

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** dinsdag 14 mei 2019 16:33  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Terugkoppeling uit overleg "Bespreken reviewcommentaar HR 14-5-2019  
**Bijlagen:** Tweede TUD review klapbelastingen Afsluitdijk.pdf  
**Categorieën:** Ingevoerd in HB

Beste Allen,

Hierbij een korte terugkoppeling van het overleg vanochtend.

Op basis van de review van TU-Delft (bijgevoegd) en reactie van RWS (mail d.d. 7 mei 2019) zijn vanochtend de nog openstaande punten besproken en afgehecht.

*Afspraken:*

- Voor de drukstootvergroting door lucht  $\beta=1$  aangehouden?  
*Antwoord: Ja.*
- Welke waarde is voor Cs aangehouden?  
*Antwoord: Is volledig parametrisch (meest conservatieve is aangehouden).*
- Aanhouden  $W_i = 0,15L$  (i.p.v.  $1/8L$ ) in geval van waterstanden die onder het plafond liggen.  
*Wordt mee gerekend.*
- De golfklapbelasting dient bovenop een deel van de normale golfdruk gerekend te worden (Goda).  
*Is niet relevant, want is erg marginaal (ca. 1%).*
- Meenemen dynamische effecten (natrillen schuif).  
*Het effect is door Levvel modelmatig ingebouwd. Dit aspect en de noodzaak van een extra veiligheidsfactor wordt donderdag nader besproken. Orson schuift voor dat aspect donderdag aan bij het overleg.*
- Ook een lagere waterstand in de koker meenemen, met een hoge golf die door reflectie tegen de schuif een klap tegen het plafond geeft. Als eerste verkenning om de werking van de spleet verder van de schuif te onderzoeken.  
*Naast de stormcondities 1/100 jaar t/m 1/10.000 jaar zijn voor de 1/1 jaar conditie alle optredende waterstanden in stappen met bijbehorende aantallen (uit de 15 jaar meetreeks) meegenomen. Inclusief effect golfklappen bij de combinaties waterstanden/golven die onder het niveau onderkant dak doorlopen tot aan de schuif (waarbij de luchtspleet niet reducerend werkt).  
Voor UGT wordt daarbij rekening gehouden met een belastingfactor 1,25.  
Op dit moment is dit best haalbare aanpak. Iedereen deelt deze mening.*

Overige besproken punten:

Er zijn optimalisaties mogelijk, zoals een luchtspleet bij de Zuidschuif in plaats van in de middenberm of de verjonging (0,50+ NAP) tot voor de luchtopening doortrekken. Daarnaast geeft [redacted] aan dat in het Koepeloverleg Borging Omgevingskwaliteit Afsluitdijk de wens naar boven kwam om de Zuidschuif om te draaien, zodat de strakke beplating in het zicht komt.

[redacted] geeft aan dat er geen tijd meer is om dit verder uit te zoeken. De ontwerpers hebben hun handen vol aan het halen van de naderende deadlines.

De review is hiermee afgerond en er is consensus over de aanpak.

De nadere invulling van het onderwerp vermoeiing wordt in het overleg van as. donderdag besproken.

Mocht ik zaken niet juist hebben weergegeven of onderdelen hebben gemist dan graag reactie.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

