van 20 december 2016 met kenmerk ILT-2016/99627) zodanig hebben verwerkt, dat het veiligheidsoordeel voor de dijktrajecten 43-3, 43-4, 43-5 en 43-6 hiermee definitief is gemaakt. Wij kijken uit naar een positieve reactie uwerzijds.

Hoogachtend,
het college van dijkgraaf en heemraden
van Waterschap Rivierenland,
de secretaris-directeur,



ir. Z.C. Vonk



de dijkgraaf,

ir. R.W. Bleker

Paraaf:

Bijlagen: Veiligheidsoordeel dijktraject 43-3, versie 2.0, d.d. 3 januari 2017
Veiligheidsoordeel dijktraject 43-4, versie 2.0, d.d. 3 januari 2017
Veiligheidsoordeel dijktraject 43-5, versie 2.0, d.d. 3 januari 2017
Veiligheidsoordeel dijktraject 43-6, versie 2.0, d.d. 3 januari 2017
Memo Toelichting veiligheidsoordelen dijktrajecten 43-4, 43-4, 43-5 en 43-6, d.d. 6 januari 2017
Brief Rijkswaterstaat Midden-Nederland inzake veiligheidsoordeel dijktraject 43-6, kenmerk RWS-2017/4506, d.d. 2 februari 2017

Afschrift: Aan het Ministerie van I&M, t.a.v. de directeur algemeen waterbeleid en veiligheid de heer [REDACTED]
(zonder bijlagen)
Aan Rijkswaterstaat Midden-Nederland, t.a.v. de hoofdingenieur-directeur de heer ir. [REDACTED]
(zonder bijlagen)
[REDACTED] (zonder bijlagen)
archief (zonder bijlagen)

Bezoekadres De Blomboogerd 1, 4003 BX Tiel
Postadres Postbus 599, 4000 AN Tiel
T (0344) 64 90 90 F (0344) 64 90 99
E info@wsrl.nl I www.waterschaprivierenland.nl
Bank IBAN NL93 NWAB 0636 7572 69
BIC NWABNL2G



Memo

Aan: [REDACTED]
Van: [REDACTED]
Datum: 6 januari 2017
Onderwerp: Toelichting veiligheidsoordelen dijktrajecten 43-4, 43-4, 43-5 en 43-6

Dit memo betreft een bijlage bij onze brief van 14 februari 2017 met kenmerk 2017004193.

Op basis van uw reactie zoals verwoord in uw brief van 20 december 2016 met kenmerk ILT-2016/99627 hebben wij vijf opmerkingen onderscheiden. De wijze waarop wij deze opmerkingen hebben verwerkt in de definitieve beoordelingsrapportages is hieronder nader toegelicht.

1. Status Wettelijke Beoordelingsinstrumentarium (WBI2017)

Naar aanleiding van uw opmerking met betrekking tot het gebruik van een concept versie van het Wettelijke Beoordelingsinstrumentarium (WBI2017), hebben wij de opgestelde concept beoordelingsrapporten gecontroleerd op consistentie met de versie van het WBI2017 zoals deze na 1 januari 2017 ter beschikking is gekomen met de Regeling veiligheid primaire waterkeringen (Publicatie Staatscourant nr. 6569727 december 2016). Uit deze controle blijkt dat geen wijzigen zijn geconstateerd ten opzichte van de eerder gehanteerde documenten, die effect hebben op de wijze van beoordelen en op het veiligheidsoordeel zelf. De redenering in de afleiding van het veiligheidsoordeel en het resultaat van de beoordeling blijven gehandhaafd.

Aanpassing in rapportages:

- *vervangen tweede alinea in paragraaf 1.2 door volgende zinsnede*
“Voor de beoordeling wordt het Wettelijk Beoordelingsinstrumentarium 2017 (WBI) gebruikt. De basis hiervoor wordt gevormd door de “Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017” waarin de regels voor het toepassen van het WBI zijn vastgelegd (bepalen van de hydraulische belasting en de sterkte, en procedurele regels voor de beoordeling van de veiligheid van primaire waterkeringen). Deze regeling is per 1 januari 2017 van kracht [1].”
- *in hoofdstuk 6 Bronnen zijn de eerste twee referenties vervangen door onderstaande drie referenties:*

[1] Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 2 december 2016 met nr. IENM/BSK-2016/283517 (Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017) zoals gepubliceerd in de Staatscourant Nr. 65697 van 27 december 2016.

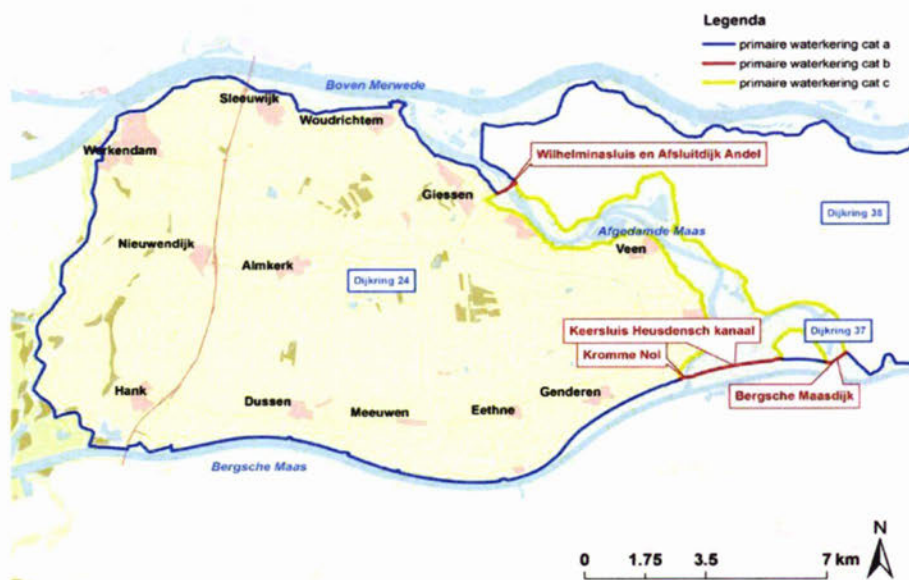
- [2] Ministerie van Infrastructuur en Milieu, *Bijlage I Procedure Beoordeling Veiligheid Primaire Waterkeringen* behorende bij Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017, Staatscourant Nr. 65697, 27 december 2016.
- [3] Ministerie van Infrastructuur en Milieu, *Bijlage III Voorschriften Bepaling Sterkte en Veiligheid Primaire Waterkeringen* behorende bij Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017, Staatscourant Nr. 65697, 27 december 2016.
- vervangen term 'normtraject' door 'dijktraject' (terminologie conform Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017)

2. Areaal primaire waterkeringen

In uw reactie geeft u aan dat er mogelijk een discrepantie zit tussen de lengte van de waterkeringen zoals aangegeven in het document "Veiligheidsrapportage primaire waterkeringen 2016" en de lengte van de waterkeringen zoals aangegeven in de beoordelingsrapporten.

In het door u bedoelde document "Veiligheidsrapportage primaire waterkeringen 2016" zijn de primaire waterkeringen opgenomen in beheer bij WSRL zoals deze tot en met 31 december 2016 in de Waterwet zijn gedefinieerd, namelijk als dijkeringen en met onderscheid tussen primaire keringen categorie a, categorie b en categorie c. Deze waterkeringen hebben een gezamenlijke totale lengte van 537 km.

In de nieuwe Waterwet zoals deze per 1 januari 2017 van kracht is, is echter niet langer sprake van dijkeringen, maar van dijktrajecten. Hierbij vervalt het onderscheid tussen primaire keringen categorie a, categorie b en categorie c. Tevens zijn een aantal primaire keringen categorie c afgewaardeerd naar de status regionale kering. Consequentie hiervan is dat de primaire keringen categorie c rondom de Afgedamde Maas per 1 januari 2017 de status regionale kering krijgen. In Figuur 1 zijn de veranderingen van de status van waterkeringen rondom de Afgedamde Maas aangegeven.



Toelichting: de status van de keringen wijzigt met de verandering van de Waterwet op 1 januari 2017:

- Alle primaire keringen categorie a (blauw) houden de status primaire kering
- Alle primaire keringen categorie b (rood), dus de voorheen verbindende waterkeringen (Wilhelminasluis/Afsluitdijk Andel, Kromme Nol, Keersluis Heusdenssch Kanaal en Bergsche Maasdijk), houden de status primaire kering
- Alle primaire keringen categorie c (geel) krijgen de status regionale kering.

Figuur 1: status primaire keringen rondom Afgedamde Maas

Het gevolg van bovengenoemde veranderingen is dat het areaal primaire waterkering in beheer bij WSRL per 1 januari 2017 is afgenomen van 534 km (zoals aangegeven in "Veiligheidsrapportage primaire waterkeringen 2016") naar 509 km.

Aanpassing in rapportages: geen

3. Objecten in beheer bij andere waterkeringbeheerders

In de dijktrajecten 43-3, 43-4 en 43-5 liggen geen objecten in beheer bij andere waterkeringbeheerders dan WSRL.

Aanpassing in rapportages:

- *toevoeging onderstaande zinsnede in paragraaf 1.3*
"Alle waterkerende objecten (dijken en kunstwerken) op het dijktraject 43- x zijn in beheer bij Waterschap Rivierenland."

In het dijktraject 43-6 ligt een kunstwerk (Prins Bernhardsluizen Amsterdam-Rijnkanaal) in beheer bij RWS. RWS is verantwoordelijk voor het beoordelen van de bij haar in beheer zijnde objecten. Dit object levert echter geen substantiële bijdrage aan de faalkans van het dijktraject 43-6 zoals berekend binnen VNK. Een uitgebreide analyse en beoordeling van dit object resulteert conform het Algemeen filter dan ook niet in een ander veiligheidsoordeel voor het gehele dijktraject. Overigens is het verder aan RWS zelf om te bepalen of een reguliere beoordeling van het object conform het WBI2017 vanuit beheerogpunt wenselijk is.

Met RWS worden afspraken gemaakt over het aanbieden van een bevestiging van de uitgevoerde beoordeling op trajectniveau conform het Algemeen filter zoals voorgeschreven in het WBI2017, middels een brief van RWS aan het bestuur van het waterschap. Deze brief wordt daarmee onderdeel van de bestuurlijke vaststelling. Omdat deze brief onderdeel is van de bestuurlijke vaststelling én het object geen substantiële bijdrage levert aan het veiligheidsoordeel, is er voor gekozen de brief geen onderdeel te laten zijn van het beoordelingsrapport voor dijktraject 43-6.

Aanpassingen in rapportage voor dijktraject 43-6:

- *toevoeging onderstaande zinsnede in paragraaf 1.3*
"Alle waterkerende objecten (dijken en kunstwerken) op het dijktraject 43-6 zijn in beheer bij Waterschap Rivierenland, met uitzondering van de Prins Bernhardsluizen in het Amsterdam-Rijnkanaal bij Tiel. Dit sluiscomplex is in beheer bij Rijkswaterstaat (RWS). RWS is verantwoordelijk voor het beoordelen van de bij haar in beheer zijnde objecten."
- *toevoeging onderstaande zinsnede in paragraaf 2.2.1*
"De kunstwerken in dijktraject 43-6, waaronder de bij RWS in beheer zijnde Prins Bernhardsluizen, leveren geen substantiële bijdrage aan de faalkans van het dijktraject 43-6 zoals berekend binnen VNK."
- *toevoeging onderstaande zinsnede in paragraaf 2.3*
"De Prins Bernhardsluizen in het Amsterdam-Rijnkanaal bij Tiel zijn in beheer bij RWS, waarmee RWS tevens verantwoordelijk is voor de beoordeling van deze sluis conform het WBI. Dit object levert echter geen substantiële bijdrage aan de faalkans van het dijktraject 43-6 zoals berekend binnen VNK. Een uitgebreide analyse en beoordeling van dit object resulteert conform het Algemeen filter dan ook niet in een ander veiligheidsoordeel voor het gehele dijktraject."

4. Duiding van het veiligheidsoordeel: beperkt aantal faalmechanismen in VNK

In uw reactie stelt u aan dat in VNK slechts een aantal faalmechanismen is beschouwd, waardoor een volledige duiding van het veiligheidsoordeel niet mogelijk is. Dit is echter inherent aan het

toepassen van het algemeen filter op trajectniveau. Volledigheidshalve zou hiervan nog melding gemaakt kunnen worden in de beoordelingsrapportages.

Aanpassing in rapportages:

- *toevoegen onderstaande zinsnede in paragraaf 2.3*
“Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat volledige duiding van het veiligheidsoordeel niet mogelijk is doordat in VNK niet alle faalmechanismen zijn beschouwd. Dit is echter inherent aan de toepassing van het Algemeen filter.”

5. Duiding van het veiligheidsoordeel: verschillen in berekende faalkansen in VNK

In uw reactie stelt u het volgende: “Het valt ons op dat bij alle vier de trajecten er grote verschillen zitten in de in VNK berekende faalkansen. Voor enkele dijkvakken zijn faalkansen berekend die ruim aan de norm voldoen. Hier wordt echter in de duiding geen melding van gemaakt, wat wij als een omissie in de rapportages zien. Een aanvulling op dit punt is derhalve op zijn plaats.”

Er is bewust geen melding gemaakt van grote verschillen in de in VNK berekende faalkansen op faalmechanisme en op vakniveau omdat de beoordeling is uitgevoerd conform het algemene filter op dijktrajectniveau.

In VNK zijn voor enkele dijkvakken inderdaad relatief kleine faalkansen berekend, zowel op faalmechanismeniveau als op dijkvakniveau. Pas door de in VNK berekende faalkansen per dijkvak te combineren tot op trajectniveau kan een vergelijking worden gemaakt tussen de VNK resultaten en de nieuwe norm (signaleringswaarde). Het is dan ook met de beschikbare gegevens onmogelijk om te beoordelen of de met VNK berekende faalkansen op dijkvakniveau voldoen aan de norm.

Met de in VNK berekende faalkansen op trajectniveau is het vervolgens mogelijk de beoordeling uit te voeren met het Algemeen filter op trajectniveau. Mede omdat nog enige ruimte zit tussen de gehanteerde rekenregels, modellen en hydraulische belastingen is bij het definiëren van het Algemeen filter bewust gekozen voor een zekere voldoende grote afstand tot de norm (factor 90). Hierdoor is vervolgens met enige zekerheid aan te geven dat het betreffende traject niet voldoet aan de norm.

Voor een nadere duiding van de relatie tussen VNK resultaten, de nieuwe normen en het WBI2017 verwijzen wij u naar het KPR (kpr@rws.nl).

Aanpassing in rapportage: geen



Retouradres Postbus 2232 3500 GE Utrecht

RWS BEDRIJFSINFORMATIE

Waterschap Rivierenland
t.a.v. het college van dijkgraaf en heemraden
Postbus 599
4000 AN Tiel



Rijkswaterstaat Midden-Nederland

Netwerkmanagement

Papendorpseweg 101B
3528 BJ Utrecht
Postbus 2232
3500 GE Utrecht

www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

Ons kenmerk
RWS-2017/4506

Datum 2 februari 2017
Onderwerp veiligheidsoordeel dijktraject 43-6

Geacht college van Dijkgraaf en heemraden,

De Waterwet bepaalt dat de veiligheid van alle primaire waterkeringen elke twaalf jaar moet worden beoordeeld. De Eerste beoordeling Primaire Waterkeringen Overstromingskans (eerste beoordelingsronde) start 1 januari 2017 en in 2023 rapporteert de Minister het landelijk beeld van deze veiligheidsbeoordeling aan de Eerste en Tweede Kamer. Als waterkeringbeheerder van primaire waterkeringen is Rijkswaterstaat (RWS) wettelijk verplicht om deze veiligheidsbeoordeling uit te voeren voor de bij haar in beheer zijnde primaire waterkeringen. De beoordeling geeft inzicht in de actuele faalkans van de waterkeringen en hoe deze is gerelateerd aan de normering.

Voor dijktrajecten die onder meerdere beheerders vallen, dienen de beheerders conform het 'Draaiboek Eerste Beoordeling Primaire Keringen Overstromingskans'¹ onderling afspraken te maken over de beoordeling en rapportage zodat per dijktraject wordt gerapporteerd.

Waterschap Rivierenland is bezig met het opstellen van het veiligheidsoordeel voor dijktraject 43-6. Dit dijktraject is opgenomen in de Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 2 december 2016, nr. IENM/BSK-2016/283517, ter uitvoering van de artikelen 2.3, eerste lid, en 2.12, vierde lid, van de Waterwet. Met uitzondering van de Prins Bernhardsluizen in het Amsterdam-Rijnkanaal zijn alle waterkerende objecten van dit traject in beheer bij het waterschap Rivierenland. De Prins Bernhardsluizen zijn in beheer van Rijkswaterstaat. Ten einde het veiligheidsoordeel voor het betreffende dijktraject te complementeren is de inbreng van Rijkswaterstaat vereist.

Van het waterschap Rivierenland is vernomen dat het doel van de veiligheidsbeoordeling is om de in dit dijktraject aanwezige dijkvakken te beoordelen conform bovengenoemde regeling, zodat de lopende urgente dijkversterkingen op dijktraject 43-6 geen vertraging ondervinden.

¹ bijlage bij [artikel 1](#) van de Regeling veiligheid primaire waterkeringen 2017 (Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 2 december 2016, nr. IENM/BSK-2016/283517, ter uitvoering van de artikelen 2.3, eerste lid, en 2.12, vierde lid, van de Waterwet)



RWS BEDRIJFSINFORMATIE

Rijkswaterstaat Midden-
Nederland
Netwerkmanagement

Datum
2 februari 2017

Uit het rapport "Veiligheidsoordeel dijktraject 43-6" (versie 2.0, d.d. 3 januari 2017) van het waterschap Rivierenland komt naar voren dat de faalkansen van de dijkvakken veruit maatgevend zijn voor de overstromingskans van het gehele dijktraject. De Prins Bernhardsluizen, hebben slechts een marginale bijdrage aan deze kans. Er is hierbij onderbouwd gebruik gemaakt van de resultaten van het project Veiligheid Nederland in Kaart (VNK). Het veiligheidsoordeel dat in bovenstaand document voor het betreffende dijktraject getrokken wordt, luidt veiligheids categorie D zijnde: *'Overstromingskans van het dijktraject is veel groter dan de signaleringswaarde en de ondergrens. Afstand tot de norm is groot'*.

Uit de derde toetsronde maar ook binnen het project VNK is geconstateerd dat de Prins Bernhardsluizen voldoen aan de eisen die door de oude normering werden gesteld. In hoeverre de Prins Bernhardsluizen voldoen aan de nieuwe normering en daaruit voortvloeiende eisen is nu nog niet bekend. Deze beoordeling zal in het kader van bovengenoemde regeling voor 2023 worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Voor het op dit moment trekken van conclusies met betrekking tot het veiligheidsoordeel van dijktraject 43-6 is dit nog niet van belang. De faalkansen die binnen VNK zijn bepaald, maar ook de resultaten van de wettelijke derde toetsronde tonen aan dat het actuele veiligheidsoordeel van dijktraject 43-6 niet afhankelijk is van de relatief lage faalkansen van de Prins Bernhardsluizen.

Op basis van bovenstaande informatie onderschrijft Rijkswaterstaat de conclusie van waterschap Rivierenland dat de Bernhardsluizen geen substantiële bijdrage leveren aan het veiligheidsoordeel van dijktraject 43-6. Dien ten gevolge ziet Rijkswaterstaat ook geen reden om op dit moment een veiligheidsanalyse van de Prins Bernhardsluizen uit te voeren ter onderbouwing van het veiligheidsoordeel van het dijktraject.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,
namens deze,
hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Midden-Nederland