



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland
p/a Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid
T.a.v. mevrouw M.L. Stokhof-Hassing
Postbus 550
3300 AN DORDRECHT

Rijkswaterstaat
West-Nederland Zuid

Boompjes 200
3011 XD Rotterdam
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 15 00
E vergunningen.wnz@rws.nl
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
A. Geilvoet

T 06 153 174 17

Datum 26 mei 2020
Onderwerp Advies Rijkswaterstaat op Notitie Reikwijdte en
detailniveau Boezembemaling Overwaard.
Zaaknummer RWSZ2020-00007064

Ons kenmerk
RWS-2020/31876

Uw kenmerk
D-20-1979775

Bijlage(n)

Geachte mevrouw Stokhof-Hassing,

Middels uw brief met onderwerp "Bekendmaking Notitie Reikwijdte en detailniveau Boezembemaling Overwaard" met zaaknummer Z-20-369447 en kenmerk D-20-1979775 d.d. 24 april 2020 stelt u Rijkswaterstaat in de gelegenheid om advies uit te brengen. Hierbij ontvangt u de reactie van Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid op de Notitie Reikwijdte en detailniveau Boezembemaling Overwaard.

Vrijwaringszone

Rijkswaterstaat is beheerder van de in uw beheergebied gelegen rijksweg A15 en ziet toe op een vlotte, veilige doorstroming van het verkeer. Tevens ziet Rijkswaterstaat toe op een goede verankering van het rijkswegennet in ruimtelijke plannen, inclusief eventuele uitbreidingen van het wegennet.

In uw Notitie Reikwijdte en Detailniveau is sprake van een kansrijke locatie voor een nieuw boezemgemaal met bijbehorend nieuw boezemkanaal in Hardinxveld-Giessendam.

In het bij de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte ([SVIR](#)) behorende Besluit algemene regels ruimtelijke ordening ([Barro](#)) wordt in artikel 3.1.1 aangegeven hoeveel ruimte langs de rijkswegen nodig is om rijksambities te realiseren voor het aanleggen en verbreden van rijkswegen. In het Barro is opgenomen dat langs de in uw zoekgebied gelegen rijksweg A15 35 meter nodig is.

Uw kansrijke alternatief "Hardinxveld 1200 m³/min", heeft een zoekgebied waar ons kunstwerk rijksweg A15 in zit. Tracés C en vooral E lopen evenwijdig aan de A15 en daarmee ook aan de bestaande Barro-reserveringszone.



Binnen deze vrijwaringszones mag geen wijziging plaatsvinden van de bestemming, ten opzichte van het - op het moment van aanwijzing van de vrijwaringszone - geldende ruimtelijk plan of besluit, voor zover de wijziging de volgende activiteiten of bestemmingen mogelijk maakt:

- a. het bouwen van een bouwwerk waarvoor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is vereist, uitgezonderd een tijdelijk bouwwerk als bedoeld in artikel 5.16, eerste lid, onder a, van die wet of een bijbehorend bouwwerk als bedoeld in bijlage II, artikel 1, eerste lid, bij het Besluit omgevingsrecht;
- b. stortplaats voor afvalstoffen;
- c. bergingsgebied als bedoeld in [artikel 1.1](#) van de Waterwet.

Deze reservering is nodig om de geplande uitbreiding van infrastructuur van nationaal belang (te weten rijksweg 'A15') zonder belemmering mogelijk te maken.

Rijkswaterstaat werkt momenteel aan de planstudie 'A15 Papendrecht – Gorinchem'. De uitgangspunten van de planstudie zijn vastgelegd in de Startnotie en de Richtlijnen. In deze planstudie zijn verschillende alternatieven (met varianten) voor de rijksweg 'A15' aan de orde.

In uw plan wordt echter geen rekening gehouden met de consequenties van een mogelijke verbreding van de rijksweg 'A15'. Omdat de planstudie op dit moment nog loopt is niet exact aan te geven wat de uiteindelijke ruimtelijke consequenties zullen zijn.

Ik acht het ongewenst om in dit stadium vlakbij de rijksweg A15 bouwmogelijkheden op te nemen. Ik verzoek u daarom in uw plan rekening te houden met deze ruimtereservering met een bouwverbod vanaf de insteek buitenzijde bermsloot (gerekend vanaf de rijksweg) conform bijlage 16 van het Barro. De zone is gebaseerd op de diverse alternatieven en varianten uit de Planstudie.

Voor overleg en vragen over de planstudie 'A15 Papendrecht-Gorinchem' in relatie met uw plan kunt u contact opnemen met mijn collega mevrouw A. van Dam, omgevingsmanager (telefoon 06 558 931 06).

Zoetwater inlaat Groot Ammers

In principe is het positief wanneer de inlaat (deels) verplaatst wordt van Kinderdijk naar meer bovenstrooms op de Lek. Dit past binnen de nationale Zoetwaterstrategie waarbij we inzetten op het zoveel mogelijk zoet houden van de bovenloop van de Lek als strategische zoetwatervoorraad. In de toekomst zal onder invloed van klimaatverandering de monding van de Lek vaker gaan verzilten, dus wordt het minder gunstig om hier water in te laten.



Hierbij geldt wel het aandachtspunt dat het onzeker is in welke mate Groot Ammers klimaatbestendig is in de toekomst. Voor Groot Ammers is dit niet onderzocht, wel is bij inlaat Bergambacht (Dunea) hiernaar gekeken, deze inlaat ligt iets benedenstrooms van Groot Ammers. Belangrijke punten hierin zijn:

Datum
26 mei 2020
Ons kenmerk
RWS-2020/31876

Geen problemen bij het huidige klimaat:

- Op de Lek is er nooit een waterkwantiteitsvraagstuk. De Lek staat in open verbinding met de Nieuwe Maas dus zelfs als de afvoer over stuw Hagestein 0 m³/s zou bedragen dan is er altijd voldoende water in de Lek benedenstrooms van Hagestein. Op de Lek speelt een waterkwaliteitsvraagstuk (verzilting). Bij langdurige lage afvoeren kan de monding van de Lek verzilten. Als dit optreedt zou het zoute water de Lek op kunnen trekken waardoor het ongeschikt wordt voor gebruiksdoeleinden (naast drinkwater ook regionale watervoorziening).
- Verzilting kan voorkomen worden door voldoende afvoer over stuw Hagestein. Door een klein doorspoeldebiet op de Lek te handhaven (orde grootte 5 tot maximaal 20 m³/s) kan verzilting van de Lek voorkomen worden. Dit betekent dat bij Hagestein een hoeveelheid water afgelaten moet worden gelijk aan de onttrekkingen + het benodigde doorspoeldebiet. In de herijkte nationale zoetwaterstrategie wordt deze handelingswijze opgenomen.

Bij droogte afwegingen in het kader van de Verdringingsreeks:

- In tijden van droogte is de watervraag hoog en wordt ook veel water naar het Amsterdam-Rijnkanaal aangevoerd via de Irenesluizen. Zowel voor de Lek als voor het Amsterdam-Rijnkanaal komt het benodigde water via het Betuwepand rechtstreeks uit de Waal. Hierdoor neemt de waterdiepte en dus de vaardiepte op de Waal af en ondervindt de scheepvaart hier schade van. In watertekortsituaties zijn de LCW en het RDO opgeschaald en kunnen in het kader van de Verdringingsreeks afwegingen worden gemaakt. Dit kan betekenen dat wateraanvoer via Stuw Hagestein niet altijd mogelijk is.

Onbekend of inlaat Groot Ammers op lange termijn klimaatbestendig is:

- Er is in het huidige klimaat alleen in het geval van extreem lage Rijnafvoeren (zoals in 2018) sprake van hoge daggemiddelde concentraties in de monding van de Lek, en eigenlijk nooit op locaties meer bovenstrooms op de Lek (Bergambacht en inlaat de Koekoek).
- In een toekomstig klimaat zal de zeespiegel stijgen en kunnen er vaker en langer lagere rivierafvoeren voorkomen. Deze beide effecten tezamen zorgen voor een significante toename van de verzilting op de Lek. De knelpuntenanalyse van het Deltaprogramma Zoetwater zegt hier het volgende over: "De monding van de Lek (Kinderdijk) is in het huidige klimaat zelden langdurig verzilt. Doordat de monding zelden permanent verzilt is er op de Lek weinig ervaring met zoutindringing vanuit zee. Onder het scenario Warm2050 kan in het zomerhalfjaar eens in de 5 à 10 jaar verzilting optreden van de monding (Figuur 4.3). Onder deze condities kan het zout optrekken op de Lek".



- In de studie 'Verziltig op de Lek' is gekeken naar de klimaatbestendigheid van inlaat Bergambacht. Dit inlaatpunt ligt vlakbij Groot Ammers en zouden we voor nu even als indicatief kunnen nemen. Bergambacht ligt op het overgangsgebied van advectioneel (getijweg) naar dispersief zouttransport. Dispersieve verziltig kan voorkomen worden met doorspoeling, advectioneel verziltig kan niet bestreden worden met doorvoer via stuw Hagestein omdat het getij dan te sterk is. Op dit moment zijn onze modellen niet nauwkeurig genoeg om aan te geven of Bergambacht een toekomstbestendig innamepunt is.

Datum
26 mei 2020

Ons kenmerk
RWS-2020/31876

Dus bij de realisatie van een inlaatpunt bij Groot Ammers, moet WSRL zelf de afweging maken of de investeringen het waard zijn, ook als het inlaatpunt richting 2050 vaker zou gaan verzilten.

Nautische aspecten

De variant Hardinxveld-Giessendam kan mogelijk negatieve gevolgen hebben voor de ligplaatsvoorziening aldaar. Er zijn daar 6 ligpalen aanwezig welke mogelijk niet meer optimaal gebruikt kunnen worden. Ik verzoek u de nautische aspecten mee te nemen in uw plan. Voor nadere informatie hier over kunt u contact opnemen met mijn collega de heer B. van der Meer, nautisch adviseur, telefoonnummer 06 215 992 10.

Met vriendelijke groet,
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
hoofd Vergunningverlening Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid

N.C. Knaap