

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
t.a.v. de Directeur Generaal Ruimte en Water dhr. Drs. C.B.F. Kuijpers  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag

Contactpersoon  
dr. ir. I.C. Tanczos

Datum  
14 februari 2012

Ons kenmerk  
ENW-12-01

Onderwerp  
Advies Deltadijken

Telefoonnummer  
06 11 52 64 58

Bijlage(n)

Uw kenmerk  
lenM/BSK-2011/54988

Afschrift aan  
Wim Kuijken, Deltacommissaris

Geachte heer Kuijpers,

Het Expertise Netwerk Waterveiligheid (ENW) is gevraagd om de kwaliteit van het rapport *Verkenning Deltadijken* te beoordelen (uw ref: lenM/BSK-2011/54988).

Het ENW spreekt haar waardering uit voor het werk dat is verzet om te komen tot deze verkenning. Het ENW vindt dat het begrip deltadijk beter en op een technische manier duidelijker is uitgewerkt dan tot op heden in beleidsdocumenten en presentaties is gebeurd. De kracht van het rapport is ook dat het waterveiligheid los ziet van de multifunctionaliteit van de waterkering en dat het een genuanceerd beeld geeft van mogelijke toepassingen. Het rapport draagt zo bij aan een meer evenwichtige benadering van het onderwerp deltadijken.

Het ENW heeft allereerst een paar inhoudelijke kanttekeningen.

- Bij lokale toepassing van een zeer sterke dijk met bijvoorbeeld een 50, 100 of 200 keer lagere doorbraakkans (ten opzichte van de huidige faalkans) zijn uitvoeringsvarianten mogelijk met een verschillende hoogte – sterkte verhouding. Uit het rapport blijkt dat een traditioneel versterkte dijk in kosten nauwelijks verschilt van een waterkering die op een ‘deltadijk’-manier wordt versterkt, waarbij de oorspronkelijke waterkering vooral in de breedte wordt versterkt (en - in tegenstelling tot de traditioneel versterkte dijk - niet of nauwelijks in de hoogte). Dit relativeert de toegevoegde waarde van een deltadijk, althans buiten dijktrajecten waarbij een waterkering niet meer kan worden verhoogd (Voorstraat Dordrecht) of een hoge dijk vanuit ‘landschappelijke kwaliteit’ of het voorkomen van benedenstroomse effecten (onbedijkte Maas) niet gewenst is.
- In het rapport wordt aangegeven dat er, binnen de huidige wet- en regelgeving, geen juridische belemmeringen zijn voor deltadijken. Het is echter de vraag wat de rechtsgrond is bij het aanleggen van deltadijken wanneer omwonenden bezwaar aantekenen tegen dijkontwerpen die aan veel strengere eisen voldoen dan wettelijk is verplicht. Verder vraagt multifunctioneel gebruik van een waterkering nadere uitwerking op tal van relevante terreinen zoals beheer, onderhoud, aansprakelijkheid, risico's, kosten, vervanging/aanpassing en dergelijke.
- Er is in Nederland nog geen ervaring met het bouwen van dijken met een 100 keer kleinere faalkans. Dit ligt ver buiten de huidige ontwerpnormen. Hoe wordt een 100 keer sterkere dijk

gerealiseerd, opgebouwd en technisch onderbouwd? Is de huidige beschrijving van bijvoorbeeld het faalmechanisme 'beschadiging bekleding en erosie dijklichaam' nog wel valide bij een zeer groot overslagdebiet? Het ENW geeft als aanbeveling deze vragen bij verdere uitwerking van het concept te onderzoeken.

Wat betekent het rapport *Verkenning Deltadijken* nu in de context van de lopende discussie over het streven naar een maatschappelijk aanvaardbaar overstromingsrisico tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten (nu de WV21 rapporten beschikbaar zijn)?

De resultaten van de MKBA en de Analyse van Slachtofferrisico's vormen geen aanleiding om sterke brede (delta)dijken landsdekkend of langs een gehele riviertak toe te passen (net zo min als de door Veerman voorgestelde aanscherping van het beschermingsniveau met een factor 10). Aangezien de gevolgen van een overstroming in termen van slachtoffers en schade langs een dijkkring sterk kunnen variëren, kan toepassing voor de meest kwetsbare (en dus risicobepalende) trajecten daarentegen zinvol zijn. Daarmee is een deltdijk in feite een keuze op uitvoeringsniveau, die aansluit bij het denken in overstromingskansen en -risico's.

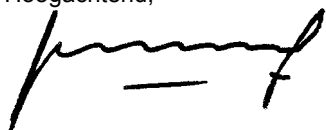
Naast een economische afweging (reductie van het economisch risico) gaat het bij deze keuze op lokaal niveau ook nadrukkelijk om een afweging op basis van maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een groot aantal slachtoffers (groepsrisico): hoeveel zijn wij bereid extra in dijksterkte te investeren om een (plotselinge) bres te voorkomen, en daarmee een reductie van het aantal slachtoffers?

Het rapport *Verkenning Deltadijken* komt op het juiste moment uit, nu de gebiedsgerichte deltaprogramma's geen veiligheidsopgave krijgen aangereikt, maar op basis van de WV21 rapporten moeten zoeken naar de maatschappelijk meest wenselijke strategie voor het beheersen van de overstromingsrisico's. Wanneer bij het in kaart brengen van de gevolgen ook naar 'wateroverlast' als gevolg van overloop (bij deltdiijken) wordt gekeken ontstaat er een grotere beleid- en ontwerpvrijheid en krijgen deltdiijken een realistische plaats in de zoektocht naar kansrijke veiligheidsstrategieën.

Bij risicobepalende (trajecten van) dijkkringdelen kan vanuit groepsrisico-overwegingen extra risicoreductie noodzakelijk worden geacht, waardoor strengere eisen aan een waterkering worden gesteld dan vanuit strikt economisch oogpunt noodzakelijk zouden zijn. Omdat het interpreteren en duiden van het groepsrisico niet eenvoudig is en om te voorkomen dat deze nieuwe risicomaat door elk deelprogramma anders zal worden ingevuld, pleit het ENW er met nadruk voor dat de discussie over normering in relatie tot een aanvaardbaar groepsrisico omwille van de samenhang samen met de regio's op nationaal niveau wordt gevoerd.

Concluderend is het ENW van mening dat deltdiijken niet als aparte *strategie* moeten worden gezien waarbij het concept landelijk wordt toegepast. Daarvoor zijn de kosten veel te hoog en ook wordt dit niet ondersteund door de resultaten van de MKBA en de Analyse van slachtofferrisico's. Daarentegen wordt *lokale* toepassing van een sterke brede (delta)dijk op basis van een *risicoafweging* wel zinvol gevonden, bijvoorbeeld op risicobepalende trajecten binnen dijkkringen waarbij de gevolgen van een doorbraak in termen van slachtoffers en schade omvangrijk zullen zijn. In het rapport wordt alvast een aantal mogelijk kansrijke trajecten verkend, zoals de Grebbedijk bij Wageningen.

Hoogachtend,



Ir. G. Verwolf  
Voorzitter Expertise Netwerk Waterveiligheid