

Waterveiligheid - Regionale Keringen

De waterkeringbeheerders en provincies, die samen met de Stowa het Ontwikkelingsprogramma Regionale Keringen (ORK) uitvoeren, hebben een verkenning uitgevoerd naar de mogelijke impact van het falen van regionale waterkeringen op de LIR en maatschappelijke ontwrichting.

Conform de verwachting laten de resultaten van de globale verkenning zien dat dit maar op een beperkt aantal locaties, en maar in beperkte mate, aan de orde is.

In het Ontwikkelprogramma Regionale keringen gaan provincies en waterkeringbeheerders, in overeenstemming met de Visie op regionale waterkeringen, aan de slag met de nadere verkenning van de overstromingsrisicobenadering.

Achtergrondinformatie:

Naar aanleiding van een memo van het Hoogheemraadschap van Rijnland aan de Deltacommissaris, besproken tijdens een werkbezoek in oktober, is in de Stuurgroep Deltaprogramma van 8 december de bijdrage van regionale keringen aan overstromingsrisico's aan de orde geweest.

Er bleek behoefte aan informatie over regionale waterkeringen waarvan het falen tot onaanvaardbare waarden van het LIR (Lokaal Individueel Risico) zou kunnen leiden. Daarmee zou immers de landelijke basisveiligheid in geding zijn (ook als de primaire waterkeringen op orde zijn). Een tweede vraag was of er regionale waterkeringen zijn waarvan het falen tot substantiële schade aan vitale en kwetsbare infrastructuur kan leiden, met bovenregionale of landelijke maatschappelijke ontwrichting tot gevolg.

De waterkeringbeheerders en provincies, die samen met de Stowa het Ontwikkelingsprogramma Regionale Keringen ORK uitvoeren, hebben deze vragen opgepakt. Er is een eerste verkenning uitgevoerd onder de waterkeringbeheerders. Hieruit blijkt dat er alleen op enkele specifieke locaties, onder meer Schiphol, aandachtsgebieden zijn. Deze gebieden zijn, vergeleken met de primaire keringen, kleinschalig van aard. Het aantal plaatsen waar het falen van een regionale kering kan leiden tot onacceptabele bovenregionale schade aan vitale infrastructuur is eveneens beperkt.

De resultaten van de globale verkenning laten zien dat dit maar op een beperkt aantal locaties en maar in beperkte mate aan de orde is. In het kader van het ORK programma gaan provincies en waterkeringbeheerders aan de slag met de nadere verkenning van de overstromingsrisicobenadering.

Daarbij kunnen de locaties dienen als onderzoekspilots. Ook zal aandacht worden besteed aan de methodiek waarmee de overstromingsrisico's in beeld worden gebracht. Uiteraard maken we daarbij waar mogelijk gebruik van beschikbare informatie van beheerders en kennis die al is opgedaan voor de primaire keringen. De resultaten van de pilots vormen bouwstenen om de verdere discussie over een risicobenadering voor regionale keringen te kunnen voeren.

	Vraag 1	Vraag 2		
	Zijn er in uw gebied regionale waterkeringen waarvan u verwacht dat het falen van deze keringen dusdanige gevolgen heeft dat het LIR (Lokaal individueel Risico) onaanvaardbare waarden zou kunnen aannemen m.a.w. dat de landelijke basisveiligheid in het gedrang komt.	Zijn er in uw gebied regionale waterkeringen waarvan u verwacht dat er bij falen substantiële schade aan vitale en kwetsbare infrastructuur kan optreden, die leidt tot een bovenregionale of landelijke maatschappelijke ontwrichting?	Antwoord	Interpretatie
Hunze en Aa's	Ja	Ja	Ja	Samen met de Provincies Groningen en Drenthe en ws Noordzijvest is er een studie naar deze keringen uitgevoerd (Droge Voeten 2050, contactpersoon Provincie Groningen is Huub Schuurman) en zijn aan aantal kering trajecten met 1:300 en 1:1000 genommeerd.
De Dommel	Nee	Nee	Nee	
Limburg	Nee	Nee	Nee	
Waterschap DOD	Nee	Nee	Nee	Overstroming van Zwolle-zuid zou veel schade opleveren (schattingen variëren tussen 0,15 en 1,2 miljard Euro). Bedrijven zouden lange tijd niet kunnen functioneren en woningen zouden lange tijd niet bewoond kunnen worden.
Deffland	Ja	Ja	Ja	in: RW A4 (2?); RW A13; Spoor DHD-R dam; Spoor HH-R dam; Energie Delft.
Noorderzijvest	Ja	Nee	Nee	Onze inschatting is dat overstromingen op bepaalde locaties een grote maatschappelijke impact hebben en soms in een breed perspectief leiden tot maatschappelijke ontwrichting.
Aan en Maas	Ja	Ja	Ja	Onze inschatting is dat overstromingen op bepaalde locaties een grote maatschappelijke impact hebben en soms in een breed perspectief leiden tot maatschappelijke ontwrichting.
Brabantste Delta	Ja	Ja	Ja	Onze inschatting is dat overstromingen op bepaalde locaties een grote maatschappelijke impact hebben en soms in een breed perspectief leiden tot maatschappelijke ontwrichting.
Rijnland	Ja	Ja	Ja	https://www.h2owaternetwerk.nl/index.php/veerkracht/1/4281s-hel-nod-wel-nodig-regionale-dijkversterkingen-in-de-21ste-eeuw
Waternet	Nee	Nee	Nee	Schiphol, A4, A44
Hollands	Ja?	Ja?	Nee	Nee. Uit de uitgevoerde globale inventarisatie komt het beeld naar voren dat een wezenlijk deel van de vitale en kwetsbare functies zich in het beheergebied van AGV bevindt in polders met de strengste veiligheidsklasse of in gebieden waarvoor de kans op overstromen vanuit de boezemwateren verwaarloosbaar klein is.
Noorderkwartier	Nee	Nee	Nee	Nader onderzoek nodig
Vechtstromen	Ja?	Nee	Ja?	Laastig in te schatten
Rijn en IJssel	Ja	Ja	Ja	Tuindorp nee. Rijstrangen: ja. Eefse beek: nee. Afleidingskanaal Berkel: nee. Kanaal van Hackfort: nee
Schieland en Schippenwaard	Nee	Ja	Ja	Vllegveld Zestienhoven. Bezigt met 3DI doorrekening regionale keringen nog niet genommeerd.
Scheideströmen	Nee	Nee	Nee	Onderzoek loopt
Wetterskip Fryslan	Nee	Mogelijk	Nee	
Zuidzeeland	Nee	Nee	Nee	Lastig te duiden. Rekening houden met risicobenadering bij regionale keringen
Vallei en Veluwe	Nee	Nee	Nee	Snelwegen en Betuweroute mogelijk
Hollandsche Delta	Nee	Ja	Ja	
Rivierland	Nee	Ja	Ja	
Rijnlanden	Nee	Ja	?	
Rijkswaterstaat	Nee	Nee	Nee	
Aantekeningen/Kanttekeningen	HIS-SSM vs Waterschade schatter			
	Op twee plekken wordt een schade van 1 miljard euro berekend namelijk bij de luchthaven Schiphol en bij het knooppunt Burgerveen (A4 –A44), in het laatste geval heeft dit mogelijk te maken met de relatief lage ligging van de A4 en de spoorbaan die onder de A44 doorgaan. Voor Schiphol zullen de kosten waarschijnlijk hoger uitpakken omdat de indirecte schade zoals imagoschade, schade luchthavenmaatschappijen, en de impact op de Nederlandse economie niet zijn meegenomen. Vermoedelijk is de berekende schade van een miljard euro voor Schiphol de ondergrens.			
	Het beschouwen van een basisbeschermingsniveau voor boezemkaden zou technisch gezien pas meerwaarde hebben als dit gepaard gaat met een gelijktijdige overstop van een overschrijdingskansbenadering (net zoals dat eerder al voor primaire waterkeringen is gebeurd). Dat vergt naar verwachting een lang 'ingroei-traject'.			
	Het basisbeschermingsniveau (LIR) is uitsluitend geformuleerd voor de normering van de primaire waterkeringen en heeft geen juridische doorwerking voor wat betreft de normering van de regionale waterkeringen. Daarnaast willen wij uw aandacht vragen voor een zorgvuldige communicatiestrategie. Deze verkenning (en de antwoorden op de vragen) kan zorgen voor grote ongenusheid bij onze ingelanden.			
	Verder zouden wij graag zien dat de provincies en Rijkswaterstaat worden betrokken in de studie. De provincies zijn immers normstellend voor de regionale keringen en Rijkswaterstaat is keningbeheerder en normstellend voor de regionale rijkskeringen. Het is nog onduidelijk wat de UWV en IPO, via STOWA, met de door ons verstrekte gegevens gaan doen. Uit uw brief blijkt dat u voornemens bent om over de uitkomsten van uitvaag te rapporteren aan de landelijke stuurgroep Deelprogramma, waar zou worden bezien welke vervolgstappen noodzakelijk zijn. Wij stellen dan ook voor om de stuurgroep DP hooguit te informeren over de resultaten van de uitvaag en eventuele vervolgstappen vanuit het onderzoeksprogramma van het ORK, mede gezien het feit dat het om een bestuurlijk gevoelig traject gaat, vooraf te stemmen met de bestuurlijke gremia van waterschappen en provincies. Daarnaast is het van belang om vooraf inzicht te hebben in het bereik dat een vervolg doet op de personele capaciteit.			