

NOTITIE

Onderwerp	Toelichting bij vergunningsaanvraag watervergunning verlegging Maasbommelse Veerweg Meanderende Maas		
Aan	Rijkswaterstaat		
Datum	14-10-2022		
Referentie ON	WSD.2.12/22-014.568		
Referentie OG	WSD.2.12-0118		
Status	Definitief		
Project	Planuitwerking Meanderende Maas		
Projectcode	124679-WSD.2.12		
Kopie naar	-		
Verificatie	Auteurs:	[REDACTED]	
	Gecontroleerd door:	[REDACTED]	
	Goedgekeurd door:	[REDACTED]	
	Paraaf:	[REDACTED]	
Bijlage(n)	I	Technische tekeningen Maasbommelse Veerweg	
	II	Raakvlak dijk	

1 WATERVERGUNNING MEANDERENDE MAAS - VERLEGGING MAASBOMMELSE VEERWEG (DE WAARDEN)

Het project Meanderende Maas heeft als belangrijkste doel om de waterveiligheid in het gebied tussen Ravenstein en Lith te vergroten door dijkversterking over een lengte van 26,6 kilometer en door waterstandsverlaging. Zo worden de 270.000 bewoners in de regio Oss – Den Bosch en economische waarden beter beschermd tegen overstromingen. Daarnaast worden de gebiedskwaliteiten versterkt en de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling benut. Om dit te realiseren wordt een combinatie van dijkversterking, rivierverruiming en uiterwaardinrichting gerealiseerd.

Voor het project Meanderende Maas worden in het kader van de waterwet verschillende procedures doorlopen. De dijkversterking aan zuidzijde van de Maas is opgenomen in een Projectplan Waterwet van waterschap Aa en Maas. De rivier- en uiterwaardmaatregelen zijn opgenomen in een Projectplan Waterwet van de minister. Daarnaast zijn er ook enkele zaken welke in een watervergunning geborgd dienen te worden.

Zo ook de verlegging van de Maasbommelse Veerweg in De Waarden. Deze vergunningaanvraag richt zich hier op.

1.1 Project Meanderende Maas

Het project Meanderende Maas gaat de historische Maasdijk tussen vestingstadje Ravenstein en de stuw bij Lith aan de Brabantse zijde verbeteren, de Maas meer ruimte geven en het gebied ontwikkelen. Concrete aanleiding voor het project Meanderende Maas is dat de dijk aan Brabantse zijde van dit riviertraject niet voldoet aan de veiligheidsnormen. In het Hoogwaterbeschermingsprogramma is het dijktraject Ravenstein-Lith daarom opgenomen als één van de top 14 meest urgente dijktrajecten om te versterken. De Maasdijken aan de Gelderse zijde van dit traject hebben geen hoogte- en/of versterkingsopgave en aanpassingen aan de dijk zijn daarom niet aan de orde op dit moment.

Door klimaatverandering zal de zeespiegel stijgen en zal extreme droogte worden afgewisseld met hevige regenval en een grotere kans op hoogwater in de grote rivieren. Het gevolg is dat het huidige waterbeheer onvoldoende garantie geeft voor veiligheid van inwoners in Nederland in de toekomst. Daartoe zijn in januari 2017 nieuwe wettelijke veiligheidsnormen van kracht geworden. De dijk aan de Brabantse zijde tussen de plaatsen Ravenstein en Lith voldoet niet aan die waterveiligheidsnormen. Hierdoor is het nodig om de dijk tussen Lith en Ravenstein te verbeteren waardoor 270.000 bewoners en bedrijven achter de Brabantse dijk en omgeving beter beschermd zijn tegen overstroming bij hoog water in de Maas.

In Maasbrede context zijn dijkversterking en rivierverruimende maatregelen samen al decennia lang de pijlers voor een robuust riviersysteem. Meanderende Maas is onderdeel van een brede voorkeursstrategie voor de Maas, die op zijn beurt weer onderdeel is van het Nationale Deltaprogramma. De strategie voorziet in een krachtig samenspel tussen dijkversterking en rivierverruiming om zo te voldoen aan de normen voor hoogwaterveiligheid en in te spelen op klimaatverandering. Alle Maaspartners werken via de zogenaamde 'Adaptieve uitvoeringsstrategie Maas' (AUM) aan pakketten met rivierverruimende maatregelen, die vooral langs de bedijkte Maas voor 2050 kunnen leiden tot lagere waterstanden bij hoogwater. Dit leidt tot een robuuster riviersysteem en daardoor hoeven dijken minder te worden opgehoogd. Boven- en benedenstrooms van de Meanderende Maas wordt dus op verschillende locaties aan rivierverruimende maatregelen gewerkt.

Een combinatie van dijkversterking, rivierverruiming en gebiedsgerichte maatregelen draagt substantieel bij aan de waterveiligheid. Bovendien levert dit synergie op met ambities en opgaven van de partners, bijvoorbeeld op het gebied van economie, recreatie en ecologie. De kracht zit in de combinatie van robuuste maatregelen dicht bij de Maas en het herstellen van de landschappelijke en natuurlijke betekenis van de oude natuurlijke meanders.

In het project werken waterschappen Aa en Maas en Rivierenland, provincies Noord-Brabant en Gelderland, gemeenten Oss, West Maas en Waal, Wijchen, Rijkswaterstaat, het ministerie van IenW en Natuurmonumenten samen.

1.2 Doel vergunningaanvraag verlegging toegangsweg

Deze vergunningaanvraag dient voor het mogelijk maken van de verlegging van de Maasbommelse Veerweg (De Waarden), vanaf de dijk naar de veerdienst Megen-Maasbommel.

Het project Meanderende Maas is een integraal project, waarover diverse instanties een besluit moeten nemen op onderdelen waar zij bevoegdheid hebben. Om deze besluiten in de besluitvorming en procedure te stroomlijnen en in samenhang te blijven bezien, is een coördinatiebesluit (door PS Noord-Brabant en PS Gelderland) van toepassing. De 'hoofdbesluiten' (Projectplannen, vergunningen, bestemmingsplanherziening) die voor het project nodig zijn worden zo gecoördineerd in procedure gebracht. Daarmee kennen de besluiten zoveel mogelijk dezelfde voorbereiding, procedure en rechtsbescherming (bezwaar en beroep).

De vergunningaanvraag voor verlegging Maasbommelse Veerweg (De Waarden) is onderdeel van deze gecoördineerde procedure.

De overige besluiten die gecoördineerd worden zijn:

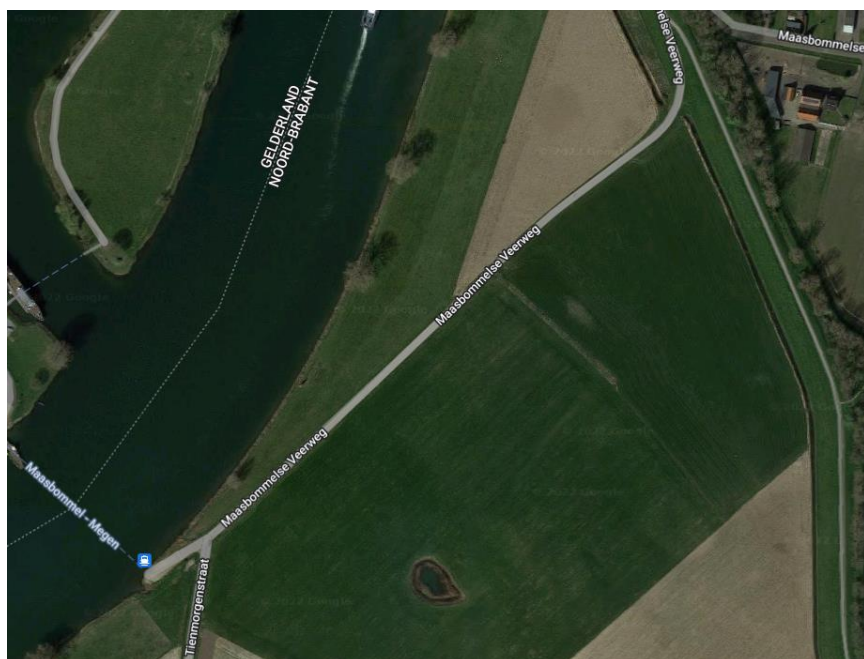
- projectplan Waterwet dijkversterking Ravenstein -Lith;
- projectplan Waterwet rivierverruiming en KRW Meanderende Maas;
- projectMER Meanderende Maas;
- herziening bestemmingsplan buitengebied Oss (deel uiterwaarden) en omgevingsvergunning afwijking bestemmingsplan buitengebied Oss (deel dijk);
- omgevingsvergunning afwijking bestemmingsplan gemeente West Maas en Waal;
- ontgrondingsvergunning provincie Noord-Brabant;
- ontgrondingsvergunning provincie Gelderland;
- vergunning Waterwet voor onderdelen die niet met een projectplan kunnen worden vastgelegd;
- ontheffing Wet natuurbescherming;
- omgevingsvergunningen kappen en melding Boswet.

2 VERLEGGING WEG

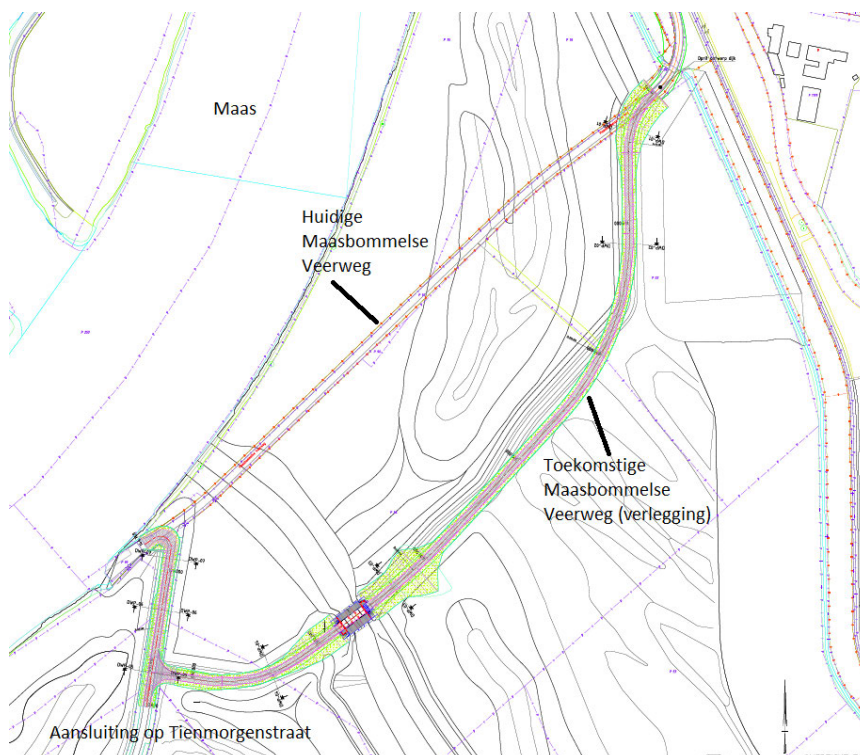
De beoogde verlegging van de Maasbommelse Veerweg – met een globale ligging – reeds in het vastgestelde voorkeursalternatief en de interprovinciale structuurvisie (resultaat verkenningsfase Meanderende Maas) opgenomen. In de planuitwerking zijn de maatregelen, waaronder ook deze verlegging, nader uitgewerkt en gedetailleerd.

Ten westen van Megen wordt de huidige Maasbommelse Veerweg circa 25 meter richting het (zuid)oosten verlegd. In afbeelding 2.1 en 2.2 is een overzichtsfoto weergegeven van de huidige situatie (afbeelding 2.1) en een schetsontwerp van de toekomstige situatie (afbeelding 2.2), met daarin verwerkt de huidige ligging van de weg.

Afbeelding 2.1 Ligging Maasbommelse Veerweg huidige situatie



Afbeelding 2.2 Ontwerp Maasbommelse Veerweg toekomstige situatie



De Maasbommelse Veerweg wordt ongeveer 200 meter in zuidelijke richting verlegd naar de rand van de Lelyzone zodat er ruimte ontstaat in de Lelyzone voor een KRW geul en de daarmee samenhangende rivierverruiming (waterstandsdeling bij hoogwater). De nieuwe ligging is ingepast in het ruimtelijke ontwerp van het gebied. Op afbeelding 2.3 is de beoogde ruimtelijke inrichting van het gebied rondom de veerweg te zien. De geulen en vergravingen in de uiterwaarden ten behoeve van waterstandsdeling en KRW zijn onderdeel van het Projectplan Waterwet rivierverruiming en KRW Meanderende Maas.

Afbeelding 2.3 Ruimtelijke inrichtingskaart gebied rondom Maasbommelse Veerweg



De doelstelling bij de veerweg Maasbommel is dat het veer tussen Maasbommel en Megen op dezelfde wijze operationeel blijft als in de huidige situatie. Het veer mag geen hinder ondervinden van de ingrepen in de nabijheid van de veerweg. Het omliggende gebied rond de Veerweg wordt afgegraven tot NAP+ 5,4 m. De Veerweg zelf mag niet lager komen te liggen dan het waterpeil dat correspondeert met een afvoer van 1.700 m³/s (circa NAP+6,0 m) en de veerstoeep zelf mag niet worden gewijzigd.

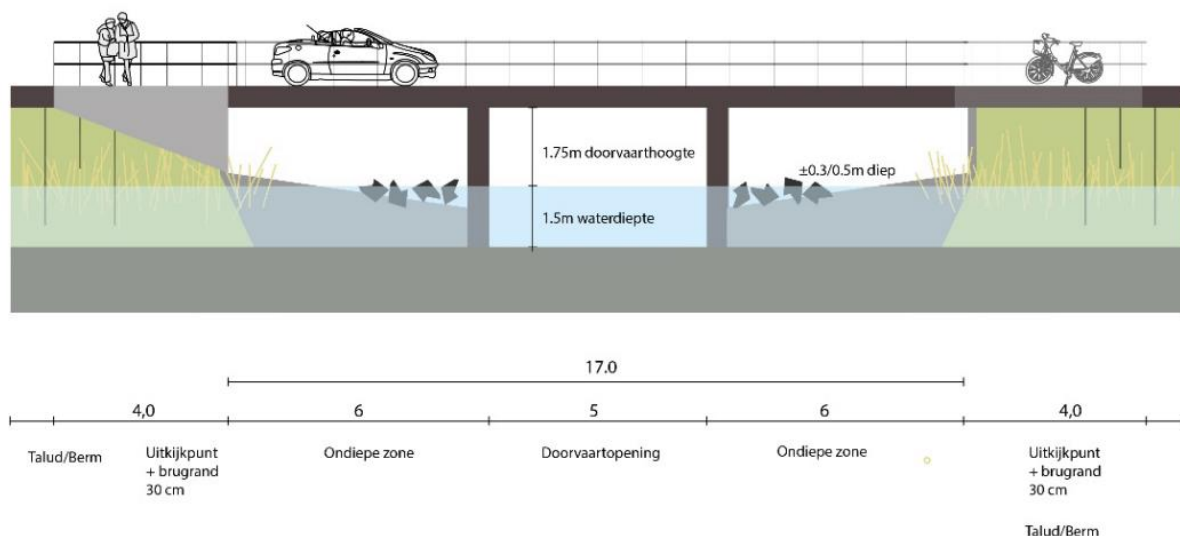
De autobrug 'De Waarden' is een voorzien object in de Maasbommelse veerweg. De weg dient als ontsluiting voor de veerpont Megen-Maasbommel. De te realiseren geul 'Meander De Waarden' komt in open verbinding te staan met de Maas.

De nieuwe Maasbommelse Veerweg wordt daarom van een brug voorzien die deze nieuwe geul kruist. Om de meander toegankelijk te maken voor recreatievaart (kleine sloepjes) dient er een brug in deze weg te komen. De Maasbommelse Veerweg wordt tevens ongeveer 200 meter in zuidelijke richting verlegd naar de rand van de Lelyzone zodat er ruimte ontstaat in de Lelyzone voor een KRW geul en de daarmee samenhangende rivierverruiming (waterstandsdeling bij hoogwater).

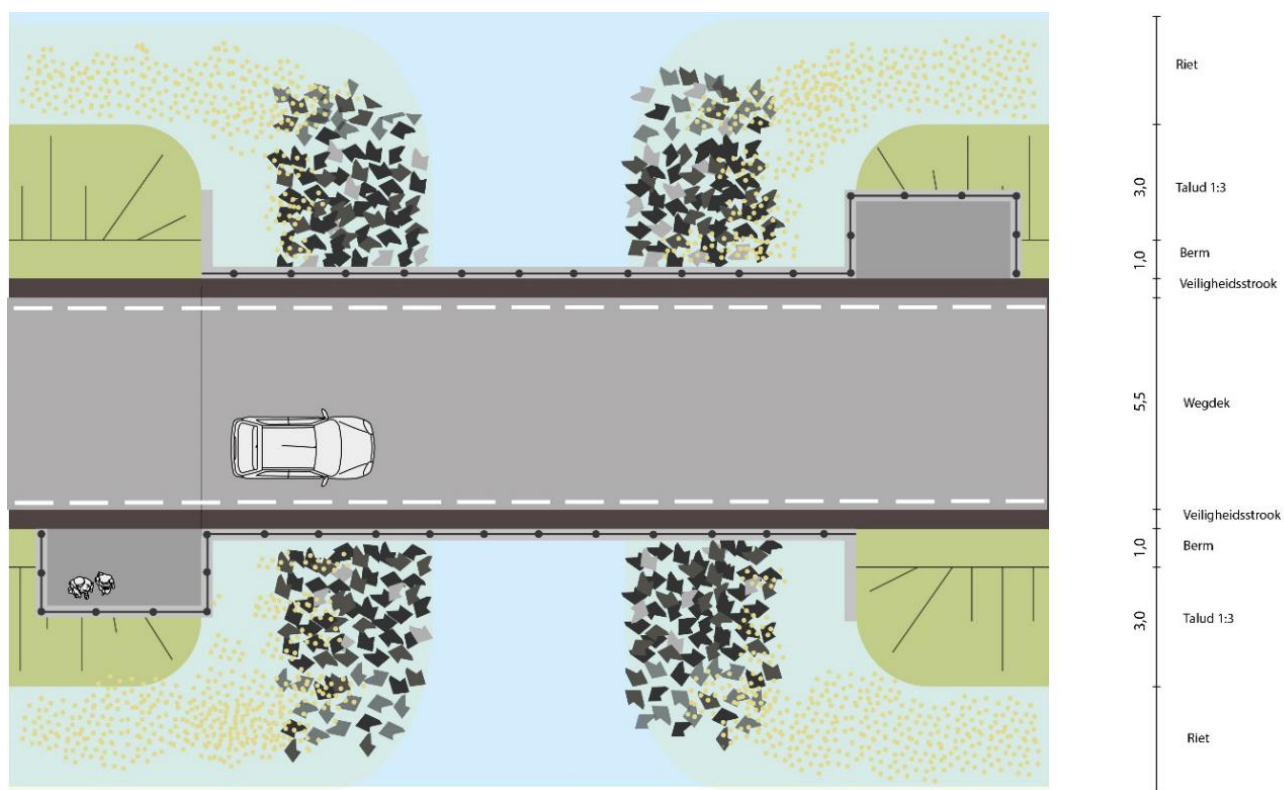
Het kunstwerk Autobrug de Waarden is een betonnen viaduct in de Maasbommelse Veerweg en vormt een ongelijkvloerse kruising met de Meander De Waarden. Het kunstwerk bestaat uit 3 overspanningen (veldlengtes bedragen achtereenvolgens: 6,7 m / 6,0 m / 6,7 m). De totale lengte is circa 19,4 m en de totale breedte circa 7,3 m. Het kunstwerk betreft een rechte kruising met de onderdoorgaande vaargeul en faunapassage (het kunstwerk ligt in een rechtstand van het horizontale alignement). Het verticaal alignement van de brug komt in een lichte toog te liggen ten behoeve van de afwatering van het kunstwerk naar de landhoofden. De onderzijde van het brugdek ligt op 1,75 m boven stuwpeil. Hierdoor zal de bovenzijde van het brugdek ($\pm$ NAP+ 7,3 m) iets hoger komen te liggen dan de weg ($\pm$ NAP+ 6,4 m). Aan weerszijden van de doorvaart onder het brugdek ligt een 6-7 m brede oeverzone welke als ecologische verbindingszone moet voldoen. Het brugdek staat op 4 pijlers. Vanaf de doorvaart moet mogelijk zijn om de ondiepe zones te zien en te bereiken voor onderhoud. Het is dus niet de bedoeling om de pijlers door een lange verticale wand te vervangen. De brug dient passeerbaar te zijn voor BRTN classificering klasse F (sloepen) en de door RWS gedefinieerde kleinste vaarklassen voor recreatievaart: C en D. De doorvaartbreedte voor vaartuigen is 6 m. Dat is relatief smal en dat heeft tot doel om schepen niet te hard te laten varen. Het water onder het brugdek is 1,5 m diep. De vereiste diepgang voor deze BRTN scheepsklasse is 1 m. Boten van de benoemde vaarwegklasse moeten elkaar kunnen passeren bij de brug.

Afbeeldingen 2.4 en 2.5 geven een beeld van de brug. Verdere uitwerking van de brug binnen bovengenoemde kaders en aanvraag bouwvergunning volgen later.

Afbeelding 2.4 Schetsontwerp van de autobrug 'De Waarden'; zijaanzicht



Afbeelding 2.5 Schetsontwerp van de autobrug 'De Waarden'; bovenaanzicht



De taluds onder de brug en aan weerszijden naast de brug worden voorzien van een afdoende bodemverdediging en beschoeiing tegen mogelijke uitspoeling en afzakking. Om erosie bij een maatgevende stroomsnelheid van 1,0 m/s te weerstaan worden betonmatten met een tegel dikte van 0,07 m aangebracht rondom en onder de brug. Deze kan aangesloten worden op de pijlers met stampbeton. Deze matten kunnen eenvoudig op schuine ondergronden en onder water worden aangebracht.

3 RAAKVLAKKEN WATERSCHAP AA EN MAAS

De Maasbommelse Veerweg ligt in de uiterwaarden van de Maas. De toekomstige Maasbommelse Veerweg sluit aan de op de Maasdijk, de weg op de waterkering. Waterschap Aa en Maas is beheerder van deze waterkering.

3.1 Waterkering

De Maasbommelse Veerweg wordt verlegd, maar de locatie en inrichting van de dijkopgang blijft gelijk. Direct ten zuiden van de opgang buigt de weg in een 1e bocht af naar het zuiden en vervolgens naar het westen. De tekening in bijlage 1 geeft de nieuwe situatie aan.

De dijk op deze locatie maakt onderdeel uit van de dijkversterking zoals vastgelegd in Projectplan Waterwet dijkversterking Ravenstein -Lith, welke gecoördineerd in procedure wordt gebracht met onder anderen deze vergunningaanvraag. De waterveiligheid van de waterkering is integraal beoordeeld in dit projectplan. Binnen de huidige kernzone van de dijk en binnen het Profiel van vrije Ruimte vinden geen aanpassingen plaats in het kader van het verleggen van de Maasbommelse Veerweg (zie afbeelding 3.1 en bijlage 2). De paarse lijn in de afbeelding is de verlegde Maasbommelse Veerweg. Het deel waar de Maasbommelse Veerweg bij de aansluiting op de dijk grijs gekleurd is in de afbeelding vinden er geen aanpassingen plaats voor de verlegging van de weg.

Afbeelding 3.1 Schetsontwerp van de autobrug 'De Waarden'; bovenaanzicht

Legenda



4 RAAKVLAKKEN RIJKSWATERSTAAT

De nieuwe weg ligt in de uiterwaarden. Deze valt binnen het plangebied van het Projectplan Waterwet rivierverruiming en KRW Meanderende Maas. Het verleggen van de veerweg maakt geen onderdeel uit van de scope van het Projectplan-besluit; er wordt een aparte watervergunning bij Rijkswaterstaat aangevraagd.

Voor het project Meanderende Maas is een integraal ontwerp gemaakt waarin de doelen op hoogwaterveiligheid (rivierverruiming van 14 cm waterstandsdeling op rkm 184 middels aanleg van geulen en laagten), invulling KRW, realisatie NNB en PAGW in gezamenlijkheid ontworpen zijn. Van het totale integrale ontwerp zijn ook de rivierkundige effecten in beeld gebracht. Het integrale plan wordt via verschillende samenhangende besluiten/ vergunningen mogelijk gemaakt. Deze besluiten/ vergunningen worden ook gecoördineerd in procedure gebracht.

Met het Projectplan waterwet worden de maatregelen die bijdragen aan de rivierverruiming en de invulling KRW vastgelegd. Dit is een besluit van de minister. De beoogde verlegging van de Maasbommelse Veerweg kan niet in het Projectplan mee, omdat het initiatief en toekomstig beheer van dit onderdeel formeel niet bij de minister ligt. Hiertoe dient een aparte watervergunning aangevraagd te worden, in dit geval door het project Meanderende Maas in name van Waterschap Aa en Maas als trekker van het project.

De Maasbommelse Veerweg is als onderdeel van het totale integrale plan getoetst volgens met Rivierkundig Beoordelingskader. Dit maakt onderdeel uit van het Projectplan Waterwet rivierverruiming en KRW Meanderende Maas, welke gecoördineerd in procedure wordt gebracht met onder andere deze vergunningaanvraag.

De aanleg van de weg leidt tot verharding van het maaiveld. De weg is/komt in beheer van gemeente Oss. Met de watervergunning wordt deze ontwikkeling getoetst aan de doelstellingen van de waterwet. In het geval van de verlegging van de weg is het van belang om te toetsen van wat het effect is op het rivierkundige systeem. Dit is getoetst aan de hand van de normen uit het Rivierkundig Beoordelingskader. Deze beoordeling heeft als doel om de effecten van het integrale plan op diverse rivierkundige aspecten inzichtelijk te maken en te beoordelen of het ontwerp vergunbaar is vanuit het rivierkundig beoordelingskader 5.0 (RBK 5.0)

De aanleg van nevengeulen en uiterwaardverlaging in de uiterwaarden is beoordeeld aan de hand van het Rivierkundig beoordelingskader (RBK). De rivierkundige effecten zijn uitvoerig beschreven en gerapporteerd in de rivierkundige onderbouwing (zie ook Projectplan Waterwet rivierverruiming en KRW Meanderende Maas). Hierbij is ook de verharding van de nieuwe ligging van de Maasbommelse Veerweg meegenomen. De conclusies zijn samengevat in de volgende tabel weergegeven.

Tabel 4.1 Samenvatting van conclusies Rivierkundig Beoordelingskader

Te beoordelen effect	Criterium	Effect van de ingreep	Voldoet ja/nee
Hoogwaterreferentie in de as van de rivier	Stroomvoerend: geen waterstandsverhoging op de as van de rivier bij de afvoer uit de hoogwaterreferentie (waterstandsverhoging < 1 mm).	Project, in samenhang met diverse maatregelen die al in uitvoering zijn, of die zijn geborgd in het bestemmingsplan leidt tot waterstandsval van 14 cm op rkm 184 bij maatgevende conditie. In de RBK studie wordt voor de werken in het projectplan waterwet, in samenhang met de maatregelen in de corresponderende waterwetvergunning, een waterstandsval van op rkm 189,7 een waterstandsval van 11,8cm gerealiseerd. Benedenstrooms vindt er een korte opstuwingspiek plaats van 2,7 cm. Aan alle drie voorwaarden 'zaagtand' methode is voldaan, waarmee deze opstuwing toelaatbaar is.	Ja
Hoogwaterreferentie buiten de as van de rivier	Geen waterstandverhoging langs de hoge grondenlijn of primaire waterkering bij de afvoer(en) uit de Hoogwaterreferentie.	Opstuwing aan Gelderse kering is na optimalisatie afgenomen van 52 mm (VO) tot 38 mm (DO) over afstand van circa 200 m. Opstuwing aan Brabantse kering is 30mm.	Ja?

Te beoordelen effect	Criterium	Effect van de ingreep	Voldoet ja/nee
Ijsafvoer	Een goede geleiding van water en ijs dient gewaarborgd te blijven.	Dit wordt opgevangen binnen de dijkversterking van dit project. Er worden geen nadelige effecten op de ijsafvoer verwacht.	Ja
Waterstanden en/of inundatiefrequentie van de uiterwaard	Verandering waterstanden en/of inundatiefrequentie bij Maas afvoeren te Borgharen van 1.230, 1.500, 2.000 en 2.300 m³/s.	In de meeste gebieden vinden geen ongewenste wijzigingen van de inundatiefrequenties plaats. Aandachtspunt is het camperterrein rond de veerweg bij Maasbommel.	Ja
Stroombeeld in de uiterwaard	Verandering grootte en richting stroomsnelheden bij Maas afvoeren te Borgharen van 4.118 m³/s.	De stromingsdynamiek in lelyzones en meanders neemt toe. Dit past bij de natuurlijke inrichting. Bodem- en oeverbescherming voorkomen negatieve effecten op locaties met hoge stroomsnelheden.	Ja
Stroombeeld in vaarweg bij de aan- en aftakking van nevengeul	Bij afvoer nevengeul <50 m³/s: dwarsstroming vaarweg ≤0,3 m/s; Bij afvoer nevengeul >50 m³/s: dwarsstroming vaarweg ≤0,15 m/s.	De dwarsstroming op rand vaarweg neemt toe op 3 locaties, met name bij drempel Appeltern. Deze dwarsstromingspieken aan de rand van het zomerbed hebben geen negatieve gevolgen voor de navigatie van scheepvaart omdat deze niet direct langs rand zomerbed varen.	Ja
Instroom retentiegebieden Maas	Verandering waterstand ter hoogte van inlaat retentiegebieden Maas, waaronder Lateraalkanaal-West en Lob van Gennepe	De instroomeffecten ter hoogte van de inlaat van retentiegebieden is minimaal.	Ja
Sedimentatie en erosie van het zomerbed (+ oevers): door ingrepen zomerbed door ingrepen winterbed	Bij erosie: geen verlaging gemiddelde bodemligging en geen oevererosie, beperkte ontgroning bij constructies per hoogwater. Bij sedimentatie: geen vermindering vaargeulafmetingen bij lage tot gemiddelde rivierafvoeren; geen verhoging MHW op lange termijn. In het algemeen: beperkte hinder door baggeren en/of terugstorten en behouden veiligheid scheepvaartverkeer.	Er treden geen noemenswaardige erosie effecten op in zomerbed. Er treden wel aanzandingseffecten op waardoor het baggerbezwaar toe zal nemen. Door optimalisatie is baggerbezwaar 20 % afgenomen ten opzichte van VO. Baggeractiviteiten zullen naar verwachting niet vaker dan eens per 10 jaar nodig zijn.	Ja
Sedimentatie en erosie van uiterwaard en nevengeulen: 1 sedimentatie winterbed 2 erosie winterbed	Bij sedimentatie: beperkte sedimentatie ten opzichte van beheerskosten. Bij erosie: geen bodmerosie langs waterkering; stroomsnelheid nevengeul bankfull <0,3 m/s; geen bodmerosie langs waterkering.	De meanders en geulen zijn zo ontworpen dat binnen 25 tot 50 jaar de beoogde functionaliteit niet verloren gaat door sedimentatie. Tot die tijd is grootschalig onderhoud niet nodig. Eventuele erosie effecten zijn ondervangen door geulen vast te leggen op locaties waar dat tot problemen kan leiden. Op plekken waar erosie en verplaatsing van geulen niet direct tot problemen leiden wordt ruimte gegeven voor natuurlijke processen.	Ja

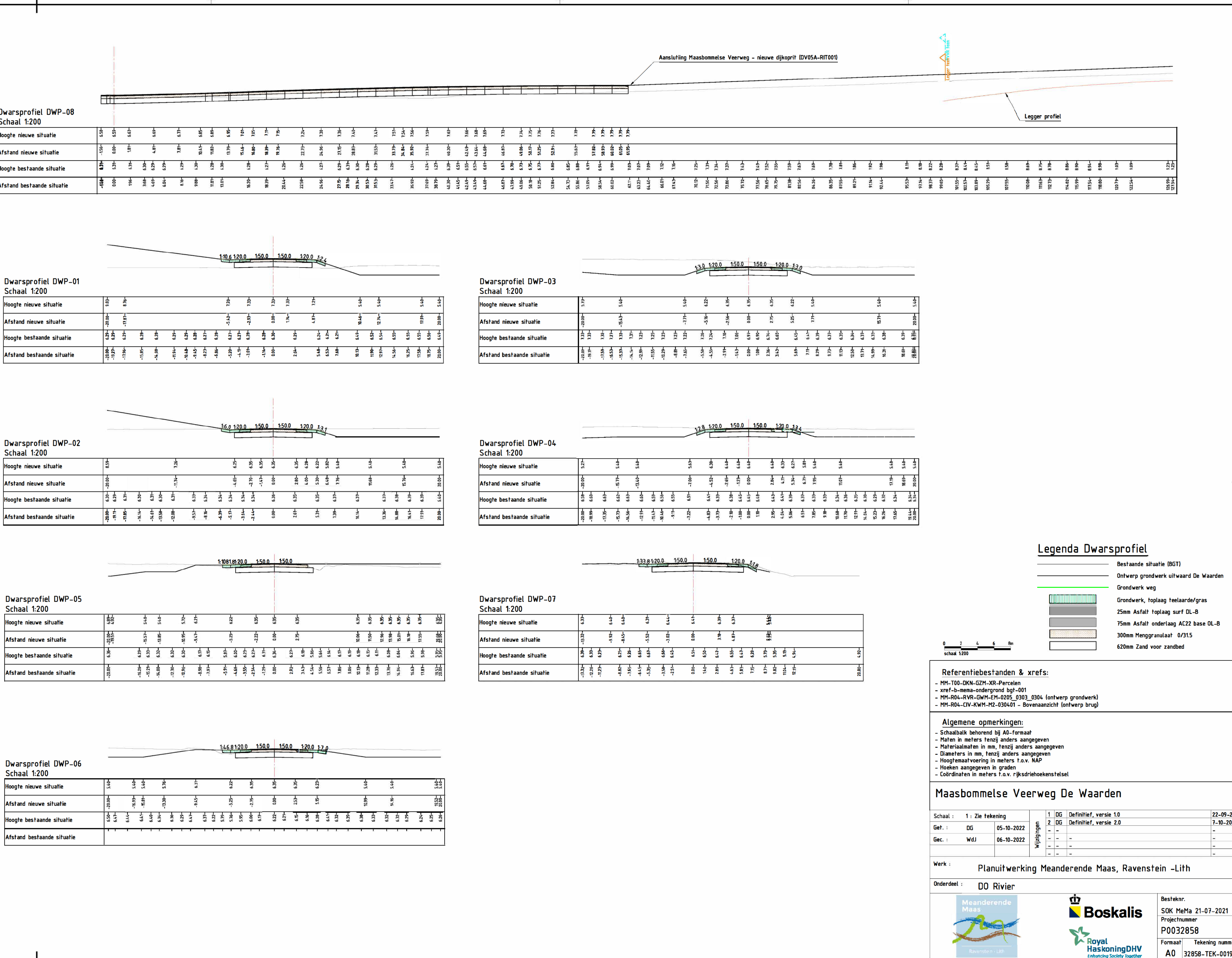
5 RAAKVLAKKEN GEMEENTE OSS

Om de voorgenomen maatregelen planologisch mogelijk te maken, is een ontwerp herziening bestemmingsplan buitengebied Oss in voorbereiding. Deze maakt deel uit van de gecoördineerde procedure. Met het ontwerp wordt de verlegde ligging van de Maasbommelse Veerweg planologisch mogelijk gemaakt. Op basis van het ontwerp bestemmingsplan zal een omgevingsvergunning bouwen (voor de brug)/werk of werkzaamheden uitvoeren worden aangevraagd.

BIJLAGE(N)



BIJLAGE: TECHNISCHE TEKENING MAASBOMMELSE VEERWEG





BIJLAGE: RAAKVLAK DIJK



Legenda

- Waterkering
- Beschermingszone A
- Beschermingszone B
- Profiel van vrije ruimte

Werk : Planuitwerking Meanderende Maas, Ravenstein -Lith

Onderdeel : Waterschap Aa en Maas

Schaal : -

Titel : Maasbommelse veerweg De Waarden - raakvlak Dijk Datum : 07-10-2022



Besteknr.
SOK MeMa 21-07-2021

Projectnummer
P0032858

Formaat
A3

Tekening nummer
32858-TEK-00205