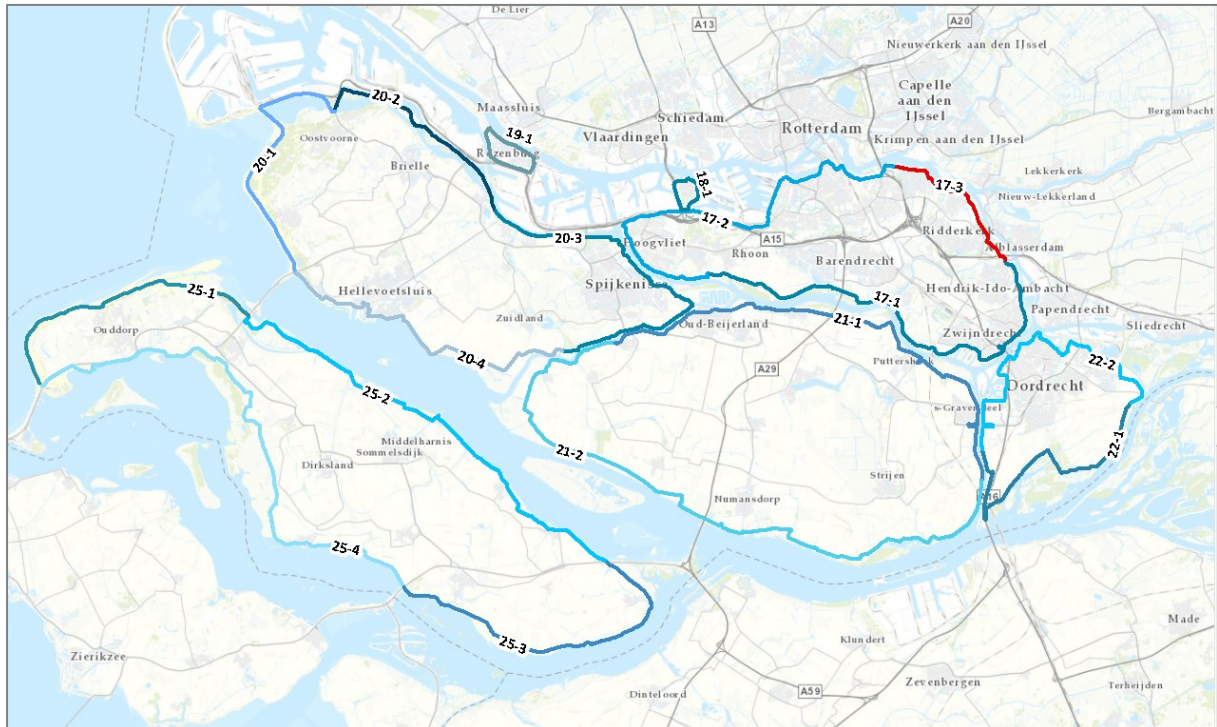


Bestuurlijke samenvatting dijktraject 17-3 Oud-IJsselmonde-Oostendam

Inleiding

In het kader van de wettelijke beoordeling van de primaire waterkeringen dient elk dijktraject in de periode 2017-2022 beoordeeld te worden aan de nieuwe overstromingskansen, die in de wet zijn opgenomen.

Het dijktraject 17-3 – Oud-IJsselmonde - Oostendam (zie Figuur a) is het achtste normtraject, waarvan de beoordeling volgens het nieuwe Wettelijk Beoordelingsinstrumentarium (WBI) is uitgevoerd.



Figuur a: Ligging normtraject 17-3

Het dijktraject beschermt het oostelijke deel van IJsselmonde tegen de invloed van de rivier de Noord. Het dijktraject is 9,4 km lang en bestaat volledig uit dijken. In het traject zijn 5 kunstwerken aanwezig. Sinds 1 januari 2017 is de wettelijke overstromingsnorm van het dijktraject: 1:100.000 per jaar (signaleringswaarde)

Conform de procedure moet de beoordeling de volgende onderdelen bevatten:

- het veiligheidsoordeel;
- duiding van het oordeel;
- te treffen voorzieningen.

Het veiligheidsoordeel

Het veiligheidsoordeel is bepaald op basis van de verschillende relevante faalmechanismen. Daartoe behoort de hoogte, macrostabiliteit en bekleding voor de dijkvakken en de sterkte, stabiliteit en betrouwbaarheid sluiting voor het kunstwerk.

De eindconclusie van de totale beoordeling wordt gegeven in het 'veiligheidsoordeel':

Categorie D: dijktraject voldoet ruim niet aan de ondergrens.

De overstromingskans voor dijktraject 17-3 is dus ruim groter dan de signaleringsnorm van 1:100.000 per jaar en ook ruim groter dan de ondergrensnorm van 1:30.000 per jaar.

Duiding van het oordeel

In de beoordeling zijn de verschillende faalmechanismen van de dijken en kunstwerken onderzocht. De overstromingskans en dus het uiteindelijke veiligheidsoordeel wordt met name bepaald door de faalmechanismen stabiliteit (STBI) en piping (STPH).

Ondanks dat de Oostmolendijk in 2013 is versterkt, voldoet deze niet aan de norm. Dit heeft twee belangrijke oorzaken:

1. In 2017 is de wettelijke norm, waaraan de kering moet voldoen, veranderd. Deze nieuwe norm is beduidend strenger dan de norm die van kracht was tijdens de laatste dijkverbetering.
2. In de huidige situatie ontstaan scheuren in het asfalt van de weg die hier op de kering ligt. Hieruit waaruit blijkt dat het dijklichaam in beweging is en ook onder niet extreme niet volledig stabiel is. Deze problemen kunnen worden verklaard door de aanwezigheid van dikke veenlagen in de ondergrond waarvan uit onderzoek blijkt dat deze een geringe sterkte hebben.

Te treffen voorzieningen

Het oordeel voor normtraject 17-3 is categorie D. Dit betekent dat het traject ruim niet voldoet aan de norm. Het oordeel houdt in dat het vóór 2050, verbeterd moet zijn. Op basis hiervan wordt het dijktraject aangemeld bij het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). In het Calamiteitenbestrijdingsplan Hoogwater zullen tijdelijke voorzieningen worden opgenomen voor dit traject.

Procedure

De beoordeling (bestaande uit het veiligheidsoordeel, de duiding en de te treffen voorzieningen) wordt door het college vastgesteld en ter kennis gebracht van de Verenigde Vergadering. Ook wordt de beoordeling toegezonden aan de toezichthouder, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT checkt of de beoordeling conform de wettelijke vereisten is uitgevoerd en neemt het resultaat op in het Landelijk Veiligheidsbeeld, dat de minister in 2023 naar de Tweede en Eerste Kamer zal sturen.