

ONTWERP WIJZIGINGS- BESLUIT

2021-006265/D2021-03-006031



1 Procedure

Datum wijzigingsbesluit:	-
Datum aanvraag:	19 maart 2021
OLO nummer:	5903951
Procedure:	Vergunningen benodigd voor de realisatie van de rijksweg als bedoeld in het "Tracébesluit Blankenburgverbinding" vallen onder de werkingssfeer van de Tracéwet. Onderhavig wijzigingsbesluit is een van de besluiten als bedoeld in artikel 20, lid 2 van de Tracéwet die vereist zijn voor de uitvoering van het project. Op grond van artikel 20, lid 4 van de Tracéwet is het wijzigingsbesluit voorbereid met toepassing van de uniforme voorbereidingsprocedure als bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht.
Procedure verlengd/opgeschort:	nee
Aanvulling aanvraag:	n.v.t.
Aanvrager:	BAAK EPCM v.o.f., Postbus 8270, 3009AG Rotterdam
Vergunninghouder:	Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid, Boompjes 200, 3011XD Rotterdam
Locatie activiteit:	Delflandsedijk (straatnaam Maassluissedijk) te Vlaardingen, Nieuwe Waterweg (Het Scheur) alsmede de rivieroever en Droespolderweg bij Rozenburg (gemeente Rotterdam)
Betreft:	Hebben en houden Maasdeltatunnel (definitief), onderdeel van de Blankenburgverbinding (rijksweg A24)
Datum ontwerp-wijzigingsbesluit:	20 april 2021

Rijkswaterstaat heeft in het kader van de aanleg van rijksweg A24 op 1 augustus 2019 een aanvraag ingediend voor een watervergunning voor het hebben en houden van de Maasdeltatunnel en een aantal voorzieningen in relatie tot de Delflandsedijk. Op 25 november 2019 hebben dijkgraaf en hoogheemraden van Delfland daarop een watervergunning verleend (kenmerk 2019-012970/D2019-10-000478; Staatscourant 2019, 67932). Deze vergunning is onherroepelijk (hierna ook wel de "initiële vergunning").

Op 19 maart 2021 heeft Rijkswaterstaat een aanvraag ingediend die strekt tot een aantal wijzigingen van de initiële vergunning. Dit (ontwerp) wijzigingsbesluit ziet op de gewenste wijzigingen die in die aanvraag zijn vervat.

Dit (ontwerp) wijzigingsbesluit heeft alleen betrekking op (het gewijzigde ontwerp van) de waterkerende voorzieningen in en rondom de toerit van de Maasdeltatunnel op de zuidoever van Het Scheur. De overige Werken op de zuidoever, inclusief het Blankenburgviaduct, blijven ongewijzigd. Dit besluit behelst dan ook uitdrukkelijk geen nieuwe beoordeling van de zaken die in de initiële vergunning reeds zijn beoordeeld en geen directe relatie hebben met de aanvraag die strekt tot wijziging. Dit besluit is dus niet aan te merken als een revisievergunning.

Dit (ontwerp) wijzigingsbesluit heeft geen betrekking op de Werken op de noordoever van Het Scheur en ook niet op de Maasdeltatunnel zelf, anders dan de waterkerende voorzieningen in en rondom de toerit op de zuidoever.

Hoewel de aangevraagde wijzigingen zien op een relatief klein deel van de Maasdeltatunnel is het wel nodig om deze aanvraag, voor zover relevant, te toetsen aan hetgeen door de wijziging wordt geraakt. Wanneer een (element van een) aangevraagde wijziging niet of nauwelijks tot een andere slotsom leidt ten opzichte van de initiële vergunning, kennen de betreffende overwegingen in dit (ontwerp) wijzigingsbesluit een gelijkenis met de overwegingen in de initiële vergunning, met dien verstande dat er sprake is van een actualisering bijvoorbeeld als het gaat om het gewijzigde beleid en legger van Delfland. Aanvullend worden in dit (ontwerp) wijzigingsbesluit de aangevraagde wijzigingen op hun merites beoordeeld.

Nadat dit (ontwerp) wijzigingsbesluit onherroepelijk is geworden, zal een geconsolideerde versie van de vergunning worden opgesteld ter bevordering van de leesbaarheid en handhaafbaarheid.

Toelichting Procedure

Op 15 oktober 2000 is de herziene Tracéwet in werking getreden en deze is van toepassing voor het project Blankenburgverbinding. Onderdeel hiervan is de coördinatieregeling bij de verdere besluitvorming zoals vergunningen. Aan artikel 20, tweede lid, van de Tracéwet is invulling gegeven door de coördinatie als bedoeld in dat artikel alleen toe te passen voor de vergunningen die nodig zijn voor de definitieve situatie van Werken. Alle vergunningen die uitsluitend nodig zijn voor de uitvoering (ook wel aangemerkt als tijdelijke vergunningen) vallen buiten de verplichte coördinatie.

De gecoördineerde vergunningaanvragen doorlopen de Uniforme Voorbereidingsprocedure (afdeling 3.4 van de Awb). De Minister van Infrastructuur en Waterstaat bevordert de coördinatie van vergunningaanvragen, stelt de termijnen vast en publiceert de ontwerpbeschikking (ontwerp-waternvergunning) en de beschikking (definitieve waternvergunning).

Het 'Tracébesluit Blankenburgverbinding' is in 2016 vastgesteld door de Minister, in 2017 aangepast en in 2018 onherroepelijk geworden na uitspraak van de Raad van State.

Op grond van artikel 20, lid 4 van de Tracéwet geldt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure toe te passen zoals bedoeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: AWB).

Eenieder wordt gedurende zes weken in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen tegen het ontwerp wijzigingsbesluit die ter inzage is gelegd. Voor het coördineren van de vergunningen hanteert Rijkswaterstaat de coördinatie regeling vergunningen.

Op de procedure is tevens van toepassing:

- De Crisis- en herstelwet;
- Delegatiebesluit dijkgraaf en heemraden waterschap Hollandse Delta (d.d. 2 oktober 2018, bekendgemaakt d.d. 8 oktober 2018).

Crisis- en herstelwet

Op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent, dat de belanghebbende in het beroepschrift moet aangeven welke beroepsgronden hij aanvoert tegen het besluit. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd.

Delegatiebesluit waterschap Hollandse Delta

Aangezien de Maasdeltatunnel is gelegen in het beheersgebied van drie waterbeheerders zijn er op grond van artikel 6.17 Waterwet in de "Overeenkomst samenloop waternvergunning Maasdeltatunnel" afspraken gemaakt over de rolverdeling

van de drie verschillende waterbeheerders (Waterschap Hollandse Delta, Rijkswaterstaat en Hoogheemraadschap van Delfland).

Waterschap Hollandse Delta heeft op 8 oktober 2018 zijn toekomstende bevoegdheid een besluit te nemen op een aanvraag watervergunning, voor zover die raakt aan de veiligheid/overstromingskans van dijktraject 14-3, overgedragen aan het Hoogheemraadschap Delfland. Vergunninghouder hoeft om die reden niet in zoverre separaat een watervergunning aan te vragen bij waterschap Hollandse Delta.

Over de aanvraag tot het wijzigen van de vergunning heeft Waterschap Hollandse Delta advies gegeven per mail van 20 april 2021. Het waterschap adviseert positief op de aanvraag, maar stelt een voorschrift aan de voorgenomen activiteiten. Dit voorschrift is opgenomen in dit (ontwerp) wijzigingsbesluit.

Op grond van het Waterbesluit en de Waterregeling behoeft Rijkswaterstaat geen vergunning aan zichzelf te verlenen.

Begrippen

In deze vergunning hebben onderstaande met hoofdletter aangeduide begrippen de betekenis die daarachter staat vermeld. Begrippen kunnen, zonder verlies van de inhoudelijke betekenis, zowel in enkelvoud als in meervoud worden gebruikt:

- a. Blankenburgverbinding: de thans aan te leggen rijksweg A24 zoals volgt uit het Tracébesluit Blankenburgverbinding;
- b. Blankenburgviaduct (KW-32): viaduct over de rijbanen van de A24 nabij de kruising Droespolderweg en Botlekweg (gemeente Rotterdam);
- c. Botlekdiijk: het oostelijke deel van dijktraject 19-1 (dijkring Rozenburg);
- d. Dirkviaduct (KW-31): viaduct over de rijbanen van de A24 waarop de Maassluisdijk (gemeente Vlaardingen) is beoogd/is gelegen;
- e. Kanteldijk (kruising Delflandsedijk): deel van dijktraject 14-3 rondom de noordelijke toerit van de Maasdeltatunnel (polderzijde), bestaande uit:
 - een gesloten damwandkuip met daarin een grondlichaam en steunende taluds aan de buitenzijde;
 - een damwandscherm in het verlengde van het Stabiliteitsscherm (zie onder h.);
- f. Maasdeltatunnel: verbinding tussen de A15 bij Rozenburg (zuidoever) en de Hollandtunnel nabij de A20 te Vlaardingen (noordoever), waarbij Het Scheur en de Delflandsedijk worden gekruist, inclusief waterkerende voorzieningen in en rondom de toeritten;
- g. Ringkering: waterkerende voorzieningen rondom de Toerit van de zuidelijke mond van de Maasdeltatunnel, bestaande uit onder meer:
 1. Dijklichaam Scheurzijde;
 2. Dijklichaam Botlekzijde;
 3. Dijklichaam Knoop A15 (Damwand landhoofd KW21-B en Droespolderweg);
 4. Botlekdiijk.
- h. Stabiliteitsscherm: voorziening bestaande uit een stalen damwand ter hoogte van Delflandsedijk, aan de polderzijde, direct ten westen van de Kanteldijk;
- i. Waterbeheerder (regionaal): Hoogheemraadschap van Delfland en/of waterschap Hollandse Delta;
- j. Waterkering: kunstmatige of op natuurlijke wijze ontstane hoogte die een waterkerende functie heeft en als zodanig is aangegeven op de legger Delfland en de legger waterschap Hollandse Delta;
- k. Waterstaatswerk: oppervlaktewaterlichaam, bergingsgebied, Waterkering of ondersteunend kunstwerk (als bedoeld in artikel 1.1 Waterwet);
- l. Watersysteem: samenhangend geheel van een of meer oppervlaktewaterlichamen en grondwaterlichamen, met bijbehorende bergingsgebieden, Waterkeringen en ondersteunende kunstwerken (als bedoeld in artikel 1.1 Waterwet);
- m. Werken: alle door menselijk toedoen ontstane of te maken constructies met toebehoren alsmede (het planten van) bomen;
- n. Werkterrein: gebied binnen de grenzen als aangegeven in het Tracébesluit Blankenburgverbinding waarin werkzaamheden tot aanleg van de A24 plaatsvinden;

- o. Delflandsedijk: primaire waterkering (dijktraject 14.3) in beheer bij Delfland;
- p. Technische onderbouwing: waterveiligheid (TO). Een van de vijf hoofdrapporten van het ontwerpproces. Document BAAK-AL-R-MDTA-ALG-00022, versie 3.0, d.d. 29-07-2019. Onderdeel van de watervergunning voor de definitieve situatie nr. 2019-012970;
- q. Toerit: compartimenten A t/m F;
- r. WBI2017: Beoordelingsinstrumentarium; Rekenmethodes voor belasting en ontwerp waterkeringen;
- s. Kunstwerk 21 (KW-21): Een fly-over die onderdeel uitmaakt van het (te realiseren) knooppunt A24/A15.

2 Aanvraag

De aanvraag tot het wijzigen van de vergunning is ontvankelijk en geeft voldoende informatie om een besluit te nemen.

Locatie

De Maasdeltatunnel is onderdeel van de Blankenburgverbinding, de nieuwe autosnelweg (de A24) die Rijkswaterstaat gaat aanleggen tussen de A20 bij Vlaardingen en de A15 bij Rozenburg.



Figuur 1- tracé Blankenburgverbinding

Deze vergunning ziet op het hebben en houden van de Maasdeltatunnel. Kort gezegd strekken de vergunde Werken zich geografisch uit vanaf net ten zuiden van de metroverbinding Rotterdam – Hoek van Holland, Delflandsedijk (dijktraject 14-3), Nieuwe Waterweg (Het Scheur), het Botlekgebied direct ten oosten van Rozenburg tot aan het knooppunt A15/A24 (Knooppunt Rozenburg).

Dit (ontwerp) wijzigingsbesluit heeft alleen betrekking op de waterkerende voorzieningen op de zuidoever van Het Scheur; het Botlekgebied direct ten oosten van Rozenburg tot aan het knooppunt A15/A24.

Aanleiding en reeds verleende watervergunningen

In het kader van de realisatie van de Blankenburgverbinding (A24) worden twee tunnels aangelegd, de Maasdeltatunnel en de Hollandtunnel.

De Maasdeltatunnel loopt onder het Het Scheur door. Rijkswaterstaat is waterbeheerder van Het Scheur. Aan de noordkant van de Maasdeltatunnel wordt de Delflandsedijk gekruist. Delfland is Waterbeheerder van de Delflandsedijk.

Richting de aansluiting van de A24 op de A20, wordt de weg verdiept aangelegd en gedeeltelijk overkapt. Het verdiepte deel van die weg dat is overkapt is de Hollandtunnel.

Omdat de Maasdeltatunnel op de noordelijke oever van Het Scheur de primaire Waterkering (de Delflandsedijk) en de bijbehorende beschermingszone doorsnijdt, is een door Delfland te verlenen waternvergunning vereist.

De zuidelijke tunnelmond en toerit liggen buitendijks en vallen binnen het beheergebied van Waterschap Hollandse Delta (hierna: WSHD) en eveneens in de beschermingszone van de Delflandsedijk. Vanwege het eerdergenoemde delegatiebesluit zijn in dit besluit de waterbelangen van WSHD meegenomen door Delfland.

Dit (ontwerp) wijzigingsbesluit heeft betrekking op een van de vijf waternvergunningen voor het hebben en houden van de Blankenburgverbinding na voltooiing, naar verwachting in 2025. Een dergelijke waternvergunning wordt in dit geval ook wel een waternvergunning voor "de definitieve situatie" genoemd.

Tot op heden zijn de navolgende waternvergunningen voor het hebben en houden van de Blankenburgverbinding aangevraagd of verleend:

- Bij besluit van 21 mei 2019 is onder nummer 2018-026032/D2019-03-002188 waternvergunning verleend aan Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid te Rotterdam voor de definitieve waterhuishouding ten noorden van Het Scheur.
- Bij besluit van 22 april 2020 is onder nummer 2019-012566/D2019-10-000418 waternvergunning verleend aan Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid te Rotterdam voor de Hollandtunnel.
- Bij besluit van 25 november 2019 is onder nummer 2019-025520/D2019-10-000478 waternvergunning verleend aan Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid te Rotterdam voor de Maasdeltatunnel.
- De aanvraag voor de waternvergunning voor het verbreden van de brug in de A20 over de Vlaardingervaart is ingediend op 5 november 2020 (OLO nr. 4917491). Hierover wordt apart een besluit genomen onder nummer 2020-025539. Dijkgraaf en hoogheemraden hebben op 2 maart 2021 de ontwerp waternvergunning voor de verbreding van de brug van de Blankenburgverbinding vrijgegeven voor de gecoördineerde vergunningenprocedure in het kader van de Tracéwet. Deze heeft ter inzage gelegen tot en met 21 april 2021. Er zijn (wel) geen zienswijzen ingediend.

Uitvoeringsvergunningen

Waternvergunningen voor de daadwerkelijke aanleg (ook wel uitvoering genoemd) van de Blankenburgverbinding worden separaat aangevraagd. De daadwerkelijke aanleg van de Maasdeltatunnel (inclusief Ringkering en overige constructies ten zuiden van Het Scheur) maakt dus geen onderdeel uit van dit (ontwerp) wijzigingsbesluit. Voor het aanleggen van de Maasdeltatunnel (inclusief Ringkering en overige constructies ten zuiden van Het Scheur) moet(en) separaat waternvergunning(en) worden aangevraagd. Reden hiervoor is dat er thans onvoldoende informatie beschikbaar is om uitvoeringsvoorschriften te kunnen opstellen. Die uitvoeringsvoorschriften gaan onder meer over de wijze van uitvoeren. Op die manier is het voor Delfland mogelijk om te beoordelen of een passende uitvoeringswijze wordt gehanteerd. Na voltooiing van het werk, is dat moeilijk of zelfs niet meer te beoordelen. De uitvoeringsvergunningen zijn ook noodzakelijk voor Werken ten zuiden van het Scheur, doordat die Werken, ook gelet op het Tracébesluit, onlosmakelijk samenhangen met de waterveiligheid van dijktraject 14-3 (zie hierna paragraaf 2.4 over hevelwerking).

Ontwerp Waternvergunning	2021-006265/D2021-03-006031
-------------------------------------	------------------------------------

Dit (ontwerp) wijzigingsbesluit over de situatie na voltooiing is wel kader-stellend bij het beoordelen van die aanvragen voor uitvoeringsvergunningen opdat de vergunningen in overeenstemming zijn met elkaar. Indien ten tijde van de verlening een uitvoeringsvergunning blijkt dat er omstandigheden bestaan – die nu niet zijn voorzien – die nopen tot voorschriften die niet (geheel) in overeenstemming zijn met deze vergunning, kunnen dijkgraaf en hoogheemraden besluiten een voorschrift aan die uitvoeringsvergunning te verbinden die niet (geheel) overeenstemt met deze vergunning. Na aanleg van de thans vergunde Werken kunnen dijkgraaf en hoogheemraden een revisievergunning verlenen waardoor de uitvoeringsvergunningen en de vergunning voor de definitieve situatie met elkaar overeenstemmen.

Ten behoeve van de aanleg van de Maasdeltatunnel zijn tot op heden onder meer de volgende uitvoeringsvergunningen verleend voor werkzaamheden in de beschermingszone van de Delflandsedijk aan de zijde van Het Scheur:

Vergunning nummer	Datum	Omschrijving
2018-014876/D2018-08-002630	31-08-2018	Damwandkuip Noord
2018-020783/D2018-11-001043	16-11-2018	Oeverbos 1
2019-002101/D2019-02-002151	28-02-2019	Oeverbos 2
2019-005802/D2019-04-002529	23-04-2019	Oeverbos 3
2019-009194/D2019-06-001666	24-06-2019	Damwanden en ankers
2019-011644/D2019-07-000449	08-07-2019	Oeverbos 4
2019-018036/D2019-10-001495	26-11-2019	Groen I en IIA
2019-025520/D2020-02-000260	22-04-2020	<i>Groen IV (zuidoever)*</i>
2020-004763/D2020-03-001085	21-04-2020	Groen IIIA
2020-005698/D2020-03-003191	15-05-2020	Betoncentrale
2020-011418/D2020-06-003035	23-07-2020	Groen IIB
2020-017276/D2020-07-007904	11-08-2020	Oeverbos 4 Wijzigingsbesluit
2020-027448/D2020-12-000973	08-12-2020	Groen IIA Wijzigingsbesluit
2021-005039/D2021-?-?	??-06-2021	Groen VI (in behandeling)

**Uitvoeringsvergunningen zuideoever*

Sinds de inwerkingtreding van de vergunning voor de definitieve situatie Maasdeltatunnel is op de zuideoever een uitvoeringsvergunning verleend namelijk 'Groen IV'. De vergunde werkzaamheden zijn nog niet afgerond. Dit (ontwerp) wijzigingsbesluit heeft geen gevolgen voor deze werkzaamheden/uitvoeringsvergunning.

Voor de maatregelen ten behoeve van de waterveiligheid (Ringdijk) moet nog een aanvraag worden ingediend (Groen Vb). Voor de realisatie van het Blankenburgviaduct KW-32 (Groen Va) moet nog een aanvraag worden ingediend.

Grondslagen waternvergunning

De grondslag voor de onderhavige waternvergunning is als volgt.

1. Artikel 3.1 lid 1 van de Keur Delfland bepaalt dat het verboden is zonder vergunning Waterstaatswerken aan te leggen of te wijzigen.
2. Artikel 3.1 lid 2 van de Keur Delfland bepaalt dat het verboden is zonder vergunning gebruik te maken van een Waterstaatswerk of bijbehorende beschermingszone door, anders dan in overeenstemming met de functie, daarin, daarop, daarboven, daarover of daaronder handelingen te verrichten, werken te behouden, vaste substanties of voorwerpen te laten staan, of te laten liggen, of de waterstand op een ander peil te brengen of houden dan het peil dat in het peilbesluit is vastgesteld.
3. Artikel 3.1 lid 3 van de Keur Delfland bepaalt dat het verboden is zonder vergunning in het profiel van vrije ruimte werken te plaatsen, te wijzigen of te behouden.
4. Artikel 3.2 lid 1 van de Keur Hollandse Delta bepaalt dat het verboden is zonder waternvergunning van het bestuur gebruik te maken van een Waterstaatswerk of bijbehorende beschermingszones door, anders dan in overeenstemming met de waterhuishoudkundige functies, daarin, daarop, daarboven, daarover of daaronder handelingen te verrichten, werken te behouden of vaste substanties

of voorwerpen te leggen, te laten staan, te vervangen, te verwijderen te vervoeren of te laten liggen.

Uit de Leggers van Delfland en van Hollandse Delta volgt dat hetgeen is aangevraagd (wijziging), is gesitueerd in Waterstaatswerken of daarbij behorende beschermingszones. De voorgenomen activiteiten vinden (deels) plaats in de zonering van de Waterkering Botlekdijs (dijktraject 19-1) in beheer bij Hollandse Delta. Tevens omvat de aanvraag het gebruik van Waterstaatswerken, bijbehorende beschermingszones die zijn gelegen in het beheergebied van Delfland of Hollandse Delta. Slotsom is dat een watervergunning is vereist.

Uit de Legger van Delfland (partieel gewijzigd in 2020; zie hieronder) volgt dat hetgeen is aangevraagd, is gesitueerd in de beschermingszone van de Delflandsedijk. Slotsom is dat een watervergunning is vereist.

Leggerwijziging

De aanleg van de Blankenburgverbinding heeft gevolgen voor de aard, vorm, ligging en constructie van Waterstaatswerken. Daarnaast noopt de aanleg tot het wijzigen van de beschermingszone behorende bij de Delflandsedijk (dijktraject 14-3).

Bij besluit van 21 januari 2019 (LEGGER 2019-E-01 nr. 1431552) is de Legger Delflandsedijk partieel gewijzigd. Hieronder volgt een beknopte beschrijving van de leggerwijziging.

Waterstaatswerken

De Delflandsedijk is een primaire Waterkering. Ter hoogte van de noordelijke tunnelmond doorkruist de Maasdeltatunnel die kering. Daarom is in het ontwerp van de Blankenburgtunnel een verlegging van de Waterkering voorzien, waaronder de Kanteldijk. Het waterkerend vermogen mag namelijk niet worden aangetast. Door het wijzigen van Waterstaatswerken was het noodzakelijk om deze wijziging in de legger door te voeren. De partiële leggerwijziging Delflandsedijk voorziet overeenkomstig de watervergunning in een wijziging van de ligging, vorm, afmeting en constructie van de betrokken Waterstaatswerken.

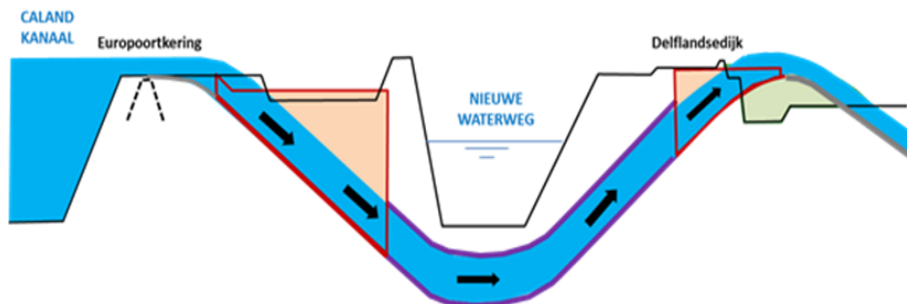
Beschermingszone Delflandsedijk

De partiële leggerwijziging van de Delflandsedijk voorziet ook in een gewijzigde beschermingszone behorend bij de Delflandsedijk. Onderdeel van die wijziging is dat de gehele Maasdeltatunnel onder Het Scheur en de zuidelijke tunnelmond, inclusief toeritten, in die beschermingszone ligt.

De Maasdeltatunnel is een directe verbinding tussen het buitendijks gelegen gebied op de zuidelijke oever van Het Scheur en het binnendijkse gebied van dijktraject 14-3 (Delflandsedijk). Het tunneldeel op de zuidelijke oever mag geen negatief effect hebben op de overstromingskans, althans het waterkerend vermogen van dijktraject 14-3.

De Maasdeltatunnel dient zodanig te worden aangelegd dat dijktrajecten 14-3 en 19-1 blijvend voldoen aan de betreffende (toekomstige) veiligheidseisen.

De aard en staat van de constructie van de Maasdeltatunnel is een relevante factor bij de toetsing of dijktrajecten 14-3 en 19-1 al dan niet voldoen aan de betreffende veiligheidsnormen. Een aantal van de in het kader van die toetsing relevante faalkansen is namelijk rechtstreeks gerelateerd aan de Maasdeltatunnel. Zo kan onder zeer extreme omstandigheden water door hevelwerking via de zuidelijke tunnelmond het gebied ten noorden van de Maasdeltatunnel bereiken (zie figuur 2).



Figuur 2 - Hevelwerking Maasdeltatunnel tussen Calandkanaal en Aalkeet Binnenpolder

Om hevelwerking te voorkomen zijn in de waternvergunning voorschriften opgenomen. Zo zijn in de voorschriften eisen opgenomen over de aanleg van de Ringkering en het viaduct waarop de Droespolderweg is beoogd. De correcte uitvoering van de voorschriften creëert een constellatie die voorkomt dat water vanuit het Calandkanaal in betekende mate in de zuidelijke tunnelmond kan stromen. Met de partiële leggerwijziging is verzekerd dat een derde partij geen activiteiten kan uitvoeren die de constellatie aantasten waardoor de overstromingskans van dijktraject 14-3 toeneemt.

Om die reden is de beschermingszone behorend bij de Delflandsedijk uitgebreid over het gebied vanaf, kort gezegd, de noordelijke oever van Het Scheur tot het Knooppunt A15/A24. Dit betekent in de praktijk dat een derde partij in beginsel eerst een vergunning van Delfland nodig heeft voordat die derde haar initiatief kan uitvoeren.

Wijzigen Algemene regels en beleidsregel

Gelijktijdig met het wijzigen van de legger Delflandsedijk in 2020 is ook het bijbehorende beleid gewijzigd. Voor de toetsing van deze aanvraag, voor werkzaamheden op de zuidoever van Het Scheur, geldt specifiek de Beleidsregel Medegebruik Delflandsedijk 2011, inclusief partiële wijziging 2020.

3 Overwegingen

Context

Hetgeen dat wordt aangevraagd ligt in zowel het beheergebied van Delfland, Rijkswaterstaat alsook dat van Hollandse Delta. Het deel van de aanvraag dat geografisch is gelegen buiten het beheergebied van Delfland, heeft wel effect op het Delflandse Watersysteem. Te denken is aan de hevelwerking als bedoeld in de vorige paragraaf of een gebrek in de tunnel waardoor die volstroomt. Daarom hebben sommige voorschriften geografisch weliswaar betrekking op een gebied buiten het beheergebied van Delfland maar waterstaatkundig hebben die wel betrekking op het Delflandse Watersysteem. Het is voor Delfland met andere woorden noodzakelijk om niet alleen eisen te stellen aan de wijze van realisatie en aan het ontwerp van de Werken ten noorden van Het Scheur, maar ook ter hoogte van Het Scheur en ten zuiden daarvan. Het oogmerk van die voorschriften is de bescherming van het Watersysteem van Delfland en Hollandse Delta, in het bijzonder de primaire Waterkeringen 14-3 en 19-1.

Toetsingskader

Op grond van de Keur Delfland, de Keur Hollandse Delta alsmede de Leggers van Delfland en Hollandse Delta is een vergunning vereist voor de Maasdeltatunnel. Het kader voor het beoordelen van de vergunningaanvraag is hieronder kort beschreven.

- Waterwet;
- Waterbeheerplan Delfland 2016-2021;
- Delflands Algemeen Waterkeringen Beleid van april 2010;
- Beleidsregel Medegebruik Delflandsedijk 2011, partieel gewijzigd in 2020.

Daarnaast is onderzocht of de aanvraag (wijziging) strookt met de inhoud van de volgende documenten:

- Bilaterale bestuursovereenkomst (BOK) Blankenburgverbinding van 16 augustus 2016, tussen Delfland en Rijkswaterstaat;
- KPR-advies 638 van het Kennisplatform Risicobenadering van 27 mei 2019.

Dit geheel vormt de basis waaraan de aanvraag is getoetst aangaande de aspecten waterveiligheid, waterkwantiteit, waterkwaliteit of ecologie.

Waterwet

In artikel 2.1 van de Waterwet zijn de algemene doelstellingen benoemd die richtinggevend zijn bij de uitvoering van het waterbeheer, waaronder het verlenen van vergunningen:

- a) Voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met;
- b) Bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en;
- c) Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

De doelstellingen zijn geconcretiseerd via normen en beleid ten aanzien van onder andere waterveiligheid. De uitwerking hiervan vindt plaats in de Waterwet, in aanvullende regelgeving, beleid(regels) en in water- en beheerplannen op grond van hoofdstuk 4 van de Waterwet. De vastgestelde normen en het beleid zijn richtinggevend bij de toetsing of de aangevraagde handeling verenigbaar is met de doelstellingen voor het waterbeheer.

Deze doelstellingen vormen in onderlinge samenhang het toetsingskader bij vergunningverlening. Een vergunning wordt geweigerd indien deze niet verenigbaar is met de doelstellingen van het waterbeheer en het niet mogelijk is om de belangen van het waterbeheer door het verbinden van voorschriften of beperkingen voldoende te beschermen. Bij de beoordeling van de aanvraag richten wij ons op de effecten van het initiatief op punt a) en punt b). De effecten op punt c) spelen niet of nauwelijks een rol bij dit besluit.

Waterveiligheid Waterwet

Sinds 1 januari 2017 is de Waterwet aangepast en is de wijze van beoordelen van de Waterkeringen gewijzigd. Naast het stellen van normen is sinds het inwerking treden van de waterwet een geheel nieuw instrumentarium vrijgegeven voor het beoordelen (WBI2017) en ontwerpen (OI2014v4).

Voor het ontwerpen van nieuwe Waterkeringen op basis van de Waterwet is door Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving een handreiking 'Ontwerpen met overstromingskansen' opgesteld. Dit is momenteel de vigerende leidraad voor het ontwerp van primaire Waterkeringen. Het voornoemde OI2014v4 wordt gebruikt in aanvulling op bestaande leidraden en technische rapporten zoals:

- Leidraad Zee- en Meerdijken;
- Leidraad Rivieren;
- Technisch Rapport waterkerende grondconstructies;
- Leidraad Kunstwerken.

Sinds deze wijziging is een geheel nieuw instrumentarium van kracht voor het bepalen van de waterveiligheid. De waterveiligheid wordt genormeerd en bepaald aan de hand van faalkansen. Een aandachtspunt hierbij is dat aan dit instrumentarium nog regelmatig aanpassingen plaatsvinden naar aanleiding van nieuwe ontwikkelingen, welke aanleiding zijn geweest voor dit wijzigingsbesluit.

In de wet wordt de norm gesteld waaraan ieder dijktraject minimaal moet voldoen (ondergrenswaarde). Naast de ondergrenswaarde wordt er tevens een signaleringswaarde ingesteld.

Ontwerp Watervergunning	2021-006265/D2021-03-006031
----------------------------	-----------------------------

Voor de verschillende trajecten die bij het ontwerp van de Blankenburgverbinding betrokken zijn hieronder de verschillende ondergrens en signaleringswaarden gegeven:

Dijktraject	Naam dijktraject	Ondergrens	Signaleringswaarde
14-3	Zuid-Holland - Nieuwe waterweg Delflandsedijk	1 / 10.000	1 / 10.000
19-1	Rozenburg	1 / 30.000	1 / 100.000
209	Europoort / Hartelkering	1 / 30.000	1 / 100.000

Toelichting toetsingskader Delfland

Waterbeheerplan Delfland 2016-2021

In het Waterbeheerplan zet Delfland in grote lijnen uiteen op welke wijze het zijn taak wil uitvoeren. Het Waterbeheerplan legt een accent om bij ruimtelijke ontwikkelingen - zoals de Blankenburgverbinding - te anticiperen op een toekomstige verbreding en verhoging van de keringen en te borgen dat werk aan de keringen op langere termijn mogelijk blijft.

Het Delflands Algemeen Waterkeringenbeleid geeft op hoofdlijnen het algemene beleidskader aan voor het beheer van de Waterkeringen. Het is daarmee de 'paraplu' waaronder allerlei instrumenten worden vormgegeven, waaronder de Beleidsregel Medegebruik Delflandsedijk. In het Delflands Algemeen Waterkeringenbeleid zijn negen gouden regels vastgesteld en uitgewerkt. In dit geval zijn de gouden regels 1 en 6 relevant.

Gouden regel 1: het voldoen aan de veiligheidsnorm is altijd een harde randvoorwaarde. Artikel 2.2 Waterwet bepaald de veiligheidsnorm voor de dijktrajecten.
Gouden regel 6: medegebruik in de leggerzonering van de Waterkering is mogelijk als het functioneren van de Waterkering volgens gestelde veiligheidseisen nu en in de toekomst niet wordt aangetast, als het beheer en onderhoud van de kering niet wordt belemmerd en de kosten van het beheer niet onevenredig toenemen.

Beleidsregel Medegebruik Delflandsedijk (2011):

Delfland hanteert heldere criteria op basis waarvan medegebruik van de ruimte in, op, en om de Waterkering mogelijk is en zo ja, onder welke voorwaarden. Door de voorwaarden die worden gesteld aan het medegebruik van de ruimte in, op, boven, over en onder de Waterkering geeft de Beleidsregel Medegebruik Delflandsedijk tevens een belangrijke invulling aan harde randvoorwaarden en ontwerpvoorwaarden. De beleidsregel is niet toereikend voor een integrale toetsing van het ontwerp van de Maasdeltatunnel, mede vanwege de complexiteit en ontwerpfilosofie van de tunnel. In dit geval wordt de Delflandsedijk doorsneden door de A24/Maasdeltatunnel, over een lengte van circa 50 meter.

Beleidsregel Medegebruik Delflandsedijk 2011, partieel gewijzigd 2020

Op grond van artikel 3.1, lid 2 Keur Delfland is het verboden zonder vergunning van dijkgraaf en hoogheemraden gebruik te maken van de Beschermingszone Maasdeltatunnel. Het artikel bepaalt dat een vergunning nodig is voor, anders dan in overeenstemming met de functie, daarin, daarop, daarboven, daarover of daaronder handelingen te verrichten, werken te behouden, vaste substanties of voorwerpen te laten staan, of te laten liggen. Een vergunning kan enkel worden verleend indien de aanvrager naar het oordeel van dijkgraaf en hoogheemraden ondubbelzinnig heeft aangetoond dat uitvoeren, hebben en behouden van hetgeen aangevraagd het waterkerend vermogen van de primaire waterkering en ondersteunende kunstwerken ter plaatse van de noordelijke tunnelmond van de Maasdeltatunnel niet negatief

beïnvloedt. Bij de beoordeling van de aanvraag nemen dijkgraaf en hoogheemraden in ieder geval de regels in acht voor het bepalen van de hydraulische belasting en de sterkte van primaire waterkeringen. Bij inwerkingtreding van dit hoofdstuk zijn dat de regels als bedoeld in artikel 2.3 Waterwet.

Zwaarwegend belang

Gezien het bovenstaande ontbreken specifieke criteria in het Delflandse beleid om de aanvraag integraal te toetsen op waterveiligheid. Omdat er sprake is van een 'zwaarwegend belang' als bedoeld in paragraaf 6.3.3 van het Delflands Algemeen Waterkeringenbeleid kan Delfland in geval van zwaarwegend belang onder voorwaarden het medegebruik van de primaire Waterkering toelaten.

Het zwaarwegende belang van de Blankenburgverbinding blijkt uit de vaststelling van het Tracébesluit Blankenburgverbinding. De aanvraag is afzonderlijk afgewogen en hierbij gelden de volgende uitgangspunten op grond van het vigerende toetsingskader van Delfland:

1. Het functioneren van de Waterkering volgens gestelde veiligheidseisen nu en in de toekomst mag niet worden aangetast. Het voldoen aan de veiligheidsnorm is altijd een harde randvoorwaarde. Het waterkerende vermogen van de Waterkeringen mag niet negatief worden beïnvloed.
2. Het beheer en onderhoud van de kering mag niet worden belemmerd. De uitoefening van doelmatig beheer van de Waterkeringen moet mogelijk blijven. Er moet worden geanticipeerd op een toekomstige verbreding en verhoging van de Waterkeringen. Er moet worden geborgd dat werkzaamheden aan de Waterkeringen op langere termijn mogelijk blijven.
3. De kosten van het beheer mogen niet onevenredig toenemen.

Dit leidt tot de volgende conclusies ten aanzien van de aanvraag.

Veiligheid (1)

Hieronder is de waterveiligheid nader toegelicht. Het bij de aanvraag ingediende rapport 'Aanvulling technische onderbouwing waterveiligheid- Update document BAAK-AL-R-MDTA-ALG-00022 voor Zuidoever Maasdeltatunnel, nr. PR4296.12 van maart 2021 (HKV Lijn in water)' geeft aan dat de veiligheid en robuustheid geborgd blijven. Het gewijzigde ontwerp volgens de aanvraag voldoet met ruime marge aan de Waterwet.

Beheer en onderhoud (2)

Het gewijzigde ontwerp volgens de aanvraag blijft robuust, uitbreidbaar en onderhoudbaar.

Kosten (3)

Volgens de aanvraag worden er (maatschappelijke) kosten bespaard.

Toetsingskader Hollandse Delta

Over de aanvraag voor het wijzigen van de vergunning heeft Waterschap Hollandse Delta advies gegeven op 20 april 2021.

De aangevraagde activiteiten zijn zodanig van aard dat een ontheffing van artikel 3.2 van de keur van waterschap Hollandse Delta kan worden verleend. Wel stelt het waterschap voorschriften en geeft de daarbij behorende overwegingen voor het uitvoeren van deze werkzaamheden. Deze voorschriften zijn opgenomen in het (ontwerp) wijzigingsbesluit.

Over de relatie van de aanvraag met andere geplande werkzaamheden aan de Botlekdijs, is op 1 en 8 april 2021 overleg geweest tussen de waterbeheerders en Rijkswaterstaat. Dit wordt verderop nader toegelicht.

Ontwerp Watervergunning	2021-006265/D2021-03-006031
----------------------------	-----------------------------

Bilaterale bestuursovereenkomst (BOK)

De aanvraag strookt met de inhoud van de Bilaterale bestuursovereenkomst (BOK) Blankenburgverbinding van 16 augustus 2016. Zie verder onder het kopje 'Waterveiligheid nader toegelicht'.

Advies van het Kennisplatform Risicobenadering (Advies 638 Blankenburgverbinding van 27 mei 2019)

De aanvraag heeft geen nadelige gevolgen voor de veiligheid en robuustheid van het systeem. Het voldoet aan het advies van het KPR (2019). Dat wil zeggen: het voldoet in ruime marge aan de Waterwet, er is sprake van een robuust systeem en het is voldoende uitbreidbaar om ook op lange termijn de waterveiligheid te kunnen borgen. Dit wordt hierna verder toegelicht.

Waterveiligheid nader toegelicht: Verantwoording over de uitwerking van het ontwerp door Rijkswaterstaat

Begeleidende brief bij aanvraag

De wettelijke eisen die gesteld worden aan de Tunnelconstructie en eventuele kanteldijken volgen uit de Waterwet die in 2017 is ingegaan. Het waterkeringstraject (dijktraject 14-3) dat door de Maasdeltatunnel wordt gekruist moet voldoen aan een overstromingskans van $1,0 \cdot 10^{-4}$ per jaar. Aanvullend op de eisen in de Waterwet zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over uitbreidbaarheid en robuustheid. De Waterveiligheidsanalyse (BAAK-AL-R-TUNS-WTK-00001 en BAAK-AL-R-TUNS-WTK-00002) beschrijft hoe de Maasdeltatunnel in de eindsituatie aan deze eisen voldoet.

Met de komst van de nieuwe Waterwet zijn in 2017 zowel de eisen aan waterkeringen (normen) als de manier van beoordelen en ontwerpen van waterkeringen aangepast (ook rekening houdend met klimaatveranderingen). De eisen aan waterkeringen zijn sindsdien uitgedrukt in een andere parameter: van overschrijdingskans naar overstromingskans. Naast de eisen aan waterkeringen zijn ook de methoden en modellen die gebruikt worden voor het beoordelen en het ontwerpen aangepast. Deze methoden en modellen zijn veelal ontwikkeld als onderdeel van het WBI2017.

Tijdens de vergunningsaanvraag speelde dat de nieuwe benadering nog niet volledig was uitgekristalliseerd. Zo zijn er binnen het WBI2017 nog diverse updates geweest van methodemodellen en is door diverse waterkeringbeheerders ervaring opgedaan met het beoordelen en ontwerpen volgens de nieuwe wet. Beheerders zijn daarbij ondersteund door het Adviesteam Dijkontwerp (voorheen Kennisplatform Risicobenadering, KPR).

Ten behoeve van de voortgang van het project Blankenburgverbinding hebben HHD en RWS (Delfland: in 2019) besloten eerst over te gaan tot vergunningverlening op basis van de WBI2017, om vervolgens gezamenlijk kennis te nemen van de updates van methoden en modellen en te besluiten of aanpassing van de vergunning mogelijk is. In 2020 heeft deze nadere analyse van de methoden en modellen plaatsgevonden. Uit deze analyse kwam naar voren dat het ontwerp op enkele aspecten kan worden aangepast en daarmee kosten te besparen, met inachtneming dat het ontwerp nog steeds robuust is en blijft (Delfland: in beginsel kan) voldoen aan de waterveiligheidswet- en regelgeving. De wijzigingen die het betreft worden in onderliggend document beschreven en onderbouwd.

In de Waterveiligheidsanalyse deel 1 [BAAK-AL-R-TUNS-WTK-00001] en deel 2 [BAAK-AL-R-TUNS-WTK-00002] zijn de eisen aan waterveiligheid beschreven. Deze eisen zijn niet veranderd. Ook het document [BAAK-AL-R-MDTA-ALG-00022] is niet veranderd, maar wel op onderdelen aangevuld in het document 'Aanvullende technische onderbouwing waterveiligheid'.

De onderdelen die zijn gewijzigd in Deelgebied Zuid ten opzichte van de technische onderbouwing waterveiligheid [BAAK-AL-R-MDTA-ALG-00022] zijn:

- De bekleding van 'Zuid dijklichaam Scheurzijde' (zie hoofdstuk 5) door het meenemen van restprofiel van de zeer brede waterkering langs het Scheur.
- De bekleding van het 'Zuid dijklichaam Botlekzijde' (zie hoofdstuk 6) als gevolg van nieuwe inzichten in hydraulische randvoorwaarden.
- Voor 'Zuid dijklichaam knoop A15 (zie hoofdstuk 7):
 - De hoogte van de Droespolderweg door nieuwe inzichten in hydraulische randvoorwaarden.
 - De hoogte van de damwanden bij het Grondlichaam door nieuwe inzichten in hydraulische randvoorwaarden.

Paragraaf 1.2 van het document 'Aanvullende technische onderbouwing waterveiligheid' beschrijft de wijzigingen ten opzichte van de situatie geschetst in document BAAK-AL-R-MDTA-ALG-00022 (versie 3.0 d.d. 29-07-2019) voor de primaire waterkeringen.

In paragraaf 1.4 van het document 'Aanvullende technische onderbouwing waterveiligheid' is een overzicht opgenomen van de tekeningen die zijn aangepast, inclusief toelichting.

Rapport 'Aanvulling technische onderbouwing waterveiligheid', update document BAAK-AL-R-MDTA-ALG-00022 voor Zuidoever Maasdeltatunnel, nr. PR4296.12 van maart 2021 (HKV Lijn in water).

Dijklichaam Scheurzijde (noordzijde Toerit)

De wijzigingen hebben betrekking op paragraaf 5.3.5 Stabiliteit bekleding en micro-instabiliteit. De methode waarmee invulling is gegeven aan de eis voor het faalmechanisme bekleding is gewijzigd. Er is rekening gehouden met het aanwezige restprofiel. Dit is toegestaan vanwege een bijzondere situatie, namelijk de zeer grote kruinbreedte van het dijklichaam. Indien de bekleding faalt, is nog sprake van voldoende restprofiel om een overstroming van de tunnelmond te voorkomen. De ontwerphoogte van de steenbekleding wordt NAP +3,55 m (initieel vergund op NAP +4,93 m). Daarnaast wijzigt de grondopbouw.

Dijklichaam Botlekzijde (oostzijde Toerit)

De methode waarmee invulling is gegeven aan de eis voor het faalmechanisme bekleding is gewijzigd. Voor de hydraulische belastingen bij de Botlekweg is het effect van seiches uitgesloten, omdat deze ter plaatse niet optreden vanwege het maaiveldverloop. Dit is bevestigd door de Helpdesk Water.

Het integrale ontwerp is (Delfland: voor zover van belang voor de aanvraag) beoordeeld op alle faalmechanismen. In dit rapport staan alleen de faalmechanismen waarop de nieuw berekende hydraulische belastingen invloed hebben. Voor piping, macrostabiliteit binnen-en buitenwaarts leidt dit niet tot een aangepast ontwerp.

In de achtergrondnotitie 'Hydraulische belastingen Calandkanaal en Botlekweg' is de aangepaste waterstandsstatistiek opgenomen. Voor de optredende waterstand bij de Botlekwegzijde is de situatie op het Calandkanaal maatgevend. Er zijn geen wijzigingen in het ontwerp voor micro-instabiliteit, wel voor bekledingen.

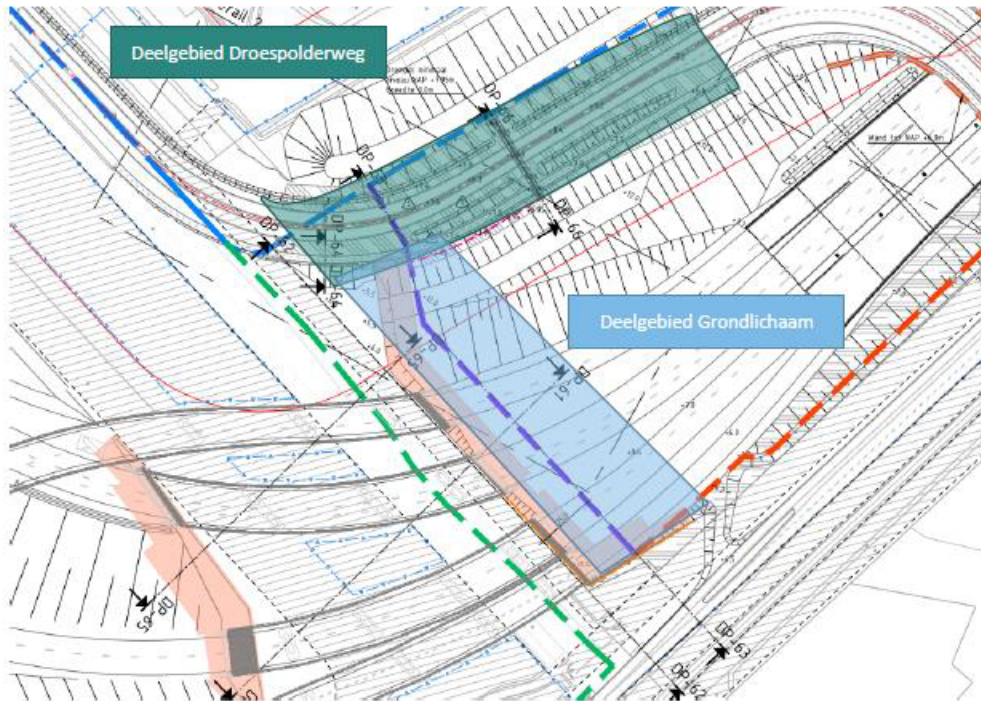
De maatgevende hydraulische conditie voor het buitentalud is de stroming. Het talud moet stabiel zijn tegen de geringe waterbelasting en stroming. Dit leidt tot andere kwaliteitseisen aan de kleilaag voor buitentalud en kruin, namelijk een kleilaag N8B of gelijkwaardig van 0,70 m, voldoet.

Omdat het binnentalud van de waterkering niet wordt belast door overloop of overslag, worden er geen waterbouwkundige eisen gesteld aan de erosiebestendigheid.

Dit leidt tot andere kwaliteitseisen aan de deklaag, namelijk een grasbekleding op de bestaande leeflaag van 0,30 m en een kleilaag van 0,70 m met NEN5104-categorie KS2, KS3 of KS4, voldoet.

Dijklichaam Knoop A15 en de Droespolderweg (zuidzijde Toerit)

In onderstaand figuur 3 is het gebied Knoop A15 weergegeven.



Figuur 3 - Locatie dijklichaam Knoop A15 (rapport figuur 12 en tekening nr. BAAK-DO-T-MDTZ-WTK-00010)

Groen is de kruinlijn van de Europoortkering en blauw de kruinlijn van Dijkkring Rozenburg. Dijklichaam Knoop A15 is op te splitsen in twee locaties:

- Droespolderweg. De Droespolderweg wordt ook aangeduid om het lageregelegen deel (rond NAP +7,0 m tot NAP +8,0 m) van het Dijklichaam Knoop A15 aan te geven. Het hoger gelegen deel van de Droespolderweg wordt aangeduid met Grondlichaam;
- Grondlichaam. De grond onder de A24 en ten westen daarvan, richting de Droespolderweg, wordt Grondlichaam genoemd.

Tussen de Droespolderweg en het Dijklichaam Botlekzijde (rood) staat een damwand met de bovenkant op NAP +7,60 m onder het Grondlichaam en onder de A24. In de damwand zit een lokale verlaging waar de A24 lager ligt dan NAP +7,60 m.

De wijzigingen in het ontwerp zijn als volgt:

- Droespolderweg. De aanleghoogte van de weg wordt NAP +7,30 m (initieel vergund op NAP +7,95 m). Daarnaast wijzigt de grondopbouw van kruin en binnentalud. De damwand komt hier te vervallen.
- Grondlichaam A24. Alleen de damwand is onderdeel van de Ringkering. De damwand krijgt een hoogte van NAP +7,60 m (initieel vergund op NAP +8,10 m). Ter plaatse van de lokale verlaging voldoet een aanleghoogte van NAP +7,10 m (initieel vergund op NAP +7,60 m).

Waterveiligheid; overwegingen Delfland

Voor het initiële ontwerpproces is aandacht besteed aan het herleidbaar en eenduidig voldoen aan de ontwerpisen. Hiervoor zijn diverse documenten opgesteld met allen hun eigen bijdrage aan deze verantwoording:

1. Engineeringsspecificatie;
2. Waterveiligheids-analyse methodiek;
3. Waterveiligheids-analyse uitwerking;
4. Uitgangspunten Geotechniek;
5. Technische onderbouwing (TO).

Naast deze vijf hoofd rapporten zijn diverse onderliggende rapporten en uitwerking opgesteld. In de TO wordt naar al deze onderliggende onderbouwende rapporten verwezen. De uitgewerkte ontwerpen zijn visueel gemaakt in tekeningen. In de TO en onderliggende rapporten worden verwijzingen gemaakt naar de relevante tekeningen.

Technische onderbouwing waterveiligheid (verder TO)

Het doel van dit document is beschrijven hoe wordt voldaan aan de waterveiligheids-eisen in de eindsituatie na de aanleg van de Maasdeltatunnel. Het document geeft het totaaloverzicht van de waterveiligheid en vormt de technische onderbouwing voor de aanvraag Watervergunning voor de Maasdeltatunnel.

Bij de initiële aanvraag hoort het rapport BAAK-AL-R-MDTA-ALG-00022, versie 3.0, d.d. 29-07-2019 (vergunning nr. 2019-012970, onder besluit nr. 5.b.II, lid 1).

Bij dit besluit hoort het rapport 'Aanvulling technische onderbouwing waterveiligheid', update document BAAK-AL-R-MDTA-ALG-00022 voor Zuidoever Maasdeltatunnel, nr. PR4296.12 van maart 2021 (HKV Lijn in water).

Beschrijving eindsituatie Zuidzijde

Bij de zuidelijke tunnelmond voorkomt een Ringkering dat er water vanuit Het Scheur of Calandkanaal de tunnel instroomt. Dit water zou immers via de tunnel het gebied van Delfland kunnen binnenstromen. De Ringkering is onderdeel van het waterkerend kunstwerk Maasdeltatunnel. De waterveiligheid van deze Ringkering is uitgebreid beschouwd in de waterveiligheidsanalyse (onderliggende rapporten 2 en 3 van het TO 2019).

In het TO van 2019 (en in de update bij de aanvraag) is het gebied onderverdeeld in drie deelgebieden:

- Zuid Dijklichaam Scheurzijde (hoofdstuk 5);
- Zuid Dijklichaam Botlekzijde (hoofdstuk 6);
- Zuid Dijklichaam Knoop A15 (hoofdstuk 7).

Het Dijklichaam Scheurzijde is in de huidige situatie al aanwezig. In feite is dit een erg breed grondlichaam en ligt deze in het verlengde van dijkkring Rozenburg.

Het Dijklichaam Botlekzijde betreft in de huidige situatie een amper op te merken heuveltje langs de weg. Vanuit de waterveiligheidsanalyse dient de huidige grond te worden verhoogd tot minimaal NAP +6,0 m.

Het Dijklichaam Knoop A15 betreft na oplevering van de Maasdeltatunnel een groot en breed landhoofd voor de aansluiting van de A24. De Waterkering bestaat hier uit een grondkering (Droespolderweg) en een damwand.

De Ringkering is aan de westzijde begrensd door het dijktraject Rozenburg (traject 19-1). De veiligheidsnorm van dit traject (1/30.000 per jaar) is strenger dan de veiligheidsnorm voor de Delflandsedijk (1/10.000 per jaar). Het waterschap Hollandse Delta heeft traject 19-1 beoordeeld. Hieruit is gebleken dat dit traject niet voldoet aan de veiligheidseis voor traject 19-1. De dijk is onvoldoende hoog. De faalkans van dijktraject Rozenburg is echter wel voldoende klein om, als onderdeel van de Maasdeltaverbinding aan de veiligheidseis vanuit de Delflandsedijk te voldoen. Daarmee biedt ook dit deel voldoende bescherming.

Botlekdiijk

Op 1 en 8 april 2021 is er overleg geweest tussen de Waterbeheerders en Rijkswaterstaat over de raakvlakken tussen het nieuwe ontwerp van de Ringdijk en andere geplande werkzaamheden aan de Botlekdiijk. Te denken is aan de wijziging van de Botlekdiijk, tevens Ringkering, ter hoogte van de zuidelijke tunnelmond. De gemeente Rotterdam is voornemens de Botlekdiijk daar zodanig te wijziging dat ruimte ontstaat voor de aanleg van recreatieve voorzieningen die zijn gelegen binnen dijktraject 19-1. Voor die aanleg dient het bestuur van WSHD een waternvergunning te verlenen. Het is voorstelbaar dat vanwege de eisen die ten aanzien van dijktraject 19-1 gelden, voorschriften aan die vergunning worden verbonden die wat betreft waternveiligheid corresponderen met een hoger beschermingsniveau dan het beschermingsniveau dat ten grondslag ligt aan het onderhavige besluit. Voor zover de vergunningvoorschriften van het onderhavige besluit en de door WSHD te verlenen waternvergunning elkaar overlappen ten aanzien van waternveiligheid van de Botlekdiijk, moet de voorschriften van het onderhavige besluit worden gelezen als de 'minimum-variant'. In de praktijk kan dit betekenen, dat de definitieve situatie van de Botlekdiijk deels kan afwijken van het huidige ontwerp, bijvoorbeeld als het gaat om het gebruik van bepaalde materialen. Deze, zagezegd, afwijkingen hebben dus het resultaat dat dit deel van de Ringdijk een hoger beschermingsniveau toekomt dan op grond van het onderhavige besluit.

Vanwege de impact van de maatregelen op de zuidoever en de ontwikkelingen in de WBI is in 2020 nader onderzoek gedaan naar:

- Waterstanden, overloopvolumina en afstroomgedrag rondom zuidelijke tunnelmond;
- Een maatregelenpakket (dimensionering, type bekleding) wat voldoet aan de waternveiligheidswet- en regelgeving en adequaat/kosteneffectief voor het project.

De aanpassingen betreffen de zuidelijke tunnelmond. De Ringkering bestaat uit twee onderdelen. Aan de westzijde betreft dit de Waterkering Rozenburg (geen wijzigingen). Aansluitend betreft het de volgende onderdelen:

- Dijklichaam Scheurzijde;
- Dijklichaam Botlekzijde (Botlekweg);
- Dijklichaam Knoop A15 (Damwand landhoofd KW-21B en Droespolderweg).

Rapport 'Aanvulling technische onderbouwing waternveiligheid', update document BAAK-AL-R-MDTA-ALG-00022 voor Zuidoever Maasdeltatunnel, nr. PR4296.12 van maart 2021 (HKV Lijn in water).

Bekleding Dijklichaam Scheurzijde

De berekening is uitgevoerd conform landelijk instrumentarium. Het eventueel falen van (het nieuwe ontwerp van) de bekleding zal niet leiden tot het vollopen van de tunnel. Omdat er ook sprake is van een dubbele kering in combinatie met de Kanteldijk op de noordoever, kan Delfland instemmen met het nieuwe ontwerp. Dit leidt tot andere ontwerp- en kwaliteitseisen, zie voorschrift 4.3.5, lid 4.a en f.

Bekleding Dijklichaam Botlekzijde (Botlekweg)

In het nieuwe ontwerp bestaat de dijkbekleding uit gebiedseigen grond (klei). Hierbij is rekening gehouden met een minimale belasting door hoogwater namelijk 12 uur lang, een halve meter water. Omdat er ook sprake is van een (ongewijzigde) overhoogte van het dijklichaam, kan Delfland instemmen met minder strenge eisen voor de bekleding aan de binnenzijde. Dit leidt tot andere kwaliteitseisen, zie voorschrift 4.3.5, lid 4.g.

- Aan de kleilaag voor het buitentalud en de kruin, namelijk 0,70 m klei dat minimaal voldoet aan de categorie KS2 of KS3 uit de NEN5104 met daarop een leeflaag van 0,30 m met grasbegroeiing
- Aan de kleilaag voor het binnentalud, namelijk 0,70 m klei dat minimaal voldoet aan de categorie KS, KS3 of KS4 uit de NEN5104 met daarop een leeflaag van 0,30 m met grasbegroeiing

Ontwerp Waternvergunning	2021-006265/D2021-03-006031
-----------------------------	-----------------------------

- De kwaliteit van de grasbegroeiing is minimaal open zoden

Dijklichaam Knoop A15 (zuidzijde)

Het dijklichaam bestaat uit een grondlichaam en een damwand. Door het ontbreken van seiches kan rekening worden gehouden met een lagere waterstand (-0,60 m). Het dijklichaam is ontworpen voor 100 jaar maximum klimaatscenario, rekening houdend met eventuele toekomstige leidingen. Zie tekening nr. BAAK-DO-T-MDTZ-WTK-00013.

- Damwand landhoofd KW-21. De wijziging betreft de hoogte van de bovenkant, verlaagd met 0,50 m tot NAP+7,60 m. Zie tekening doorsneden DP-61 en DP-63. De damwand is ingegeven door de faalkans van kabels en leidingen in combinatie met hoogwater. Zie ook tekening nr. BAAK-DO-T-MDTZ-WTK-00014, Detail 2.
- Droespolderweg. Ook hier is de bovenkant verlaagd met 0,60 m. De bovenkant van de weg (inclusief fietspad) is tenminste NAP +7,30 m, zie tekening doorsnede DP-64. Er is sprake van een volwaardige dijkbekleding (klei Cat. I), zie tekening doorsnede DP-66. Door de lagere waterstand in combinatie met hoog voorland, is hier geen damwand (meer) nodig.

Delfland kan instemmen met deze wijzigingen. Dit leidt tot andere ontwerp- en kwaliteitseisen, zie voorschrift 4.3.5, lid 4.c, d. en h.

De hierop betrekking hebbende vijf tekeningen zijn overeenkomstig aangepast en worden toegevoegd aan dit (ontwerp)wijzigingsbesluit, ter vervanging van de eerdere tekeningen.

Met dit rapport Aanvulling technische onderbouwing waterveiligheid', Update document BAAK-AL-R-MDTA-ALG-00022 voor Zuidoever Maasdeltatunnel, nr. PR4296.12 van maart 2021 (HKV Lijn in water) heeft de aanvrager ondubbelzinnig aangetoond dat uitvoeren, hebben en behouden van hetgeen aangevraagd het waterkerend vermogen van de primaire waterkering en ondersteunende kunstwerken ter plaatse van de noordelijke tunnelmond van de Maasdeltatunnel niet negatief beïnvloedt.

Conclusie Waterveiligheid

Op basis van voorgaande zowel kader als de door vergunning-aanvrager aangeleverde documenten heeft Delfland, ondersteund door externe experts, de aangeleverde stukken gecontroleerd en beoordeeld. Uit deze beoordeling is gebleken dat vergunninghouder naar goedkeuring van Delfland heeft aangetoond dat aan ontwerp-eisen en uitgangspunten is voldaan. Aanvrager heeft aantoonbaar onderbouwd dat de beoogde wijzigingen geen negatieve invloed op het waterkerend vermogen van dijktraject 14-3 heeft, waarmee de faalkans ingevolge de Waterwet negatief beïnvloed wordt. Hiermee is de waterveiligheid voldoende geborgd zodat er positief beschikt kan worden op de aanvraag tot wijziging van de initiële vergunning.

Maatschappelijke functievervulling door watersystemen

De aangevraagde werkzaamheden hebben niet of nauwelijks gevolgen voor de maatschappelijke functievervulling door watersystemen zoals bedoeld in artikel 2.1 van de Waterwet.

Andere belangen

Delfland heeft in de periode voorafgaand aan dit wijzigingsbesluit in nauw contact gestaan met Rijkswaterstaat, waterschap Hollandse Delta en het consortium BAAK. De belangen van (bekende) stakeholders in de directe omgeving en binnen het Werkterrein zoals (nuts)bedrijven, omwonenden, etc. zijn naar het oordeel van Delfland in voldoende mate meegewogen bij het ontwerp van de waterkerende voorzieningen.

Bij Delfland zijn geen andere belangen bekend die moeten worden meegewogen in deze procedure.

Eindconclusie

Gelet op de overwegingen en met het opnemen van voorschriften kan de gevraagde vergunning worden verleend.

4 Besluit

Dijkgraaf en hoogheemraden besluiten om vergunning 2019-012970/D2019-10-000478 d.d. 25 november 2019 voor het hebben en houden van de Maasdeltatunnel (definitief), onderdeel van de Blankenburgverbinding (A24), als volgt te wijzigen:

- a) Voorschrift 4.3.5, lid 4 in hoofdstuk 4 wordt vervangen door:
De Ringkering moet voldoen aan de volgende maatvoering:
 - a. Dijklichaam Scheurzijde (Oever), dimensies conform tekening nr. BAAK-DO-T-MDTZ-WTK-00011;
 - b. Dijklichaam Botlekzijde (Botlekweg), bovenkant dijklichaam tenminste NAP +6,20 m;
 - c. Dijklichaam Knoop A15 (Landhoofd KW-21): damwand met bovenkant op tenminste NAP +7,60 m en ter plaatse van wegcunet met bovenkant op tenminste NAP +7,10 m;
 - d. Dijklichaam Knoop A15 (Droespolderweg) bovenkant dijklichaam op tenminste NAP +7,30 m;
 - e. Botlekdijs, grondwal Rozenburg, bovenkant dijk tenminste NAP +7,0 m;
 - f. De bekleding van het Dijklichaam Scheurzijde (Oever) moet bestaan uit:
 - i. Een steenbekleding tot ontwerphoogte NAP +3,55 m;
 - ii. Een grasbegroeiing vanaf de bovenrand steenzetting tot aan de kruin;
 - iii. Een aaneengesloten gecombineerde leef-/kleilaag van 0,50 m onder het fietspad tot aan de kruin die bestaat uit klei met een maximale zandfractie van 80% en een minimale luthumfractie van 8%;
 - iv. De kwaliteit van de grasbegroeiing is minimaal open zoden;
 - g. De bekleding van het Dijklichaam Botlekzijde (Botlekweg) moet bestaan uit:
 - i. Een kleilaag voor het buitentalud en de kruin, namelijk 0,70 m klei dat minimaal voldoet aan de categorie KS2 of KS3 uit de NEN5104 met daarop een leeflaag van 0,30 m met grasbegroeiing;
 - ii. Een kleilaag voor het binnentalud, namelijk 0,70 m klei dat minimaal voldoet aan de categorie KS2, KS3 of KS4 uit de NEN5104 met daarop een leeflaag van 0,30 m met grasbegroeiing;
 - iii. De kwaliteit van de grasbegroeiing is minimaal open zoden;
 - h. De bekleding van het Dijklichaam Knoop A15 (Droespolderweg) moet bestaan uit:
 - i. Voor de kruin en het binnentalud een grasbegroeiing op een gecombineerde leef-/kleilaag van 0,70 m die bestaat uit klei met een maximale zandfractie van 80% en minimale luthumfractie van 8%;
 - ii. Voor het buitentalud een kleilaag, namelijk 0,70 m klei categorie I met daarop een leeflaag van 0,30 m met grasbegroeiing;
 - iii. De kwaliteit van de grasbegroeiing is minimaal open zoden;
- b) Aan voorschrift 4.3.7 in hoofdstuk 4 wordt toegevoegd:
 4. De watergangen die zijn weergegeven in tekening BAAK-DO-T-MDTZ-WTK-00010 dienen zodanig te worden aangelegd dat er geen water naar het dijklichaam kan infiltreren en moeten zijn voorzien van uitstroomvoorzieningen die zodanig zijn geplaatst dat de gehele watergang hierin kan afstromen zodat er niet langdurig water in blijft staan;

Ontwerp Watervergunning	2021-006265/D2021-03-006031
----------------------------	-----------------------------

- c) Onderdeel a. lid 3 sub b. van het Besluit in hoofdstuk 5 wordt vervangen door:
Ringdijk rond de tunnelmond, bestaande uit:
 - 1. Dijklichaam Scheurzijde;
 - 2. Grondlichaam parallel aan Europoortkering (NAP +8,60 m, ter plaatse van Droespolderweg NAP +7,10 m);
 - 3. Grondlichaam ten oosten van de toerit, Botlekweg (NAP +6,20 m);
 - 4. Damwanden onder de A15 en onder de tunnel (kwelscherm);
- d) De volgende documenten, in onderdeel b. sub I van het Besluit in hoofdstuk 5, te vervangen door:
 - 15 Waterkering Zuid – Situatie Maasdeltatunnel – Toerit Zuid,
nr. BAAK-DO-T-MDTZ-WTK-00010, revisie 5.0, d.d. 18-03-2021;
 - 16 WTK Zuid Dwarsdoorsneden DP-41 DP-42 DP-43,
nr. BAAK-DO-T-MDTZ-WTK-00011, revisie 4.0, d.d. 18-03-2021;
 - 17 WTK Zuid Dwarsdoorsneden DP-51 DP-52 DP-53,
nr. BAAK-DO-T-MDTZ-WTK-00012, revisie 4.0, d.d. 18-03-2021;
 - 18 WTK Zuid Dwarsdoorsneden DP-61 DP-62 DP-63 DP-64 DP-65,
nr. BAAK-DO-T-MDTZ-WTK-00013, revisie 4.0, d.d. 18-03-2021;
 - 19 WTK Zuid Dwarsdoorsneden Detail 1 en Detail 2,
nr. BAAK-DO-T-MDTZ-WTK-00014, revisie 4.0, d.d. 218-03-2021;
- e) Het volgende document, in onderdeel b sub II van het Besluit in hoofdstuk 5, toe te voegen:
 - 18 Aanvulling technische onderbouwing waterveiligheid - update document BAAK-AL-R-MDTA-ALG-00022 voor Zuidoever Maasdeltatunnel, nr. PR4296.12 van maart 2021 (HKV Lijn in water), inclusief bijlagen A t/m F.

5 Ondertekening

namens Dijkgraaf en Hoogheemraden van Delfland,
de Teamleider Regulering en Planadvisering,

(een ontwerpbesluit wordt niet ondertekend)

6 Bijlagen

Advies Waterschap Hollandse Delta, per mail van 20 april 2021