

**Van:** [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
**Verzonden:** donderdag 4 april 2019 12:44  
**Aan:** [redacted] (WVL); [redacted]@minienm.nl  
**CC:** [redacted] (ZN)  
**Onderwerp:** RE: IRM kaart en opgave koploperproject oeffelt

**Opvolgingsvlag:** Opvolgen  
**Vlagstatus:** Met vlag

Hoi [redacted]  
dank je voor je reactie. Ik ben toch niet helemaal gerustgesteld.....  
Dat er vooralsnog geen concrete acties voorzien zijn op basis van de huidige programmering is ons ook door [redacted] steeds verzekerd, die lijn is consistent.

Probleem blijft wel dat ik uit jouw mail begrijp dat een update van het project V&R toch tot een 'plotselinge' verandering in programmering kan leiden. Het project Oeffelt riviervernuining (de koploper) is een forse infrastructurele (en landschappelijke) ingreep die jaren mee moet gaan, dus wellicht verder reikt dan het programma V&R. Uitvoering gepland ca. 2021. (NB. De brug is geen onderdeel van het project, de ingrepen vinden plaats in het grondlichaam van de (provinciale)weg die naar de brug loopt.)  
De vraag blijft dan toch hoe integraal we dit aanvielen vanuit rijk en regio.

Hoe groot is de kans dat de aanpak van de brug op welke termijn hoger wordt geprioriteerd en een gecombineerde aanpak gerechtvaardigd zou zijn? Hoe kunnen we hier wat meer zicht op krijgen?.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]  
[redacted] | [redacted] MIRT-verkenning Oeffelt | Cluster Water Natuur en Milieu | Telefoon 06-[redacted] | Email: [redacted]@brabant.nl | Provincie Noord-Brabant | Postbus 90151 | 5200 MC Den Bosch.

---

**Van:** [redacted] (WVL) <[redacted]@rws.nl>  
**Verzonden:** donderdag 4 april 2019 11:48  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted]@minienm.nl  
**CC:** [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>  
**Onderwerp:** RE: IRM kaart en opgave koploperproject oeffelt

Beste [redacted],

Het is een opgaven-kaart. Dat betekent niet dat alle opgaven op de kaart ook opgepakt worden en er maatregelen komen. Binnen IRM moeten nog keuzes gemaakt worden van wat er binnen IRM-scope opgepakt gaat worden en wat niet. Dit zal een proces zijn tussen Rijk en regio

Voor een groot aantal bruggen geldt dat er te weinig doorvaarthoogte is. Dat is een opgave, maar die opgave zal pas worden opgepakt als om andere redenen de brug wordt aangepakt. Dit zal niet gebeuren vanuit het feit dat de brug alleen te weinig doorvaarthoogte heeft. In het project Vervanging & renovatie wordt ook dit jaar weer een update gemaakt van de prognoses van einde levensduur van kunstwerken. De informatie uit de eerdere prognose staat op de kaart (en is dus in feite ook een opgave). De prognoserapporten geven informatie om te bepalen welke kunstwerken in welke volgorde in de V&R programmering. Ook hier speelt dat er meerdere overwegingen zijn dan alleen deze prognoses.

Kortom er zijn vooralsnog geen concrete acties voorzien met de brug.

Groeten

[redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@brabant.nl]  
**Verzonden:** maandag 1 april 2019 13:05  
**Aan:** [redacted]@minienm.nl; [redacted] (WVL)  
**CC:** [redacted] (ZN)  
**Onderwerp:** IRM kaart en opgave koploperproject oeffelt

Hallo [redacted] en [redacted].

In het regioproces Maasvallei en Bedijkte Maas is afgelopen week de 'IRM kaart' met de opgaven voor de Getijden Maas en Bedijkte Maas (opgesteld door Defacto) ter sprake gekomen. Goed dat er zo'n uitgebreid overzicht is van alle IRM-en gebiedsopgaven en op vele plaatsen ook herkenbaar.

Opvallend vond ik de 'opgaven' bij de brug Oeffelt - Gennep (N264). Hier ligt het koploperproject Oeffelt zoals jullie weten. De brug is van RWS, het wegdek (omdat het een provinciale weg is op de grens tussen 2 provincies) van de provincie Noord-Brabant en Limburg. Meerdere keren hebben wij aan de RWS vertegenwoordiger in ons project gevraagd of de brug bij Oeffelt binnen het tijdsbestek van ons project aan renovatie/vervanging toe is. Hiervan zou op basis van zijn kennis/navraag geen sprake zijn.

Op basis van die gegevens is besloten af te zien van een gecombineerde aanpak van de brug met het Koploperproject. Ik was dan ook verbaasd om op de IRM kaart te zien dat de brug op 2 aspecten 'urgent' scoort, nl. bevaarbaarheid cq. onvoldoende doorvaarthoogte én infrastructuur cq. vervanging vóór 2050.

Voor het project Oeffelt is het van essentieel belang om duidelijkheid te hebben over de impact van deze IRM-opgave kaart voor het project. Er wordt nu gewerkt aan de garantstelling om van de verkenning naar de planuitwerking te gaan. Nb. We verwachten dat Oeffelt in 2021 in uitvoering gaat.

Kunnen jullie helderheid verschaffen over de bron en plannen van RWS met de brug? De status van de IRM kaart kan wel 'bevroren' zijn, (wat dat ook mag betekenen?) maar het zou erg vervelend zijn als later in het proces plotseling de vervanging van de brug toch 'oppopt' als kans/opgave.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]  
[redacted] | [redacted] MIRT-verkenning Oeffelt | Cluster Water Natuur en Milieu | Telefoon 06-[redacted] | Email: [redacted]@brabant.nl | Provincie Noord-Brabant | Postbus 90151 | 5200 MC Den Bosch.

**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: @brabant | [www.brabant.nl](#)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](#)

**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: @brabant | [www.brabant.nl](#)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](#)

**Van:** [redacted] (ZN)  
**Verzonden:** woensdag 24 april 2019 13:27  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted] (GPO)  
**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Genneep-Oeffelt

Hallo [redacted],

Ik heb intern RWS navraag gedaan nav je mail, hieronder de reactie:

*Het voorstel van RHDHV is doorgenomen. Niet helemaal duidelijk is wat ze nu van plan zijn, omdat RHDHV niet letterlijk zegt de stappen 1 t/m 3 uit de RWS vraagspecificatie uit te gaan voeren. De tekst 'in grote lijnen fase 1 t/m 3', is voor RWS in dit kader onvoldoende SMART en zal scherper moeten! Het lijkt erop dat ze geen herberekening gaan doen van het betonnen rijkdek, ons inziens is dit echter wel degelijk belangrijke informatie voor besluitvorming (denk aan integraliteit)! Daarom wil ik voorstellen dat ze fase 1 t/m 3 uitvoeren of duidelijk aangeven op welke plek ze willen afwijken van de vraagspecificatie, als hier argumenten voor zijn dan kunnen die worden besproken.*

*Mochten er vragen zijn dan hoor ik het graag.*

Wil jij dit verder terugkoppelen met PNB en RHDHV en dit als zodanig op laten nemen?

Alvast bedankt.

Met vriendelijke groeten,

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@brabant.nl]

**Verzonden:** vrijdag 5 april 2019 8:00

**Aan:** [redacted] (GPO); [redacted] (ZN); [redacted]@boxmeer.nl; [redacted]@boxmeer.nl; [redacted]@genneep.nl; [redacted]@boxmeer.nl; [redacted]@prvlimburg.nl

**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Genneep-Oeffelt

Beste Allen,

Aan de hand van de diverse binnengekomen opmerkingen is het PvA doot RH-DHV aangepast.

De fasering en het bestuurlijk pad is verder, en uitgebreider toegelicht.

Om het proces goed te kunnen doorlopen is er een keuze moment noodzakelijk na fase 1 en 2.

Het volledige vervolgtraject is hierdoor nog niet in te vullen en kan bepaald worden als er meer duidelijkheid is na fase 2.

Mochten er nog opmerkingen zijn, dan vernemen wij deze graag.

Met vriendelijke groet,

[redacted] | [redacted] Civiele Kunstwerken | 06-[redacted] | [redacted]@brabant.nl |  
 Asset en Integratie Project-Management | Provincie Noord-Brabant | postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch |  
 Bezoekadres: Brabantlaan 1 | 5216 TV 's-Hertogenbosch |

**Provincie Noord-Brabant**

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** donderdag 28 maart 2019 7:59  
**Aan:** [redacted]@rws.nl <[redacted]@rws.nl>; [redacted]@rws.nl <[redacted]@rws.nl>; [redacted]@boxmeer.nl <[redacted]@boxmeer.nl>; [redacted]@boxmeer.nl <[redacted]@boxmeer.nl>; [redacted]@genneep.nl <[redacted]@genneep.nl>; [redacted]@boxmeer.nl <[redacted]@boxmeer.nl>; [redacted]@prvlimburg.nl <[redacted]@prvlimburg.nl>  
**CC:** [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Genneep-Oeffelt

Beste Allen,

Momenteel hebben wij de offerte met bijbehorende uitvraag retour gekregen vanuit RHDHV voor het project Maasbrug fietsverbinding. Het bijhorende plan van aanpak is in de bijlage opgenomen.

Graag ontvang ik uw beoordeling over dit document retour, zodat we aan volledigheid kunnen toetsen en hiermee de stap kunnen zetten naar de volgende fase.

Met vriendelijke groet,

[redacted] | [redacted] Civiele Kunstwerken | 06-[redacted] | [redacted]@brabant.nl |  
 Asset en Integratie Project-Management | Provincie Noord-Brabant | postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch |  
 Bezoekadres: Brabantlaan 1 | 5216 TV 's-Hertogenbosch |

**Provincie Noord-Brabant**

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 11 maart 2019 10:43  
**Aan:** [redacted]@rws.nl <[redacted]@rws.nl>; [redacted]@rws.nl <[redacted]@rws.nl>; [redacted]@boxmeer.nl <[redacted]@boxmeer.nl>; [redacted]@boxmeer.nl <[redacted]@boxmeer.nl>; [redacted]@genneep.nl <[redacted]@genneep.nl>; [redacted]@boxmeer.nl <[redacted]@boxmeer.nl>; [redacted]@prvlimburg.nl <[redacted]@prvlimburg.nl>  
**CC:** [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
**Onderwerp:** Voortgang uitvraag Maasbrug Genneep-Oeffelt

Beste Allen,

Deze ochtend wederom contact gehad met RHDHV. We zijn momenteel bezig om de laatste onduidelijkheden betreffende de uitvraag te beantwoorden. Tevens wordt de zienswijze vanuit RWS, gemeente en PRV op elkaar afgestemd in deze uitvraag.

Ik heb de toezegging van RHDHV dat eind deze week het voorstel van de uitvraag bij ons binnen is. Zodra ik hierover de beschikking heb zal ik u hierover informeren.

Met vriendelijke groet,

---

Asset en Integratie Project-Management | Provincie Noord-Brabant | postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch |  
Bezoekadres: Brabantlaan 1 | 5216 TV 's-Hertogenbosch |

**Provincie Noord-Brabant**

Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: [@brabant](#) | [www.brabant.nl](#)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincie Noord-Brabant](https://www.instagram.com/provincie Noord-Brabant)

**Van:** [redacted] (ZN)  
**Verzonden:** donderdag 11 juli 2019 09:29  
**Aan:** [redacted]; [redacted] (GPO)  
**CC:** [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

[redacted],

Dank je voor je bericht, wij staan positief tegenover een advies gesprek.

Nb. probeer dit gesprek tijdig te plannen ivm het snel vollopen van de agenda's in de maand september wanneer de vakanties achter de rug zijn.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@brabant.nl]  
**Verzonden:** donderdag 11 juli 2019 9:23  
**Aan:** [redacted] (GPO); [redacted] (ZN)  
**CC:** [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

Beste [redacted] en [redacted],

Na aanleiding van de uitvraag betreffende de mogelijkheden voor de aanleg van een verbreed fietspad aan de Maasbrug Oeffelt-Gennep heeft RH-DHV inmiddels de eerste fase van de studie afgerond.

Hieruit komen een aantal bevindingen welke we graag met jullie willen delen als eigenaar van het object.

De rapportage zal begin augustus beschikbaar zijn en met jullie worden gedeeld.

Graag wil ik jullie ook uitnodigen voor een adviesgesprek begin september. Hiervoor zal ik een datumprikker versturen.

De eerste bevindingen vanuit het rapport zijn dat er mogelijkheden zijn betreffende de verbreding van het fietspad, echter hebben deze een sterke afhankelijkheid tot het huidige betonnen rijdek.

Momenteel is rijdek en de stalen vakwerkconstructie bekeken in relatie met de mogelijke verbreding.

De conclusie voor de hoofdtraagconstructie is dat deze voldoet en mogelijkheden biedt tot uitbreiding voor het fietspad.

Het betonnen rijdek voldoet echter niet aan de huidige normen en dit geeft aanleiding tot het advies gesprek.

De te nemen vervolgstappen zijn sterk afhankelijk van de keuzes betreffende het rijdek.

De opties zullen we in september bespreken en van hieruit de vervolgstappen bepalen.

Hopende u hiermee alvast te informeren.

Met vriendelijke groet,

---

[redacted] | [redacted] Civiele Kunstwerken | 06-[redacted] | [redacted]@brabant.nl |  
Asset en Integratie Project-Management | Provincie Noord-Brabant | postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch |  
Bezoekadres: Brabantlaan 1 | 5216 TV 's-Hertogenbosch |

**Provincie Noord-Brabant**



Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: @brabant | [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](https://www.instagram.com/provincienoordbrabant)

**Van:** [redacted] <[redacted]@boxmeer.nl>  
**Verzonden:** woensdag 14 augustus 2019 10:40  
**Aan:** [redacted] (ZN)  
**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

[redacted],

Ik heb deze info zojuist van onze concernjurist ontvangen:

[redacted] gooit een paar dingen door elkaar.

*Hij verwijst naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze uitspraak gaat specifiek over de Wet openbaarheid van bestuur.*

*De Raad van State heeft bepaald dat Whatsapp-berichtjes ook onder de Wob vallen en dus (in principe ook) opvraagbaar zijn bij bestuurders (en ambtenaren).*

*Dus niet alleen schriftelijke documenten zijn opvraagbaar, maar ook e-mails (was al eerder bepaald) en nu dus ook appjes.*

*Dit gaat over een ander onderwerp dan de verordening die wij hebben vastgesteld over de status van e-mail in de gemeente Boxmeer.*

*Deze verordening is gebaseerd op de Algemene wet bestuursrecht. Op grond van de Awb kan de gemeente eisen stellen aan het elektronisch berichtenverkeer en dat hebben we als Boxmeer dus gedaan door een verordening vast te stellen (Verordening elektronisch berichtenverkeer). Zie onderstaand.*

[http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Boxmeer/CVDR610879/CVDR610879\\_1.html](http://decentrale.regelgeving.overheid.nl/cvdr/xhtmloutput/Historie/Boxmeer/CVDR610879/CVDR610879_1.html)

*In deze verordening hebben we bepaald dat zg. bestuurlijke berichten (bv. bezwaarschriften, vergunningsaanvragen, klachten etc.) alleen elektronisch kunnen worden ingediend via een webformulier (met DigiD) en dus niet per e-mail. In die zin heeft e-mail dus een beperkte juridische status.*

Ik vertrouw erop dat je hieraan voldoende hebt.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

**Postadres:**  
Postbus 450  
5830 AL Boxmeer  
Tel.: (0485) 58 59 11  
Fax: (0485) 57 24 32  
Website: [www.boxmeer.nl](http://www.boxmeer.nl)

**Kantooradres:**  
Raadhuisplein 1  
Boxmeer



beugen • boxmeer • groeningen • holthees • maashees • oeffelt • overloon • rijkevoort • sambeek • vierlingsbeek • vortum-mullem

---

**Van:** [redacted] (ZN) [[mailto:\[redacted\]@rws.nl](mailto:[redacted]@rws.nl)]  
**Verzonden:** woensdag 14 augustus 2019 10:31  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

[redacted]

Ik ben benieuwd, hou je me op de hoogte?

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

---

**Van:** [redacted] [<mailto:J.Beekman@boxmeer.nl>]  
**Verzonden:** woensdag 14 augustus 2019 9:18  
**Aan:** [redacted] (ZN)  
**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

Hallo [REDACTED],

Ik heb geen flauw idee; ik heb jouw vraag doorgestuurd naar de concemjurist.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

**Postadres:**  
Postbus 450  
5830 AL Boxmeer  
Tel.: (0485) 58 59 11  
Fax: (0485) 57 24 32  
Website: [www.boxmeer.nl](http://www.boxmeer.nl)

**Kantooradres:**  
Raadhuisplein 1  
Boxmeer



beugen • boxmeer • groeningen • holthees • maashees • oeffelt • overloon • rijkevoort • sambeek • vierlingsbeek • vortum-mullem

---

**Van:** [REDACTED] (ZN) [[mailto:\[REDACTED\]@rws.nl](mailto:[REDACTED]@rws.nl)]  
**Verzonden:** woensdag 14 augustus 2019 9:06  
**Aan:** [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

Hallo [REDACTED],

Even een vraag buiten het project om, en puur obv persoonlijke interesse.

Ik zie in je mail dat de mails van Boxmeer geen Juridische status hebben obv een verordening hierover.

Nu is mijn vraag of dit houdbaar is gezien de [uitspraak van 20 maart 2019](#) (kenmerk: 201800258/1/A3) van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (RvS) waarin geoordeeld is dat berichten van bestuurders en ambtenaren onder de Wob vallen?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]  
[REDACTED]  
Coördinatie / Begeleiding projecten  
Expert Vastgoed en Infrastructuur  
Rijkswaterstaat Zuid-Nederland  
Bezoekadres:  
Zuidwal 58, 's-Hertogenbosch  
Avenue Ceramique 125, Maastricht  
Postbus 2232, 3500 GE, Utrecht  
E: [REDACTED]@rws.nl  
M: 06-[REDACTED]  
[REDACTED]

aan = actie

CC = ter informatie = geen actie

---

**Van:** [REDACTED] [[mailto:\[REDACTED\]@boxmeer.nl](mailto:[REDACTED]@boxmeer.nl)]  
**Verzonden:** dinsdag 13 augustus 2019 16:33  
**Aan:** [REDACTED]  
**CC:** [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED] (GPO); [REDACTED] (ZN); [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

---

E-mail heeft in onze organisatie geen (juridische) status.  
Zie [Verordening elektronisch bestuurlijk verkeer Boxmeer 2018](#).

Geachte heer [REDACTED],

Ik sluit me aan bij de mail van [redacted]: ook Boxmeer wordt graag ambtelijk op de hoogte gebracht en gehouden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

**Postadres:**  
Postbus 450  
5830 AL Boxmeer  
Tel.: (0485) 58 59 11  
Fax: (0485) 57 24 32  
Website: [www.boxmeer.nl](http://www.boxmeer.nl)

**Kantooradres:**  
Raadhuisplein 1  
Boxmeer



beugen • boxmeer • groeningen • holthees • maashees • oeffelt • overloon • rijkevoort • sambeek • vierlingsbeek • vortum-mullem



*maasheggenunesco*

**Van:** [redacted] [[mailto:\[redacted\]@gennep.nl](mailto:[redacted]@gennep.nl)]

**Verzonden:** dinsdag 13 augustus 2019 14:17

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]@rws.nl; [redacted]@rws.nl; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]

**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

Beste [redacted],

In onderstaande mail van 9 juli geeft u aan dat op 10 juli de conceptrapportage wordt opgeleverd door RH-DHV. Tot op heden heb ik hierover verder geen informatie meer ontvangen.

Wat ik vreemd vind is dat er blijkbaar een onderzoek heeft plaatsgevonden zonder dat de diverse stakeholders op enig moment betrokken zijn geweest. De verbreding van de Maasbrug heeft grote politieke aandacht in Gennep, maar we kunnen de politiek niet op de hoogte houden als we ambtelijk niet geïnformeerd worden.

Graag wordt Gennep dan ook ambtelijk op de hoogte gehouden van de laatste stand van zaken, planning e.d. Omdat ik vanaf 15 augustus met zwangerschapsverlof ga, het vriendelijk verzoek om mijn tijdelijke vervanger, [redacted], op de hoogte te houden [redacted]@gennep.nl.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Beleidsmedewerker Verkeer | Gemeente Gennep | T: 0485-[redacted]

E: [redacted]@gennep.nl | I: [www.gennep.nl](http://www.gennep.nl)

Ellen Hoffmannplein 1 | Postbus 9003 | 6590 HD Gennep

E-mail van de gemeente Gennep heeft geen formele status,

[Klik hier voor meer informatie >>](#)



**Van:** [redacted] [[mailto:\[redacted\]@brabant.nl](mailto:[redacted]@brabant.nl)]

**Verzonden:** dinsdag 9 juli 2019 10:59

**Aan:** [redacted]

**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]@rws.nl; [redacted]@rws.nl; [redacted]@boxmeer.nl; [redacted]@boxmeer.nl; [redacted]@boxmeer.nl

**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

Beste [REDACTED],

Dank voor je bericht.

Morgen staat er vanuit RH-DHV de oplevering van het concept rapport betreffende de voortgang en uitkomsten voor de fietsverbinding Maasbrug. Wat dit betreft gaat het traject volgens planning en lopen we in de pas met het project "Ruimte voor de Maas bij Oeffelt".

Na aanleiding van de concept oplevering en uitkomsten morgen worden jullie spoedig geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

---

[REDACTED] | [REDACTED] | 06-[REDACTED] | [REDACTED]@brabant.nl |  
Asset en Integratie Project-Management | Provincie Noord-Brabant | postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch |  
Bezoekadres: Brabantlaan 1 | 5216 TV 's-Hertogenbosch |

**Provincie Noord-Brabant**

---

**Van:** [REDACTED] <[REDACTED]@prvlimburg.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 9 juli 2019 9:38  
**Aan:** [REDACTED] <[REDACTED]@brabant.nl>  
**CC:** [REDACTED] <[REDACTED]@brabant.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@brabant.nl>; [REDACTED]@rws.nl <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]@rws.nl <[REDACTED]@rws.nl>; [REDACTED]@boxmeer.nl <[REDACTED]@boxmeer.nl>; [REDACTED]@boxmeer.nl <[REDACTED]@boxmeer.nl>; [REDACTED]@gennep.nl <[REDACTED]@gennep.nl>; [REDACTED]@boxmeer.nl <[REDACTED]@boxmeer.nl>  
**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

Hallo [REDACTED],

Al een tijd heb ik niets vernomen van de verkenningstudie Fietsbrug Oeffelt-Gennep.

In mijn eerdere gesprekken met collega's van provincie Noord Brabant heb ik begrepen, dat wij eigenlijk in juni dit jaar de studie afgerond moesten hebben, vanwege een potentiële meekoppelkans van het project "Ruimte voor de Maas bij Oeffelt", een project in het kader van het Deltaprogramma Maas.

Graag hoor ik of een en ander nog actueel is en in hoeverre koppeling mogelijk is.

Met het nieuwe provinciale college doen wij ons best om relevante en kansrijke fietsprojecten op de agenda te zetten. Vandaar mijn vraag.

Alvast bedankt voor de medewerking.

Vriendelijke groet,

[REDACTED]  
Cluster Mobiliteit  
M +31 ([REDACTED])  
E [REDACTED]@prvlimburg.nl  
Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht  
Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht

---

**Van:** [REDACTED] [mailto:[REDACTED]@brabant.nl] Dubbel  
**Verzonden:** vrijdag 5 april 2019 8:00  
**Aan:** [REDACTED]@rws.nl; [REDACTED]@rws.nl; [REDACTED]@boxmeer.nl; [REDACTED]@boxmeer.nl; [REDACTED]@gennep.nl; [REDACTED]@boxmeer.nl;  
**CC:** [REDACTED]; [REDACTED]  
**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

---

[REDACTED]

[Redacted]

Dubbel

**Verzonden:** donderdag 28 maart 2019 7:59

**Aan:** [Redacted]@rws.nl; [Redacted]@rws.nl; [Redacted]@boxmeer.nl; [Redacted]@boxmeer.nl; [Redacted]@gennep.nl; [Redacted]@boxmeer.nl; [Redacted]@prvlimburg.nl

**CC:** [Redacted]; [Redacted]

**Onderwerp:** RE: Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

---

[Redacted]

[Redacted]

**Van:** [Redacted]

Dubbel

**Verzonden:** maandag 11 maart 2019 10:43

**Aan:** [Redacted]@rws.nl <[Redacted]@rws.nl>; [Redacted]@rws.nl <[Redacted]@rws.nl>; [Redacted]@boxmeer.nl <[Redacted]@boxmeer.nl>; [Redacted]@boxmeer.nl <[Redacted]@boxmeer.nl>; [Redacted]@gennep.nl <[Redacted]@gennep.nl>; [Redacted]@boxmeer.nl <[Redacted]@boxmeer.nl>; [Redacted]@prvlimburg.nl <[Redacted]@prvlimburg.nl>

**CC:** [Redacted] <[Redacted]@brabant.nl>

**Onderwerp:** Voortgang uitvraag Maasbrug Gennep-Oeffelt

---

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

**Van:** [redacted] (GPO)  
**Verzonden:** donderdag 12 september 2019 17:09  
**Aan:** [redacted]; [redacted] (ZN)  
**CC:** [redacted] (GPO)  
**Onderwerp:** RE: maasbrug: 2D resultaten betondek  
**Bijlagen:** Brug Gennep - Controle Set F1.0 - BW.xlsx

Beste [redacted]

Ik heb het uitgangspuntenrapport en de berekeningsrapportage gecontroleerd, mijn opmerkingen zijn te vinden in bijgevoegde Excel. Wat me verbaast is dat beide documenten als 'Final' zijn aangemerkt terwijl dit de 1<sup>e</sup> keer is dat de documenten worden aangeboden, dit ook in relatie met onderstaande opmerking over dat het aanpassen in overleg gaat met de Provincie (jullie opdrachtgever). De status 'definitief' lijkt me enkel terecht als de conclusies gedragen worden door de betrokken partijen. Ik zeg dit omdat er altijd een risico is dat een leek op basis van de conclusies/aanbevelingen nu zal concluderen dat de brug niet voldoet. Er staat immers: "Op basis hiervan is geconstateerd dat het betondek, en delen van de onderrand, bovenrand en diagonalen niet voldoen" ... met de gemaakte opmerkingen lijkt me dit erg voorbarig.

Het lijkt mij het beste om binnenkort een technisch overleg te plannen, met instemming of aanwezigheid van de Provincie, om de opmerkingen en vervolgstappen te bespreken om deze documenten goed af te kunnen ronden.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

.....  
**Bruggen en Viaducten**  
**Rijkswaterstaat GPO**  
 Griffioenlaan 2 | 3526 LA Utrecht  
 Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht  
 .....  
 M 06 [redacted]  
 [redacted]@rws.nl  
[www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl)  
 .....

**From:** [redacted] [mailto:[redacted]@rhdhv.com]  
**Sent:** donderdag 12 september 2019 9:49  
**To:** [redacted] (GPO)  
**Subject:** RE: maasbrug: 2D resultaten betondek

Mooi,

Ik zie ze graag verschijnen. Aanpassen gebeurt in overleg met de Provincie. Inderdaad beter om eerst alle commentaar te hebben.

Gr [redacted]

[redacted]

T +31 (0)86 [redacted] | M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

**Van:** [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>  
**Verzonden:** donderdag 12 september 2019 9:47  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
**Onderwerp:** RE: maasbrug: 2D resultaten betondek

Hoi [redacted]

Prima, ik stuur vandaag opmerkingen op het rapport. Dus stuur aub geen nieuwe versie, de 80cm/100cm spreidingsverschil tussen UGP en berekening had ik inderdaad gezien.

Gr [redacted]

**From:** [redacted] [mailto:[redacted]@rhdhv.com]  
**Sent:** donderdag 12 september 2019 9:45  
**To:** [redacted] (GPO)  
**Subject:** RE: maasbrug: 2D resultaten betondek

Hoi [redacted]

Scherpe opmerking. Ik heb hem nog even teruggelegd bij de constructeur. Er lijkt iets niet helemaal goed te zijn gegaan tijdens de allerlaatste rapportage stappen, de constructeur weet zeker dat hij een plaatje heeft toegevoegd vanuit het model maar ziet die nu zelf ook niet meer. Wat erger is, is dat daarmee ook is geconstateerd dat de laatste tekstuele puntjes ook niet in de laatste versie zijn opgenomen. Inhoudelijk niet schokkend maar kan wel zorgen voor onduidelijkheid. Inhoudelijk is daarom zojuist nagegaan welke puntjes dat zijn en dat blijkt (gelukkig) beperkt. In de rapportage wordt nog ergens gesproken over 1m meewerkende breedte terwijl het model wijst op 80cm, wat in de berekeningen verder inhoudelijk ook is aangehouden.

m.vr.gr. [redacted]

[redacted]

T +31 (0)86 [redacted] | M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

**Van:** [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>  
**Verzonden:** donderdag 12 september 2019 8:20  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
**Onderwerp:** RE: maasbrug: 2D resultaten betondek

Hoi [redacted]

Het plaatje op pagina 23 is van een staafmodel, dit is van een snede op een plaatmodel...

Gr [redacted]

**From:** [redacted] [mailto:[redacted]@rhdhv.com]  
**Sent:** donderdag 12 september 2019 7:48  
**To:** [redacted] (GPO)  
**Cc:** [redacted]  
**Subject:** FW: maasbrug: 2D resultaten betondek

[redacted]

Bijgaand de uitwerking van het plaatmodel t.b.v. de afchatting van de belastingspreiding. Van dit model is 1 plaatje overgenomen in de rapportage die eerder verstrekt is (doorsnede blz 23).

m.vr.gr. [redacted]

T +31 (0)88 [redacted] M +31 (0)6 [redacted] E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

Van: [redacted]@rhdhv.com>

Verzonden: woensdag 11 september 2019 9:00

Aan: [redacted]<[redacted]@rhdhv.com>

Onderwerp: maasbrug: 2D resultaten betondek

In de bijlage een scia rapportje met de resultaten van het betondek van de maasbrug. Het gaat hierbij niet zo zeer om de werkelijke momenten maar meer om het beeld van de optredende krachten. Omdat we dit 3D model gebruikt hebben voor de toetsing van de stalen onderdelen is er bij het bepalen van de maatgevende belastingen geen rekening gehouden met krachten in het dek. Zo is lastmodel 2 wat niet maatgevend is voor het staal maar wel voor het beton niet ingevoerd en is de lastpositie niet verfijnd voor lokale effecten in het betondek.

De resultaten kunnen alleen gebruikt worden voor de belastingspreiding ten gevolge van een laststelsel en de verhouding  $m_x / m_y$ .

Groeten [redacted]

Met vriendelijke groet

Nick [redacted]

T +31 88 [redacted] E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com) | L [LinkedIn](#)

HaskoningDHV Nederland B.V., onderdeel van Royal HaskoningDHV | Postbus 151, 6500 AD Nijmegen, Jonkerbosplein 52, 6534 AB Nijmegen, Nederland

Plannen maken en  
realiseren

voor een succesvolle  
energietransitie

[Toon mij de aanpak >](#)



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Document Review Sheet	
-----------------------	--

Documenttitel	[1] T&P-BG5818-R001-F1.0 - Uitgangspuntenrapport [2] T&P-BG5818-R002-F1.0 - Verificatieberekening
---------------	--

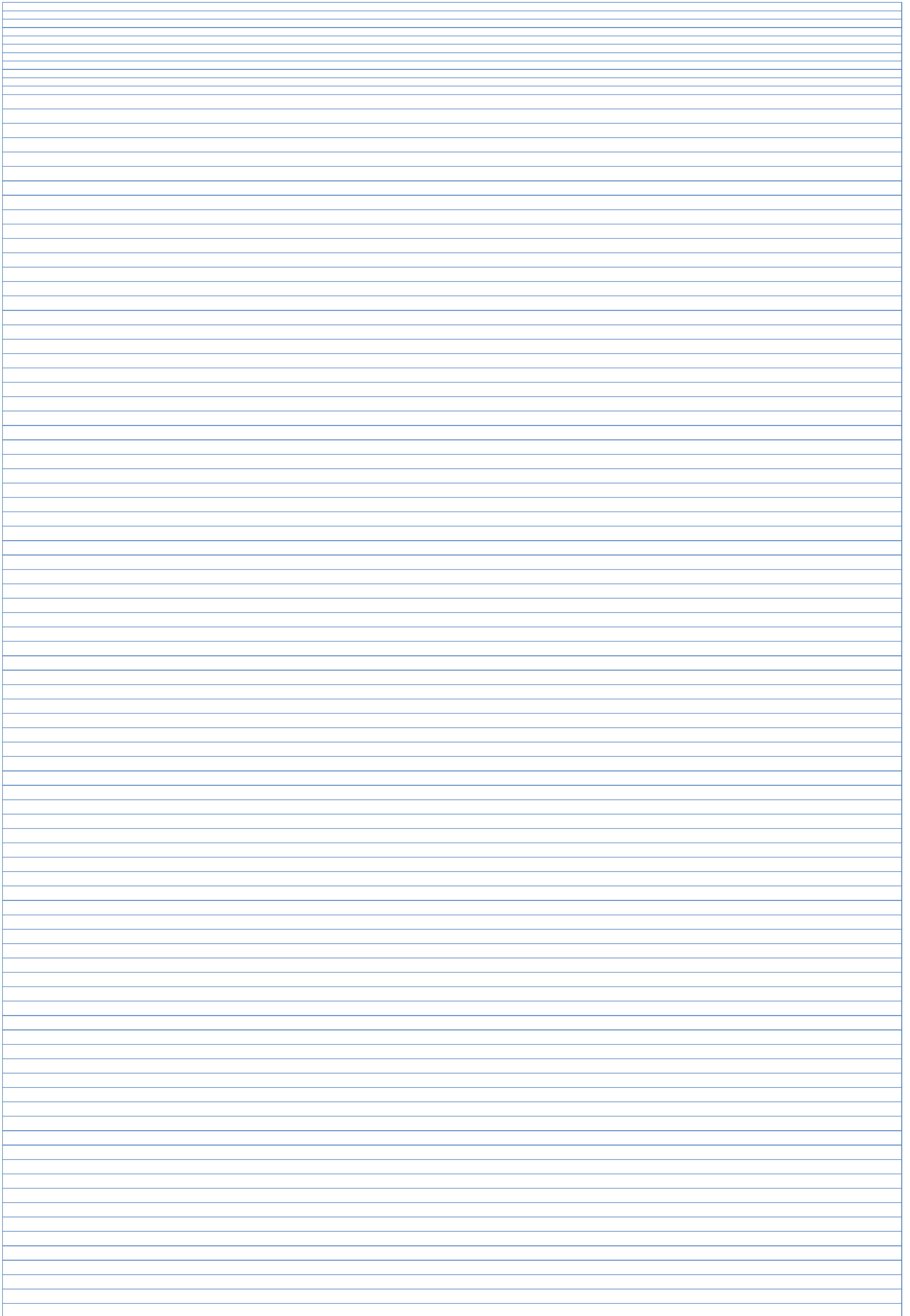
Revisie	zie documenttitels
---------	--------------------

Documentnummer	-
----------------	---

Datum	11-9-2019
-------	-----------

Review door	(BW)
-------------	------

Nr.	Document	Chapter / Page	Remark / Question	Reaction	Processed?	Status
Nr.	Document	Hoofdstuk / Pagina	Opmerking/Vraag	Reactie	Verwerkt?	Status
1	[1]	1.2	Bij doel staat: "Op basis van de resultaten wordt geconcludeerd of een fietsverbreding van 2,0m rekentechnisch mogelijk is." Het is onduidelijk wat rekentechnisch betekend en mogelijk is het bijna altijd. Volgens mij moet het doel zijn om de constructieve aanpassingen/kosten te bepalen (of schatten) die nodig zijn om een uitbreiding mogelijk te maken.			
2	[1]	1.3	Bij fase 2 is beschreven dat de beoordeling van sterkte en vermoeding van de verbindingen buiten de opdracht valt, dit terwijl dit wel invloed kan hebben op de scope van het project. Hierdoor blijft dit een risico.			
3	[1]	1.4.1	De volgende aanname is risicovol, geadviseerd wordt om een toetsing van de verbindingen niet te lang uit te stellen en in ieder geval een aantal typische en zwaar belaste verbindingen te controleren: "Verbindingen worden niet getoetst aangezien verwacht mag worden dat deze sterker zijn dan de aansluitende staaf"			
4	[1]	3.2.4	VOBS = VOSB			
5	[1]	3.2.4	De herberekening uit 1985 is een versimpelde analyse geweest die in die jaren voor een groot aantal bruggen is uitgevoerd, hierbij is alleen gekeken naar de rustende belasting + verkeer. Informatie uit dit document moet altijd gecontroleerd worden met een andere bron. (massa's, profielen, materialen etc.)			
6	[1]	3.3.1	Tabel 6: referentieperiode voor afkeurniveau is gelijk aan 15 jaar.			
7	[1]	3.3.1	Tabel 6: ook afkeur kun je splitsen in V1 en V2 (noodgeval), bij noodgeval is de referentieperiode dan 1 maand.			
8	[1]	4.1.1	Wordt gemeld dat in 1990 bovenranden van het portaal zijn vervangen, graag referentie toevoegen.			
9	[1]	4.3.1	Beschrijven welke van de twee betoneigenschappen gebruikt gaan worden voor de herberekening en met welke argumenten deze keuze is gemaakt.			
10	[1]	4.3.1/4.4.1	Kwaliteiten beton/betonstaaf komen nu alleen uit berekening van 1984, niet van tekening/bestek?			
11	[1]	5	Er wordt nu geen rekening gehouden met de bouwfasen in de berekening, nagaan of deze aanname correct is.			
12	[1]	6.1.3	Bij de bepaling van de 'Overige blijvende belastingen' wordt alle informatie gehaald uit de ABC berekening, zonder verificatie van de getallen. Dit zou relatief eenvoudig te verifiëren moeten zijn op basis van de tekeningen. (op de verfwagen na).			
13	[1]	6.2.2	De aslast wordt in stappen van 0,1m verplaatst. Is dit daadwerkelijk zo gedaan voor de gehele lengte van de brug? Betreft een erg groot aantal LCs			
14	[1]	6.2.9	Tabel 16 lijkt prima, maar daaronder wordt genoemd: voor alle onderdelen <= 150m is de correctiefactor gelijk aan 0,99. Waar is dit op gebaseerd?			
15	[1]	6.2.9	Tabel 16: factoren bij L>=200m kloppen niet.			
16	[1]	6.3	In de vraagspec. zijn twee bijzondere belastingen gedefinieerd: aanrijden diagonaal/eindportaal en aanvaren omdat dit als risico's worden gezien. Deze graag buiten de ULS toetsing houden en gevolgen apart rapporteren er kan dan een afweging gemaakt worden of het noodzakelijk is om ook hiervoor versterkingen aan te brengen. Belangrijk voor de uiteindelijke scope.			
17	[1]	6.5	Bovenin pagina 35, opdelen temperatuur in gemiddeld en lineair verlopend. Beide worden TM.N genoemd.			
18	[1]	6.5	"Onder het kopje 'temperatuurverschil tussen onderdelen van de hcd' wordt er alleen gesproken over een horizontaal gradiënt van 5graden. Maar niet over de toe te passen temperatuurverschillen tussen de onderdelen. In ieder geval kan ik uit de beschrijving niet volgen wat er nu daadwerkelijk wordt gedaan.			
19	[1]	6.7	Akkoord			
20	[1]	7.1	Tabel 2/29 "Knoppen bovenrand/onderrand" = knoppen niet knoppen. De nummers zijn op de bijgevoegde tekening niet te lezen, misschien dat er een tekening verticaal (eventueel geknipt) op een pagina gezet kan worden zodat deze leesbaar zijn.			
21	[1]	7.1	Figuur 30, wat is de breedte en hoh-afstand van de koppelplaten?			
22	[1]	7.2	Is er in de documentatie gevonden waarom de bovendwarsdragers zijn vervangen? Corrosie door de slechte detaillering?			
23	[1]	7.8	Vasthoudpunt zit op de meest westelijke rivierpijler. Het is vrij onduidelijk welke dit is, wordt pas duidelijk uit afbeelding 50. Is de pijler in het midden van de rivier			
24	[1]	8.1	Naar verwachting heeft de bouwfasering geen heel grote invloed, maar waarschijnlijk is er ook niet heel veel capaciteit over. Het is daarom wel van belang om de bouwfasering goed te analyseren (zowel archief als berekening).			
25	[1]	8.2	Figuur 42: rechter plaatje van het zijaanzicht -> hierin is de bovenrand verkeerd weergegeven (verkeerd ingevoerd?) Om 2 redenen knopt het niet... moet gespiegeld worden de bovenflens is goed, maar de onderflens moet haaks op diagonaalrichting staan...zie figuur 33.			
26	[1]	8.6.2	Er staat in de tekst dat er vanuit is gegaan van een spreidingsbreedte van 1m, waar is deze op gebaseerd? De belasting staat al op een breedte van 675mm (LM1) ?			
27	[2]	1	Fout! referentie naar hoofdstuk niet gevonden.			
28	[2]	2	Rijstrook indeling V1 akkoord; V2 zou al niet meegenomen worden volgens [1].			
29	[2]	3.2/3.3	Wat is het verschil tussen deze modelvalidatie en de validatie in [1]			
30	[2]	4.1.1	Wat wordt bedoeld met "Interactiefactor voor moment"?			
31	[2]	4.1.2	Er wordt gezegd dat SIG>fy in snede B, dit blijkt niet uit figuur 2			
32	[2]	4.1.1	Snedetoetsing A is op een niet realistische manier uitgevoerd, spanningen kunnen niet berekend op basis van een vlakke spanningstoetsing. Snede A' is daarom veel logischer. Buigend moment heeft echter nog steeds een groot aandeel in de toetsing, klopt dit moment? Is de modellering correct? Waardoor wordt deze			
33	[2]	4.3	Momentenlijn onduidelijk, negatieve momenten lijken te laag als je naar de toetsresultaten kijkt.			
34	[2]	4.7	Toetsing betondek sterk vereenvoudigd uitgevoerd en op basis van een spreidingsbreedte van 800mm, lijkt erg conservatief. Additionele analyse op basis van plaatmodel geeft ook weinig informatie, ook m.b.t. spreidingsbreedte. Kortgezegd is het stuk rekenen van het dek vrij eenvoudig, maar voor de volgende versie dus de uitdaging om het dek te laten voldoen. Meerdere mogelijkheden om het rekenmodel te maken, maar zal minimaal een plaatmodel moeten zijn met de dwarsdragers eronder om de spreiding correct te regelen. Daarnaast rekening te houden met het herverdelen van moment (handmatig of NL-model indien nodig). Indien nodig boogwerking meenemen als dwarskracht niet wordt berekend.			
35	[2]	5.1.1	Het is nu onduidelijk of de goede aannames zijn gedaan m.b.t. de uitbreiding van het fietspad. Voor slijtlaag + verstijvers is 25% aangehouden, maar waarvan? 25% is geen ruime waarde voor het eigen gewicht van de verstijvers tov de plaat.			
36	[2]	5.1.1	Temperatuur is wel een interessante om goed mee te nemen bij verdere uitwerking (in geval van een stalen dek), waarschijnlijk de effecten hiervan op te lossen met dilatatie.			
37	[2]	5.2	Alle belastingen zijn flink afgenomen, zijn de waarden in het hoofdsysteem te verklaren op basis van de verhouding in belastingreductie? In de diagonalen zie ik een reductie van gemiddeld 18,5%. Dit is erg groot, zeker als je bedenkt dat dit alleen maar de permanente belasting zou moeten komen (variabel neemt zelfs iets toe). Hoe is deze reductie mogelijk is er mogelijk een andere oorzaak in het model? --> werkt het VVK dek mee met de onderrand? Bij de onderrand is de reductie gemiddeld 9,5% en bij de bovenrand 1,5%.			
38	[2]	6	Verschillen t.g.v. bouwfasering lijken veel te groot. Waar is de uitwerking te vinden?			
39	[2]	Bijlage A1	1. Geometrie, in de afbeelding lijkt de bovenrand van het portaal verkeerd getraaid. Invloed op het			
40	[2]	Bijlage A1	2.1 Materials: Waar zijn de volumieke massa's onderbouwd. St 37 1.46% onderrand doet suggereren dat er 1,46 procent extra belasting is toegevoegd? Maar rho=11476, dit is 1,46x... dus 46% extra. Waar komt dit vandaan? Het doet vermoeden dat de totale massa van de onderdelen uit de ABC-berekening is genomen en het verschil is opgelost door de massa van de staven te verhogen. Of is er zelf een uittrek gedaan van de massa's waarop de toenames zijn gebaseerd?			
41	[2]	Bijlage A1	4.1 Het TS wordt met stappen van 3,882m verplaatst over de brug. Dit is ruim meer dan de 0,1m in het uitgangspuntenrapport, graag UGP hierop aanpassen.			
42	[2]	Bijlage A3	Titel = Uitvoerdocument 3D-model... lijkt niet te kloppen met de inhoud.			
43	[2]	Bijlage A4	Titel = In- en uitvoer 2D dekmiddel... lijkt niet te kloppen met de inhoud.			
44	[2]	Bijlage B	Zie eerdere opmerkingen over de toetsing.			
45	[2]	Bijlage C	In de hoofdreportage wordt een uc voor A' gemeld van 1,17. Hier vind ik 1,28 terug. Waar komt dit verschil vandaan? Deel zwakke-as buiging=0,18 -> maximale uc zonder Mz = 1,06. Mz mogelijk onnauwkeurig berekend. Deel sterke-as buiging = 0,6 en normaalkracht = 0,46			
46	[2]	Bijlage C	Er lijkt iets niet goed te gaan met het printen van deze bijlage (veel wit papier)			
47	[2]	Bijlage C	Bij doorsnede H is een drukkracht aanwezig in combinatie met een groot moment die voor een groot deel wordt geïntroduceerd in de momentknopen. Staafkrachten voor stabiliteitstoets zouden buiten de knoop uitgelezen moeten worden. UC-doorsnede=0,93 (N=0,60;My=0,28;Mz=0,05)...SIG=219... in onze berekening SIG=190.			
48	[2]	Bijlage C	Alle stabiliteitstoetsen zijn vereenvoudigd en gebaseerd op uniforme momenten over de hoogte van de ligger.			
49	[2]	Bijlage D	U.C. van 1,09 is op mogelijk ook te verhelpen door bepalen Cmz op basis van correcte momenten verloop.			
50	[2]	Bijlage D	Doorsnede toets elastisch bij diagonaal M gaat niet goed door negatieve invoer normaalkracht? U.C. is negatief: bv. -0,12 voor de laatste LC. Dit moet zijn: 0,45+0,06+0,27=0,78...SIG=183. Berekende spanning SCIA=222 N/mm2.			
51	[2]	Bijlage F	Profieldoorsnede lijkt niet te kloppen, onderflens moet getraaid worden. Het is ook twijfelachtig of de interactieformules voor stabiliteit wel werken voor deze doorsnede waarbij de y- en z-as relatief apart zijn			
52	[2]		Bij de toetsing van de staanders van de portalen is ook een kniklengte aangehouden van 1,0*L. Afhankelijk van de uitgevoerde analyse in SCIA is dit wel of niet correct. Volgens mij is de SCIA berekening alleen 1e orde uitgevoerd? Dan moet er nog rekening mee worden gehouden met 2e orde effecten.			
53	[2]	Bijlage G	UC=1,02 bij steunpunt. Dit wordt vrijwel geheel (0,86) veroorzaakt door buiging om de zwakke as. Aangezien het rekenmodel niet geschikt is om dit correct te bepalen lijkt me deze toetsing niet correct.			







- Het concept-verslag van het Ambtelijk Platform van 24 april jl..

#### Huiswerkvragen Opgavenkaarten

Bekijk de opgavenkaart voor de Maasvallei voor jouw opgaven en voor jouw gebied met als vraag "herken je jezelf in het beeld van de kaart?".

En zo nee, wat mis je dan, of wat is niet correct weergegeven.

Reacties uiterlijk 10 mei naar [DPMLimburg@prvlimburg.nl](mailto:DPMLimburg@prvlimburg.nl); de verzamelde reactie sturen we naar Bert Voortman.

De kaart laat zien waar welke opgaven spelen in de Maasvallei. Opgaven in de zin van eisen (wettelijk vastgestelde opgaven zoals bv de wettelijke normering waterveiligheid, N2000, KRW), opgaven in de zin van beleidswensen (bv buitenwaarts dijkversterken, peilhandhaving, versterking ruimtelijke kwaliteit) en opgaven in de zin van bestuurlijke ambities (bv rond recreatie of havenontwikkeling). Het zijn feitelijke kaarten, zonder oordeel of waardering ten aanzien van de opgaven.

Deze opgaven zijn verzameld door het bureau HKV, bij mensen van RWS en van de regionale partijen, en in een webviewer samengebracht.

De opgavenkaart is een visualisatie van de gegevens uit die webviewer die in januari 2019 is "bevroren" en weerspiegelt het beeld van dat moment.

We voorzien updates, waarvoor deze commentaarnde belangrijke voeding geeft.

Ontwikkelingen gaan door en zullen ook op een later moment verdere updates vragen bv rond een thema als energietransitie.

De link voor de opgavenkaart:

<https://wettransfer.com/downloads/8edbbbed3f0f62f62c8dbd52aed39c18820190425111239/09d0e493e021f3d52f39883771c3497020190425111239/1806f3>

De link voor de webviewer:

<http://hkv.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=4ad16b5fe84b420aab949870e3a3802e>

Ik heb nog ter informatie bijgesloten een memo bij de viewer, de basis voor de opgavenkaarten.

Groet,

Dit e-mailbericht en de informatie verzonden met dit e-mailbericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten waarop intellectuele eigendomsrechten rusten of die vertrouwelijk is of om andere redenen rechtens beschermd is. Kennisname en gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde (n) is verboden. Indien u deze email abusievelijk hebt ontvangen, brengt u ons dan op de hoogte waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen.

**PR3857.20**

Project : Integraal Riviermanagement  
Datum : 13 december 2018  
Onderwerp : Begeleidend memo bij Webviewer Maas  
Van :   
Aan : Projectgroep IRM

---

# 1 Inleiding

Dit memo geeft tekst en uitleg bij de opgavenkaarten voor de Maas, waarop voor de Maas in het kader van Integraal Riviermanagement de Rijks- en Regio opgaven zijn weergegeven. De Rijksopgaven zijn gedefinieerd op het gebied van vijf rivierfuncties: Hoogwaterveiligheid, Bevaarbaarheid, Waterbeschikbaarheid, Waterkwaliteit en Natuur en Infrastructuur. De regionale opgaven zijn (voor zover mogelijk) gedefinieerd op het gebied van 6 thema's: Landschap en cultuurhistorie, Natuur, Economische ontwikkeling, Recreatie en Toerisme, Klimaatadaptatie en Energietransitie. Natuuropgaven liggen deels bij het Rijk en deels bij de regio en zijn bij beide beschreven voor het daar toebedeelde deel.

Deze kaarten vormen een startpunt voor het programma Integraal Riviermanagement. In dit programma gaan Rijk en Regio gezamenlijk aan het werk om allereerst de wettelijke en beleidsmatige opgaven en vervolgens de ambities te realiseren voor het integraal versterken van de functies van de rivier. Dit gebeurt met het gedrag van de rivier en de beïnvloeding ervan als vertrekpunt, door de inzet van integrale maatregelen.

Dit memo geeft achtergrondinformatie benodigd bij het bekijken van de kaarten. Indien informatie wel bestaat, maar nog niet beschikbaar was voor de kaarten, of als informatie nog wordt voorbereid, is dat in de tekst aangegeven door die tekst cursief te drukken.

In Hoofdstuk 2 is allereerst een algemene beschrijving van de kaarten gegeven, gevolgd door een beschrijving van de Rijksopgaven per rivierfunctie. In Hoofdstuk 3 is een beschrijving van de regionale opgaven gegeven.

Hoofdstuk 4 tenslotte geeft een overzicht van de referenties.

De informatie zoals toegelicht in dit memo is gecombineerd in een Webviewer, waarin de basisinformatie en opgaven voor de Maas (Rijk en Regio) worden gecombineerd. De gebruiker kan zodoende zelf kiezen welke combinatie van kaartlagen hij wil zien.

De webviewer voor de Maas is te vinden via deze link:

<http://hkv.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=4ad16b5fe84b420aab949870e3a3802e>

Een korte toelichting op gebruik van de viewer is gegeven in Bijlage A.

# 2 Opgaven Rijk

## 2.1 Algemeen

Doel van de opgavekaarten is om per rivierfunctie aan te geven welke opgaven er liggen, hoe hard die zijn en wanneer deze spelen. Daarbij wordt tevens basisinformatie gepresenteerd over de bestaande situatie van de rivier. Daarbij wordt ook de bestaande infrastructuur als stuwen, sluisen, bruggen en havens in beeld gebracht.

De opgaven en basisinformatie zijn per rivierfunctie geclusterd in de kaarten. De infrastructuur is daarbij toebedeeld aan de functie die daarmee het dichtst verbonden is.

De opgaven voor het rijk zijn samengesteld op basis van inventarisatie van bestaande informatie en discussies met experts per functie. De experts zijn betrokken bij het verzamelen en interpreteren van de informatie. Tevens zijn eerdere versies van de kaarten en opgaven besproken in sessies met de experts.

Als basisinformatie in de viewer is de volgende informatie beschikbaar:

- Het zomerbed en winterbed
- Bandijken
- Rivierkilometers
- Hoogwatervrije vlakken
- Infrastructuur (aangegeven met iconen)

Per rivierfunctie (geordend in verschillende tabbladen) zijn vervolgens de relevante opgaven weergegeven. Opgaven kunnen horen bij een punt (specifieke locatie), een lijn (traject) of een vlak (oppervlak). In de naamgeving van de opgave is aangegeven bij welke functie deze hoort en onder welke categorie die valt:

- Wettelijke eis
- Beleidseis
- Wens of ambitie

Wanneer de opgave een puntlocatie betreft zijn wettelijke eis en beleidseis weergegeven met respectievelijk een driehoek (wet) of vierkant (beleid) om het icoon<sup>1</sup>. Tevens is de periode waarin een opgave gaat spelen is aangegeven met een kleur:

- Paars: voor 2028
- Rood: 2029 – 2035
- Oranje: 2036 - 2050
- Lichtgroen: na 2050

Voorliggend memo geeft een toelichting op de informatie in de webviewer. Meer gedetailleerde informatie over de achtergronden bij en opgaven voor de functies Hoogwaterveiligheid, Bevaarbaarheid, Waterbeschikbaarheid en Waterkwaliteit en Natuur zijn te vinden in achterliggende memo's (Barneveld et al, 2018-a t/m -e).

<sup>1</sup> Als in de webviewer de basisinformatie "Maas – basisinformatie: locatie en type infrastructuur" is geselecteerd worden deze iconen ook gegeven, echter zonder achtergrondkleur. Het vierkant rond de iconen is standaard en betekent in dit geval niet dat het een beleidseis betreft.

## 2.2 Hoogwaterveiligheid

### 2.2.1 Introductie

De opgave voor hoogwaterwaterveiligheid is dat in 2050 alle dijktrajecten aan de nieuwe normen voldoen. Op dit moment voldoet in het rivierengebied geen enkel traject hieraan, dus dat is weinig onderscheidend. Wel is er een verschil in urgentie om de opgave op te lossen, wat tot uitdrukking komt in het verschil tussen het huidige risico en het volgens de nieuwe norm acceptabele risico. Die urgentie komt tot uiting in de prioritering die dijktrajecten in het HWBP meekrijgen.

Voor Integraal Riviermanagement is t.a.v. hoogwaterwaterveiligheid verdere inkleuring nodig hoe de opgave van hoogwaterwaterveiligheid gehaald kan worden. Daarbij wordt zowel de rivier als de raakvlakken met de dijken beschouwd. Voor deze invulling hebben we daarom twee kaarten gemaakt. Een kaart geeft de opgaven die raken aan de rivier weer, de ander de opgaven aan de dijk. In dit memo is een korte toelichting gegeven op de thema's in de kaarten.

Voor een verdere toelichting bij de functie-eisen, de invloed van riviergedrag, wet- en regelgeving en visies en ambities van het Rijk verwijzen wij naar het achtergrondmemo 'Achtergrondmemo Hoogwaterveiligheid' (HKV, 2018).

### 2.2.2 Opgaven rivier

#### Eis: Behoud ruimte voor rivier

##### **Systeemwerkingsmaatregelen**

De overstromingseis van de waterkeringen in de Maasvallei is komen te vervallen in de partiële herziening van het Nationaal Waterplan in december 2014 (voor meer info: Achtergrondmemo Hoogwaterveiligheid). Hierdoor zullen bij extreme afvoeren de waterstanden hoger zijn. Om de waterstandverhogende effecten zoveel mogelijk te beperken, zijn 12 systeemwerkingsmaatregelen gedefinieerd voor betere waterafvoer dan wel waterberging. Inzet van deze locaties is noodzakelijk om de veiligheid in de hele Maas robuust te waarborgen en lokale rivierkundige knelpunten in Limburg op te lossen. Al deze projecten hebben verder als gemene deler dat het trekkerschap / de projectaansturing niet bij RWS zit. Vijf van de Systeemwerkingsmaatregelen (Baarlo, Venlo-Velden, Arcen, Well en Thorn - Wessum) zijn verbonden aan de HWBP-projecten. Voor deze Systeemwerkingsmaatregelen is het besluit tot verkenning genomen in de BO MIRT 2016.

##### **Buitendijks versterken**

Buitendijks versterken zorgt voor het verkleinen van het doorstroomoppervlak van de rivier. Dit levert hogere waterstanden op tijdens hoogwater. Toch is buitendijks versterken soms wel een serieuze optie bijvoorbeeld als dijkversterking binnendijks heel lastig is door bijvoorbeeld bebouwing. Voor de bepaling welke gebieden mogelijk buitendijks versterkt zullen worden hebben wij gebruik gemaakt van de gegevens uit OKADER (Opgave en Kosten Analyse Dijkversterking En Rivierverruiming) (Deltares, 2017a). Hierbij zijn we ervanuit gegaan dat de kans op buitendijks versterken toeneemt als er constructieve oplossingen voor de dijkversterking moeten worden gezocht. Wij hebben bij een dijkvak aangegeven dat het 'mogelijk buitendijks versterkt' zal worden als meer dan 50% van het dijkvak constructief versterkt wordt. Het opstuwende effect van buitendijks versterken in de Maasvallei wordt onderzocht door Waterschap Limburg. De effecten worden geschat op maximaal 3 cm. *Resultaten van dat onderzoek kunnen in een later stadium worden gepresenteerd op de kaarten.*

Voor de bepaling van de dijkvakken met 'mogelijk buitendijkse versterking' zijn we uitgegaan van de meest recente studie naar de dijkversterkingsopgave langs de Maas (HKV & Deltares, 2018). In deze studie wordt gebruik gemaakt van het HOB Fase 1 model waarin het uitgangspunt is om in de modelschematisaties de maatregelen mee te nemen waarvoor de minister besloten heeft om een MIRT-Verkenning te starten. Dit zijn rivierverruimende maatregelen in de Koploperprojecten Venlo, Oeffelt en Ravenstein-Lith en de systeemwerkingsmaatregelen Baarlo, Venlo-Velden, Arcen, Well en Thorn - Wessem. Ook zijn in de Limburgse Maasvallei drie retentiegebieden in het model opgenomen: Lateraalkanaal-West, Thorn en Lob van Gennep. In de studie 'OKADER Pilot Ravenstein-Lith' (CONCEPT HKV & Deltares, 2018c) is gecorrigeerd voor de Hemelrijkse Waard, Plan Wijnaerden en is de situatie bij de Lob van Gennep meer waarheidsgetrouw weergegeven. Dit alles om de huidige situatie beter te representeren.

### **Compensatie vegetatie**

De begroeiing op de uiterwaarden: hoe dichter en hoger de vegetatie is gecombineerd met de locatie van de vegetatie in het stromingspatroon van de rivier, hoe meer de hoogwaterstanden worden opgestuwd. In het programma Stroomlijn is vegetatie verwijderd in de stroombanen in de uiterwaarden van de Maas. In de Grensmaas zijn de Grensmaasplannen uitgevoerd en is nauwelijks aanvullend vegetatie verwijderd. In CSO (2012) is berekend dat het effect van Stroomlijn tussen Roermond en Venlo ca 5-10 cm is en benedenstrooms van Venlo enkele centimeters (ca 1-3 cm). De verwachting is dat door successie dezelfde opstuwende werking als met Stroomlijn verwijderd is over de tijd terug zal keren als het Rijk afwijkt van het reguliere vegetatiebeheer wat nu wel gehanteerd wordt.

### **Wens: Vergroten van ruimte in/van rivierbed**

#### **Hydraulische knelpunten**

Een wens vanuit het Rijk is om ongewenste hydraulische knelpunten of flessenhalzen (lokale vernauwingen in de rivier) op te lossen. Hydraulische knelpunten zijn gebieden waar het doorstroomoppervlak van de rivier kleiner is dan in omliggende gebieden (zogenaamde 'flessenhalzen'). Sommige hydraulische knelpunten zijn volgens RWS ZN mogelijk gewenst, omdat de afvoergolf zich anders te snel verplaatst wat benedenstrooms voor problemen kan zorgen. Dit is onderwerp van studie, aangemeld bij het onderzoeksprogramma van het platform rivierkennis. Voor nu staan alle hydraulische knelpunten op de kaart.

*Geleidedammen in de rivier kunnen de oorzaak zijn van flessenhalzen. De locatie van de belangrijkste geleidedammen was nog niet beschikbaar voor de kaart, maar kan in een later stadium worden toegevoegd.*

#### **Kostenbesparing dijkversterking door rivierverruiming**

Rivierverruiming zorgt voor waterstandsverlaging op de rivier. Door waterstandsverlaging hoeven dijken minder verhoogd te worden en in sommige gevallen ook minder versterkt. Dit levert een kostenbesparing op dijkversterking op. In deze laag wordt weergegeven wat de kostenbesparing op dijkversterking per kilometer is, bij een bepaalde mate van waterstandsval door rivierverruiming. Om een haalbare mate van rivierverruiming te schatten hebben we afzonderlijk naar de Maasvallei (Eijsden tot Cuijk) en bedijkte Maas (Cuijk tot Geertruidenberg) gekeken.

Voor de Maasvallei hebben we door onze oogharen gekeken naar het rivierverruimingspakket 'Ruimte waar het kan, dijken waar het moet' van de meest recente MKBA (Maatschappelijke Kosten- en BatenAnalyse) (HKV, Deltares & Rijkswaterstaat WVL, 2018a). Een uniforme waterstandsval van 40 cm over het gehele traject van de Maasvallei lijkt haalbaar. Voor de

bedijkte Maas hebben we de haalbare rivierverruiming geschat op basis van het rivierverruimingspakket 'Sparen bijzondere dijken zonder binnendijkse maatregelen' van de meest recente MKBA (HKV, Deltares & Rijkswaterstaat WVL, 2018b). Een uniforme waterstandsdeling van 30 cm over de gehele bedijkte Maas lijkt haalbaar<sup>2</sup>.

Op basis van eerder berekende kostenbesparingen door uniforme waterstandsdeling over de gehele Maas uit 2016 is per dijkvak bepaald wat de kostenbesparing op dijkversterking door rivierverruiming zal zijn (HKV, Deltares, Arcadis, Royal HaskoningDHV, 2016). Dit is gedaan voor verschillende mate van waterstandsdeling, dus ook voor de 30 en 40 cm die in dit onderzoek benodigd zijn. Het verschil in dijkversterkingskosten van een dijkvak in de referentiesituatie en in de situatie met uniforme waterstandsdeling is bepaald. Dit bedrag is gedeeld door het maximale bedrag (15,5 miljoen euro) dat bespaard kan worden door rivierverruiming op de Maas, om een vergelijking van verschillende dijkvakken makkelijker te maken. In deze kaarten wordt kostenreductie veroorzaakt door zowel vermindering van de dijkhoogteopgave (faalmechanisme overloop/overslag) als dijkversterkingsopgave (faalmechanismen piping en macrostabiliteit). In de kaarten worden niet de kosten die gemaakt worden voor het aanleggen, beheer & onderhoud van de rivierverruiming meegenomen.

De studie uit 2016 is verouderd en bevat andere uitgangspunten dan momenteel worden gebruikt voor de bepaling welke dijken meer kans hebben om buitendijks versterkt te moeten worden en in de 'Opgave dijkenkaart' de laag 'Potentie voor rivierverruiming'. Echter, ondanks een verschillende referentie en uitgangspunten verwachten we dat deze laag wel een eerste indruk geeft van de relatieve verhouding van kostenreductie door rivierverruiming tussen de verschillende dijkvakken.

[Wens: Niet vergroten winterbed t.p.v. hoge gronden t.g.v. hogere afvoeren](#)

#### **Hoge gronden**

Een wens vanuit het Rijk is om vergroting van het overstromingsgebied/winterbed bij toenemende afvoeren te voorkomen. De plekken waar nu hoge gronden staan aangegeven in de kaart zijn aandachtsgebieden. Bij hogere afvoeren in de toekomst door klimaatverandering zal het winterbed op deze plekken vergroten, tenzij de waterstand verlaagd wordt door bijvoorbeeld rivierverruiming<sup>3</sup>.

### 2.2.3 Opgaven dijk

[Wens: Dijkverhoging t.p.v. bijzondere dijktrajecten zoveel mogelijk beperken](#)

#### **Bijzondere dijktrajecten**

Bijzondere dijktrajecten zijn stukken dijk waar aanwezige ruimtelijke waarden en functies aangetast kunnen worden door dijkverhoging (Infram en Van Paridon x De Groot, 2016). Voor de bedijkte Maas zijn de bijzondere dijktrajecten in beeld gebracht (Infram en Van Paridon x De Groot, 2016). Voor de Maasvallei is dit (nog) niet het geval, maar is in november 2018 een onderzoek gestart (Bureau Strootman). Voor de Maasvallei hebben we daarom geschat dat alle plekken waar bebouwing op of direct naast de dijk staat een 'bijzonder dijktraject' betreft. Dit is

<sup>2</sup> Niet alle vormen van rivierverruiming worden door het Rijk gewaardeerd. Zomerbedverdiepingen worden bijvoorbeeld als niet gewenst beschouwd.

<sup>3</sup> Rivierverruiming kan uiteraard ook gewenst zijn vanuit andere functies. Evenzo kan rivierverruiming ander functies of het rivierbeheer negatief beïnvloeden. Dat zal bij de keuze moeten worden meegewogen.

een erg grove en ruime inschatting, als een meer gedetailleerde inschatting beschikbaar komt is het goed deze op te nemen.

### Wens: Mogelijkheid om dijkverhoging en -versterking te voorkomen benutten

#### Rivierverruiming

Als een beperkte dijkverhogingsopgave en beperkte macrostabiliteitsopgave (5 m) nodig is om de dijk tot zichtjaar 2075 aan de norm te laten voldoen kan dat een reden zijn om daar voor een waterstandsaling door rivierverruiming te zorgen omdat er dan helemaal niet meer aan de dijk 'gesleuteld' hoeft te worden. Een beperkte dijkverhogingsopgave hebben we gedefinieerd als een hoogteopgave die redelijkerwijs opgelost zou kunnen worden met rivierverruiming. Net als in 'Kostenbesparing dijkversterking door rivierverruiming' is dit 30 cm voor de bedijkte Maas en 40 cm voor de Maasvallei. De dijkvakken die zowel een beperkte dijkverhogingsopgave als een beperkte macrostabiliteitsopgave hebben zijn gedefinieerd als dijkvakken met 'potentie'.

Voor de bepaling van de dijkvakken met 'potentie voor rivierverruiming' zijn we uitgegaan van de meest recente studie naar de dijkversterkingsopgave langs de Maas (HKV & Deltares, 2018).

Let op: inmiddels zijn enkele MIRT-Verkenningen aangepast of is de huidige status zelfs dat ze in zijn geheel niet meer door zullen gaan. Deze zitten wel standaard in het HOB Fase 1 model, als deze in mindere mate of niet doorgaan zal dit de waterstanden bij hoge afvoeren verhogen. Hiermee hebben we vooralsnog geen rekening gehouden. De hoogteopgave waarmee in de kaarten rekening is gehouden kan (afhankelijk van de locatie van het dijkvak) tot enkele decimeters hoger uitvallen als de MIRT-Verkenningen (deels) niet doorgaan. *Als nieuwe informatie beschikbaar komt, kan die in de kaarten worden opgenomen.*

### Wens: Dijkverlengingen voorkomen

#### Dijkverlengingen

Als gevolg van de nieuwe normering zal een aantal voormalige dijkkringen in de Maasvallei aan een strengere norm moeten gaan voldoen. Dit betekent dat een hogere afvoer gekeerd moet kunnen worden. De dijken/keringen in de Maasvallei sluiten op dit moment veelal aan op hoge gronden. Dat wil zeggen gronden die hoger liggen dan de waterstanden behorende bij de extreme afvoeren. Als gevolg van de strengere normen zal de aansluiting mogelijk elders komen te liggen (Deltares, 2017b). In de kaart zijn de locaties waar dijkverlenging in de toekomst logisch en waarschijnlijk nodig is weergegeven. Als op deze locaties de waterstanden door rivierverruiming verlaagd worden kan dit dijkverlengingen voorkomen.

*Waterschap Limburg onderzoekt ook traject en omvang van benodigde dijkverlengingen als gevolg van klimaatverandering. Zodra die gegevens beschikbaar zijn worden deze opgenomen.*

## 2.3 Bevaarbaarheid

### 2.3.1 Introductie

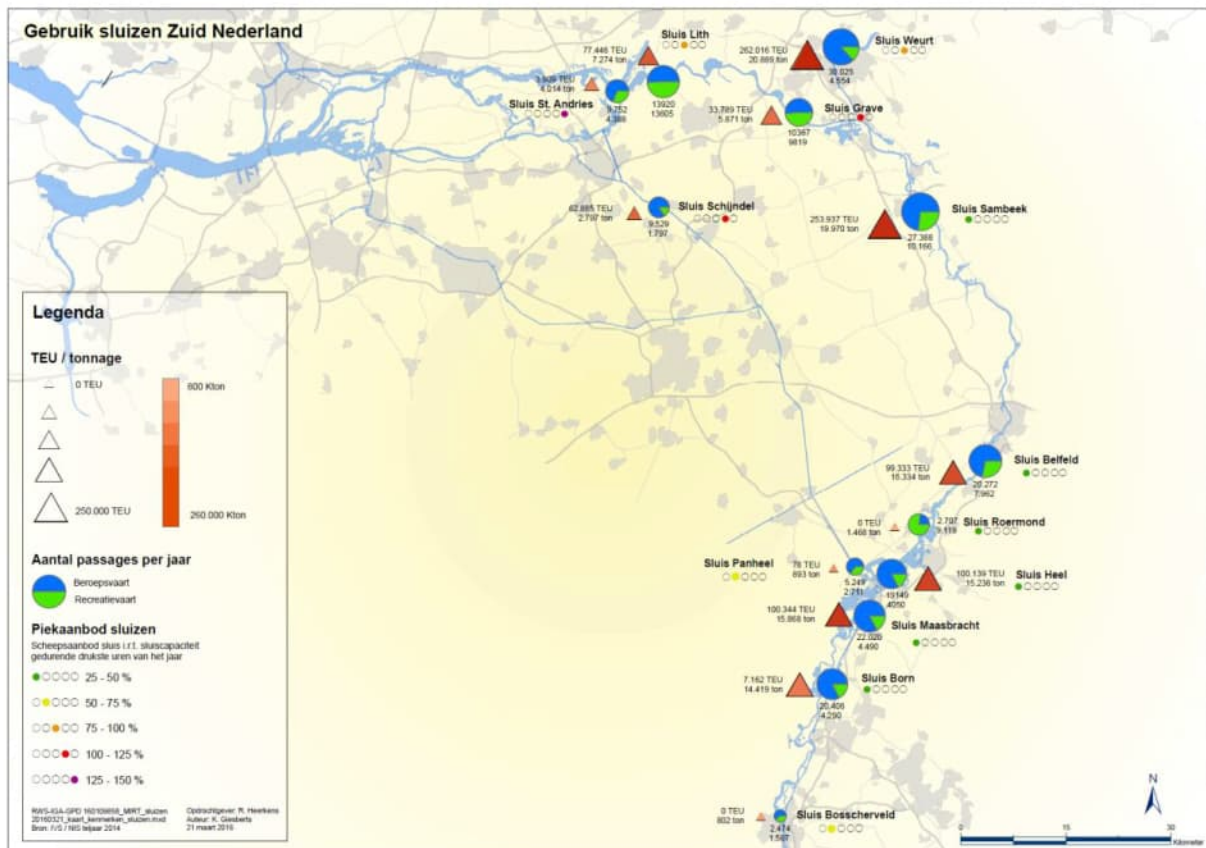
Het is de taak van Rijkswaterstaat om de vaarwegen die zij beheert in Nederland veilig bevaarbaar te houden voor de toegekende vaarklasse. Voor de Maas is de ambitie om de hele Maasroute<sup>4</sup> –die

<sup>4</sup> Maasroute is de vaarroute van het zuiden naar het noorden van Ternaaijen tot aan Weurt

nu nog klasse Va heeft- in 2019 bevaarbaar te maken en te houden voor klasse Vb (tweebaksduwstel). Aan de Oost-Westtak (Geertruidenberg- Heumen) van de Maas is klasse Va toegekend.

Op 9 november 2018 heeft minister Van Nieuwenhuizen de Tweede Kamer echter geïnformeerd dat het afronden van het project Verruiming Julianakanaal moet worden uitgesteld tot eind 2023. Dan zal de doelstelling voor de Maasroute dus gerealiseerd zijn en is uitgangspunt voor de kaarten met Rijksopgave.

Belang van de Maasroute is in onderstaande figuur aangegeven. Ca 75% van de vracht op de noord-zuid tak van de Maas komt via Weurt (Maas-Waalkanaal). Tijdens lage afvoeren is de oost-westtak in toenemende mate van belang om gestremd vervoer over de Rijntakken op te vangen.



Bron: RWS (2016)

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse uit 2017 zijn prognoses afgegeven voor toekomstige groei van ladingvolumes, zie bijvoorbeeld onderstaande figuur. De Maas blijft onverminderd belangrijk.



Figuur 8: Groei ladingvolumes binnenvaart 2014-2050 scenario Hoog

NMCA Achtergrondrapport (NMCA, 2017)

In dit memo is een korte toelichting gegeven op de thema's in de kaarten.

### 2.3.2 Opgaven

Op de kaart zijn de volgende opgaven opgenomen:

1. Kunstwerken als bruggen en sluisen: bij de kunstwerken is met een icoon aangegeven waarom het gaat. De vorm om de icoon geeft aan of het een wettelijke of beleidsopgave is. Tevens geeft de icoon aan om wat voor opgave het gaat (bv breedte- of doorvaarthoogteknelpunt). De vulkleur geeft aan wanneer de opgave speelt. Er is alleen een kleur gegeven als er een opgave is anders dan de vervangingsopgave (jaartal onder de icoon).
2. De Maas tussen stuw Grave en de leidingenstraat bij Niftrik is een diepteknelpunt vanwege de sluisdrempel en de hoogteligging van de leidingen.
3. Stuwcomplex Grave is als eerste aan de beurt om te worden vervangen. Hier is slechts één sluiscolk beschikbaar<sup>5</sup>. De capaciteit van de sluis vormt een probleem bij laag water als de scheepvaartintensiteit op dit deel van de Maas toeneemt. Dit is aannemelijk als in de toekomst door langduriger droogtes er mee schepen vanuit de Waal via de Maas omvaren. De capaciteit (vooral bij laagwater, als intensiteit op dit deel van de Maas toeneemt) is dan een probleem.
4. De Maas is een rivier met stromend water en bochten. Marin heeft onderzoek gedaan naar nautische knelpunten. Dat heeft er toe geleid dat er 5 scherpe bochten zijn waar een ontmoetingsverbod is ingesteld. Schippers moeten dan met elkaar communiceren (verkeersmanagement). De bochten zijn Beesel, Neer, Steyl, Venlo, Well.

<sup>5</sup> Een andere colk is dichtgelast en definitief niet meer bruikbaar.

Ook de invaart van het Juliankanaal bij Maastricht is een bekend knelpunt.

Deze knelpunten zijn op de kaart aangegeven. Hoewel geen directe opgave om op te lossen, is er wel de wens hier ook in de inrichting iets te doen.

5. De invaart van de havens van Venlo (km 110.8), Heijen (km 153.4) en Oss (km 193.2) is lastig. Geen directe eis om op te lossen, maar wel wens vanuit de regio.
6. Voldoende en juist gesitueerde overnachtingshavens is een wettelijke eis en is dus een directe opgave. Op 2 trajecten zijn onvoldoende overnachtingshavens beschikbaar.
  - a. Zandmaas: Belfeld – Sambeek (tussen de 2 stuwen) (km 101-146)
  - b. Getijdenmaas: Empel – Amer (km 216 tot einde kaart)

### 2.3.3 Basisinformatie

1. Op een aantal locaties in de Maas wordt frequent gebaggerd, Bekende locaties zijn zandvang Wesseem (nabij brug A2), voorhavens van sluizen in de Maas en de binnenbochten op het traject Heumen-St. Andries. Hier ligt dus een onderhoudsopgave. Relevant als door ingrepen die opgave, zowel in positieve als negatieve zin, wordt beïnvloed.
2. Stuwen: deze zijn uiteraard voor de scheepvaart essentieel. De stuwen zijn op de kaart aangegeven met het jaartal van de vervangingsopgave.
3. Naast de Rijksbruggen zijn ook de overige bruggen op de kaart aangegeven, die voor de scheepvaart een opgave zouden kunnen hebben (maar nu veelal onbekend is). Voor bruggen op de Rijntakken wordt vanuit de CCR (Acte van Mannheim) aangegeven dat middenpijlers niet zijn toegestaan. Deze Acte is niet van toepassing op de Maas. Geen middenpijlers is echter wel een wens (maar geen harde opgave), die we bij vervanging kunnen realiseren.
4. Overnachtingshavens en kegelligplaatsen zijn belangrijk voor een veilige scheepvaart<sup>6</sup>. Voldoende plekken op maximale onderlinge afstand van elkaar zijn wettelijk verplicht.

### 2.3.4 Aanvullende informatie ((nog) niet op de kaart)

1. *Door klimaatverandering gaan de hoogwaterstanden omhoog. Daarmee reduceren de doorvaarthoogtes. Momenteel wordt gestreefd naar een doorvaarthoogte van 9,10m boven de hoogst bevaarbare waterstand (MHW). De bruggen zouden 99% van de tijd aan deze hoogte moeten voldoen. Het is nog niet vastgesteld in hoeverre klimaatverandering de MHW voor de scheepvaart verhoogt en of in de toekomst andere bestaande bruggen niet meer voldoen. Bij ontwerp (of herontwerp) van bruggen moeten toekomstige randvoorwaarden uiteraard worden meegenomen. Dit is dus een aandachtspunt. Als de extra opgave op een traject groot is, kan rivierverruiming zinvol zijn.*
2. *Passeervakken. Shapes/locaties zijn opgevraagd, maar nog niet beschikbaar.*

<sup>6</sup> In de SVIR (Ministerie van I&M, 2012) is opgenomen dat er 'voldoende ligplaatsen moeten zijn om te kunnen voldoen aan de wettelijke rusttijden en om vaartijd optimaal te kunnen benutten in de logistieke planning'. In de Richtlijn Vaarwegen (RWS WVL, 2017) is dit beleid als beleidseis uitgewerkt tot de volgende norm:

- Overnachtingsplaatsen voor schepen met gevaarlijke stoffen (kegelschepen) bevinden zich in de grote overnachtingshaven (15 of meer ligplaatsen), bij grote sluiscomplexen (meer dan 15.000 passerende schepen per jaar) of liggen ten hoogste 60 km uit elkaar.

- Om het de schippers mogelijk te maken zich tijdens de reis te houden aan de ingevolge de Binnenvaartwet (Bw) voorgeschreven rusttijden, liggen overnachtingsplaatsen niet langer dan omstreeks twee uur varen uit elkaar. Op vaarwegen zonder sluizen komt dit neer op een onderlinge afstand van circa 30 km.

3. *Sluizencomplex Weurt staat niet op de opgavekaarten voor de Maas. Wel op die van de Rijntakken. Weurt is van groot belang voor de Maasroute, omdat ca ¾ van de totale vracht voor de Maas via Weurt loopt. Bij het complex is sprake van regelmatige storing. Bovendien is de oostkolk bij laag water praktisch niet bruikbaar vanwege de drempeldiepte,*

## 2.4 Waterbeschikbaarheid

### 2.4.1 Introductie

De functie Waterbeschikbaarheid of zoetwatervoorziening is gericht op het voorzien in de beschikbaarheid van zoetwater onder normale en droge omstandigheden - nu en in de toekomst - én de inzet die daarvoor door de overheid wordt geleverd. Het gaat om de beschikbaarheid van grond- en oppervlaktewater. Veel gebruiksfuncties zoals drinkwater, energie, industrie, landbouw, visserij en natuur zijn afhankelijk van voldoende zoetwater van voldoende kwaliteit.

Rijkswaterstaat werkt aan een programma Waterbeschikbaarheid waarin afspraken worden gemaakt met de grootgebruikers van zoetwater (landbouw, industrie, drinkwaterbedrijven, etc.) over de verwachtingen en de verantwoordelijkheden ten aanzien van zoetwaterverdeling en beschikbaarheid.

Voor Waterbeschikbaarheid geldt dat deze functie vooral randvoorwaarde scheppend is. De randvoorwaarden voor een goede waterverdeling in tijden van droogte moeten goed ingevuld zijn. Voordat er duidelijke opgaven geformuleerd kunnen worden, moet duidelijk zijn voor welke norm, welke situatie deze randvoorwaarden in stand moeten worden gehouden. Voor welke situatie moet het Rijk en de regio nog gesteld staan?

Vanwege het bovenstaande geldt dat de opgaven en mogelijke maatregelen voor waterbeschikbaarheid vooral in de operationele beheermaatregelen en niet zozeer in inrichtingsmaatregelen in het rivierengebied liggen. Voor IRM is van belang dat opgaven en maatregelen moeten raken aan inrichting en beheer van de rivier. Dat betekent dat alleen een deelverzameling van het totale Deltaprogramma Zoetwater relevant is.

Harde normen of opgaven voor waterbeschikbaarheid bestaan dus niet, hooguit kunnen knelpunten in beeld worden gebracht. Maatregelen worden bedacht voor slimmer aanvoer-, afvoer- en waterstandsbeheer (slim watermanagement) en om moment inzet verdringingsreeks uit te stellen. Focus ligt vooral bij voldoende hoog houden van de afvoeren.

In dit memo is een korte toelichting gegeven op de thema's in de kaarten.

### 2.4.2 Opgaven

Op de kaart zijn de volgende opgaven opgenomen:

7. De WABES-website biedt waterbeheerders en -gebruikers informatie over de waterbeschikbaarheid op een groot aantal locaties in het hoofdwatersysteem van Nederland (HWS). Daar staat informatie over:
  - a. de huidige waterbeschikbaarheid in het hoofdwatersysteem;
  - b. mogelijk in de toekomst te verwachten beschikbaarheid van (zoet) water.De knelpuntlocaties vallen doorgaans samen met de WABES-punten: Dat zijn ook doorgaans de uitwisselpunten met de regio. Met experts van WVL (

( ), RWS-ZN ( ) en RWS-ON ( ) zijn de knelpunten geclassificeerd in:

- i. Hoog (belangrijk/zwaar knelpunt)
  - ii. Middel
  - iii. Laag
  - iv. Nvt
8. Bij WABES punten is nu op de kaarten aangegeven vanuit welke vrager dit punt is opgevoerd.
    - a. Industrie (onttrekkingen/lozingen) (verbruik van water)
    - b. Natuur in de Maas (gebruik van water)
    - c. Scheepvaart in de Maas (gebruik van water)
    - d. Drinkwater (verbruik van water)
    - e. Innamepunt Waterschap
  9. Overige knelpunten die door experts zijn benoemd (naast de WABES-punten) zijn op de kaarten aangegeven.
  10. Op gehele Bovenmaas bestaat de wens voor "verkenning waterberging" om ten tijde van laagwater een buffer te hebben.
  11. In het kader van de vervangingsopgave Julianakanaal wordt mogelijk verkend of dynamisch peilbeheer kan helpen in laagwaterperioden (buffer). In de huidige situatie is verhoging of verlaging van de stuwpeilen niet mogelijk in verband met de doorvaarthoogte van bruggen, respectievelijk de vaardiepte (bij sluisdrempels, maar ook algemeen op trajecten). Bufferen op het stuwpand is nu nog geen opgave derhalve, maar wel een mogelijkheid.
  12. Op de Grensmaas geldt dat de stromingsomstandigheden en onnatuurlijke afvoerfluctuaties ongewenst zijn, met name voor de natuur. Daarom is opgenomen "optimalisatie inrichting tbv dieper en sneller stromend water".
  13. Ten aanzien van de kunstwerken zijn er wensen geuit, die op de kaart zijn weergegeven:
    - a. Bij stuw Grave moet bij de renovatie de lek worden beperkt, tot een niveau dat redelijkerwijs mogelijk is. Welk niveau dat precies is, is nog niet bekend.
    - b. Keersluis Heumen wordt enkele weken per jaar gesloten als het waterpeil van het Maas-Waalkanaal en de Maas te veel verschilt. Tijdens calamiteiten bestaat daar de wens om pompcapaciteit beschikbaar te hebben.

#### 2.4.3 Aanvullende informatie ((nog) niet op de kaart)

1. *In het Maasafvoeroverdrag tussen Nederland en Vlaanderen (1995) zijn afspraken gemaakt over de verdeling van het water in de Maas. Het betreft het kwantitatieve aanbod van het water dat uit Wallonië wordt aangeboden en de verdeling van het water over de Grensmaas en het economisch gebruik van water door Vlaanderen en Nederland (o.m. Albertkanaal, Julianakanaal en Zuid-Willemsvaart). Het Maasafvoeroverdrag staat boven de verdringingsreeks van Nederland, waarin ten tijde van extreme droogte, prioriteiten worden gesteld voor verdeling van het water. Doel van alle maatregelen en afspraken is, om het moment van inzet van de verdringingsreeks zo lang mogelijk uit te stellen.*
2. *DP Zoetwater voert komende 2 jaar verkenningen uit en daaruit komt zeker materiaal voor de kaarten. Maatregelen uit Voorkeurspakket moeten dan in 2027 zijn gerealiseerd. Maar nu nog te vroeg om op kaart te zetten.*
3. *Als er geen WABES-punt is (bv op de Zandmaas), wil dit niet per definitie zeggen dat er geen knelpunten kunnen voorkomen. Het is echter wel bekend dat er benedenstrooms van de instroom van de Roer minder*

*problemen zijn met waterbeschikbaarheid.*

*De Roer is nog wel aandachtspunt vanwege het grensoverschrijdende aspect. Er zijn geen vaste afspraken met Duitsland, behalve toezegging dat ze in toekomst de bruinkoolgaten niet gaan vullen tijdens laagwater op de Roer.*

## 2.5 Waterkwaliteit, ecologie en natuur

### 2.5.1 Introductie

Rijkswaterstaat zorgt als beheerder dagelijks voor voldoende schoon en gezond water in onze rivieren, meren en zeeën. Rijkswaterstaat neemt maatregelen om de waterkwaliteit te verbeteren, zodat er schoon en gezond water is. Als de waterkwaliteit op orde is, ontstaan ook gunstige condities/voorwaarden voor allerlei vormen van gebruik en een duurzame leefomgeving. Een goede waterkwaliteit is bijvoorbeeld een belangrijke voorwaarde voor natuur en recreatie, de bereiding van drinkwater en voor landbouw, visserij en industrie.

Binnen de functie schoon en gezond water worden in de Netwerkbeheervisie (Rijkswaterstaat, 2018) vier subfuncties onderscheiden:

- A. reduceren van verontreinigingen (schoon water);
- B. basisconditie voor diverse (gebruiks)functies als industrie, natuur (KRW, N2000), drinkwater en zwemwater;
- C. leefgebied voor planten en dieren;
- D. natuurlijke vismigratieroutes.

Voor Waterkwaliteit en Natuur in het kader van Integraal Riviermanagement (IRM) gaat het om de koppeling met de inrichting van het riviereengebied en deels ook om operationeel beheer. Chemische waterkwaliteit (subfunctie A) wordt daarom voor IRM niet beschouwd.

### 2.5.2 Opgaven

Op de kaarten is de volgende informatie gepresenteerd:

1. Natura 2000 gebieden: deze gebieden op de Bovenmaas en Grensmaas zijn wettelijk vastgelegd en er gelden harde eisen voor. Dat betreft behouds-, uitbreidings- en verbeteringsdoelstellingen. Deze doelstellingen zijn voor soorten en habitats van de gebieden collectief en kwalitatief weergegeven. Voor beide N2000-gebieden zijn nog geen beheerplannen beschikbaar.
2. Kaderrichtlijn Water (KRW): de ecologische toestand van de Maas is in beeld gebracht door de informatie hierover uit de KRW factsheets van de 6 waterlichamen uit 2017 weer te geven onderaan de kaarten. De opgave voor macrofauna, overige waterflora en vis is op de kaarten gezet als de afstand in toestandsklassen tot de wettelijk vastgestelde toestand die in 2028 bereikt moet zijn (het GEP, 'goed ecologisch potentieel').
3. In het kader van de KRW worden tot 2028 diverse tranches van maatregelen uitgevoerd. Tranche 1 (2009-2015) is al uitgevoerd, Tranche 2 (2015-2021) wordt momenteel uitgewerkt en uitgevoerd en Tranche 3 (2021-2027) wordt momenteel verkend en

voorbereid (contouren nog zeer onduidelijk). Op de kaarten zijn de Tranche 1 maatregelen<sup>7</sup> en de contouren van Tranche 2 opgenomen als basisinformatie.

4. Beekmondingen kunnen potentieel interessante gebieden zijn om KRW-maatregelen te treffen, die ten goede komen aan de ecologische toestand van aanliggende KRW waterlichamen, maar ook als verbinding met de achterliggende beeksystemen. In Tranche 1 en 2 is al een heel aantal beekmondingen opgenomen. De overige beekmondingen zijn op de kaart getoond als mogelijk zoekgebieden voor aanvullende maatregelen.
5. Vistrappen: In het kader van de KRW zijn bij alle Maas stuwen moderne vistrappen aangelegd. Die waren rond eind 2007 gereed. De vistrappen functioneren nog niet allemaal optimaal (email [REDACTED] aan [REDACTED] dd 8-11-2018). In 2018 en 2019 wordt verkend binnen de KRW of vismigratie in stroomopwaartse en -afwaartse richting nog verder verbeterd kan worden, bijvoorbeeld met de aanleg van grote stuwpasserende nevengeulen of het aanpassen van stuwen zelf. Hiervoor worden eerst de factoren/eisen in beeld gebracht die belangrijk zijn voor een succesvolle vismigratie, zodat per onderdeel (vistrap, nevengeul en stuw) een goed ontwerp gemaakt kan worden (studie Deltares). Daarom is op de kaart opgenomen dat er een opgave ligt bij de vistrappen.
6. Delta-aanpak Waterkwaliteit: Er loopt momenteel een Delta-aanpak waterkwaliteit en zoetwater (Delta aanpak Grote Wateren). Belangrijk doel is het vergroten van de robuustheid van het systeem voor klimaatveranderingen. In dat kader is een Quick Scan uitgevoerd voor de Natura 2000 gebieden (Quick scan Natura 2000-verbeteropgaven Grote Wateren). Voor de Grensmaas wordt daarin als doel gesteld om de natuurlijke sedimentbalans en afvoerdynamiek behorend bij een vrij-afstromende grindrivier te herstellen. De grote afvoerfluctuaties op de Grensmaas als gevolg van onnatuurlijke golven door stuwbeheer in België zijn negatief voor de natuur op de Grensmaas. Ook met een verbeterde sturing van stuw Borgharen kunnen de fluctuaties worden gedempt. Voor een natuurlijker sedimentbalans worden suppleties genoemd, bijvoorbeeld net benedenstreams van stuw Borgharen.

### 2.5.3 Aanvullende informatie ((nog)niet op de kaart)

1. *Tranche1 KRW maatregelen van RWS ZN voor zover het de geulen en uiterwaardprojecten betreft. Informatie in 2019 verwacht van RWS ZN.*
2. *In vervolg op de Natuurambitie Grote Wateren is een verkenning gemaakt voor de grote rivieren door het ministerie van Economische Zaken. De Natuurverkenning Grote Rivieren wordt gezien als een "bouwsteen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de grote rivieren en kan aanknopingspunten bieden voor een integrale aanpak van de rivieren waarin meerdere functies gecombineerd worden". En "De Natuurverkenning Grote Rivieren is bedoeld als inspiratiebron voor alle betrokkenen bij de verdere ontwikkeling van het rivierengebied." Concrete opgave worden niet benoemd, wel worden mogelijke toekomstbeelden geschetst. De Natuurverkenning Grote Rivieren wordt momenteel verder geconcretiseerd naar actieplannen voor de hotspots (o.a. Grensmaas) en zal worden getoetst aan de klimaatveranderingen. Dit gebeurt na de onderzoeken naar de effecten van laag water op natuur en doorrekening van de klimaatscenario's door het DP Zoetwater. In de voorliggende kaarten konden de opgaven daarom nog niet worden gevisualiseerd. Deze kan eventueel later worden toegevoegd. Aandachtspunten zijn in ieder geval:
  - a. *vermindering exoten;**

<sup>7</sup> Tranche 1 KRW maatregelen van RWS ZN ontvangen. Deze bevatten nog niet de geulen en uiterwaardprojecten!

- b. water vasthouden;*
      - c. watertemperatuur (binnen ecologische range houden) --> behoud voldoende diep water;*
      - d. perioden met lage afvoeren beperken.*
- 2. In de Natuurambitie Grote Wateren zijn volgende algemene doelstellingen geformuleerd. Deze konden op de kaarten van de deeltrajecten niet worden opgenomen, maar zijn voor de uitwerking van maatregelen wel relevant.*
  - a. Leefgebieden groter en gevarieerder maken;*
  - b. Klimaatadaptatie --> ongewenste effecten zeer lage afvoeren beperken;*
  - c. Natuurlijker beheer en gebruik:*
    - i. Ander beheer (cyclisch);*
    - ii. Flexibilisering begrenzing, bijvoorbeeld van N2000;*
    - iii. Innovaties aan schepen en scheepvaartroutes;*
    - iv. Extensieve landbouw;*
    - v. Optimalisaties in beheer.*
- 3. Potentieel Ecologisch Relevant Areaal (ERA) is ooit gedefinieerd om het ecologisch effect van inrichtingsmaatregelen van derden langs rijkswateren en veranderde KRW maatregelen te kunnen beoordelen met het BPRW-toetsingskader. Dit Ecologisch Relevant Areaal is op advies van ██████████ (RWS-ZN) niet op de kaart gezet, omdat het erg verouderd is (gebaseerd op oude ecotopenkaarten, terwijl juist in 2010-2017 grote verandering in het ecologisch relevant areaal is opgetreden (info ██████████, RWS-ZN)).*
- 4. Maaswerkenprojecten met ecologie-opgave (Grensmaas en geulen Zandmaas) staan niet op de basislagen van deze kaarten, omdat de shapes nog niet beschikbaar waren. Deze informatie kan later eventueel worden toegevoegd.*
- 5. KRW Tranche 3: Zoekgebieden zijn nog niet beschikbaar, dit is momenteel onderwerp van onderzoek en verkenningen. Informatie kan later worden toegevoegd.*

## 3 Opgaven Regio

### 3.1 Algemeen

In het programma IRM gaan Rijk en Regio samen aan de slag om het riviereengebied duurzaam en toekomstbestendig in te richten. Daartoe worden kaarten met opgaven en ambities opgesteld.

Voor de opgaven van de Regio Maas is de volgende werkwijze gehanteerd:

1. Verzamelen informatie: hierbij is dankbaar gebruik gemaakt van het werk dat eerder in 2018 is uitgevoerd voor het Ruimtelijk Perspectief Maas (Strootman, 2018);
2. Opstellen van conceptkaarten en bijbehorende tabel met korte toelichting op de opgaven;
3. Bespreken conceptkaarten en tabel met vertegenwoordigers van de Regio en verzamelen aanvullende informatie.

Het opstellen van de kaarten en achterliggende tabel is gezamenlijk uitgevoerd door HKV en Strootman Landschapsarchitecten.

Dit hoofdstuk geeft een korte toelichting op de kaarten, onderverdeeld naar de bovengenoemde punten.

### 3.1.1 Ruimtelijk Perspectief Maas

Het Ruimtelijk Perspectief Maas is opgesteld om de overkoepelende ambitie voor de Maas in 2050 te schetsen. Het draagt bouwstenen aan voor gewenste synergie tussen riviermanagement, ruimtelijke kansen en ambities die voortkomen uit de gebiedskenmerken en lokale wensen voor ruimtelijke en economische ontwikkeling.

Hiertoe is veel informatie verzameld en zijn sessies georganiseerd om de plannen en ambities scherp te krijgen. Het Ruimtelijk Perspectief Maas is vastgesteld in de Stuurgroep Deltaprogramma Maas op 5 juli 2018.

Van het Ruimtelijk Perspectief Maas is gebruik gemaakt voor de definitie van de regionale opgaven en ambities voor IRM.

### 3.1.2 Proces opstellen conceptkaarten

De aanpak voor het opstellen van de kaarten met regionale opgaven en ambities is besproken in een overleg op 25 oktober 2018 in Den Bosch. Daarbij waren [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] en [REDACTED] (telefonisch) aanwezig.

Afgesproken is het basismateriaal van Ruimtelijk Perspectief Maas te gebruiken voor de kaart en bijbehorende tabel, aangevuld met informatie over Natuurnetwerken, MIRT-projecten en ruimtelijke reserveringen (BARRO<sup>8</sup>).

Op 30 oktober zijn, tijdens de kaartencarrousel in het kader van IRM, de regio-opgaven op een aparte tafel aan de orde geweest.

De opgaven en ambities benoemd in het Ruimtelijk Perspectief Maas zijn vervolgens door Strootman ingedeeld in vier categorieën:

1. Natuur
2. Economische Ontwikkeling
3. Recreatie en Toerisme
4. Landschap en Cultuurhistorie

Tevens is de wens uitgesproken om ook aandacht te besteden aan:

1. Energietransitie
2. Klimaatadaptatie

Op basis van de beschikbare informatie (Ruimtelijk Perspectief Maas en resultaten regiotafel kaartencarrousel) zijn de eerste versie van de kaarten en ondersteunende tabel met informatie opgesteld.

Dit is op 21 november 2018 in klein comité besproken ([REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED]).

De informatie en kaart zijn vervolgens nog aangevuld om als basis te dienen voor de Regio-sessie op 27 november 2018 in Den Bosch.

### 3.1.3 Regio-sessie 27 november 2018

In deze sessie zijn alle opgaven en ambities doorgelopen met een bredere vertegenwoordiging van de Regio (provincies, waterschappen, gemeenten). In de sessie is aanvullende informatie opgehaald en zijn afspraken gemaakt voor toelevering van extra informatie.

<sup>8</sup> BARRO=Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Die informatie is gebruikt om de voorliggende kaart en tabel op te stellen.

## 3.2 Beschrijving informatie kaarten

In de kaarten is de volgende informatie opgenomen:

1. Basisinformatie:
  - a. Begrenzing van MIRT-onderzoeken en -verkenningen in het gebied. Hierbij wordt opgemerkt dat de Integrale Verkenning Meer Maas Meer Venlo stil ligt en waarschijnlijk niet doorgaat. Dit project is daarom gestippeld.
  - b. Belangrijkste infra in het gebied (wegen, spoorwegen, kanalen).
  - c. Rivierkilometers
2. Ruimtelijke Reserveringen (BARRO)
3. Regionale opgaven onderverdeeld in de categorieën
  - a. Economische Ontwikkelingen  
m.n. Haven- en transportgerelateerd, kruisende infra.
  - b. Natuur  
m.n. provinciale plannen en Nationaal Natuur Netwerk (Natura2000 op kaart Rijksopgaven). Daarbij is aangegeven welke natuur wel en niet is gerealiseerd. De niet gerealiseerde natuur kan worden gezien als opgave om verbindingen te maken.
  - c. Recreatie & Toerisme  
m.n. routenetwerken, recreatieve hotspots, branding
  - d. Landschap & Cultuurhistorie  
m.n. behoud, versterken, zichtbaar maken.

Voor de opgaven is onderscheid gemaakt in Wettelijke eis, Vastgesteld Beleid en Bestuurlijke wens/ambitie. De kleurintensiteit van de opgave geeft aan of het om een wettelijke eis (donker), vastgesteld beleid (gemiddeld) of bestuurlijke wens/ambitie (licht) gaat.

Opmerkingen bij de kaarten:

1. De symbolen (bollen) op de kaarten zijn overgenomen uit het Ruimtelijk Perspectief Maas en zodanig herkenbaar voor de regio. De kleur van de bollen geeft aan welk thema het betreft en hoe hard de opgave is. Het getal (dat bij voldoende inzoomen verschijnt) verwijst naar het getal in de bijbehorende tabel. In die tabel zijn alle opgaven opgenomen met volgende informatie (voor zover beschikbaar):
  - a. Omschrijving
  - b. Hardheid van de opgave (Wettelijke eis, Vastgesteld Beleid en Bestuurlijke wens/ambities). *Note: Voor de Maasvallei zijn nog niet alle opmerkingen uit de sessie van 27 november 2018 over de urgenties volledig verwerkt. Deze zullen zo spoedig mogelijk worden aangevuld.*
  - c. Overige informatie (wanneer speelt opgave, hoe groot is opgave)
  - d. Bron van de informatie
2. Klimaatadaptatie en Energietransitie zijn ook als thema's benoemd waar opgaves zullen gaan spelen. In de sessies bleek het nog niet mogelijk voor deze thema's gelokaliseerde opgaven te bepalen voor de Maas. Alleen "Pilot Lithse Polder: groene energie landbouw en natuur" vanuit de gemeente Oss is concreet. Verder staan er nog geen opgaven op de kaart. In algemene termen kan voorsnog worden gedacht aan:

- a. Klimaatadaptatie: Hittestress --> bv verdubbeling aantal bomen in stedelijk gebied Den Bosch, stedelijke uitloop
- b. Energietransitie: objecten energieneutraal maken, circulaire economie
3. Op het gebied van Natuur overlappen de opgaven van Rijk en Regio. Bij combinatie van de opgaven zal moeten worden besloten hoe en waar de Natuuropgaven worden gepresenteerd. Natura2000 gebieden en de uitgevoerde en geplande KRW-maatregelen staan bijvoorbeeld op de kaart met Rijksopgaven Waterkwaliteit en Natuur.
4. Voor de kaarten was nog niet alle informatie beschikbaar die ook interessant wordt bevonden. Volgende informatie staat daarom nog niet op de kaart:
  - a. *Contouren van de Zuiderwaterlinie (cultuurhistorie)*
  - b. *Nieuwe Hollandse Waterlinie (Fort Altena van belang voor Maas) (cultuurhistorie)*
  - c. *Aardkundige waarden kaart N-Brabant*

## 4 Referenties

Veel van de info in dit memo en het achtergrondmemo is opgehaald uit overlegondes met Rijkswaterstaat in 2018 (WVL en Zuid-Nederland).

Verder zijn in het kader van IRM Maas de volgende memo's verschenen:

Barneveld et al (2018-a): Integraal Rivierbeheer Maas, functie Hoogwaterveiligheid, 12-12-2018.

Barneveld et al (2018-b): Integraal Rivierbeheer Maas, functie Bevaarbaarheid, 12-12-2018.

Barneveld et al (2018-c): Integraal Rivierbeheer Maas, functie Waterbeschikbaarheid, 13-12-2018.

Barneveld et al (2018-d): Integraal Rivierbeheer Maas, functie Waterkwaliteit, ecologie en natuur, 12-12-2018.

Barneveld et al (2018-e): Integraal Rivierbeheer Maas, functie infrastructuur, 13-12-2018.

Hieronder verder nog referenties per functie/thema.

### Hoogwaterveiligheid

CSO (2012): Bepaling stroombanen normatief kader Stroomlijn - Presentatie resultaten.

Projectcode: 12M190.2, Versiedatum: 20 september 2012.

Deltares (2017b) Verlengingen dijken naar hoge gronden binnen MKBA Maasvallei. 11200539-001-ZWS-0003.

Deltares, 2017. Gebruikershandleiding Rivierentool. Kostenreductie Dijkversterking door Rivierverruiming. 11200539-000.

HKV & Deltares (2018) Concept OKADER Pilot Ravenstein-Lith. Opdrachtgever: Rijkswaterstaat WVL. PR3514.20

HKV, Deltares en Rijkswaterstaat WVL (2018a) Baten van maatregelpakketten Dijkverbetering & Rivierverruiming in beeld voor de Maasvallei. Waterveiligheidsbaten en baten voor natuur. PR3537.20

HKV, Deltares en Rijkswaterstaat WVL (2018b) Baten van maatregelpakketten Dijkverbetering & Rivierverruiming in beeld voor de bedijkte Maas. Waterveiligheidsbaten en baten voor natuur. PR3537.20

HKV, Deltares, Arcadis, Royal HaskoningDHV (2016) Toepassing Methodiek Kostenreductie Dijkversterking door Rivierverruiming op Maas. Opdrachtgever: Rijkswaterstaat WVL. PR3028.10

Infram en Van Paridon x De Groot (2016). Bijzondere dijktrajecten van de Bedijkte Maas.  
Verkenning naar verhogingsmogelijkheden.

#### Bevaarbaarheid

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012): Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012.

NMCA (2017): Deelrapportage Vaarwegen voor de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)

RWS (2016): NetwerkBeheerVisie HoofdVaarWegenNet, Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, DEEL 1: De Basis

RWS WVL (2017): Richtlijnen Vaarwegen 2017, Kader verkeerskundig vaarwegontwerp Rijkswaterstaat, Rijkswaterstaat WVL, december 2017.

#### Waterbeschikbaarheid

WABES: <http://www.wabes.nl/#/>

#### Waterkwaliteit, Ecologie en Natuur

Beekmondingen: shapes van RWS-ZN en Bureau Waardenburg

KRW factsheets: Factsheet OW 80 in

<https://www.waterkwaliteitsportaal.nl/Beheer/Data/Publiek?viewName=Factsheets&year=2017&month=December>

Natura 2000: shape van portal PDOK.

Natuurverkenning Grote Rivieren:

<https://ez.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=13cfe3e1f5bf49bc9674ecc20668e9f>

Rijkswaterstaat (2018): Netwerkbeheervisie Schoon en Gezond Water, auteur Alinda van Ankum

Tranche 1 KRW: shapes van RWS-ZN

Tranche 2 KRW: shapes van Antea Groep die de voorverkenning van de Tranche2 maatregelen heeft uitgevoerd (in samenwerking met Bureau Waardenburg en HKV)

#### Regio

Strootman (2018): Ruimtelijk Perspectief Maas, Juni 2018. In samenwerking met Wing.

Oprachtgevers: Deltaprogramma Maas, in combinatie met Atelier X.

# BIJLAGE

## A Korte instructie Webviewer Maas

Enige tips bij gebruik van de viewer:

- Knop Legenda laat legenda zien van de lagen die aanstaan
- Onder de knop Rijksopgaven (links boven) vindt u de basisinformatie en opgaven in de volgende sublagen/groepen:
  - Basisinformatie
  - Rijk Bevaarbaarheid
  - Rijk Waterbeschikbaarheid
  - Rijk Waterveiligheid
  - Rijk Waterkwaliteit en Natuur
  - Regio
- Bij opstarten staan standaard de volgende lagen aan: rivierkilometer, rivieras en dijkligging.
- Elke groep bevat een zoekknop, waarmee u binnen de laag kan zoeken op een keyword. Deze zoekknop werkt niet groepoverstijgend
- Elke groep bevat een knop waarmee je lagen aan/ en uit kan zetten en waarmee je de laag uit- en in kan klappen. Bij uitklappen komt een omschrijving met bijbehorende symbool
- Links boven in de kaart
  - + en – in- en uitzoomen op de kaart
  - Home, zet kaart terug naar begin positie
  - Basemap Gallery geeft de gebruiker de mogelijkheid om achtergrond kaarten te wisselen.
  - Add data: kunt u (indien gewenst) data toevoegen.
- Links onder kunt u Attribute informatie/ tabellen openen. Via Filter kunt u data zoeken, maar kan ook data filteren bij map extent. Als er een item gevonden wordt, wordt deze gekleurd. U kunt naar een gekleurd item zoomen (to Zoomen). Deze selectie kan ongedaan gemaakt worden en door op refresh te klikken wordt de hele tabel weer geladen. In de tabel staat een plus waarmee kolommen uit- en aangezet kunnen worden.
- Alle lagen zijn klikbaar, behalve HWBP (dit is een label)
- In de kaartlaag Maas – Waterkwaliteit en Natuur: Opgaven KRW en Natura2000 verschijnen figuren van de opgaven voor KRW en Natura2000. Deze figuren zijn klein, maar door er op te klikken, verschijnt er een popup. In de popup staat een link. Door op deze link te klikken wordt er een nieuwe tab in de browser geopend waarin de figuur beter te zien is.
- De popups laten een nummer zien bijv. (1 of 5). Dit betekent dat er 5 lagen informatie hebben en dat u nu laag 1 ziet. Met het pijltje naar rechts kunt u door de verschillende lagen heen scrollen. Door op de zoom link te drukken wordt er naar de data gezoomd. De tabellen kunnen vergroot en afgesloten worden. In de popup heeft de gebruiker nog de mogelijkheid om de data te bekijken in de attribute tabel, te pannen (centreren) en een marker toe te voegen.



Rijkswaterstaat  
*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*

# Programma Integraal Riviermanagement

Opgavenkaarten van Rijk &  
regio

Feitelijke broninformatie



# Integraal Riviermanagement

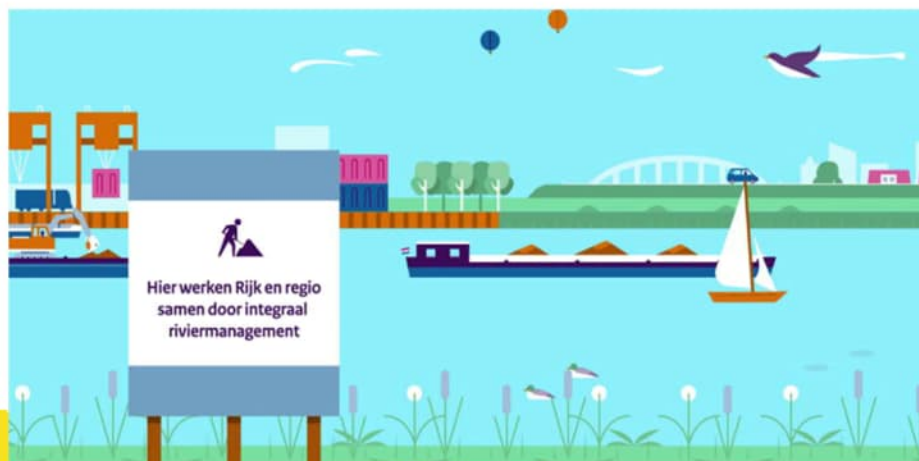
## Duurzaam handhaven rivierfuncties





2014 VKS Voorkeursstrategie DP Rivieren  
2015 Actualisatie VKS

2017 LTAR Lange termijn ambitie rivieren  
2018 IRM Integraal rivier management





## Aanleiding Integraal Rivier Management (IRM)

- > Behoefte aan duiding en borging ambitie rivierverruiming (onderdeel voorkeurstrategie Rivieren – Deltaprogramma)
- > Inspelen op 'nieuwe' ontwikkelingen in het riviersysteem (laag water, bodemerosie)
- > Wens Minister om rivierbeheer te verbreden en scheepvaart te betrekken

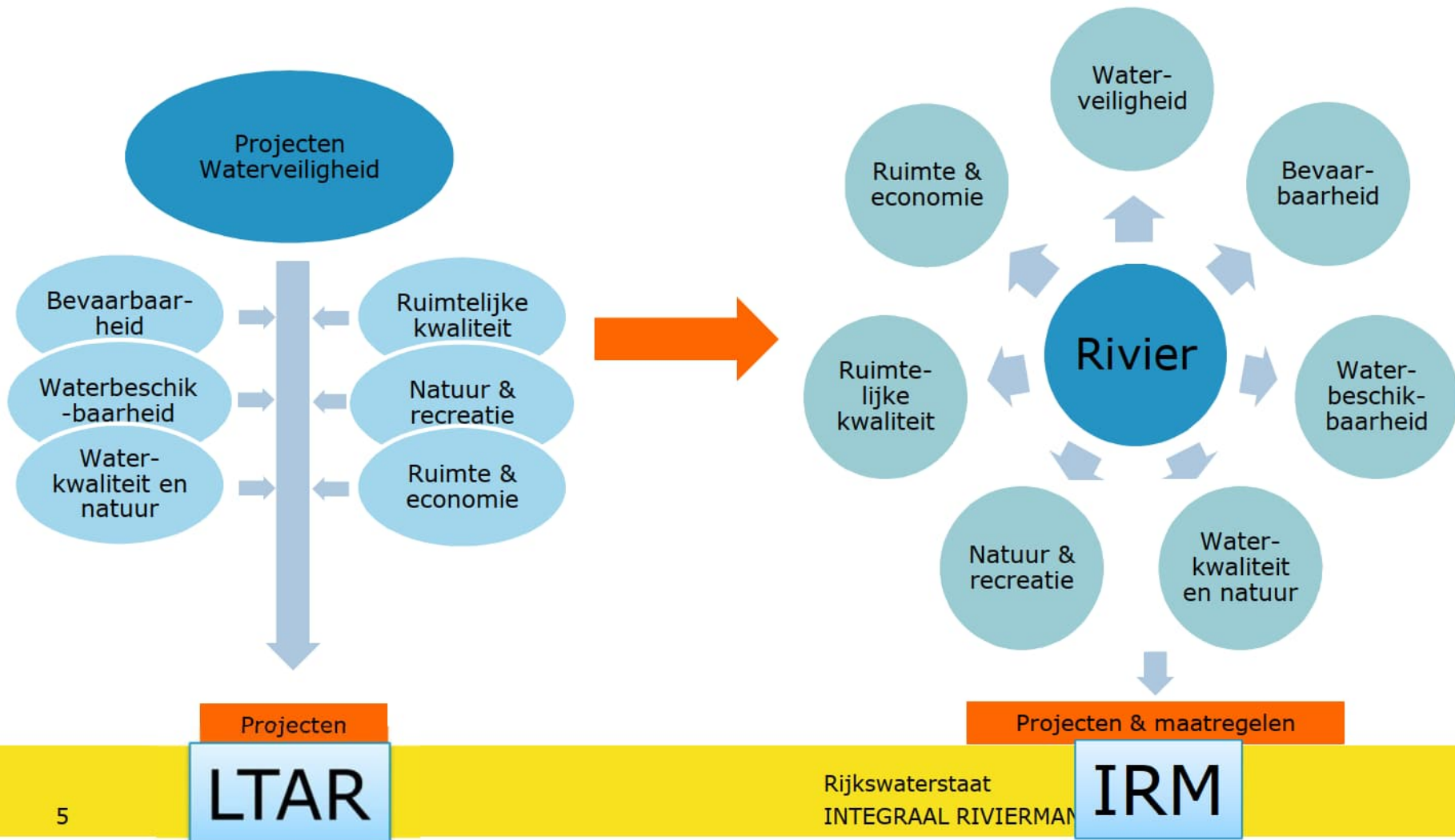
**'Binnenvaart houdt nog weken last van laagwater in rivieren'**

© ZA 11 AUGUSTUS, 19:24 BINNENLAND





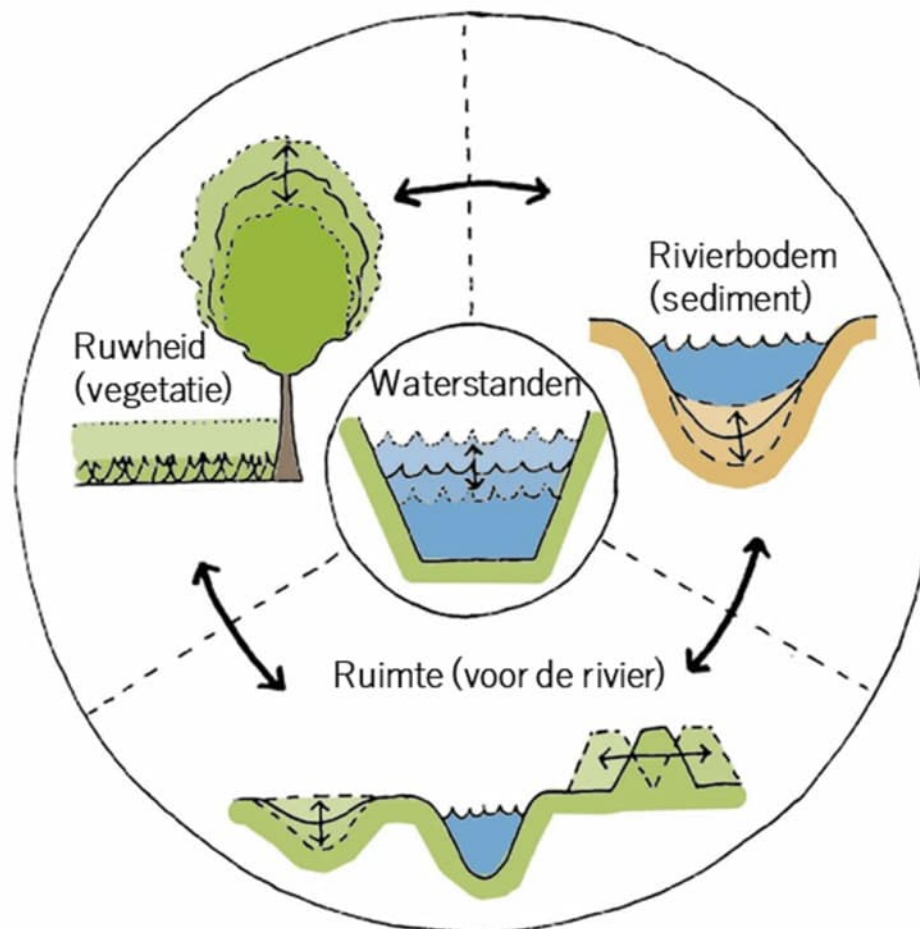
# Van meekoppelen naar integraal werken





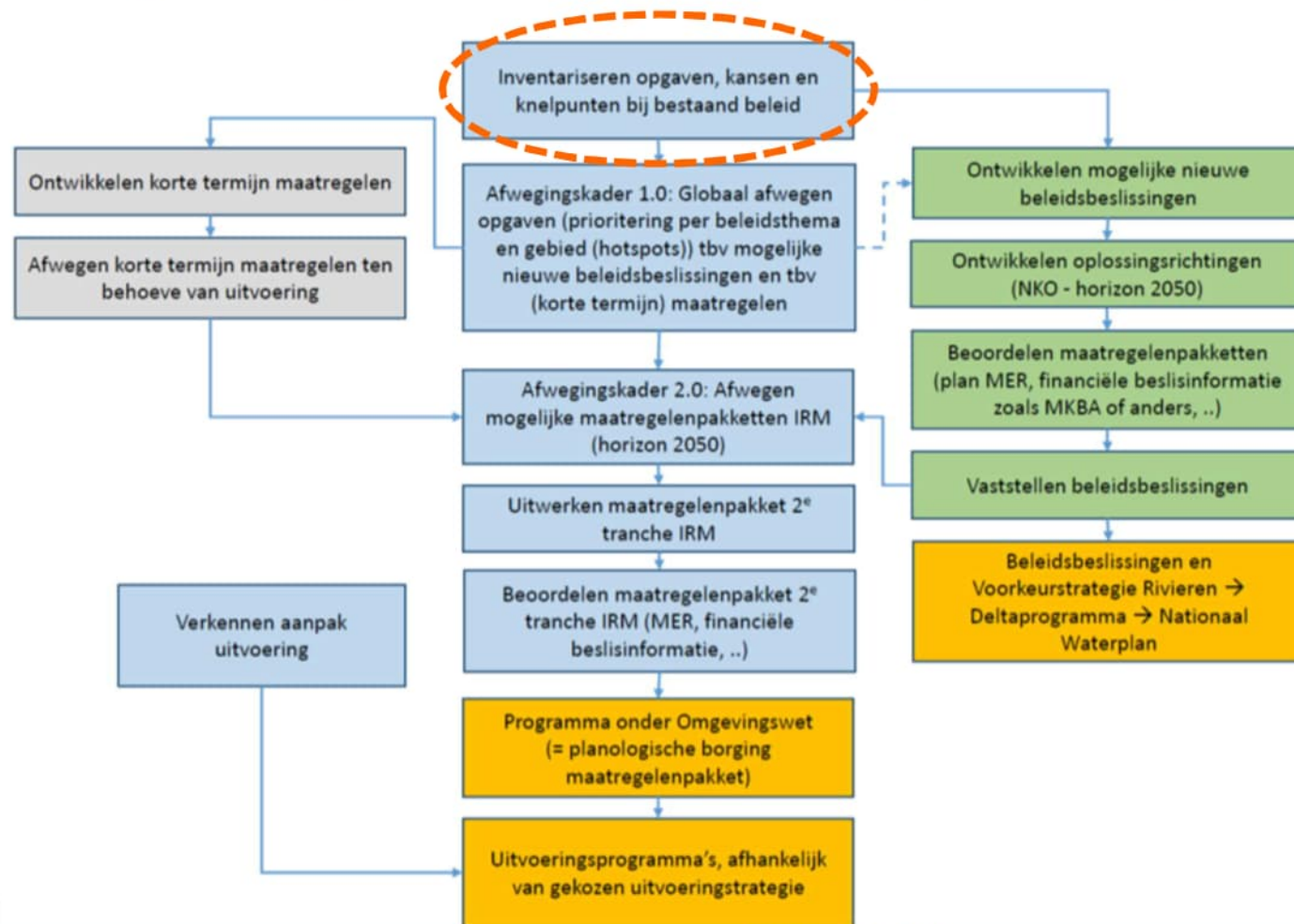
## stysteemgedrag van de rivier

- > hoog water en laag water
- > Water en waterbodem
- > Beheer en inrichting
- > Ontwikkelingen die waterstanden verhogen
- > Rivierverruiming die sedimentatie veroorzaakt





# Fasering Integraal Rivier Management (IRM)





## Opgaven in beeld: Rijks- en regionale functies

- waterveiligheid
- waterbeschikbaarheid
- bevaarbaarheid
- waterkwaliteit en natuur
- economische ontwikkeling
- ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie
- recreatie en toerisme
- energietransitie
- klimaatadaptatie

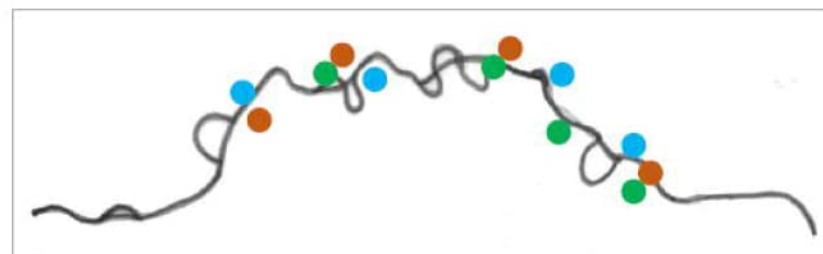
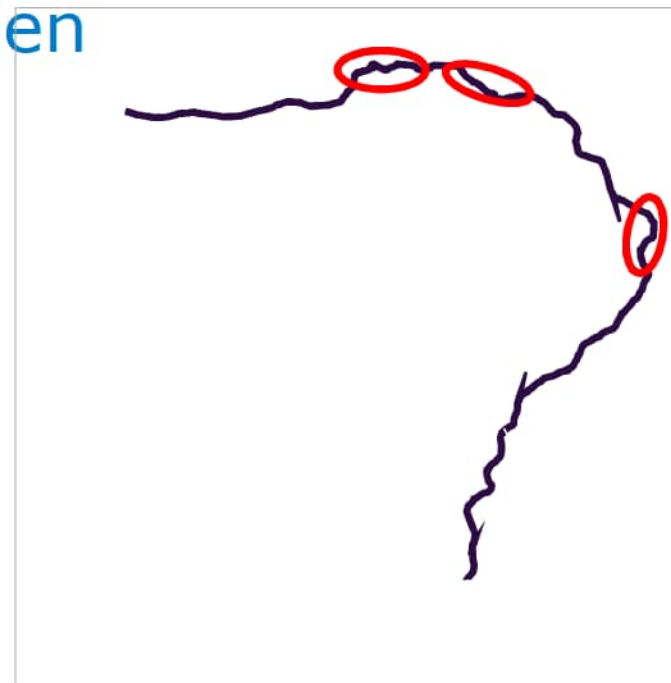
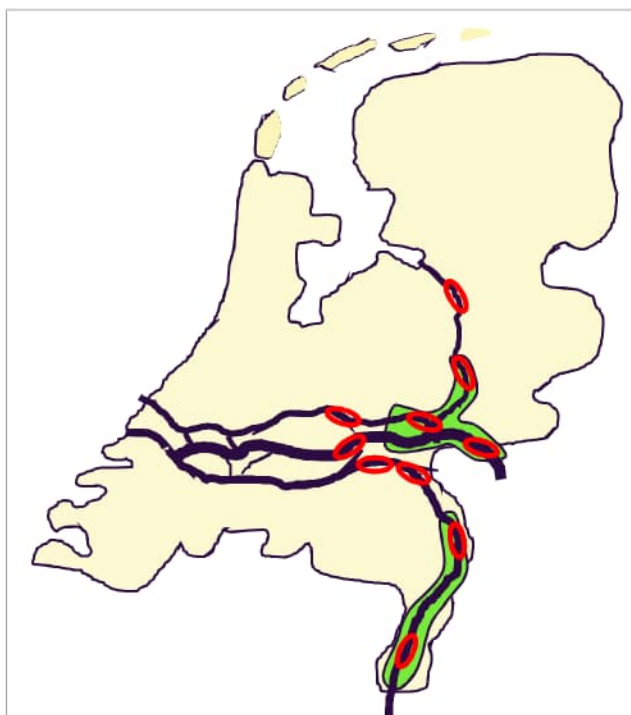


## Opgaven in beeld: Rijks- en regionale functies

- waterveiligheid
  - waterbeschikbaarheid
  - bevaarbaarheid
  - waterkwaliteit en natuur
  - economische ontwikkeling
  - ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie
  - recreatie en toerisme
  - energietransitie
  - klimaatadaptatie
- Locatie
  - Omvang
  - Hardheid (eis/wens/ambitie)
  - Tijdschaal/moment
  - Aandachtspunten



## Samenhang en afhankelijkheden wat speelt op welke schaal?



http://hkv.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=4ad16b5fe84b420aab94

GISP Zap's screen grabber Prepare screen for grabbing, then press "Grab". Grab Exit

# Rijksopgaven naar maatregelen Maas

Legenda

**Maas - Basisinformatie: Ligging dijken**

—

**Maas - Basisinformatie: Rivierkilometer punten**

- Rivierkilometer punten

**Maas - Basisinformatie: Rivieras**

— Rivieras

**Maas - Bevaarbaarheid: Eis, bestaande infrastructuur (bruggen, sluisen) met vervangingsjaar (V&R)**

- Brug, beleid
- Brug beweegbaar, hoogtebeperking, beleid, opgave voor 2028
- Brug, breedtebeperking, beleid, opgave voor 2028
- Brug, hoogtebeperking, beleid, opgave voor 2028
- Brug, hoogte- en breedtebeperking, beleid, opgave voor 2028
- Schutsluis, beleid
- Schutsluis, breedtebeperking

# HKV **Rijksopgaven naar maatregelen Maas**

Rijk Basals Regio

Legenda

**Maas - Basisinformatie: Ligging dijken**

**Maas - Basisinformatie: Rivierkilometer punten**

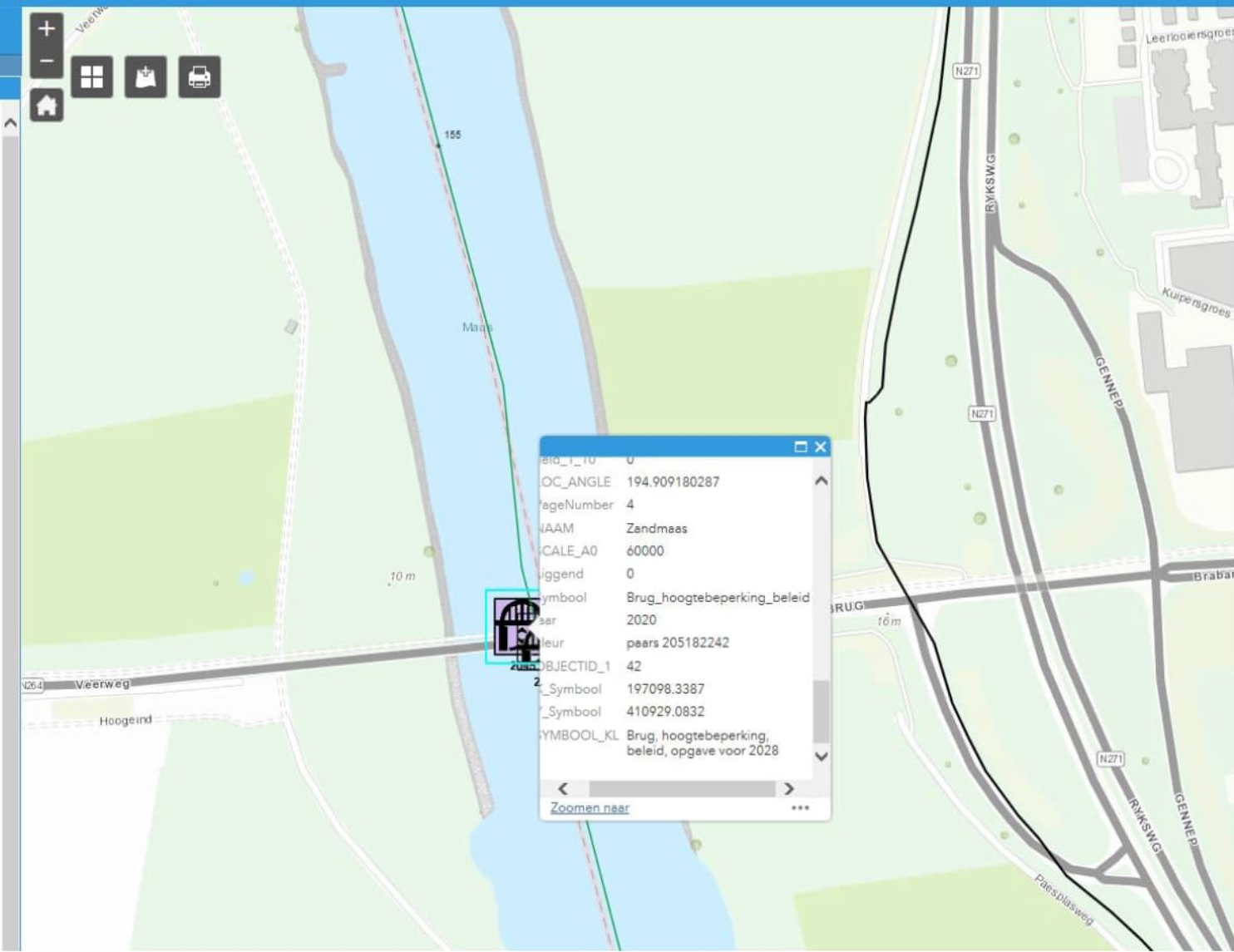
+ Rivierkilometer punten

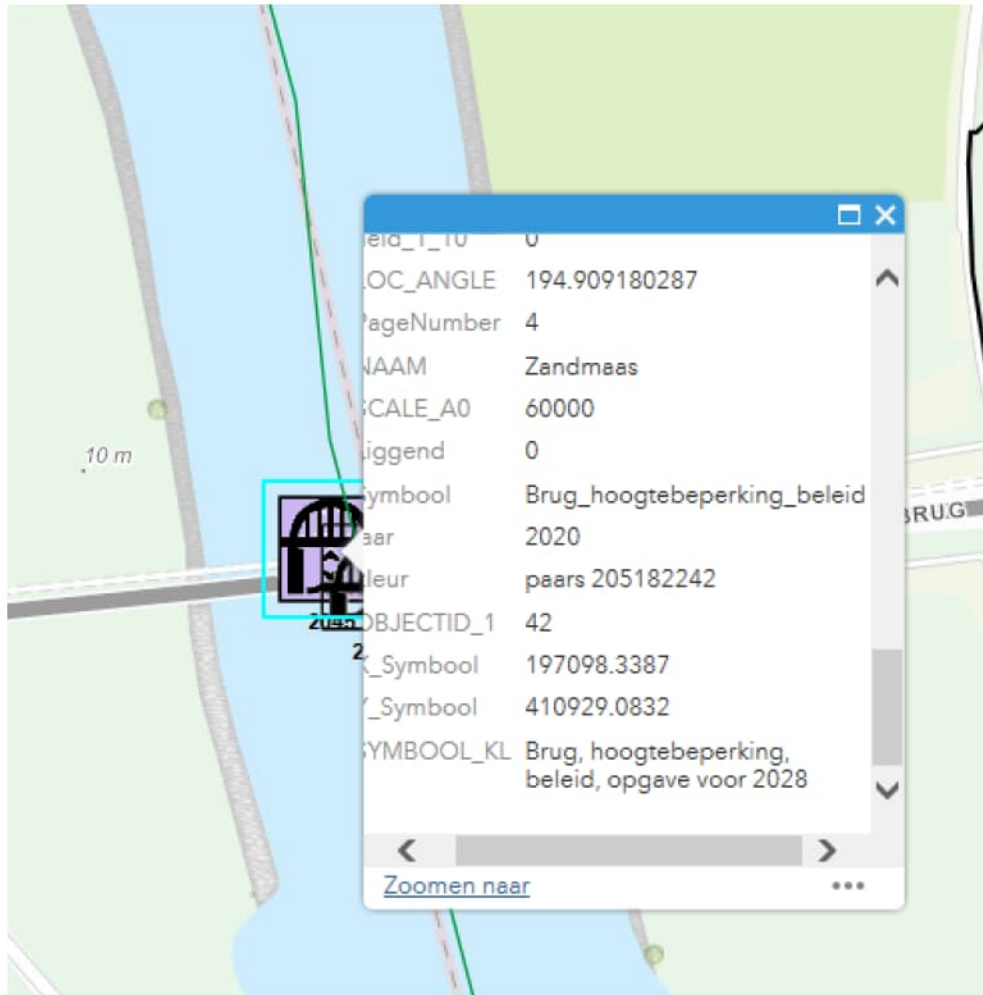
**Maas - Basisinformatie: Rivieras**

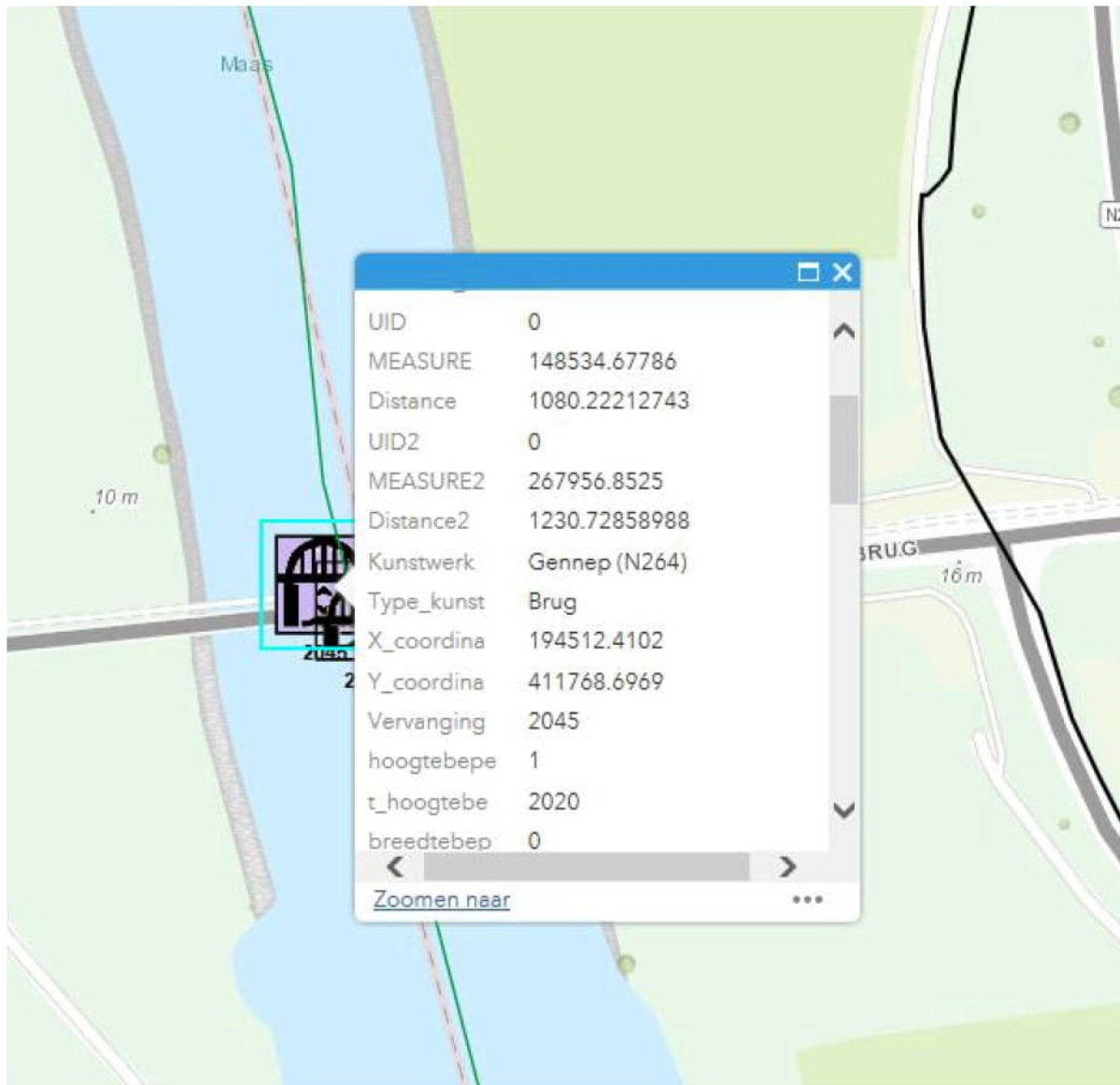
— Rivieras

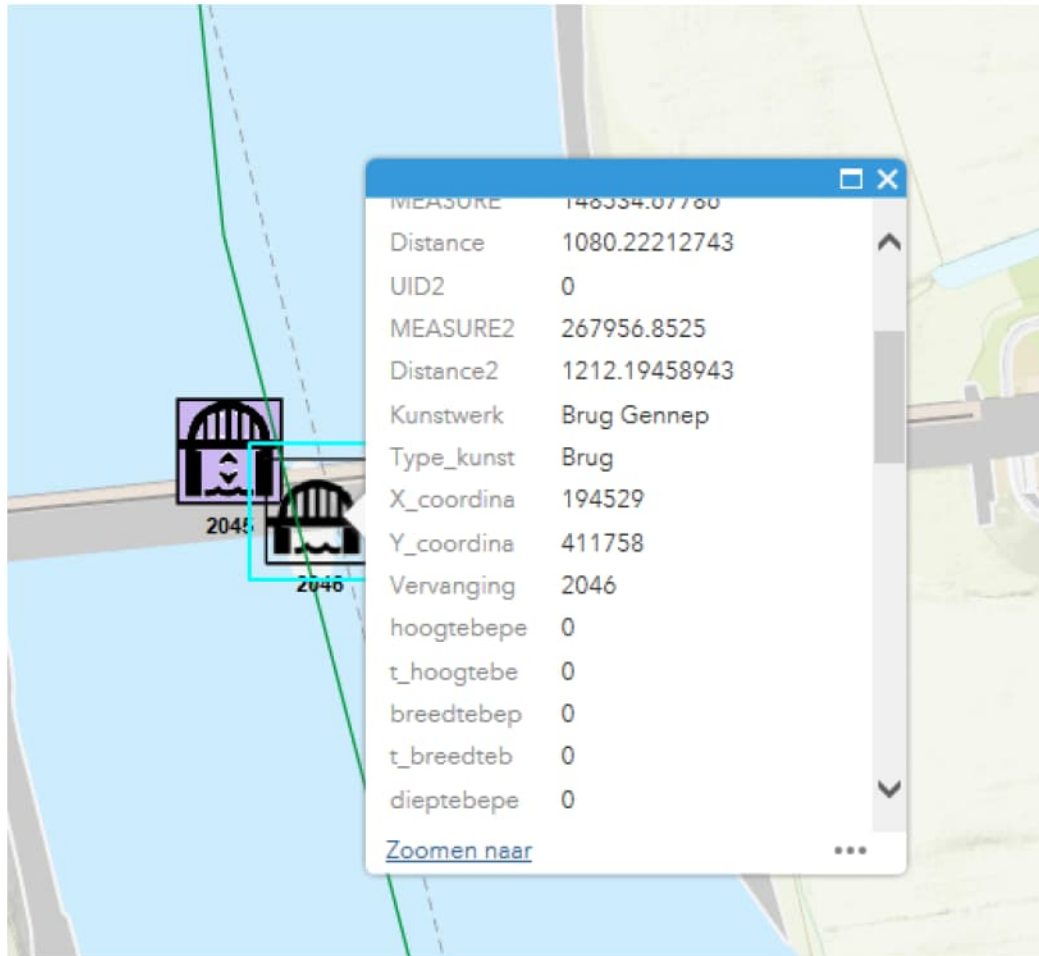
**Maas - Bevaarbaarheid: Eis, bestaande infrastructuur (bruggen, sluisen) met vervangingsjaar (V&R)**

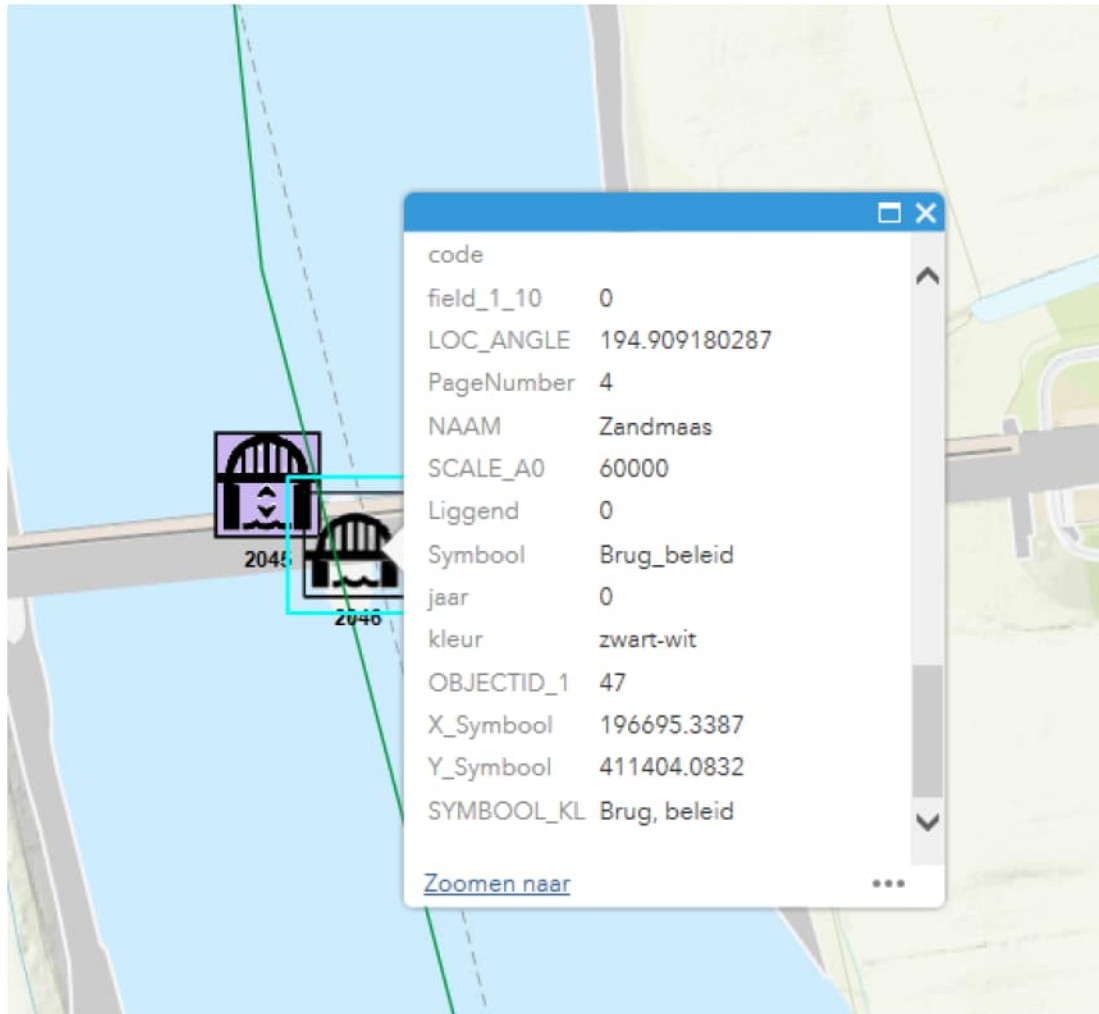
-  Brug, beleid
-  Brug beweegbaar, hoogtebeperking, beleid, opgave voor 2028
-  Brug, breedtebeperking, beleid, opgave voor 2028
-  Brug, hoogtebeperking, beleid, opgave voor 2028
-  Brug, hoogte- en breedtebeperking, beleid, opgave voor 2028
-  Schutsluis, beleid
-  Schutsluis, breedtebeperking, beleid, opgave na 2100











## Ambtelijk Platform Maasvallei Regioproces Deltaprogramma

Woensdag 24 april 2019

Stadskantoor Roermond

De getoonde sheets zijn als bijlagen bijgevoegd.

Deelnemers:

Organisatie	Naam
Koploper Oeffelt	
Gemeente Beesel	
Gemeente Bergen	
Gemeente Cuijk	
Gemeente Gennep	
Gemeente Horst aan de Maas	
Gemeente Leudal	
Gemeente Maasgouw	
Gemeente Maasgouw	
Gemeente Mook en Middelaar	
Gemeente Roermond	
Gemeente Venray	
Rijkswaterstaat	
Waterschap Aa en Maas	
Waterschap Limburg	
Programmateam Maas	
Regio Noord Limburg	
Provincie Limburg	
Provincie Limburg	
Provincie Limburg	
Provincie Limburg	
Strootman landschapsarchitecten	
Rijkswaterstaat WVL	
HKV	

### 1. Opening

\_\_\_\_\_ opent de vergadering. We beginnen met een kort voorstelrondje. \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ komt het Maasteam van de provincie versterken. Aangegeven wordt dat \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ later zal aansluiten.

### 2. Terugkoppelingen en mondelinge mededelingen

#### a. Ambtelijk Platform 27 maart 2019.

Bij \_\_\_\_\_ staat abusievelijk gemeld gemeente Venlo. Dit moet zijn regio Noord  
 Limburg.

Naar aanleiding van pagina laatste 4 bullit wordt gevraagd waar deze informatie over effect faalkansberekening van 20 – 40 cm vandaan komt. Dit komt uit een factsheet van Arcen en Velden.

Naar aanleiding van het eerste bullit op pagina 5 over inzet overstroombare dijken en het weinig effect hebben aan de kostenkant, wordt aangegeven dat de grootste kostenpost zit in het versterken van een dijk. Opgemerkt wordt dat een overstroombare dijk duurder kan zijn, want ze moet blijven staan.

**b. Bestuurlijk Platform 25 april 2019 (en 29 mei 2019)**

Het bestuurlijk platform van 25 april heeft vooral een informatief karakter.

Desgevraagd wordt aangegeven dat gekozen is om vooral bestuurders uit te nodigen zonder ambtelijke ondersteuning, om de bestuurders vooral onderling te kunnen laten overleggen en omdat anders de groep te groot wordt.

**3. Programma Integraal Riviermanagement**

- a. Opgavenkaarten, toelichting door [REDACTED]. Zie sheets: Programma Integraal Riviermanagement, Opgavenkaart van Rijk & regio, Feitelijke broninformatie.

Sheet Integraal Riviermanagement Duurzaam handhaven rivierfuncties: Het gaat om duurzame rivierfuncties van het Rijn- en Maasgebied samen. Er zijn verschillende partijen betrokken, ieder met zijn eigen opgave. Kijken naar de gehele breedte van de opgaven en deze op elkaar af te stemmen.

Sheet Aanleiding Integraal Rivier Management: Het Rijk zal duidelijkheid en borging moeten geven op onder andere 1) ambitie 2) nieuwe ontwikkelingen (laagwater, bodemerrosie) en 3) verbreden rivierbeheer met ook scheepvaart en dergelijke.

Sheet Fasering Integraal Rivier Management: We zitten nu in het bovenste segment. Er is nog geen opdracht. Er is nog geen planning. Er komt nog een (vervolg)gesprek van de Minister en de regionale bestuurders.

Er is wel en fasering, maar dat is nog geen planning te noemen.

Desgevraagd wordt aangegeven dat er nog een matching nodig is van het AUM met het IRM. Het AUM is een bouwsteen. Wellicht dat door nadere informatie over scheepvaart of over sedimentbeheer het AUM verandert. Hopelijk kan het IRM in de tweede helft van dit jaar vastgesteld worden. Er is voor gekozen om de AUM niet te stoppen en (vooraf) als bouwsteen op te leveren in de SDM van 13 juni 2019.

- b. Vragen en huiswerk

Een korte toelichting wordt gegeven over de opgavenkaart IRM die aan de muur hangt. Desgevraagd wordt aangegeven dat de informatie over historische dijk en

oeverfronten van Strootman niet is meegenomen, omdat de stand van zaken december 2018 is meegenomen.

Doel van de kaart is een kenniskaart. Het gaat over opgaven (weergegeven van feitelijke opgaven), zodat de samenhang in opgaves kan worden gesignaleerd en wat de drijvende krachten zijn. Daarna volgt een urgentiebepaling/prioritering die de planning voedt. De ambitie is aangegeven dat deze voor de zomer gereed is.

\_\_\_\_\_ vraagt waar de vervanging van de brug Oeffelt vandaan komt. Deze informatie is nog niet eerder naar voren gekomen. Dit heeft wel invloed op het project Oeffelt.

Er zal aan de deelnemers een link en de viewer worden toegezonden van de kaart met een toelichting op de symbolen. Deelnemers krijgen tot 10 mei de tijd om te reageren. Gevraagd wordt of de aangegeven opgaven in de regio herkend worden.

\_\_\_\_\_ geeft aan om in kleinere comités verder de kaart uit te werken.

#### **4. Samenstellen maatregelpakketten Maasvallei**

- a. Stand van zaken, toelichting door \_\_\_\_\_. Zie sheets: Maasvallei (en Maasbrede) pakketten, Ambtelijk platform DP Maasvallei.

De toelichting vindt plaats aan de hand van de presentatie Maasvallei (en Maasbrede) pakketten.

Voor de AUM kan ook gebruik worden gemaakt van het recentelijk verschenen rapport "Het Verhaal van de Maas". Het Verhaal van de Maas is van deskundigen. Het verhaal is te vinden via de helpdesk water. Het verhaal bevat gids principes.

Bij de sheet Maximaal pakket (zoveel mogelijk maatregelen MV aan): alles uit de kast wordt het volgende opgemerkt:

- De weergave boven de zwarte lijn van de oranje en gele lijnen geeft wat de resterende dijkhoogte opgave is.
- Weergegeven zijn de effecten van alle rivierverruimingsmaatregelen, zonder te letten op ruimtelijke kwaliteit en rivierkundig oordeel. Te zien is dat op veel plaatsen een dijkhoogte opgave resteert.
- Deze sheet zal ook morgen bij het bestuurlijk platform worden gepresenteerd.

\_\_\_\_\_ geeft aan dat zolang geen duidelijkheid bestaat over de langere termijn, de HWBP maatregelen gewoon doorgaan.

\_\_\_\_\_ merkt op dat een aantal maatregelen zoals bij Baarlo en Venlo inmiddels niet doorgaan.

Bij de sheet Redeneerlijn verbreden ..... geeft [REDACTED] de suggestie aan dat het beter is om te spreken van Strategie verbreden, dan van Redeneerlijn verbreden. [REDACTED] is het hier niet mee eens en zal het in het BP op deze manier presenteren. Omdat het een verbreding van de aanpak vanuit de redeneerlijnen betreft, blijft de tekst gehandhaafd. In het BP zal de sheet niet aangepast worden, maar wel met een goede toelichting.

Bij de sheet Knoppen waterveiligheid moeten de strepen weggedacht worden. Bijvoorbeeld Meerlaagsveiligheid is niet alleen in Noord Limburg aan de orde.

Bij de sheet Naar pakketten met rivierverruiming wordt gevraagd of bij de extra ruimtelijke kwaliteit maatregelen ook het effect van de hydrologie is betrokken. Aangegeven wordt dat dit wel in de 16 criteria zit.

Bij de sheet Pakket Ruimtelijk Perspectief (B1) wordt gevraagd welke maatlat gebruikt is. [REDACTED] geeft aan dat de extra maatregelen die qua ruimtelijk perspectief neutraal, positief e.d. scoren, maar rivierkundig slecht scoren, zijn meegenomen.

Bij de sheet Verkenningen (samenvatting) wordt gevraagd naar het aspect draagvlak. Dit is wel aangegeven. Zo heeft het basispakket 3 maatregelen die slecht scoren op draagvlak.

b. Gesprek en actieve werkvorm

[REDACTED] brengt naar voren dat Rijkswaterstaat de maatregelen niet heeft beoordeeld vanuit rivierkundig perspectief maar op basis van een rivierkundig oordeel. Dit zal worden aangepast.

[REDACTED] vraagt naar de verschillende varianten zoals voorkeursvariant of marktvariant. [REDACTED] geeft aan dat beide in de lijst zijn meegenomen.

De groep wordt opgesplitst in ten noorden van Venlo en ten zuiden van Venlo. Aan de hand van de AO-kaarten, factsheets en blokkendoos worden de pakketten dorlopen en wordt gereflecteerd over wat er nog bij kan, wat er uit kan en optimalisaties. De input hieruit neemt HKV/Strootman mee in het vervolg. Algemeen gevoel is dat er een goed beeld ontstaat van maatregelpakketten op basis van een heldere redeneerlijn en dat alle regionale partijen zich hier in kunnen vinden. Daarmee zetten we een belangrijke stap in het regioproces.

## 5. Rondvraag en sluiting

Van de rondvraag wordt geen gebruik gemaakt.





**Van:** [redacted] (ZN)  
**Verzonden:** woensdag 30 oktober 2019 12:41  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted] | Snijder Communicatie (snijder.communicatie@kpnmail.nl); [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Diverse zaken rondom het Regioproces Maasvallei

[redacted],

- Even kort:
- Tot 2055 zullen de doorvaarthoogte en de doorvaarthoogte voldoen aan de uitgangspunten die hiervoor gelden, of zal geaccepteerd worden dat deze zijn wat ze momenteel zijn;
  - Het is een desinvestering als er een enorm dure constructie tbv de fietsvoorziening wordt opgetuigd als je weet dat de horizon van die investering, zoals het er nu naar uitziet, niet verder reikt dan 2055;
  - Dit betekent daarmee dat de term 'meekoppelkansen' wat mij betreft de lading prima dekt. Dit omdat het aannemelijk is dat bij vervanging van de brug door RWS zowel de brugconstructie als de pijlers zullen worden weggehaald en er waarschijnlijk een nieuwe voorziening komt met steunpunten buiten de vaarweg/Maas;
  - Over geld ga ik niet! Het is een kans vanuit de Regio binnen een project van de Provincies het Waterschap en I&W, hoe die partijen de portemonnee beheren laat ik graag aan hen;

Kun je hier iets mee, of roept ook dit weer nieuwe vragen op?

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
 Senior Adviseur RWS-ZN  
 Coördinatie / Begeleiding projecten  
 Expert Vastgoed en Infrastructuur  
 Rijkswaterstaat Zuid-Nederland  
 Bezoekadres:  
 Zuidwal 58, 's-Hertogenbosch  
 Avenue Ceramique 125, Maastricht  
 Postbus 2232, 3500 GE, Utrecht  
 E: [redacted]@rws.nl  
 M: 06-[redacted]

aan = actie  
 CC = ter informatie = geen actie

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@boxmeer.nl]  
**Verzonden:** woensdag 30 oktober 2019 12:28  
**Aan:** [redacted] (ZN)  
**CC:** [redacted]; [redacted] | Snijder Communicatie (snijder.communicatie@kpnmail.nl); [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Diverse zaken rondom het Regioproces Maasvallei

Bedankt voor je reactie.

Roept wel vragen op:

- Wat is de opgave van de doorvaarthoogte concreet?
  - Op welke wijze wil jij "de investeringen en besluitvorming" afstemmen op "deze informatie"?
- De variant met het opschuiven van de brug met een nieuwe fietsbrug (2a) is – zo lijkt het althans op voorhand - beter te combineren met het vergroten van de doorvaarthoogte. Als die duurder uitvalt dan variant 3 (huidige fietspadconstructie aan de brug vervangen door een bredere, lichtere constructie), wil IRM dan meebetalen?

Met vriendelijke groet,

**Postadres:**  
 Postbus 450  
 5830 AL Boxmeer  
 Tel.: (0485) 58 59 11  
 Fax: (0485) 57 24 32  
 Website: [www.boxmeer.nl](http://www.boxmeer.nl)

**Kantooradres:**  
 Raadhuisplein 1  
 Boxmeer



beugen • boxmeer • groeningen • holthees • maashees • oeffelt • overloon • rijkevoort • sambeek • vierlingsbeek • vortum-mullien

**Van:** [redacted] (ZN) [mailto:[redacted]@rws.nl]  
**Verzonden:** woensdag 30 oktober 2019 11:56  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted] | Snijder Communicatie (snijder.communicatie@kpnmail.nl)  
**Onderwerp:** RE: Diverse zaken rondom het Regioproces Maasvallei

Beste [redacted] en anderen,

Inmiddels heb ik meer duidelijkheid over de IRM-site. Deze is niet persé van RWS maar veeleer van IRM en dient vooral indicatief te worden gezien.

Het is evenwel van belang rekenschap van deze informatie hebben/nemen en hierop de investeringen en besluitvorming af te stemmen. Dit zodanig dat desinvesteringen voorkomen kunnen worden, als ook teleurstelling bij bestuurders en gebruikers op het moment dat er daadwerkelijk grootschalige renovaties en/of vervangingen gaan plaatsvinden.

Hieronder tref je de reactie van de RWS-beheerder (d.d. 28-10-2019) van deze brug aan:

*Het gaat ongetwijfeld over Brug Gennep. Deze brug bereikt inderdaad pas einde levensduur rond 2055. Qua hoogte en doorvaartbreedte voldoet deze brug prima. In geval vervanging aan de orde is (voorlopig dus nog niet), dan gaan we wel kijken of de pijlers in de Maas kunnen vervallen (overspanning van oever naar oever).*

*Voor het geval nu iets op of aan de brug gemonteerd gaat worden dient dus rekening gehouden te worden met de vervangingshorizon van RWS, dan wel dient rekening gehouden te worden dat er geen nieuwe pijlers in de Maas geplaatst mogen worden.*

De reactie vanuit de beheerder van de IRM-site (d.d. 4-4-2019), nav eerdere vragen hierover vanuit het Project 'Flessenhals Oeffelt', tref je hieronder aan:

*Het is een opgaven-kaart. Dat betekent niet dat alle opgaven op de kaart ook opgepakt worden en er maatregelen komen. Binnen IRM moeten nog keuzes gemaakt worden van wat er binnen IRM-scope opgepakt gaat worden en wat niet. Dit zal een proces zijn tussen Rijk en regio.*

*Voor een groot aantal bruggen geldt dat er te weinig doorvaarthoogte is. Dat is een opgave, maar die opgave zal pas worden opgepakt als om andere redenen de brug wordt aangepakt. Dit zal niet gebeuren vanuit het feit dat de brug alleen te weinig doorvaarthoogte heeft. In het project Vervanging & renovatie wordt ook dit jaar weer een update gemaakt van de prognoses van einde levensduur van kunstwerken. De informatie uit de eerdere prognose staat op de kaart (en is dus in feite ook een opgave). De prognoserapporten geven informatie om te bepalen welke kunstwerken in welke volgorde in de V&R programmering. Ook hier speelt dat er meerdere overwegingen zijn dan alleen deze prognoses.*

*Kortom: er zijn vooralsnog geen concrete acties voorzien met de brug.*

Ik hoop je hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
 Senior Adviseur RWS-ZN  
 Coördinatie / Begeleiding projecten



aan = actie  
CC = ter informatie = geen actie

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 28 oktober 2019 12:47  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Diverse zaken rondom het Regioproces Maasvallei

Dubbel

[redacted]

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 1 mei 2019 10:46  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Diverse zaken rondom het Regioproces Maasvallei

Dubbel

[redacted]

**Van:** DPMLimburg [<mailto:DPMLimburg@prvlimburg.nl>]  
**Verzonden:** dinsdag 30 april 2019 11:39  
**Aan:** [redacted]

Dubbel

[redacted]



**Van:** [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 1 november 2019 11:58  
**Aan:** [redacted] (ZN); [redacted] - DGWB  
**Onderwerp:** Agenda +bijlagen BBG overleg 13-11-2019  
**Bijlagen:** Bijlage 1 PvA 24.10.2018.pdf, Bijlage 2 Verslag BBG5 (concept).pdf, Agenda BBG 6 Oeffelt 13.11.2019.docx

Beste mensen,

Ter info.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
[redacted] RVDMBO  
**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 [redacted] Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: [@brabant](#) | [www.brabant.nl](#)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram [www.instagram.com/provincieoordbrabant](#)

# MIRT Project: Ruimte Voor De Maas Bij Oeffelt

## Plan van Aanpak Planuitwerkingsfase

**Provincie Noord-Brabant**

  
  
24 oktober 2018  
Versie 1.0 DEFINITIEF

## Inleiding

Dit Plan van Aanpak voor de Planuitwerkingsfase (PUF) van het MIRT project 'Ruimte voor de Maas bij Oeffelt', volgt op de Verkenningsfase en geeft de route weer waarover we naar het projectbesluit door het BO MIRT toewerken.

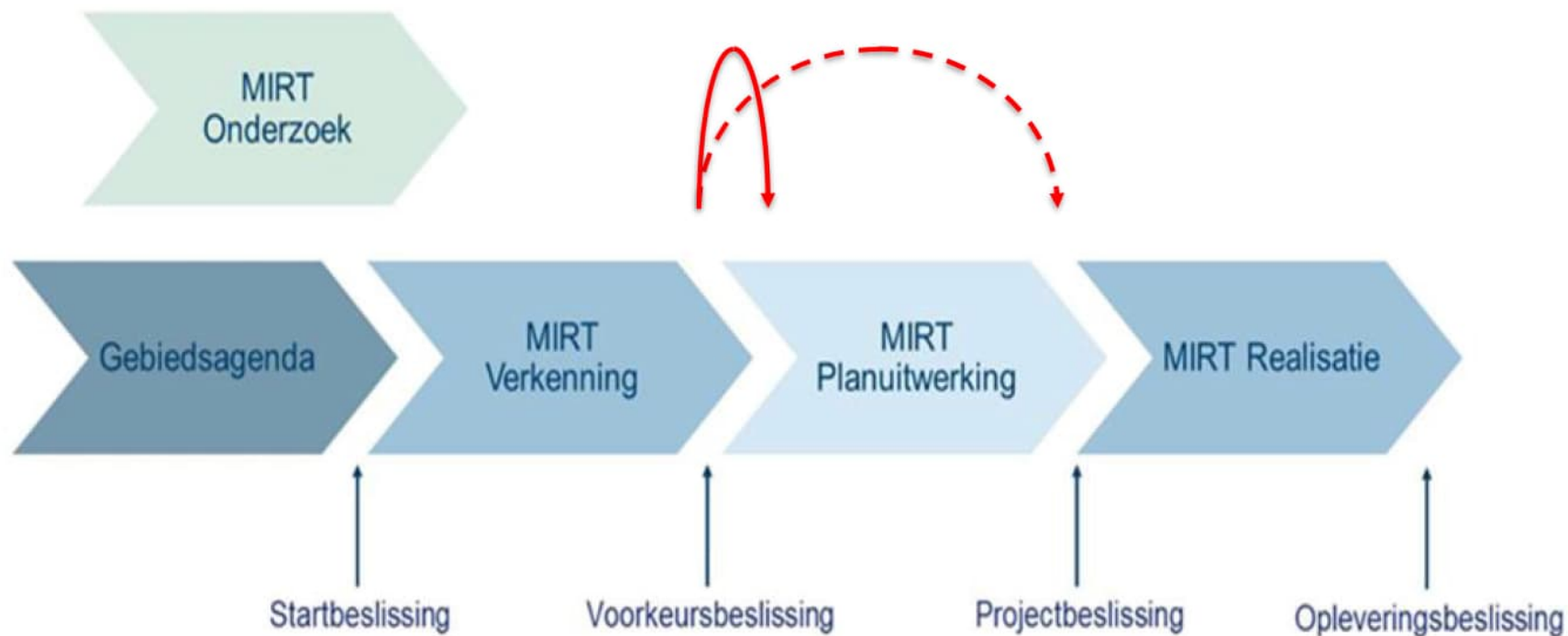
Het resultaat van deze fase betreft een besluit op een uitvoeringsproject waarmee de flessenhalsproblematiek bij Oeffelt-Gennep volgens de tijdens de Verkenningsfase geselecteerde voorkeursvariant, binnen planning-technische, procedurele en financieel gestelde randvoorwaarde kan worden verholpen.

Het PvA sluit vanwege het belang van bestuurlijke, beleidsmatige en organisatorische continuïteit zo goed mogelijk aan op de wijze van (samen)werken tijdens de Verkenningsfase.


# Leeswijzer

1. Hoe hangt het PvA PUF in het MIRT proces?
2. Wat is het resultaat van de Verkenningsfase?
3. Wat is de scope van de PUF?
4. Hoe gaan we samenwerken & besluiten?
5. Wat is de planning?
6. Hoe is de organisatie ingericht?
7. Hoe zien budget en de financiering ervan uit?
8. Wat zijn de risico's ten aanzien van de start van de PUF?
  
9. Bijlagen: Factsheet Voorkeursalternatief

# 1. Waar zijn we in het (MIRT) proces?



## 2. Wat hebben we gedaan in de Verkenningfase? Voorkeursbeslissing BBG, mei 2018



	MIRT- onderzoek	MIRT- verkenning		
		Variant 1	Variant2	Variant 3
Onderscheidende aspecten		Gesloten Maasheggen landschap	Half open stroomdal	Open stroomdal
Waterstandsdeling	-21/-19,5 cm <sup>3</sup>	-16,5cm	18,5cm	20,3 cm
Ruimtelijke kwaliteit				
Cultuurhistorische aspecten		+	0	-
Landschappelijke kwaliteit		-	-	+
Ecologie/Natuur		0	0	+
Effect op verkeersstromen tijdens de uitvoering		0	0	0
Kostenraming (incl BTW)	41,1/35,9 mln <sup>4</sup>	23,1 mln	29,0 mln	35,7 mln



Zie bijlagen voor factsheet VKV "Open Stroomdal"

## Waarom dit project en deze VKV?

### Waarom Oeffelt?

- Om gegeven de klimaatverandering meer ruimte voor de Maas en vergroting van gebiedskwaliteiten en natuurwaarden binnen het beschikbaar gestelde budget te creëren.
- Omdat met Oeffelt een zogenaamde *no regret* maatregel in beeld was gekomen; een robuuste, kosten effectieve maatregel waarmee op de korte termijn een substantiële daling van de hoogwaterstand kon worden nagestreefd bij Oeffelt – Gennep (circa 19,5 cm na herberekening in 2017) met een positief effect tot ca. 50 km stroomopwaarts, tot voorbij Venlo.

### Waarom de VKV “Open Stroomdal”?

Omdat deze variant het meest tegemoet komt aan de criteria door betrokkenen op het gebied van waterveiligheid, landschappelijke inpassing en financiële haalbaarheid zoals in het beoordelingskader gesteld.

### 3. Wat gaan we doen in de PUF; wat is de scope?

De naam zegt het al: we gaan de vkv uitwerken en gereed maken voor uitvoering.

De nadruk ligt dus meer op juridische, financiële en organisatorische randvoorwaarden i.p.v. op de inhoud zoals tijdens de Verkenning.

#### **In de Planuitwerkingsfase:**

1. Optimaliseren we de voorkeursvariant (vkv) tot een voorkeursalternatief (vka), en
2. Werken we het vka uit tot een vergund (oa. MER), gefinancierd, georganiseerd en aanbestedingsgereed (uitvoerings)project, op basis waarvan de Minister, in lijn met de MIRT spelregels, eind 2019 een uitvoeringsbesluit kan nemen als startschot voor de uitvoeringsfase.

# Wat betekent dat precies?

## Inhoudelijk

1. Uitwerken VKV in een 'geoptimaliseerd', vergund Voorkeursalternatief (VKA)
2. Opstellen aan te besteden projectcontract
3. Overeenkomen bestuursovereenkomst uitvoerende partijen (financiën)
4. Aanbieden beslisnotitie BO MIRT (projectbeslissing)

## Randvoorwaardelijk, procedureel

Dat het VKA 'vergund' kan worden, oa. MER.

## Randvoorwaardelijk, financieel

- Dat het VKA binnen het beschikbaar gestelde budget ad 35,9 mio (SSK) past
- Dat de financiering past bij de financiële planning van het project

## Randvoorwaardelijk, lokale belangen

- Dat het VKA kansrijke meekoppelkansen faciliteert
- Dat het VKA aansluit bij wensen en verwachtingen in het gebied bv. mbt. inpassing in het maasheggenlandschap en lokale bereikbaarheid tijdens de projectuitvoeringsfase

# ***In herinnering: Optimalisaties, Aandachtspunten en Meekoppelkansen (1/3)***

## **Optimalisaties**

(genoemd in de BBG van 30.05.2018)

- De N264 in de weerd volledig hoger dan Maatgevend Hoogwater (ca. 16m + NAP, conform Variant 3) of in hoogte het huidige tracé volgend (ca. 13m + NAP, conform Variant 1/2).
- Afgraven van het tracé van het Duits Lijntje (conform variant 3) of behoud van het grondlichaam met uitzondering van de te realiseren openingen van 120 meter en 250 meter (conform variant 1/2).
- Opening van 250m met een grondlichaam van ca. 15 m aansluitend op de pijler van de brug (conform variant 3) of een opening van 250 m met een grondlichaam van ca. 50 m aansluitend op de pijler van de brug (conform variant 1/2).

## ***In herinnering: Optimalisaties, Aandachtspunten en Meekoppelkansen (2/3)***

### **Aandachtspunten:**

(Uit BEO-kader en genoemd in ABG en BBG en nader te inventariseren bij start PUF.)

- benedenstroomse effecten (LvG en Howabo);
- relatie grondwater kwaliteit en -kwantiteit binnen- en buitendijks;
- compensatie maasheggen, effect waterstand en abiotische factoren:
- cm overruimte (onderzoek/ verkenning) tbv compensatie maasheggen juridische vastleggen;
- grondbalans en bestemming grond;
- rivierkundige en -technische aspecten, oa. erosie/ sedimentatie;
- natuur en ecologie, bakenbomen;
- kruising N264 en de waterkering irt nieuwe waterkerende hoogte;
- lokale bereikbaarheid tijdens uitvoering;
- vermeden kosten dijkversterking.

# ***In herinnering: Optimalisaties, Aandachtspunten en Meekoppelkansen (2/3)***

## **Meekoppelkansen**

(30-tal potentieel in beeld)

In 5 onderdelen;

- Natuur;
- De Maasbrug;
- Unesco Biosphere;
- Recreatief fietsen en verblijven,
- De geschiedenis laten zien.

In overleg met het Uitvoeringsprogramma Noordelijke Maasvallei wordt een voorstel gedaan hoe deze verder uit te werken (zie volgende slide)

## 4. Samenwerking met Noordelijke Maasvallei (voorstel)

18 september: overleg intensivering samenwerking

- Grote overlap aan partijen
- Slimmer organiseren van bestuurlijke en ambtelijke bijeenkomsten (o.a. data op elkaar afstemmen)

Voorstel aan BBG:

- Noordelijke Maasvallei Programmabureau uitnodigen te participeren in de ABG en werkgroepen Weerd en Meekoppelkansen. Noordelijke Maasvallei participeert niet in BBG
- De opdracht voor het opstellen van een compensatieplan maasheggen aan de werkgroep ontwikkeling maasheggen (NMV)
- Met NMV gezamenlijk de portfolio Meekoppelkansen opstellen en begeleiden richting contract of uitvoeringsprogramma NMV.

# Hoe pakken we het aan?

## In een cocreatie-proces

**BO MIRT**      Randvoorwaardelijke sturing & Besluitvorming

**BBG**            Inhoudelijke sturing, Support & Besluitvorming

**ABG**            Bestuursadvisering

**Werkgroepen**    Ambtelijke advisering

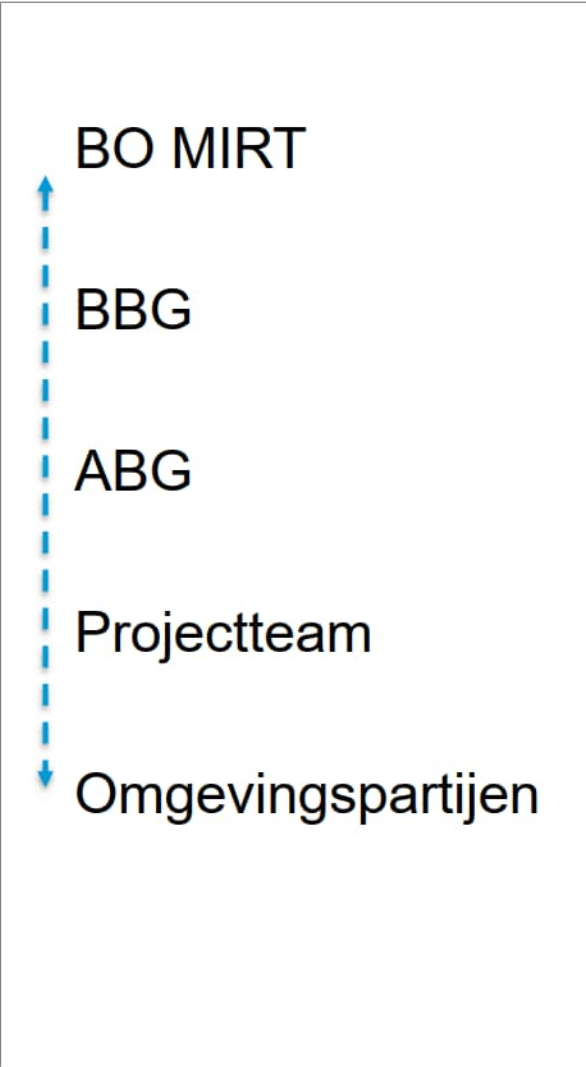
1. Openingen
2. Weerd
3. Grond
4. Meekoppelkansen
5. Uitwisseling
6. Financiering
7. Juridisch spoor/bevoegd gezag

**Werkateliers**    Advisering Projectteam & Informeren

- Dorpsraad Oeffelt
- Partners Uitvoeringsprogramma N. Maasvallei, oa. VNC, Slabox, Agrariërs.
- Lob van Gennep projectteam

**Project team**    Advisering & Uitvoering Planuitwerkingsfase

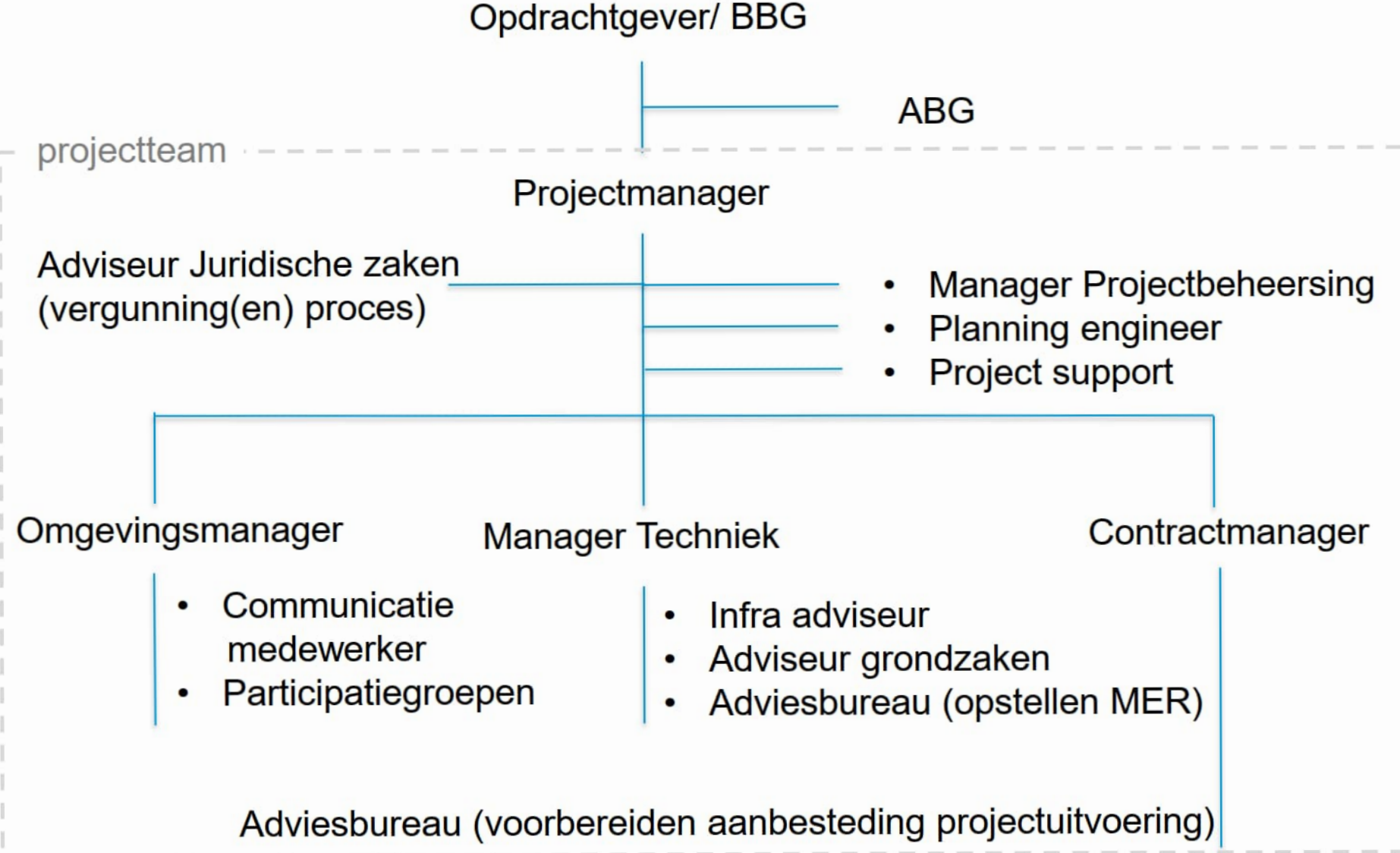
# Wie zijn daarom bij het project betrokken?



- ### BBG
- [redacted] PNB ([redacted])
  - [redacted], Boxmeer
  - [redacted], Gennep
  - [redacted], Bergen
  - [redacted] Mook en Middelaar
  - [redacted], Cuijk
  - [redacted], Staatsbosbeheer
  - [redacted], RWS-Z (ook namens I&W)
  - [redacted], waterschap Limburg
  - [redacted], waterschap Aa&Maas
  - [redacted], PTM
  - ....., Provincie Limburg
- ### Kernprojectteam
- [redacted], [redacted]
  - [redacted], [redacted]
  - [redacted], [redacted]



# 6. Projectorganisatie



## 7. Projectfasebudget INDICATIEF

Budget externe kosten (versie 27.09.2018)				
A	Rollen/ functies	Inzet dpw	kVf	Opmerkingen/ Vragen
1	Projectmanager	3		
2	Manager Projectbeheersing	2		
3	Planning engineer	1		
4	Projectondersteuner	2		
5	Juridisch adviseur	2		
6	Manager Techniek	2,5		
7	Adviseur Infra techniek	1		
8	Adviseur Grondzaken	0,5		
9	Omgevingsmanager	2		
10	Communicatie medewerker	0,5		
11	Contractmanager	2		
<b>Totalen in euro's</b>			<b>225.000,00</b>	ruimte tbv externe inhuur
B Producten anders dan in rollen externen opgenomen				
1	MER Rapport		600.000	indicatief
2	Aanbestedingsprocedure, startklaar		250.000	indicatief
3	Grondaankoop		1.200.000	
4	Inloopavonden (NRD)		1.000,00	
5	Participatiegroepen		1.000,00	
6	ABG en BBG's		1.000	
<b>Totalen in euro's</b>			<b>2.278.000,00</b>	indicatief
C Post onvoorzien (10%)				
1	Post onvoorzien/ risico's (15%)		341.700,00	indicatief
A+B+C				
<b>Totaal</b>			<b>2.619.700,00</b>	indicatief

Uitgangspunt: PNB trekt/ regisseert de PUF (net als de VF)

## 8. Risico's met mogelijke impact op beoogde startdatum Planuitwerkingsfase

- PvA akkoord in BBG 11 oktober as.
- Akkoord BO MIRT 21 november 2018
- Planning effecten onderzoek, event. jaarrond onderzoek
- Projectorganisatie op orde (voor januari 2019)

## 9. BIJLAGEN

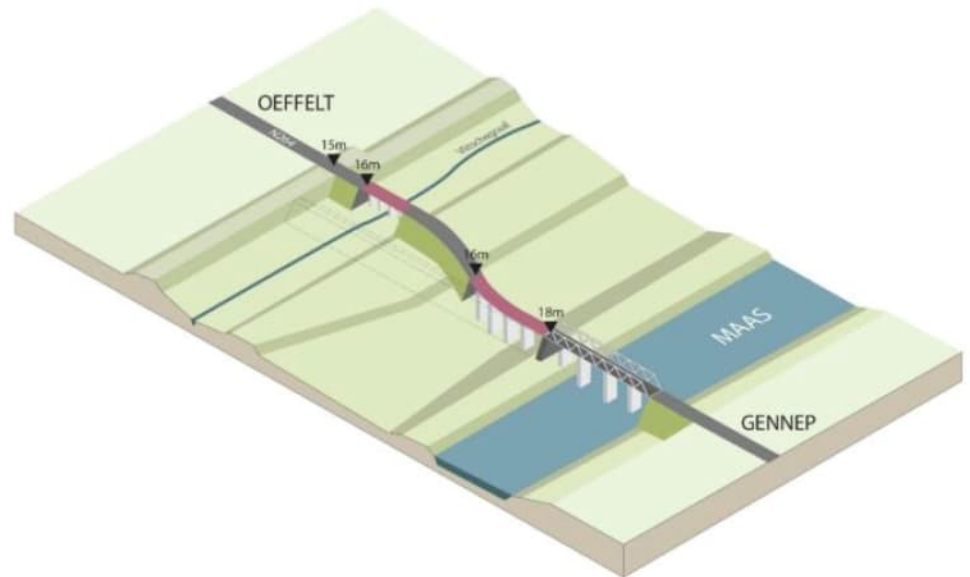
1. Factsheets VKV 'Open Stroomdal'
2. Voorstel opdrachten en samenstelling van de diverse ambtelijke werkgroepen (nog te bespreken)

# Bijlage 1. Factsheet Open stroomdal

## 3. OPEN STROOMDAL



*Keuzes maken die een open en goed doorstroombaar stroomdal mogelijk maken in combinatie met het toevoegen van een daarbij passende nieuwe inrichting van de weerd.*



# Factsheet Open stroomdal

1. Weerdvergraving
  - Vergraven tot 8,5m + NAP
  - Laagtes tot 7,5m +NAP en lokaal dieper
2. Vegetatie: soortenrijke graslanden
3. Cultuurhistorie:
  - Kazematten inpassen met huidige hoogte
  - Bakenbomen verwijderen
  - Duits Lijntje afgraven
4. Fietsroutes verleggen
5. Opening van 250m in het grondlichaam Duits Lijntje
  - Van het huidig landhoofd wordt 15m behouden (kort landhoofd met behoud monumentaal bruggenhoofd en bescherming hoogspanningsmast)
  - Maaiveld onder opening wordt vergraven tot 8,5m met laagtes tot 7,5m samen met de rest van de weerdvergraving
6. Opening van 120m in het grondlichaam N264 bij Viltsche Graaf met brug
  - Brug N264 op 16m + NAP (boven MHW)



# Factsheet Open stroomdal

		Mirt onderzoek	Variant 3	Beoordeling	Toelichting effectbeoordeling	
Effectbeoordeling onderscheidende criteria	Thema	Aspect				
	Waterveiligheid	Waterstandseffect	21 cm/19,5 *)	20,3cm	+	Ca 1cm meer dan beoogd t.o.v. nieuwe referentie ( -19,5 cm.)MIRT-onderzoek
		Waterstand benedenstrooms			0	Geen nadelige gevolgen
	Ruimtelijke kwaliteit	Cultuurhistorie			-	Effect op Cultuurhistorische objecten
					-	Effect op Cultuurhistorische groenstructuur
					-	Effect op Cultuurhistorische lijnen en patronen
		Landschappelijke kwaliteit			+	Aantasting of versterking beeldkwaliteit civieltechnische oplossingen
	Ecologie en natuur				+	Aantasting of versterking landschappelijke kwaliteit
					+	Bijdrage aan realisatieopgave NNB-ambitiekaart Maasheggen in Uitvoeringsprogramma Noordelijke Maasvallei
	Infra & civieltechniek	Hinder tijdens uitvoering			+	Effect op biodiversiteit en habitats
0					Effect op de verkeersstromen tijdens uitvoering	

\*) 19,5 cm waterstandsdaling is de nieuwe referentie op basis van het huidige geoptimaliseerde rekenmodel van RWS ( uitkomst MIRT-onderzoek destijds was – 21 cm waterstandsdaling).

## **Bijlage 2: Werkgroepen (initiële opdracht & beoogde samenstelling)**

1. Openingen
2. Weerd
3. Grond
4. Meekoppelkansen
5. Uitwisseling
6. Financiering
7. Juridisch spoor/bevoegd gezag

## 1a. Opdracht werkgroep Openingen

Opdracht:

Uitwerken VKV met optimalisaties voor Duits Lijntje en N264 (incl. het onderliggende wegennet) tot een advies over de 4 openingen in het VKA.

- Houdt rekening met;
  - Beeldkwaliteit
  - Lokale bereikbaarheid
  - Eventuele meekoppelkansen (mn fietsverbinding)

Trekker: Provincie Noord Brabant (manager techniek infra)

## 1b. Samenstelling ambtelijke werkgroep Openingen

- Provincie Noord Brabant (trekker)
- Gemeente Boxmeer
- Waterschap Aa en Maas
- Gemeente Gennep
- Rijkswaterstaat Zuid
- Staatsbosbeheer
- Dorpsraad Oeffelt
- .....

## 2a. Opdracht werkgroep Weerd


Opdracht: \*)

- VKV uit werken met de optimalisaties voor de Weerdverlaging en directe omgeving tot een advies VKA
- Een concept compensatieplan maasheggen op stellen voor BBG

\*) Kaders en spelregels voor deze opdracht samen uitwerken met Noordelijke Maasvallei.

Trekker: Provincie Noord Brabant (manager techniek)

## 2b. Samenstelling werkgroep Weerd

- Provincie Noord Brabant (trekker)
- Werkgroep Ontwikkeling Maasheggen uit Noordelijke Maasvallei olv. 

## 3a. Opdracht ambtelijke werkgroep Grond

Opdracht:

Kom met een voorstel hoe met grondverzet kan worden om gegaan en op welke wijze efficiëntie voordelen (kosten) te halen zijn voor gronden in de weerd en de grondlichamen van de N264 en Duits lijntje.

Trekker: Provincie Noord Brabant (manager techniek grond)

## 3b. Samenstelling ambtelijke werkgroep Grond

- Provincie Noord Brabant (trekker)
- Staatsbosbeheer
- Waterschap Aa en Maas
- Gemeente Boxmeer
- Noordelijke Maasvallei
- Waterschap Limburg
- Provincie Limburg
- Lokale agrariërs (eventueel betrekken via werkatelier)

## 4a. Opdracht werkgroep Portfolio Meekoppelkansen

Opdracht:

Het begeleiden van de potentiële meekoppelkansen (niet zijnde de verplichte natuuropgave) tot projecten die vervolgens of in het contract voor de aannemer landen of in het uitvoeringsprogramma Noordelijke Maasvallei

Trekker: Provincie Noord Brabant (omgevingsmanager)

## 4b. Samenstelling ambtelijke werkgroep Portfolio Meekoppelkansen

- Provincie Noord Brabant (trekker)
- Uitvoeringsprogramma Noordelijke Maasvallei ( )
- Boxmeer
- Gennepe
- Staatsbosbeheer
- RWS
- Waterschap Aa en Maas
- Provincie Limburg
- .....

## 5a. Opdracht werkgroep Uitwisseling

Opdracht:

Zorgen voor bepaling hoogte HWBP som

Trekker: Provincie Noord Brabant (manager techniek)

## 5b. Samenstelling ambtelijke werkgroep Uitwisseling

- Provincie Noord Brabant (trekker)
- Waterschap Limburg
- Waterschap Aa en Maas

## 6a. Opdracht werkgroep Financiën

Opdracht:

Zorgen voor verdere financiële detaillering en bestending van het benodigde budget,  
en de financiering van het budget is gereed voor de aanbesteding van het werk.

Trekker: Provincie Noord Brabant (project manager)

## 6b. Samenstelling ambtelijke werkgroep Financiën

- Provincie Noord Brabant (trekker)
- Provincie Limburg
- Waterschap Aa en Maas
- Waterschap Limburg
- Boxmeer
- Ministerie I&W
- Financiers meekoppelkansen

## 7. Werkgroep juridisch spoor/bevoegd gezag

### 7a. Opdracht:

Uitvoering reguliere taken

### 7b. Samenstelling:

- Provincie Noord Brabant (trekker juridisch adviseur)
- Omgevingsdienst

**Besprekingsverslag**

**Concept**

Bestuurlijke Begeleidingsgroep MIRT-verkenning Oeffelt  
 dd. 24 oktober 2018 van 14.30 tot 16.30 uur  
 Provinciehuis Den Bosch

**Datum**

24 oktober 2018

**Van**

**Telefoon**

**Email**

@brabant.nl

**Aanwezig:**

[redacted], PNB ([redacted]), [redacted], gemeente  
 Boxmeer, [redacted], gemeente Genneep; [redacted]  
 gemeente Mook en Middelaar; [redacted], gemeente Cuijk; [redacted]  
 [redacted], RWS-Z (ook namens I&W); [redacted], waterschap Limburg;  
 [redacted], waterschap Aa&Maas, [redacted], PTM;.

Projectteam: [redacted], [redacted]; [redacted],  
 [redacted] [redacted] [redacted]

**Afwezig:** [redacted], Gemeente Bergen; [redacted], Staatsbosbeheer;  
 [redacted], Provincie Limburg.

Kopie aan  
 Ambtelijke Begeleidingsgroep MIRT-verkenning Oeffelt.

Agendapunten	Actie door
<p><b>1 Opening door [redacted] en toelichting op de agenda door [redacted]</b></p> <p>Er zijn geen aanvullingen op de agenda.</p> <p><b>2 Procesoverzicht en Doorkijk naar BO MIRT 21 november.</b></p> <p>[redacted] geeft een inleiding over het komende BO MIRT op 21 november aanstaande waarin wordt besloten over de doorgang van het project "Oeffelt" van de Verkenning- naar de Planuitwerkingsfase. 25 Oktober 2018 (de dag na BBG 5), wordt het project in de SDM voor behandeling in het BO MIRT geagendeerd zodat er op 21 november over besloten kan worden. Over het project zelf is geen enkele onduidelijkheid (m.b.t. draagvlak, inhoud en kosteneffectiviteit) voor een positief besluit op 21 november. Wel ondervindt het project "Oeffelt" als koploper hinder van het feit dat het als eerste van de Verkenning-fase naar de Planuitwerkingsfase gaat, én op Deltaprogramma niveau het bepalen van exacte hoogten van vermeden kosten dijkversterking binnen projecten, conform verwachting binnen het project, nog in ontwikkeling is.</p> <p>Duidelijk wordt dat de huidige Minister tijdens de looptijd van het project is gaan inzetten op Integraal Riviermanagement (IRM) en naar</p>	

aanleiding daarvan een integrale afweging wil kunnen maken van projecten op basis van een bredere benadering van de rivierfuncties. Zij betreft hierbij alle functies van de rivier. Dat houdt in dat naast hoogwaterveiligheid, rivierverruiming, natuur en ruimtelijke kwaliteit nu ook aspecten zoals scheepvaart, sedimentatie en erosie aan een nieuw te ontwikkelen afwegingskader worden toegevoegd. Dit geldt dan met name voor de nieuwe projecten die voorliggen in het BO-MIRT, de zogenaamde 2e tranche projecten, maar lijkt zijn schaduw ook vooruit te hebben geworpen over bijvoorbeeld een eerste tranche (koploper)project als Oeffelt.

I en W, de Waterschappen en het Deltaprogramma Maas delen de mogelijke effecten van het in deze projectfase niet beschikbaar hebben van de exacte hoogte van de bijdrage uit het HWBP (gepland was/is om deze in de Planuitwerkingsfase nader uit te werken) als onderdeel van de financiering van het project "Oeffelt" op de overgang van Verkenning- naar de Planuitwerkingsfase. Duidelijk wordt gemaakt dat dit door het Rijk als risico wordt gezien voor het overgangsbesluit van Oeffelt in het BO-MIRT en dat er een oplossing voor dit financiële risico dient te worden gevonden tussen waterschappen en de Minister, voorafgaand aan de het BO-MIRT van 21 november aanstaande. De vergadering voorziet dat hierover in diverse overlegmomenten tussen Rijk, Deltacommissaris, SDM en de waterschappen nog stevig gaat worden gesproken met als ambitie om het project "Oeffelt", conform wens en verwachting, in de Planuitwerkingsfase te krijgen.

De BBG concludeert dat er, met elkaar en los van het nieuwe, bredere in ontwikkeling zijnde afwegingskader een goede uitwerking is gegeven aan de opdracht zoals deze door het ministerie is opgesteld in de startbeslissing van 2016 en dat het BO MIRT op 21 november aanstaande op basis van de aangeboden documentatie een goed onderbouwd besluit kan nemen.

### **3. Beslisdossier BO-MIRT**

De bestuurlijke samenvatting wordt door de BBG vastgesteld.

### **4. Plan van aanpak Planuitwerkingsfase.**

\_\_\_\_\_ vraagt aandacht voor compensatie van de maasheggen en de (mogelijke) meekoppelkansen 'pontje over de Maas' bij het Veerhuis. In het plan van aanpak Planuitwerkingsfase worden deze punten globaal genoemd bij de onderdelen 'optimalisaties, aandachtspunten en meekoppelkansen'. In de Planuitwerkingsfase worden de eerder in het Verkenningenrapport genoemde aandachtspunten en meekoppelkansen, waaronder de hierboven door \_\_\_\_\_ genoemde, in detail verder uitgewerkt.

Het plan van aanpak Planuitwerkingsfase wordt door de BBG vastgesteld.

### **5. Doorkijkje BBG 6 op 28 november as.**

De agenda van deze vergadering zal afhankelijk zijn van het besluit in het BO-MIRT op 21 november. Afgesproken is dat over de achtergronden ten aanzien van de besluitvorming in het BO-MIRT geen externe communicatie plaatsvindt. Externe communicatie zal plaatsvinden ná het BO-MIRT.

**6. Rondvraag & Sluiting door [REDACTED].**

Hiervan wordt geen gebruik gemaakt.

NB1. Schriftelijk reactie Provincie Limburg is bijgevoegd.

NB2. Schriftelijke reactie gemeente Bergen:

NB.3. Het verslag van BBG3 (dd. vergadering 30 mei 2018) is via een schriftelijke ronde vastgesteld (16 augustus), waarmee BBG4 is komen te vervallen.

**Van:** [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
**Verzonden:** dinsdag 14 januari 2020 17:12  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]@prvlimburg.nl; [redacted] - Provincie Limburg; [redacted]  
 (ZN); [redacted]@rmonoordlimburg.nl; [redacted]@brabant.nl'  
**Onderwerp:** Maasbrug N264, overleg 16 januari  
**Bijlagen:** Maasbrug Gennep 20191118.pdf

Beste mensen,

Aanstaande donderdag aanstaande vindt het derde overleg plaats met betrekking tot de verbreding van de fietsvoorziening Maasbrug. In de bijlage vinden jullie de presentatie van 18 november.

Donderdag staan (vooralsnog) de volgende punten op de agenda:

- Stand van zaken Meekoppelkans Flessenhals → [redacted]
- Restlevensduur brug N264 → [redacted]
- Verkeerskundig ontwerp aansluiting → [redacted]
- Stand van zaken constructief onderzoek → [redacted]
- Vervolgafpraak en -werkzaamheden

Op 18 november zijn de volgende punten besproken:

- Constructie: de berekeningen zijn nog niet klaar. Het wegdek lijkt te zwak, er wordt nog een verdiepingsslag gemaakt

#### Meekoppelkans Flessenhals

- Financieel staat het project lost van Flessenhals. Er is nog geen geld beschikbaar voor de maatregel. Uitgangspunt is dat iedere partij meebetaald. [redacted] geeft aan dat dit voor RWS een lastig verhaal gaat worden als cofinanciering vanuit meekoppelkans. Ligt ook een kans voor het SPV of ontwikkeling snelfietsroutes.
  - [redacted] heeft gesproken met [redacted]. 21 november is BO MIRT vergadering met als doel bepalen of planuitvoeringsfase gestart kan worden.
  - Aanbesteding 2024, 2028 gereed.
  - Pijlers mogen niet verwijderd worden, dit is beschermd. Dit geldt ook voor het landhoofd en het spoorlichaam. Hoe alles aansluit is detailuitwerking.
- Actie [redacted]:** NRD graag versturen

#### Restlevensduur brug N264

- Er worden twee jaartallen genoemd: 2045 en 2055.
  - [redacted] 2045 en 2046 worden in de viewer genoemd. Wat is de waarde van de viewer? Uit mail van [redacted] komen andere jaartallen. Viewer heeft volgens [redacted] een lage waarde. Bij vervanging brug wordt deze aangepast. Tussentijds gebeurd er niets met de brug: niet qua hoogte en niet qua breedte.
  - Dit houdt in dat de aanbrug en het landhoofd bij vervanging brug weer moet worden aangepast. Wat is het effect op de monumentale status op de landhoofden?
  - Consequentie: ook fietsbrug op bestaande hoogte. [redacted] bij bouw rekening houden met circulair bouwen zodat bij het ophogen van de brug met een grotere overspanning de brug kan worden hergebruikt.
- Actie: [redacted] neemt contact op met [redacted] om dit dilemma te bespreken.**

#### Reconstructie N271

- [redacted]: Het viaduct blijft liggen, oplossing is in grote lijnen gelijk.
  - [redacted]: Ronde Brabantlaan is ongelijkvloers, fietspaden zijn verbreed tot opritten.
  - [redacted] zoekt op van wie de brug is. Wordt niet meegenomen bij reconstructie N271.
  - Voorstel om dit als separaat project mee te nemen bij uitvoering, maar niet voorwaardelijk.
- Actie [redacted]:** RHDHV werkt verkeerskundig ontwerp uit voor fietsvoorziening tussen viaduct en oprit noord N271. Uitkomsten worden gedeeld in volgend overleg.

#### Functionele eis fietsvoorziening

- Er is 7,60 meter overbreedte over op pijlers
- Fietsintensiteit oktober 2016 en 2017: 450/475 fietsers per fiets over gemiddelde spits.
- Voorstel functionele breedte van 4 meter fietspad + 2 keer 0,75 betekent een breedte van 5,25 meter
- Definiëren ruimte binnen de leuning van 4,00 meter

#### Constructieberekeningen

- Nog geen wijzingen ten opzichte van vorige keer.
- Herberekening: staalconstructie sterk genoeg, enkele details die met aanpassingen meegenomen worden
- Fietsdek niet sterk genoeg om te kunnen verbreden
- Draagkracht van wegdek niet sterk genoeg
- Brug is te verbreden met fietsvoorziening aan bestaande brug. Constructief is dit mogelijk
- To do: herberekening voor betonnen brugdek ivm uitgangspunten
- [redacted]: ook nog mogelijk voor nieuwe breedte?
- [redacted]: ja, kan. Kosten worden inzichtelijk gemaakt. **Actie [redacted]**
- [redacted]: daarmee is opdracht voldaan.
- Alternatieven met kosten en voorkeursvariant.
- [redacted]: monumentale status van pijlers als onderdeel van studie? Wat mag je doen bij de pijlers en landhoofden: **Actie [redacted]**.
- Wat niet in de studie ziet is het effect van vervangen of verhogen van de brug. Risico moet worden meegenomen.
- Rapport van [redacted] delen aan groep.

#### Rondvraag:

[redacted]: gaan we naast de ambtelijke begeleidingsgroep ook bestuurlijk samenkomen?

Na afronding haalbaarheidsonderzoek.

[redacted]: staat op lijst van regiobezoek ruimte en verkeer.

[redacted]: agenderen voor ambtelijk en bestuurlijk RMO

[redacted]: interprovinciaal overleg niet noodzakelijk. Voorbereiding gebeurt ambtelijk.

Tot donderdag!

Met vriendelijke groet/kind regards,

[redacted]  
 [redacted]

T +31 88 [redacted] M +31 6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com) | HaskoningDHV Nederland B.V., onderdeel van Royal HaskoningDHV | Kamer van Koophandel nr. 56515154 | Postbus 302, 6199 ZN Maastricht Airport, Amerikalaan 110, 6199 AE Maastricht Airport, The Netherlands  



-----Original Appointment-----

**From:** [REDACTED]

**Sent:** donderdag 12 december 2019 8:59

**To:** [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED]; [REDACTED] [t@prvlimburg.nl](mailto:[REDACTED]@prvlimburg.nl); [REDACTED] - Provincie Limburg'; [REDACTED] [@rws.nl](mailto:[REDACTED]@rws.nl); [REDACTED] ([@rmonoordlimburg.nl](mailto:[REDACTED]@rmonoordlimburg.nl)); [REDACTED] [@brabant.nl](mailto:[REDACTED]@brabant.nl)

**Subject:** Maasbrug N264

**When:** donderdag 16 januari 2020 15:00-16:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.

**Where:** Provincie Brabant, locatie: zie dagstaat

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

# Maasbrug Gennepe

*Constructieve aanpassingen*

■■■■■■■■■■, ■■■■■■■■■■  
November 2019

**Open**

# Welkom!


- Opening en doornemen verslag
- Stand van zaken meekoppelkans Flessenhals ( )
- Stand van zaken restlevensduur brug, additionele eisen ruimte voor de rivier inzake ophoging ( )
- Stand van zaken ontwerp, status en planning N271 ( )
- Functionele eis fietsvoorziening ( )
- Toelichting op stand van zaken constructieberekening en planning ( )
- Financiën ( )

# Verlag

## Programma

- Op de verzendlijst moet ook [redacted] worden toegevoegd. [redacted] neemt contact op met [redacted] om haar bij te praten
- Dit project is het vervolg van de quick scan naar Maasoversteken voor langzaam verkeer. In deze studie uit 2016 is geconcludeerd dat het verbeteren van de fietsoversteek aan de N264 de meeste toegevoegde waarde heeft. Dit is dan ook het uitgangspunt van deze studie. Landbouwverkeer blijft over de hoofdrijbaan, de voorziening is enkel geschikt voor (brom)fietzers en voetgangers.

## Techniek en ontwerp

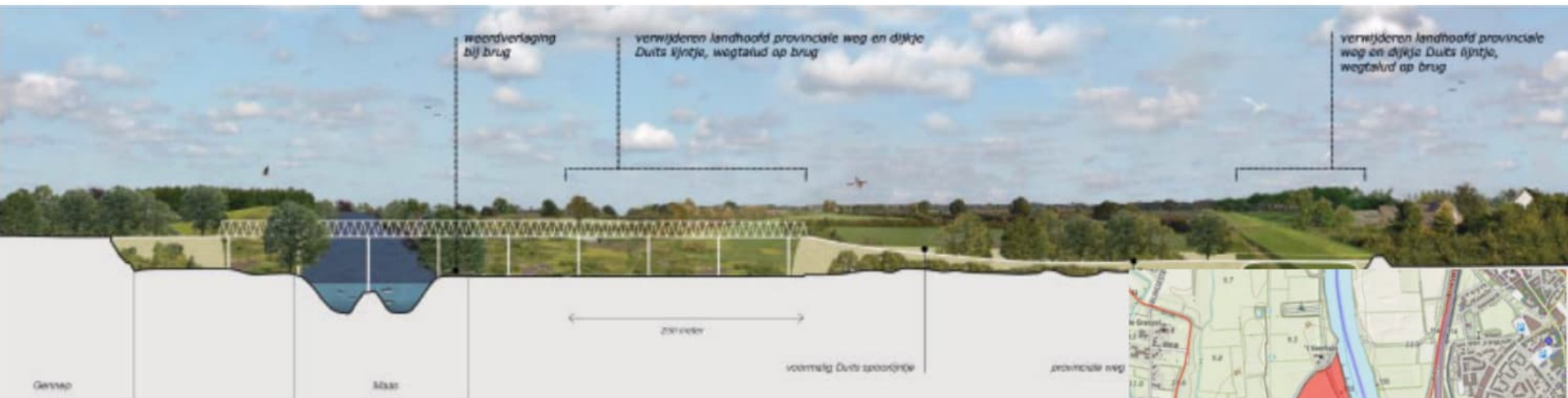
- Het wegdek is constructief te zwak, hier moeten aanvullende maatregelen voor genomen worden
- Voor de verbreding van de fietsvoorziening zijn er enkele mogelijkheden:
  - De staalconstructie van de huidige fietsvoorziening verwijderen en een nieuwe terugplaatsen. De staalconstructie van de brug is hiervoor momenteel te zwak en zou moeten worden versterkt
  - De overbreedte van de fundering gebruiken om daar een separate voorziening op te leggen.
    - Aan de zuidzijde van de brug
    - Aan de noordzijde van de brug door de huidige brug te verplaatsen naar het zuiden
- Gelet op de restlevensduur van de brug (2045) lijkt de tweede optie de voorkeur te hebben
- De breedte van de fietsvoorziening bedraagt 3,5 meter. Het gaat dus om een verbreding met 1 meter.  kijkt naar de richtlijnen of deze 3,5 meter toekomst vast is.

- Er lijkt een meekoppelkans te liggen met de ruimte voor de rivier. In dit programma moet aan de Brabantse zijde van de Maas het dijklichaam vervangen worden door een brugconstructie waardoor de verbinding voor langere tijd gestremd zal zijn. Het ligt voor de hand om de werkzaamheden aan elkaar te koppelen.
- [REDACTED] geeft aan dat in de Rijksopgaven naar maatregelen Maas een opgave is gedefinieerd om in 2028 de brug opgehoogd te hebben. Dit zou dan ook direct voor de fietsvoorziening moeten gebeuren. Indien gekozen wordt voor variant 2b kan de brug bij verplaatsen ook direct opgevijseld worden.
- [REDACTED] zoekt uit hoeveel de brug omhoog zal moeten.
- Het verschuiven van de brug in zuidelijke richting heeft gevolgen voor de aansluitende infrastructuur aan beide zijde van de brug. Aan de zijde van Noord – Brabant lijkt, mede gelet op de geplande aanpassingen als gevolg van ruimte voor de rivier de inpasbaarheid eenvoudig vorm te geven. Aan de Limburgse zijde is dit ingrijpender.
- Aan de Limburgse zijde is een meekoppelkans met het project N271. In het verlengde van de brug steekt het fietspad de N271 over. Op de foto's lijkt de fietsverbinding kort op de N264 te liggen en lijkt het fietspad aan de smalle kant. [REDACTED] kijkt de plannen voor de N271 na qua status, planning en ontwerp.

## Financiën

- [redacted] geeft aan dat er nog geen geld gereserveerd is bij de provincie Limburg en dat dit pas kan gebeuren indien er een raming beschikbaar is
- Bij de provincie Noord – Brabant is de fietsverbinding in het project Flessenhals Oeffelt gedefinieerd als meekoppelkans. Hiervoor is een budget beschikbaar van € 3 mln.
- [redacted] gaat in overleg met [redacted] ([redacted] Flessenhals Oeffelt) om te bezien welke financiën beschikbaar zijn voor de fietsvoorziening.

# Meekoppelkans Flessenhals



# Restlevensduur brug N264

- In welk jaar is vervanging vooralsnog voorzien?
- Extra eisen vanuit Flessenhals Oeffelt:
  - Hoeveel hoger moet de brug?
  - Wat zijn de eisen met betrekking tot de pijlers?





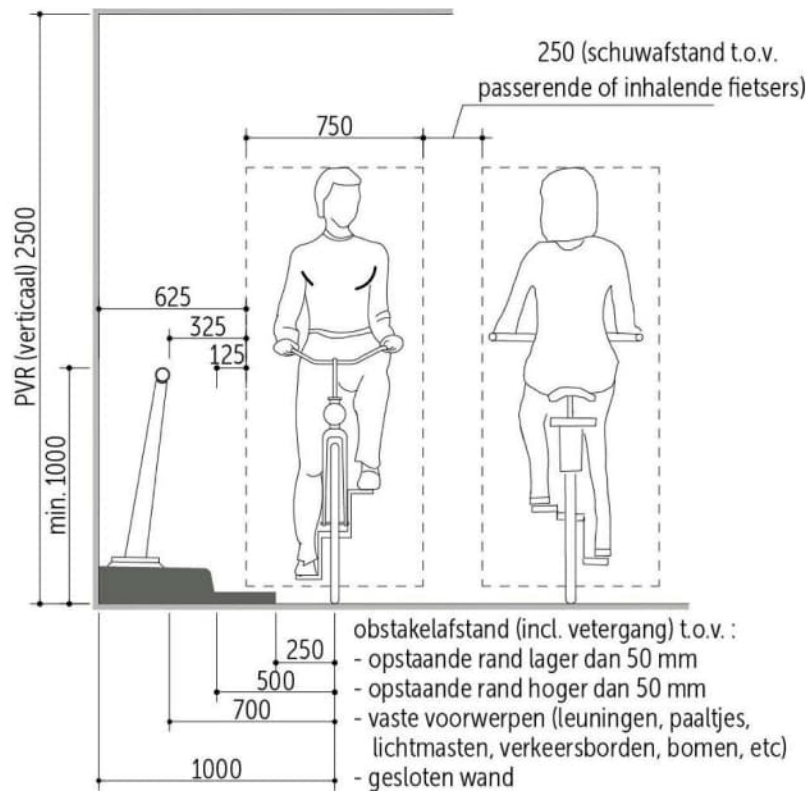
**Stand van zaken N271**



# Functionele eis fietsvoorziening

## Solitaire voorziening

Functie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bieden van een verbinding voor fietsers en bromfietzers</li> </ul>										
Toepassing	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in utilitaire fietsnetwerken</li> <li>• snelle (directe) verbinding tussen buurten, wijken, enz.</li> <li>• tweerichtingsverkeer</li> </ul>										
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"> <li>• plaatsen bord G12a ('Verplicht fiets-/bromfietspad'); zie <a href="#">V1</a></li> <li>• ontwerpssnelheid 30 km/h binnen de bebouwde kom en 40 km/h buiten de bebouwde kom</li> <li>• asmarkering gewenst in utilitaire paden; zie <a href="#">V5</a></li> <li>• binnen de bebouwde kom: kantmarkering indien onverlicht; zie <a href="#">V6</a></li> <li>• buiten de bebouwde kom: kantmarkering; zie <a href="#">V6</a></li> <li>• bij voorkeur gesloten verharding (asfalt of beton)</li> <li>• utilitaire paden binnen de bebouwde kom bij voorkeur voorzien van verlichting</li> <li>• eventueel (semi)verharde bermstrook/trottoir aan beide zijden (0,30-0,50 m breed)</li> </ul>										
Maatvoering	<table border="1"> <thead> <tr> <th>spitsuurintensiteit (twee richtingen) (fts/h)</th> <th>breedte pad (b)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0-50</td> <td>2,00 m <sup>1)</sup></td> </tr> <tr> <td>50-100</td> <td>3,00 m</td> </tr> <tr> <td>100-300</td> <td>4,00 m</td> </tr> <tr> <td>&gt; 300</td> <td>5,00 m</td> </tr> </tbody> </table> <p>1) tot een breedte van 2,50 m heeft een pad aan beide zijden een overrijdbare berm of trottoirband, zodat fietsers een uitwijkmogelijkheid hebben</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• asmarkering: 0,30-2,70 m in rechtstanden; 2,70-0,30 m in bochten</li> <li>• breedte eventueel voetpad <math>\geq</math> 1,00 m</li> </ul>	spitsuurintensiteit (twee richtingen) (fts/h)	breedte pad (b)	0-50	2,00 m <sup>1)</sup>	50-100	3,00 m	100-300	4,00 m	> 300	5,00 m
spitsuurintensiteit (twee richtingen) (fts/h)	breedte pad (b)										
0-50	2,00 m <sup>1)</sup>										
50-100	3,00 m										
100-300	4,00 m										
> 300	5,00 m										
Overwegingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• comfortabel voor fietsers en bromfietzers</li> <li>• veilig voor fietsers en bromfietzers</li> <li>• hinder tussen fietsers en bromfietzers</li> <li>• relatief grote snelheidsverschillen tussen fietser en bromfietser, zeker buiten de bebouwde kom</li> <li>• hinder tussen (brom)fietsers en voetgangers, indien geen trottoir aanwezig</li> <li>• sociaal onveilig bij afgelegen ligging</li> <li>• hinder door ongeoorloofd medegebruik motoren</li> </ul>										
Combinatiemogelijkheden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• voetpad</li> </ul>										



# Vrijliggend

Functie	<ul style="list-style-type: none"><li>scheiden van gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsverkeer ten behoeve van veiligheid en comfort fietsers en bromfietzers</li></ul>																								
Toepassing	<ul style="list-style-type: none"><li>binnen bebouwde kom: zie keuzeschema <a href="#">subparagraaf 5.4.1</a></li><li>buiten bebouwde kom: zie keuzeschema <a href="#">subparagraaf 5.5.1</a></li></ul>																								
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none"><li>ontwerpsnelheid 30 km/h binnen de bebouwde kom en 40 km/h buiten de bebouwde kom</li><li>berm aanwezig tussen fiets-/bromfietspad en hoofdrijbaan (verhoogd of à niveau)</li><li>bij tweerichtingsverkeer op fiets-/bromfietspad altijd asmarkering toepassen; <a href="#">zie V5</a></li><li>bij voorkeur gesloten verharding (asfalt of beton)</li><li>plaatsen bord G12a ('Verplicht fiets-/bromfietspad'); <a href="#">zie V1</a></li><li>kleur verharding bij voorkeur rood</li><li>zelfde voorrangregiem als voor naastgelegen rijbaan; indien voorrang op zijweg, dan doorlopende verharding van fiets-/bromfietspad over het kruispuntvlak (met uitritconstructie conform CROW- publicatie 344); <a href="#">zie V23</a></li></ul>																								
Maatvoering	<ul style="list-style-type: none"><li>breedte fietspad</li></ul> <table border="1"><thead><tr><th colspan="2">Eenrichtingspad</th><th colspan="2">Tweerichtingenpad</th></tr><tr><th>spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)</th><th>breedte (b)</th><th>spitsuurintensiteit in twee richtingen</th><th>breedte (b)</th></tr></thead><tbody><tr><td>0-150</td><td>2,00 m</td><td>0-50</td><td>2,50 m</td></tr><tr><td>75-375</td><td>3,00 m</td><td>50-150</td><td>3,00 m</td></tr><tr><td>&gt; 375</td><td>4,00 m</td><td>150-300</td><td>4,00 m</td></tr><tr><td></td><td></td><td>&gt; 300</td><td>5,00 m</td></tr></tbody></table> <ul style="list-style-type: none"><li>breedte tussenberm: <a href="#">zie V18</a></li></ul>	Eenrichtingspad		Tweerichtingenpad		spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	breedte (b)	spitsuurintensiteit in twee richtingen	breedte (b)	0-150	2,00 m	0-50	2,50 m	75-375	3,00 m	50-150	3,00 m	> 375	4,00 m	150-300	4,00 m			> 300	5,00 m
Eenrichtingspad		Tweerichtingenpad																							
spitsuurintensiteit in één richting (fts/h)	breedte (b)	spitsuurintensiteit in twee richtingen	breedte (b)																						
0-150	2,00 m	0-50	2,50 m																						
75-375	3,00 m	50-150	3,00 m																						
> 375	4,00 m	150-300	4,00 m																						
		> 300	5,00 m																						
Overwegingen	<ul style="list-style-type: none"><li>comfortabel voor fietsers en bromfietzers (indien voldoende breed)</li><li>veilig voor fietsers en bromfietzers op wegvakken</li><li>hinder tussen fietsers en bromfietzers</li><li>relatief grote snelheidsverschillen tussen fietser en bromfietser, zeker buiten bebouwde kom</li><li>hinder tussen fietsers/bromfietzers en voetgangers indien geen trottoir aanwezig is</li><li>illegaal fietsen in de tegenrichting (bij eenrichtingsverkeer)</li><li>beperkte oversteekmogelijkheden voor (brom)fietsers (alleen bij zijwegen, uitritten en doorsteekjes in de tussenberm)</li></ul>																								
Combinatie-mogelijkheden	<ul style="list-style-type: none"><li>drempel ter plaatse van fietsoversteek in zijweg, <a href="#">zie V9</a></li></ul>																								

## Voorstel:

- Breedte overnemen corresponderend bij tabel links
- + 2 x 0,75 meter hanteren voor schrikafstand ten opzichte van hekwerk

# Stand van zaken constructieberekeningen

# Financiën



**Vervolgafpraak**



Hebben de gemeenten of iemand anders daar inzicht in?

Groeten,

Van: [redacted] <[redacted]@prvlimburg.nl>

Verzonden: maandag 10 februari 2020 13:29

Aan: [redacted] <[redacted]@boxmeer.nl>; [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>

CC: [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] <[redacted]@genep.nl>; [redacted] <[redacted]@prvlimburg.nl>; [redacted] <[redacted]@monoordlimburg.nl>; [redacted] <[redacted]@monoordlimburg.nl>; [redacted] <[redacted]@rws.nl>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] <[redacted]@kpnmail.nl>

Onderwerp: RE: Maasbrug N264

Beste mensen,

Dit zijn intensiteiten, die wij in 2016 hebben gemeten. Zie bijgesloten...

Groeten,

Van: [redacted] [mailto:[redacted]@boxmeer.nl]

Verzonden: maandag 10 februari 2020 13:21

Aan: [redacted]

CC: [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted] ([redacted]@monoordlimburg.nl); [redacted]@rws.nl; [redacted]@brabant.nl; [redacted]

Onderwerp: RE: Maasbrug N264

E-mail heeft in onze organisatie geen (juridische) status.

Zie [Verordening elektronisch bestuurlijk verkeer Boxmeer 2018](#).

Hallo [redacted],

Een opmerking op het verslag:

T.a.v. verslag vorige vergadering: fietsintensiteit: ik heb aangegeven dat ik op 18 november heb begrepen dat de fietsintensiteit 400 à 450 fietsers in de ochtendspitsperiode (van 2 aaneengesloten uren) bedraagt; dus niet per uur.

Ik meen dat de gegevens afkomstig zijn van de provincie Limburg.

@ [redacted]: kun jij de goede aantallen geven? En heb je ook etmaalcijfers? Het is van belang dat we kunnen beschikken over de juiste cijfers.

Met vriendelijke groet,

**Postadres:**  
Postbus 450  
5830 AL Boxmeer  
Tel: (0485) [redacted]  
Fax: (0485) 57 24 32  
Website: [www.boxmeer.nl](http://www.boxmeer.nl)

**Kantooradres:**  
Raadhuisplein 1  
Boxmeer



beugen • boxmeer • groeningen • holthees • maashees • oeffelt • overloon • rijkevoort • sambeek • vierlingsbeek • vortum-mullem



[maasheggenunesco](http://maasheggenunesco.com)

Van: [redacted] [mailto:[redacted]@rhdhv.com]

Verzonden: vrijdag 31 januari 2020 19:19

Aan: [redacted] <[redacted]@prvlimburg.nl>; [redacted] - Provincie Limburg <[redacted]@rws.nl>; [redacted] ([redacted]@monoordlimburg.nl); [redacted] <[redacted]@brabant.nl>

CC: [redacted]

Onderwerp: RE: Maasbrug N264

Beste mensen,

Hierbij ontvangen jullie het verslag van de vorige vergadering alsmede de presentatie welke is gebruikt tijdens het overleg.

Met vriendelijke groet/kind regards,

T +31 88 [redacted] M+31 6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com) | HaskoningDHV Nederland B.V., onderdeel van Royal HaskoningDHV | Kamer van Koophandel nr. 56515154 | Postbus 302, 6199 ZN Maastricht Airport, Amerikalaan 110, 6199 AE Maastricht Airport, The Netherlands



—Original Appointment—

From: [redacted]

Dubbel





# MIRT Project: Ruimte Voor De Maas Bij Oeffelt

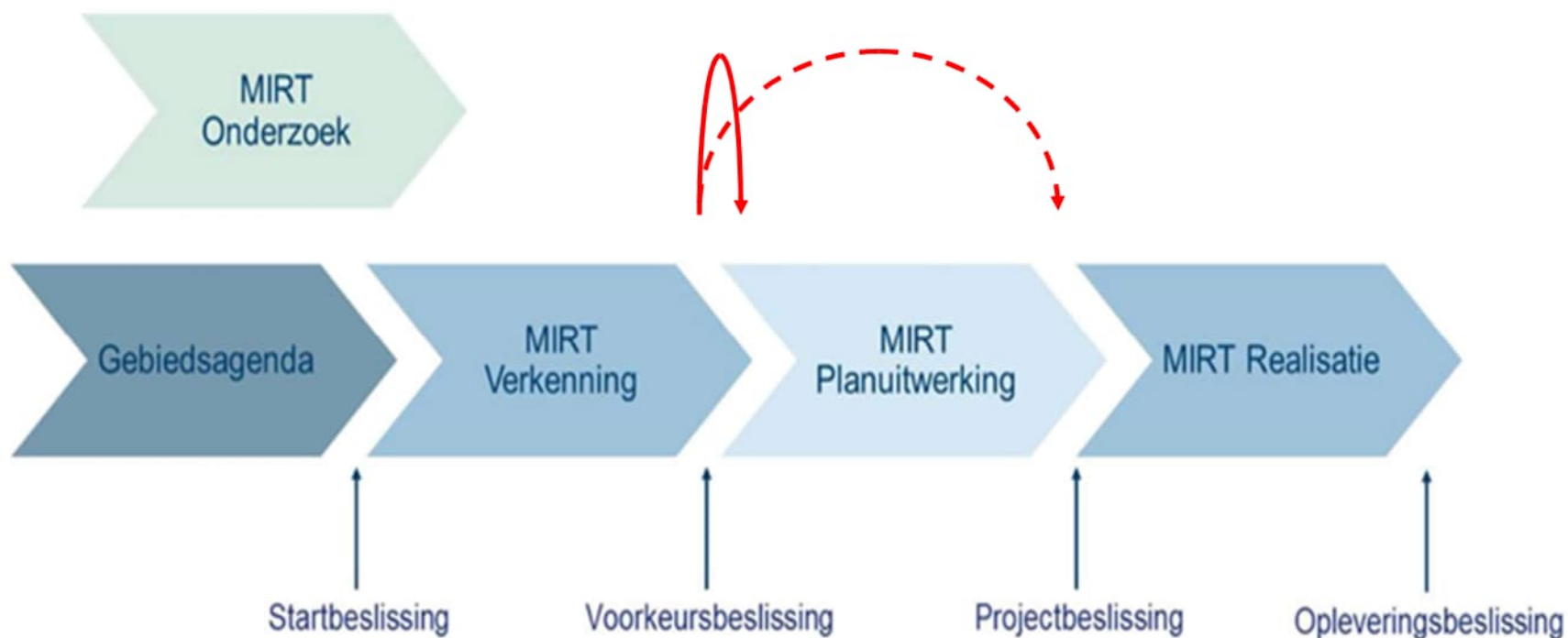
## Plan van Aanpak Planuitwerkingsfase

**Provincie Noord-Brabant**



September 2018  
Versie CONCEPT 0.3

## Waar zijn we in het (MIRT) proces?



## Wat hebben we gedaan in de Verkenningfase? Voorkeursbeslissing BBG, mei 2018



	MIRT- onderzoek	MIRT- verkenning		
		Variant 1	Variant2	Variant 3
Onderscheidende aspecten		Gesloten Maasheggen landschap	Half open stroomdal	Open stroomdal
Waterstandsdeling	-21/-19,5 cm <sup>3</sup>	-16,5cm	18,5cm	20,3 cm
Ruimtelijke kwaliteit				
Cultuurhistorische aspecten		+	0	-
Landschappelijke kwaliteit		-	-	+
Ecologie/Natuur		0	0	+
Effect op verkeersstromen tijdens de uitvoering		0	0	0
Kostenraming (incl BTW)	41,1/35,9 mln <sup>4</sup>	23,1 mln	29,0 mln	35,7 mln



Zie bijlagen voor factsheet VKV "Open Stroomdal"

## Waarom dit project en deze VKV?

### Waarom Oeffelt?

- Om gegeven de klimaatverandering meer ruimte voor de Maas en vergroting van gebiedskwaliteiten en natuurwaarden binnen het beschikbaar gestelde budget te creëren.
- Omdat met Oeffelt een zogenaamde *no regret* maatregel in beeld was gekomen; een robuuste, kosten effectieve maatregel waarmee een substantiële daling van de hoogwaterstand kon worden nagestreefd bij Oeffelt – Gennep (circa 21 cm) met een positief effect tot ca. 50 km stroomopwaarts, tot voorbij Venlo.

### Waarom de VKV “Open Stroomdal”?

Omdat deze variant het meest tegemoet komt aan de criteria door betrokkenen op het gebied van waterveiligheid, landschappelijke inpassing en financiële haalbaarheid in het beoordelingskader gesteld.

## **Wat gaan we doen in de PUF; wat is de scope?**

De naam zegt het al: we gaan de vkv uitwerken en gereed maken voor uitvoering.

De nadruk ligt dus meer op juridische, financiële en organisatorische randvoorwaarden i.p.v. op de inhoud zoals tijdens de Verkenning.

### **In de Planuitwerkingsfase:**

1. Optimaliseren we de voorkeursvariant (vkv) tot een voorkeursalternatief (vka), en
2. Werken we het vka uit tot een vergund (oa. MER) gefinancierd, georganiseerd en aanbestedingsgereed (uitvoerings)project, op basis waarvan de Minister, in lijn met de MIRT spelregels, eind 2019 een uitvoeringsbesluit kan nemen als startschot voor de uitvoeringsfase.

## Wat betekent dat precies?

### Inhoudelijk

1. Uitwerken VKV in een 'geoptimaliseerd', vergund Voorkeursalternatief (VKA)
2. Opstellen aan te besteden projectcontract
3. Overeenkomen bestuursovereenkomst uitvoerende partijen (financiën)
4. Aanbieden beslisnotitie BO MIRT (Projectbeslissing)

### Randvoorwaardelijk, procedureel

Dat het VKA 'vergund' kan worden, oa. MER.

### Randvoorwaardelijk, financieel

- Dat het VKA binnen het beschikbaar gestelde budget ad 35,9 mio (SSK) past
- Dat de financiering past bij de financiële planning van het project

### Randvoorwaardelijk, lokale belangen

- Dat het VKA kansrijke meekoppelkansen faciliteert
- Dat het VKA aansluit bij wensen en verwachtingen in het gebied bv. mbt. inpassing in het maasheggenlandschap en lokale bereikbaarheid tijdens de projectuitvoeringsfase

## ***In herinnering: Optimalisaties, Aandachtspunten en Meekoppelkansen (1/3)***

### **Optimalisaties**

(genoemd in de BBG van 30.05.2018)

- De N264 in de weerd volledig hoger dan Maatgevend Hoogwater (ca. 16m + NAP, conform Variant 3) of in hoogte het huidige tracé volgend (ca. 13m + NAP, conform Variant 1/2).
- Afgraven van het tracé van het Duits Lijntje (conform variant 3) of behoud van het grondlichaam met uitzondering van de te realiseren openingen van 120 meter en 250 meter (conform variant 1/2).
- Opening van 250m met een grondlichaam van ca. 15 m aansluitend op de pijler van de brug (conform variant 3) of een opening van 250 m met een grondlichaam van ca. 50 m aansluitend op de pijler van de brug (conform variant 1/2).

## ***In herinnering: Optimalisaties, Aandachtspunten en Meekoppelkansen (2/3)***

### **Aandachtspunten:**

(Uit BEO-kader en genoemd in ABG en BBG en nader te inventariseren bij start PUF.)

- benedenstroomse effecten (LvG en Howabo);
- relatie grondwater kwaliteit en -kwantiteit binnendijks;
- compensatie maasheggen, effect waterstand en abiotische factoren:
- cm overruimte (onderzoek/verkenning) tbv compensatie maasheggen juridische vastleggen;
- grondbalans en bestemming grond;
- rivierkundige en -technische aspecten, oa. erosie/sedimentatie;
- natuur en ecologie, bakenbomen;
- mogelijke effecten verhoging waterkering,
- lokale bereikbaarheid tijdens uitvoering.

## ***In herinnering: Optimalisaties, Aandachtspunten en Meekoppelkansen (2/3)***

### **Meekoppelkansen**

(30tal potentieel in beeld)

In 5 onderdelen;

- Natuur;
- De Maasbrug;
- Unesco Biosphere;
- Recreatief fietsen en verblijven,
- De geschiedenis laten zien.

In overleg met het Uitvoeringsprogramma Noordelijke Maasvallei wordt een voorstel gedaan hoe deze verder uit te werken (mondelijke toelichting)

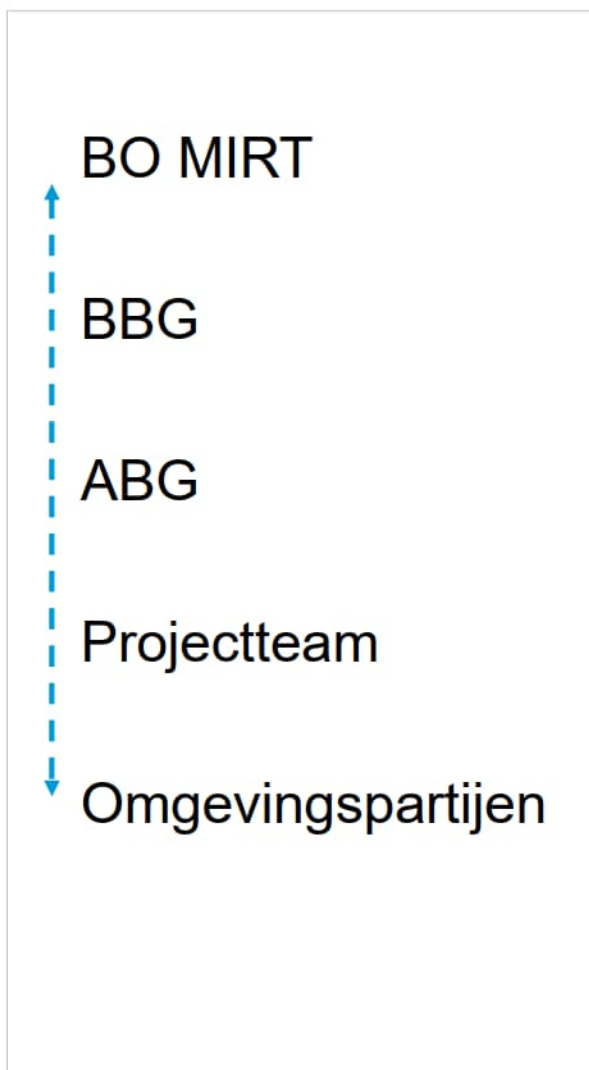
# Hoe pakken we het aan?

## In een cocreatie-proces



<b>BO MIRT</b>	Randvoorwaardelijke sturing & Besluitvorming
<b>BBG</b>	Inhoudelijke sturing, Support & Besluitvorming
<b>ABG</b>	Bestuursadvisering
<b>Werkgroepen</b>	Ambtelijke advisering
	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Openingen</li><li>2. Weerd</li><li>3. Meekoppelkansen</li><li>4. Financiering</li></ol>
<b>Bewoners &amp;</b>	via Werkateliers: Adviseren & Geïnformeerd worden
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dorpsraad Oeffelt</li><li>• Partners Uitvoeringsprogramma N. Maasvallei, oa. VNC, Slabox</li><li>• Lob van Gennep projectteam</li></ul>
<b>Project team</b>	Advisering & Uitvoering Planuitwerkingsfase

## Wie zijn daarom bij het project betrokken?



### BBG

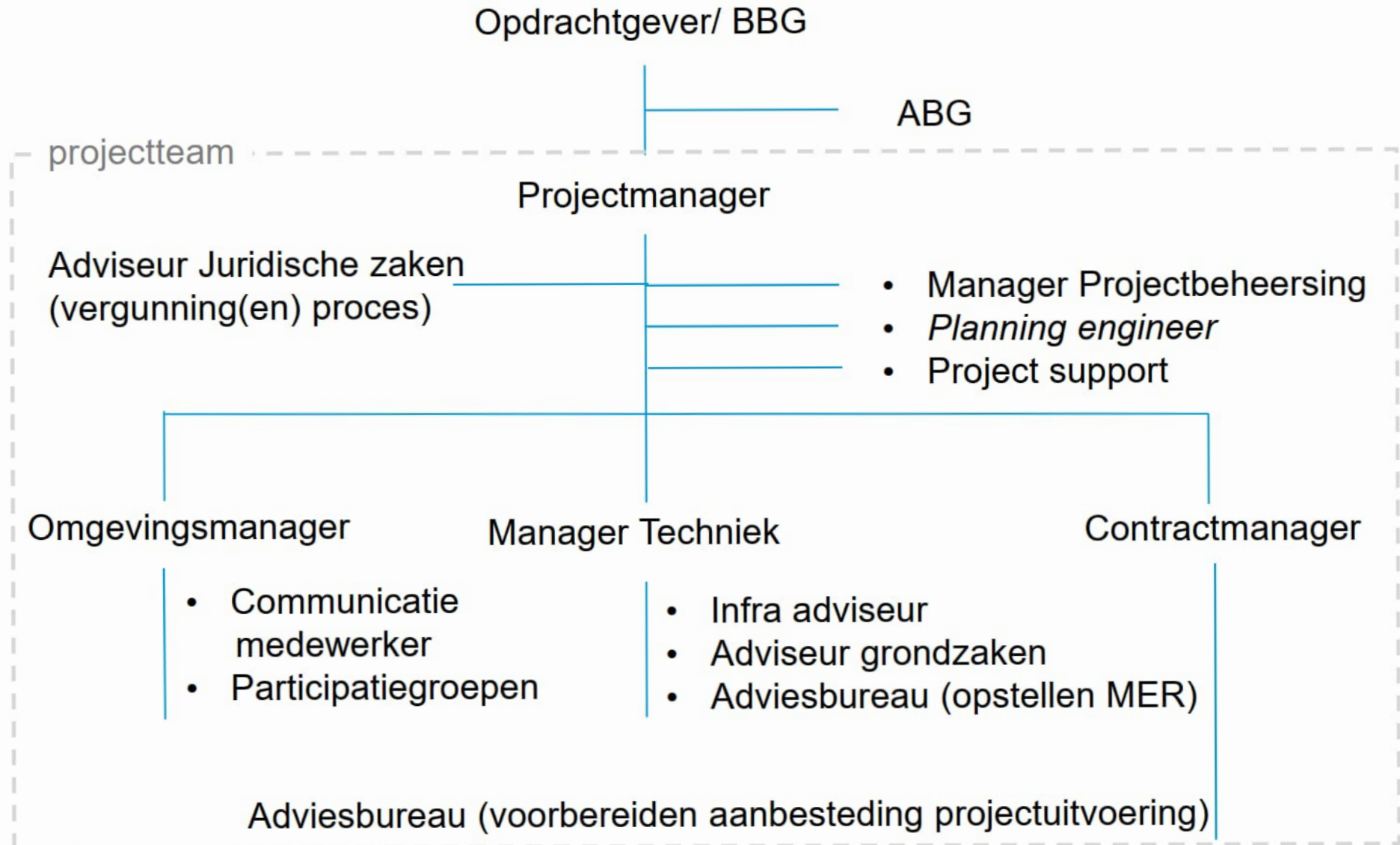
- [redacted] PNB ([redacted])
- [redacted], Boxmeer
- [redacted], Gennepe
- [redacted], Bergen
- [redacted], Mook en Middelaar
- [redacted], Cuijk
- [redacted], Staatsbosbeheer
- [redacted], RWS-Z (ook namens I&W)
- [redacted], waterschap Limburg
- [redacted], waterschap Aa&Maas
- [redacted] PTM
- [redacted], Provincie Limburg
- Ntb lid, Uitvoeringsprogramma Noordelijke Maasvallei

### Kernprojectteam

- [redacted], [redacted]
- [redacted], [redacted]
- [redacted], [redacted]



# Projectorganisatie



## Projectfasebudget INDICATIEF

Budget externe kosten (versie 14.11.2017)				
A	Rollen/ functies	Inzet dpw	kVf	Opmerkingen/ Vragen
1	Projectmanager	3		
2	Manager Projectbeheersing	2		
3	Planning engineer	1		
4	Projectondersteuner	2		
5	Juridisch adviseur	2		
6	Manager Techniek	2,5		
7	Adviseur Infra techniek	1		
8	Adviseur Grondzaken	0,5		
9	Omgevingsmanager	2		
10	Communicatie medewerker	0,5		
11	Contractmanager	2		
Totalen in euro's			225.000,00	ruimte tbv externe inhuur
B Producten anders dan in rollen externen opgenomen				
1	MER Rapport		600.000	indicatief; ntb
2	Aanbestedingprocedure, startklaar		250.000	indicatief; ntb
3	Grondaankoop		ntb	ntb
4	Inloopavonden (NRD)		1.000,00	
5	Participatiegroepen		1.000,00	
6	ABG en BBG's		1.000	
Totalen in euro's			1.078.000,00	indicatief; ntb
C Post onvoorzien (10%)				
1	Post onvoorzien/ risico's (15%)		161.700,00	indicatief; ntb
A+B+C				
Totaal			1.239.700,00	Indicatief en exclusief budget voor grondaankoop = nog ntb

Uitgangspunt: PNB trekt/ regisseert de PUF (net als de VF)

## **Risico's met mogelijke impact op beoogde startdatum Planuitwerkingsfase**

- PvA akkoord in BBG 11 oktober as.
- Akkoord BO MIRT 21 november 2018
- Planning effecten onderzoek, event. jaarrond onderzoek
- Projectorganisatie op orde (voor januari 2019)

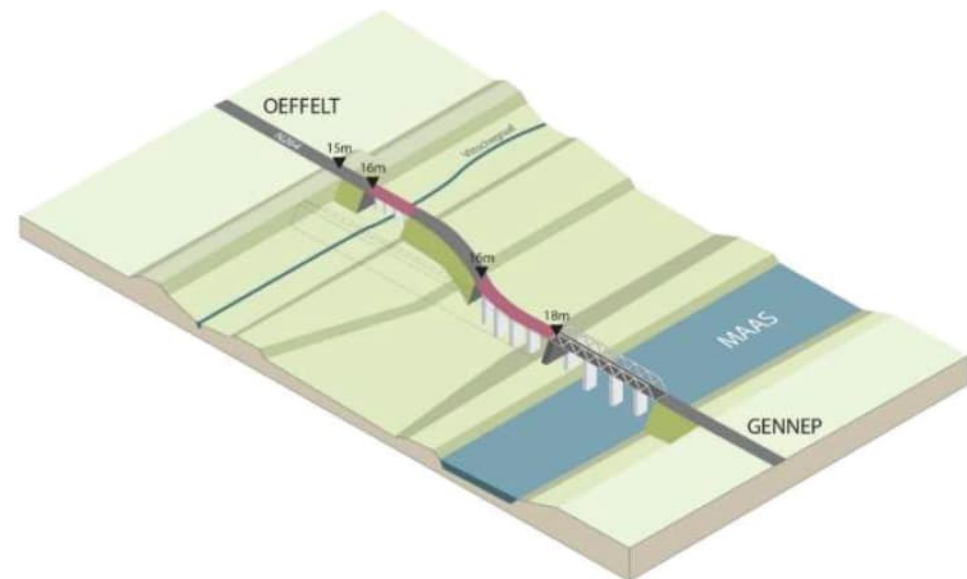
# BIJLAGEN

## 1. Factsheets VKV 'Open Stroomdal'

# Factsheet Open stroomdal



*Keuzes maken die een open en goed doorstroombaar stroomdal mogelijk maken in combinatie met het toevoegen van een daarbij passende nieuwe inrichting van de weerd.*



# Factsheet Open stroomdal

*Kenmerken van de variant*

1. Weerdvergraving
  - Vergraven tot 8,5m + NAP
  - Laagtes tot 7,5m +NAP en lokaal dieper
2. Vegetatie: soortenrijke graslanden
3. Cultuurhistorie:
  - Kazematten inpassen met huidige hoogte
  - Bakenbomen verwijderen
  - Duits Lijntje afgraven
4. Fietsroutes verleggen
5. Opening van 250m in het grondlichaam Duits Lijntje
  - Van het huidig landhoofd wordt 15m behouden (kort landhoofd met behoud monumentaal bruggenhoofd en bescherming hoogspanningsmast)
  - Maaiveld onder opening wordt vergraven tot 8,5m met laagtes tot 7,5m samen met de rest van de weerdvergraving
6. Opening van 120m in het grondlichaam N264 bij Viltsche Graaf met brug
  - Brug N264 op 16m + NAP (boven MHW)



# Factsheet Open stroomdal

Effectbeoordeling onderscheidende criteria		Mirt onderzoek	Variante 3	Beoordeling	Toelichting effectbeoordeling
	Thema	Aspect			
Waterveiligheid	Waterstandseffect	21 cm/19,5 *)	20,3cm	+	Ca 1cm meer dan beoogd t.o.v. nieuwe referentie ( -19,5 cm.)MIRT-onderzoek
	Waterstand benedenstrooms			0	Geen nadelige gevolgen
Ruimtelijke kwaliteit	Cultuurhistorie			-	Effect op Cultuurhistorische objecten
				-	Effect op Cultuurhistorische groenstructuur
				-	Effect op Cultuurhistorische lijnen en patronen
Landschappelijke kwaliteit				+	Aantasting of versterking beeldkwaliteit civieltechnische oplossingen
				+	Aantasting of versterking landschappelijke kwaliteit
Ecologie en natuur				+	Bijdrage aan realisatieopgave NNB-ambitiekaart Maasheggen in Uitvoeringsprogramma Noordelijke Maasvallei
Infra & civieltechniek	Hinder tijdens uitvoering			0	Effect op de verkeersstromen tijdens uitvoering

\*) 19,5 cm waterstands daling is de nieuwe referentie op basis van het huidige geoptimaliseerde rekenmodel van RWS ( uitkomst MIRT-onderzoek destijds was – 21 cm waterstands daling).

**Van:** [redacted]@boxmeer.nl  
**Verzonden:** donderdag 27 februari 2020 12:46  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]@brabant.nl; [redacted]@rmonoordlimburg.nl; [redacted] (ZN);  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264

Zit de Maasbrug hier ook in?

[https://www.verkeersnet.nl/fiets/31940/hier-gaat-de-25-miljoen-voor-fietsprojecten-in-limburg-heen/?utm\\_source=newsletter&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=Nieuwsbrief%20week%202020-09](https://www.verkeersnet.nl/fiets/31940/hier-gaat-de-25-miljoen-voor-fietsprojecten-in-limburg-heen/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=Nieuwsbrief%20week%202020-09)

Met vriendelijke groet,

[redacted signature]

**Postadres:** Postbus 450  
5830 AL Boxmeer  
Tel.: (0485) [redacted]  
Fax: (0485) [redacted]  
Website: [www.boxmeer.nl](http://www.boxmeer.nl)

**Kantooradres:** Raadhuisplein 1  
Boxmeer



beugen • boxmeer • groeningen • holthees • maashees • oeffelt • overloon • rijkevoort • sambek • vierlingsbeek • vortum-mullem

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 10 februari 2020 13:29  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264

Dubbel

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 10 februari 2020 13:21  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264

Dubbel

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 31 januari 2020 19:19  
**Aan:** [redacted]

Dubbel

CC: [redacted]

Onderwerp: RE: Maasbrug N264

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

[redacted] [in](#) [twitter](#)



-----Original Appointment-----

From: [redacted]  
Sent: donderdag 12 december 2019 8:59  
To: [redacted]  
Cc: [redacted]  
Subject: Maasbrug N264  
When: [redacted]

Dubbel

[redacted]  
[redacted]

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

**Van:** [redacted] <[redacted]@boxmeer.nl>  
**Verzonden:** woensdag 4 maart 2020 17:53  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]@prvlimburg.nl; [redacted] - Provincie Limburg; [redacted]@rmonoordlimburg.nl); [redacted] (ZN); [redacted]@brabant.nl; [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264  
**Bijlagen:** Brug Oeffelt-Gennep

E-mail heeft in onze organisatie geen (juridische) status.  
Zie [Verordening elektronisch bestuurlijk verkeer Boxmeer 2018](#).

Ik zou nog navragen hoe het met het bestemmingsplan zit bij de brug aan de Boxmeerse kant.  
Zie de bijlage voor de reactie van mijn [redacted].

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

**Postadres:** Postbus 450  
5830 AL Boxmeer  
Tel.: (0485) [redacted]  
Fax: (0485) 57 24 32  
Website: [www.boxmeer.nl](http://www.boxmeer.nl)

**Kantooradres:** Raadhuisplein 1  
Boxmeer



beugen • boxmeer • groeningen • holthees • maashees • oeffelt • overloon • rijkevoort • sambek • vierlingsbeek • vortum-mullem



**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 10 februari 2020 13:21  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]

Dubbel

**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]



beugen • boxmeer • groeningen • holthees • maashees • oeffelt • overloon • rijkevoort • sambek • vierlingsbeek • vortum-mullem

**Van:** [redacted] [[mailto:\[redacted\]@rhdhv.com](mailto:[redacted]@rhdhv.com)]  
**Verzonden:** vrijdag 31 januari 2020 19:19  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264

Dubbel

B [redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
[redacted]

[redacted]  
[redacted]



-----Original Appointment-----

**From:** [REDACTED]  
**Sent:** donderdag 12 december 2019 8:59  
**To:** [REDACTED]

Dubbel

**Subject:** Maasbrug N264  
**When:** donderdag 16 januari 2020 15:00-16:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.  
**Where:** [REDACTED]

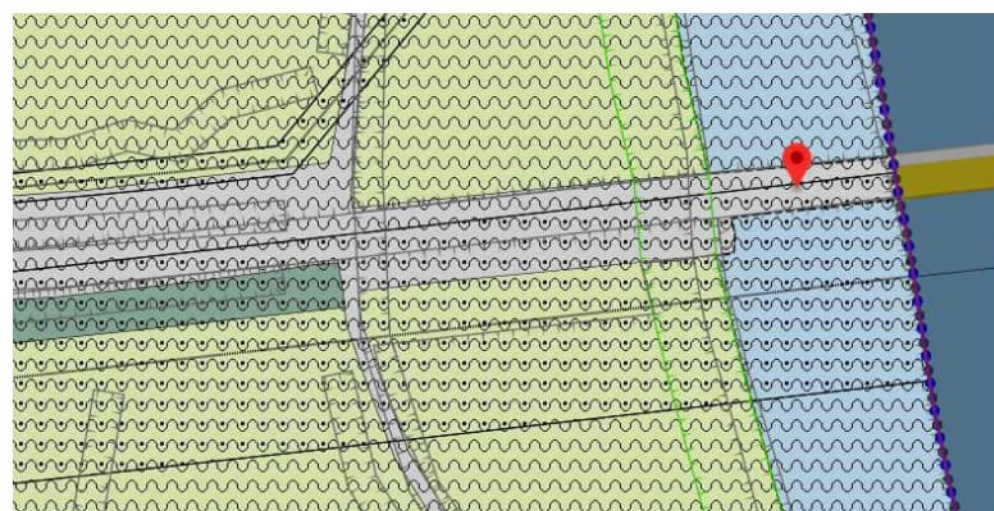
[REDACTED]

Van: <P...@boxmeer.nl>  
Verzonden: woensdag 4 maart 2020 16:10  
Aan: ...  
Onderwerp: Brug Oeffelt-Genneep

Hoi ...

Ik zou jou nog wat uitleg geven over de regeling in het bestemmingsplan Buitengebied voor de brug Oeffelt-Genneep en de grond die daarnaast ligt.

Zoals te zien is op de bestemmingsplankaart zijn er diverse bestemmingen van toepassing.



Grijs is de bestemming verkeer: als je hier binnen kunt blijven is er (uiteraard) geen probleem. Dan past een en ander binnen het bestemmingsplan.

De lichtblauwe kleur is de bestemming water. Volgens de omschrijving zijn deze gronden bestemd voor "water en waterhuishoudkundige voorzieningen, waaronder voorzieningen voor waterberging". In eerste instantie zou je zeggen dat een brug niet binnen deze omschrijving past.

Maar in de bouwregels die bij deze bestemming horen staat: "deze gronden mogen niet worden bebouwd, met uitzondering van bruggen, duikers en vergelijkbare bouwwerken". Dus als je dit leest zou je zeggen dat je binnen de bestemming water wel een brug mag bouwen.

Dit lijkt een beetje tegenstrijdig. Wil je voor zekerheid kiezen dan kun je beter werken met een wijziging van het bestemmingsplan (postzegelplan) of een projectbesluit.

De donkergroene kleur links in het plaatje is de bestemming natuur. Als je binnen deze bestemming wegen of paden of andere verhardingen aan wilt brengen dan is hiervoor een omgevingsvergunning (aanlegvergunning) nodig. Deze vergunning kan slechts verleend worden indien geen afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuurwaarden ter plaatse. Wellicht is het mogelijk om te onderbouwen dat door de aanleg van een weg op palen de daaronder gelegen natuurwaarden niet zullen worden aangetast. Dan zou de vergunning verleend kunnen worden.

De "golfjes" op de kaart geven aan dat hier sprake is van "stroomvoerend regime". In de regels staat dat deze gronden (mits de onderliggende bestemming dit toestaat) bebouwd mogen worden met riviergebonden activiteiten, waaronder de aanleg of wijziging van de waterstaatkundige bouwwerken. Dit artikel vormt dus geen belemmering.

Let wel: ook aan het bestemmingsplan van de gemeente Genneep zal getoetst moeten worden.

**Van:** [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
**Verzonden:** woensdag 1 april 2020 10:24  
**Aan:** [redacted] (ZN); [redacted]; [redacted]  
**CC:** [redacted] (GPO); [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Meekoppelpkans Fietsverbinding binnen "Project Flessenhals Oeffelt", Maasbrug N264

Beste [redacted]

Voor wat betreft het "Project Flessenhals Oeffelt" kun je [redacted] benaderen;  
 Voor wat betreft het "Project Meekoppelpkans, fietsverbinding kun je mij of [redacted] benaderen.

Momenteel zijn we nog in afwachting op de eindrapportage van RHDHV betreffende de haalbaarheidsstudie voor de meekoppelpkans.  
 Hierin wordt de tussentijdse conclusie getrokken betreffende deze haalbaarheidsstudie.  
 Zodra deze binnen is wordt deze met alle teamleden gedeeld.

Met vriendelijke groet,

size=2 width="100%" align=center>

[redacted] Civiele Kunstwerken | 06 [redacted] [redacted]@brabant.nl |  
 Asset en Integraal Project-Management | Provincie Noord-Brabant | postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch |  
 Bezoekadres: Brabantlaan 1 | 5216 TV 's-Hertogenbosch |

**Provincie Noord-Brabant**

**Van:** [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 31 maart 2020 14:53  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
**CC:** [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>  
**Onderwerp:** Meekoppelpkans Fietsverbinding binnen "Project Flessenhals Oeffelt", Maasbrug N264

Hallo [redacted], [redacted],

Even een vraagje vanuit mij (RWS) tav de Meekoppelpkans Fietsverbinding binnen "Project Flessenhals Oeffelt", Maasbrug N264.

Wie van jullie, of wie binnen PNB, begeleidt dit momenteel en wat is de stand van zaken?

Ik begreep laatstelijk dat de Meekoppelpkans niet mogelijk is binnen de ontgrondingsvergunning waarbinnen het project "Flessenhals" is opgetuigd.  
 Betekend dit dat de verdere acties tav deze kans hierna geannuleerd zijn of worden er alsnog wegen gezocht en bewandeld, om toch iets te betekenen voor de omgeving mbt het verbeteren van de fietsverbinding?

Ik hoor het graag van jullie.

Met vriendelijke groet,


 [redacted]  
 Senior Adviseur RWS-ZN  
 Coördinatie / Begeleiding projecten  
 Expert Vastgoed en Infrastructuur  
 Rijkswaterstaat Zuid-Nederland  
 Bezoekadres:  
 Zuidval 58, 's-Hertogenbosch  
 Avenue Ceramique 125, Maastricht  
 Postbus 2232, 3500 GE, Utrecht  
 E: [redacted]@rws.nl  
 M: 06 [redacted]

aan = actie

CC = ter informatie = geen actie

**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: @brabant | [www.brabant.nl](#)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](#)

Van: [redacted]@brabant.nl>  
Verzonden: dinsdag 9 juni 2020 13:46  
Aan: [redacted] (ZN)  
Onderwerp: RE: Maasbrug Gennepe

Dag [redacted],  
Datumplukker komt er vandaag of morgen aan.  
Groeten,  
[redacted]

---

Van: [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>  
Verzonden: maandag 8 juni 2020 14:04  
Aan: [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
CC: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>  
Onderwerp: RE: Maasbrug Gennepe

Hallo [redacted] en [redacted],

Zoals jullie in de mail van Bas al hebben gelezen wil ik jullie bij deze vragen om op niet al te lange termijn (voor de zomervakanties) een overleg in te plannen waarin we het rapport inhoudelijk kunnen bespreken. Pas nadat we het rapport besproken en, inhoudelijk op de noodzakelijke onderdelen, hebben afgehecht kan dit verder mee in de processen tbv de uitbreidingsplannen voor het fietspad richting de Stakeholders, wat mij betreft.

Daarnaast wil ik dit overleg tevens gebruiken om de Haalbaarheidsstudie, zoals deze bedoeld is vanuit de Meekoppelkans vanuit het project 'Flessenhals Oeffelt' te bespreken.

Ik kan me dan ook voorstellen dat bij het tweede deel van dit overleg ook [redacted] aanschuift.

Ik hoop op een snelle actie vanuit jullie.

Met vriendelijke groeten,

---

Van: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
Verzonden: maandag 8 juni 2020 13:33  
Aan: [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>  
CC: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>  
Onderwerp: RE: Maasbrug Gennepe

Dag [redacted],

Bedankt voor je reactie, er zat in de aanbevelingen inderdaad nog 1 zin die wat minder stellig had moeten zijn, deze heb ik aangepast. Ik maak hiermee de rapportage compleet en stuur deze rond. Ik hoop er op termijn nog wel achter te komen op welke punten je het niet eens bent met de conclusies en aanbevelingen. Dat je het niet (volledig) eens bent met de conclusies is uiteraard je goed recht.

T +31 (0)88 [redacted] | M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

---

Van: [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>  
Verzonden: maandag 8 juni 2020 11:28  
Aan: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
CC: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>  
Onderwerp: RE: Maasbrug Gennepe

Hoi [redacted],

[redacted] neemt deze week even contact met de provincie om een overleg te plannen m.b.t. de conclusies, onzekerheden en vervolgfase.

M.b.t. het document: uit de conclusies zijn de meeste zaken gehaald waar ik bezwaar tegen had, maar in de aanbevelingen niet. Lees deze nog eens na, maak daar gelijke wijzigingen op en rond het af. Dat ik geen bezwaar heb met de conclusies wilt overigens niet zeggen dat ik het er mee eens ben met de conclusies en aanbevelingen.

Met vriendelijke groet,

---

Van: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
Verzonden: donderdag 4 juni 2020 15:10  
Aan: [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>  
CC: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>; [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>  
Onderwerp: RE: Maasbrug Gennepe

[redacted],

Ik begrijp jouw standpunten. Bijgevoegd heb ik de conclusies met enkele (geel gemarkeerde) wijzigingen bijgevoegd. Volgens mij dekken deze aanpassingen de lading van jouw eerste 3 bullets. De vierde kan alleen in overleg met de Provincie worden opgepakt, ik zal [redacted] en [redacted] vragen (bij deze) om een overleg in te plannen. Wat betreft de reductie bij toepassing van VVK, onze uitgangspunten zijn gekozen in overleg met een autoriteit op VVK gebied, daar heb ik (zonder jouw opmerking te willen bagatelliseren) nog niet direct twijfels bij. Ik vind wel dat het genoemde percentage in de conclusies weinig toevoegt en heb het getal van 43% in de conclusies weggelaten.

Graag jouw reactie om dit rapport af te kunnen ronden en een vervolg op te kunnen starten.

T +31 (0)88 [redacted] | M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

---

Van: [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>  
Verzonden: vrijdag 29 mei 2020 12:54  
Aan: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
CC: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>

@rws.nl> (ZN) <@rws.nl>

Onderwerp: RE: Maasbrug Gennepe

Beste [REDACTED],

Bedankt voor het doorsturen van de conclusies. Over het algemeen vind ik dat er nog te veel open eindjes zitten in de analyses. Dit zie je ook terug in de conclusie, waarin (terecht) erg veel voorbehouden worden gemaakt. De scope van de werkzaamheden, dus ook de haalbaarheid, is nog niet duidelijk.

Op basis van de huidige analyse hebben wij nog niet de conclusie getrokken dat de staalconstructie en het betondek niet zouden voldoen. Daarvoor zien we nog steeds mogelijkheden in de modellering en toetsing om de overschrijdingen verder terug te dringen. Voor het beton wordt hier wel een voorbehoud voor gemaakt, maar voor het staal niet. Aan de andere kant kunnen we niet zeggen dat de constructie of onderdelen daarvan wel voldoen omdat bv. de bouwfase, verbindingen en 2<sup>e</sup> orde niet zijn meegenomen.

Ik ben zelf nog even gaan rekenen om te controleren of de reductie bij toepassing van een VVK dek wel logisch is en er daarbij achter gekomen dat de aannames voor de belastingen wel optimistisch zijn gekozen. 20kg/m<sup>2</sup> voor het VVK dek i.c.m. 250kg/m<sup>2</sup> variabel. Zeker voor de toetsing van de consoles zou er met 500kg/m<sup>2</sup> en voor een hoofdoverspanning 330kg/m<sup>2</sup> variabel gerekend moeten worden. Daarnaast vraag ik me af of het nu gekozen VVK dek wel een onderhoudsvoertuig of een onbedoeld voertuig kan dragen? De afname van 43% in de console lijkt me een onrealistisch.

Concreet om dit document af te kunnen ronden:

- "Er is geen uitspraak gedaan over..." zou moeten zijn: "Er kan geen uitspraak gedaan worden over de constructieve veiligheid daar..."
- Opnemen dat ook voor de staalconstructie enkele conservatief aangehouden uitgangspunten (modellering en toetsing) nader beschouwd kunnen worden.
- Er wordt nu nergens gezegd dat de vereenvoudigingen die zijn gedaan invloed kunnen hebben op de scope van de benodigde versterkingsmaatregelen aan de bestaande constructie. Duidelijker aangeven dat dit wel invloed hierop heeft.
- Je hebt het over samen laten vallen van de werkzaamheden gedurende een aankomende periode (wanneer is dit?). Is dit advies realistisch gezien de doorlooptijd van een volledige herberekening en de besluitvorming zowel aan de zijde van de provincie en bij Rijkswaterstaat?

Het lijkt me goed om een overleg in de plannen omnisverstandten m.b.t. de conclusies en aanbevelingen, alsmede het vervolg van het project, te bespreken.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

---

Van: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>

Verzonden: vrijdag 29 mei 2020 10:08

Aan: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

CC: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@brabant.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@brabant.nl>

Onderwerp: RE: Maasbrug Gennepe

Dag [REDACTED],

Ik krijg je (helaas) niet telefonisch te pakken. Heb jij al tijd gehad om naar de conclusies/aanbevelingen te kijken die ik je eerder heb doorgestuurd? (zijn nu opnieuw bijgevoegd).

Graag jouw reactie, dan kan het rapport wat verder aangepast en gereed is ook definitief worden gemaakt en ingediend.

m.vr.gr. [REDACTED].

[REDACTED]  
[REDACTED]

T +31 (0)88 [REDACTED] | M +31 (0)6 [REDACTED] | E [REDACTED]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

---

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 26 mei 2020 12:45

Aan: [REDACTED] (GPO) <[REDACTED]@rws.nl>

CC: [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@rhdhv.com>; [REDACTED] <[REDACTED]@brabant.nl>; [REDACTED] <[REDACTED]@brabant.nl>

Onderwerp: Maasbrug Gennepe

[REDACTED],

Bijgevoegd de (actuele) conclusies en aanbevelingen uit de rapportage van de Maasbrug. Past deze beschrijving in jouw beleving?

m.vr.gr. [REDACTED].s.

[REDACTED]  
[REDACTED]

T +31 (0)88 [REDACTED] | M +31 (0)6 [REDACTED] | E [REDACTED]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: [@brabant](#) | [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)

---

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](http://www.instagram.com/provincienoordbrabant)

Van: [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
Verzonden: donderdag 18 juni 2020 14:55  
Aan: [redacted] (ZN)  
CC: [redacted]  
Onderwerp: FW: Maasbrug Gennepe

Dag [redacted],  
Conform afspraak van zojuist.

Nog kort het probleem: betrokken provincies hebben binnen provinciale aanbestedingsregels voor het maximale aanbestedingsbedrag (50K) enkelvoudig deze opdracht verstrekt aan RHDHV. Lopende de opdracht heeft RHDHV mede op verzoek van RWS aanvullende werkzaamheden verricht. Dit heeft geleid tot aanzienlijk meer bestede uren van RHDHV en een daaruit volgende overschrijding van het opdrachtbedrag.

Verzoek aan RWS is om dit deel van de opdracht voor haar rekening te nemen, bijvoorbeeld via een (aanvullende) opdracht aan RHDHV.

Ik zie je reactie graag tegemoet.  
Groeten,  
[redacted]

Verzonden vanuit Mail voor Windows 10

Van: [redacted]  
Verzonden: vrijdag 12 juni 2020 10:50  
Aan: [redacted]; [redacted]  
Onderwerp: Maasbrug Gennepe

Dag [redacted] en [redacted],  
Op 27 februari heb ik een poging gedaan om een factuur in te kunnen dienen, reactie van [redacted] was dat eerst de definitieve rapportage gereed zou moeten zijn.  
Bij deze wil ik jullie verzoeken of onderstaande opstelling akkoord is zodat de uitgevoerde werkzaamheden alsnog gefactureerd kunnen worden.  
In het overzicht zijn alle werkzaamheden opgenomen die de afgelopen tijd nodig zijn geweest om ook de vragen van RWS te beantwoorden, inclusief de daarvoor benodigde overleggen.  
In mijn ogen is met indienen van de actuele rapportage ook de huidige opdracht afgerond. Wat nog rest is het overleg wat Roger aan het inplannen is om tot een vervolg te kunnen komen.  
Graag jullie akkoord op onderstaand overzicht.

mvt.gr. [redacted]

Plaats	Laag	Gescreven Bed	Gescreven Posten	In te dienen	De factuur	Functie tijd	Beestede kosten	Tot factureren	Nog voor opbrengen
<b>Verzamelen en analyseren van gegevens, inclusief de opstelling van de definitieve rapportage</b>									
Mededelingen	€ 127,00	1,00	€ 300,00	€ 300,00		1,00	€ 300,00	€	€
Deelname aan vergadering	€ 100,00	10,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00		10,00	€ 1.200,00	€	€
Overstuurkosten	€ 25,00	25,00	€ 3.400,00	€ 3.400,00		25,00	€ 3.400,00	€	€
Mededelingen	€ 708,00	1,00	€ 400,00	€			€	€ 400,00	€
Mededelingen	€ 74,00	8,00	€ 300,00	€			€	€	€ 300,00
<b>Over de definitieve rapportage</b>									
Mededelingen	€ 127,00	1,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00	1,00	€ 1.200,00	€	€ 1.200,00
Deelname aan vergadering	€ 100,00	10,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00	10,00	€ 1.200,00	€	€ 1.200,00
Overstuurkosten	€ 25,00	25,00	€ 3.400,00	€ 3.400,00	€ 3.400,00	25,00	€ 3.400,00	€	€ 3.400,00
<b>Mededelingen en vergaderingen</b>									
Mededelingen	€ 127,00	1,00	€ 300,00	€ 300,00	€ 300,00	1,00	€ 300,00	€ 300,00	€
Deelname aan vergadering	€ 100,00	10,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00	10,00	€ 1.200,00	€ 1.200,00	€
<b>Mededelingen Overleg</b>									
Mededelingen	€ 127,00	48,00	€ 5.700,00	€ 5.700,00	€ 5.700,00	48,00	€ 5.700,00	€ 4.400,00	€ 1.300,00
Deelname aan vergadering	€ 100,00	25,00	€ 3.000,00	€ 3.000,00	€ 3.000,00	25,00	€ 3.000,00	€ 2.750,00	€ 250,00
<b>Mededelingen Aanpak van de definitieve rapportage</b>									
Mededelingen	€ 127,00	1,00	€ 300,00	€ 300,00	€ 300,00	1,00	€ 300,00	€ 1.100,00	€ 1.100,00
Deelname aan vergadering	€ 100,00	25,00	€ 3.000,00	€ 3.000,00	€ 3.000,00	25,00	€ 3.000,00	€ 4.000,00	€ 4.000,00
<b>Mededelingen Mededelingen</b>									
Mededelingen			€ 300,00	€ 300,00	€ 300,00		€	€	€ 300,00
Totaal			€ 20.000,00	€ 21.400,00	€ 17.300,00	97,00	€ 60.520,00	€ 19.267,00	€ 10.822,00

[redacted]  
[redacted]  
T +31 (0)88 [redacted] M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W www.royalhaskoningdhv.com

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Provincie Noord-Brabant  
Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | contact | Twitter: @brabant | www.brabant.nl

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?  
Volg op Instagram: www.instagram.com/provincienoordbrabant

**Van:** <@brabant.nl>  
**Verzonden:** maandag 29 juni 2020 17:37  
**Aan:** @prvlimburg.nl; (GPO); (ZN); ; ;  
**Onderwerp:** Versie 2  
**Bijlagen:** Samenvatting overleg 23 juni 2020 fietsverbinding Maasbrug.docx

Heren,

De ontvangen reacties heb ik verwerkt, hopelijk conform jullie bedoeling.

Eén reactie heb ik niet verwerkt en dat is de suggestie om de afspraak te verwijderen over het aanleveren van documenten voor de vervolgstap (deze afspraak hebben we immers wel gemaakt). Ik heb de afspraak wel verduidelijkt n.a.v. de opmerking van .

Groeten en wat mij betreft goede zomervakantie (ik ben over 3 weken weer terug).

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10



Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: [@brabant](#) | [www.brabant.nl](#)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram [www.instagram.com/provincie Noord-Brabant](#)

## Verbreiding fietsverbinding Maasbrug Oeffelt-Gennep

### Samenvatting bespreking d.d. 23 juni 2020

Aanwezig (via MS Teams):

RWS: [REDACTED], [REDACTED]

RHDHV: [REDACTED], [REDACTED]

Provincie Limburg: [REDACTED]

Provincie Noord-Brabant: [REDACTED] [REDACTED]

### Vooraf

Tijdens dit overleg is het laatste deelproduct van de opdracht (Haalbaarheidsstudie verbreding fietsverbinding) aan RHDHV besproken, de Constructieve analyse. In de haalbaarheidsstudie zijn 3 varianten bekeken: 2 verbredingsvarianten hangend aan de huidige brug (staal vs. VVK) en 1 variant met een onafhankelijke fietsbrug op de bestaande monumentale brugpijlers (met verplaatsing van de vakwerkbrug). De variant van een geheel nieuwe solitaire fietsbrug is in het project wel besproken maar deze wordt door de provincies vanwege de verwachte kosten als bestuurlijk en financieel niet realistisch beschouwd. De Constructieve analyse betreft de 2 verbredingsvarianten.

### Samenvatting bespreking

#### 1. Bespreking Conclusies en aanbevelingen Constructieve analyse

Samengevat is de conclusie:

- De uitgevoerde Constructieve analyse genereert indicatieve uitkomsten;
- De invloed van een (verbreed) nieuw fietspad op de hoofdconstructie van de brug is zo beperkt dat aanpassen van het fietspad mogelijk is.
- Uit de uitgevoerde berekeningen (zie punt 4) volgt dat onderdelen van de hoofdconstructie van de brug niet voldoen aan de huidige normen. Verdere onderbouw is echter noodzakelijk om definitief aan te kunnen tonen of deze wel of niet voldoet. De staalconstructie van de brug is echter - ook als deze niet aan de normen voldoet - vrij eenvoudig te versterken.
- Uit de uitgevoerde berekeningen (zie punt 4) volgt dat het betondek niet voldoet aan de huidige normen. Verdere onderbouw is echter noodzakelijk om definitief aan te kunnen tonen of deze wel of niet voldoet. De uitgevoerde berekeningen zijn nog (beperkt) te optimaliseren maar er zijn ook geavanceerdere rekenmethoden die mogelijk ruimte bieden.
- Voor zowel de staalconstructie als het betondek zijn nog mogelijkheden om de berekeningen verder te verfijnen en zou kunnen blijken dat deze delen alsnog voldoen.

Duiding van de conclusies en aanbevelingen:

- Verbreiding fietsverbinding is licht genoeg om er aan te hangen maar de brug heeft geen oneindige levensduur. In de toekomst moet er wel wat gebeuren en de vraag is: leidt een nieuw breder fietspad dan tot risico's (hoe klein dan ook)? De gevolgen van de aanpassing hebben consequenties voor het antwoord op de vraag wat RWS met de brug gaat doen.

Anders gezegd: De uitkomst laat zien dat het kan maar dat er risico's zijn. De risico's moeten worden geëlimineerd op basis van een herberekening op sterkte.

- Kijkend naar de huidige belasting vormen hoofddraagconstructie en betondek geen risico.
- De bouwfase heeft invloed op het krachtenspel in de brug, zo blijkt uit de uitgevoerde gevoeligheidsanalyse.

Aanbeveling: een volledige herberekening is nodig. Dat is de beste methode om de reststerkte en daarmee ook de restlevensduurverwachting van de brug in beeld te krijgen.

- De constructieve analyse roept nog wat vragen op. Zoals bijvoorbeeld het effect van de bouwfase, maar ook de verfijningen in de berekening die nog gedaan kunnen worden om het wel te laten voldoen. Daarnaast zijn er nog wat opmerkingen te maken over de uitgangspunten. Gezien deze vragen is kan RWS op basis van de nu opgeleverde Constructieve analyse niet tot een finale afweging komen.

## 2. Toekomstverwachting levensduur brug.

RWS: Brug staat niet in de RWS-planning voor groot onderhoud of vervanging. Levensduur zit rond 2050. Zit ook niet in programma's om versneld door te rekenen. Duidelijkheid is nodig over wat RWS na een volledige herberekening met de brug wil doen.

## 3. De functie van de brug in de toekomst.

Als eigenaar heeft RWS een verplichting om de brug in gebruik te houden. Daarvoor moet je het toekomstig gebruik kennen en afwegen tegen de sterkte van de brug. Er zijn scenario's denkbaar dat functie en gebruik zouden kunnen veranderen, maar die lijken niet heel realistisch.

## 4. Vervolgproces: bouwaanvraag

Het fietspad eraan hangen is een bouwaanvraag. Dan moet je berekeningen aanleveren om aan te tonen dat die brug voldoet. Het bevoegd gezag (RWS, gemeente, provincie?) is de partij die moet aangeven of het volstaat om de nieuwe onderdelen uit te rekenen of de gehele brug (sterkte en vermoeiing). Vanuit de eigenaarsrol wil RWS dan bij voorkeur de hele brug doorrekenen maar het minimum voor vergunningverlening wil RWS een volledige herberekening hebben op sterkte. Ook bevoegd gezag heeft daar iets over te zeggen.

RWS schat in dat er ook na volledige herberekening uitkomt dat er iets aan het betonnen dek moet gebeuren en dat zou je dan met een ontwerp ook willen meenemen (als je het doet doe het dan in 1 keer). Als RWS er dan een meekoppelkans in ziet, dan kunnen ze afwegen om het betonnen dek mee te nemen. Maar ook hier geldt dat er gezien de constatering bij punt 1 niet automatisch actie volgt aan het betondek, m.a.w. het is op voorhand niet duidelijk voor RWS wat ze met de brug willen gaan doen als wij vergunning aanvragen. Kortom: er is dringend behoefte aan duidelijkheid over wat RWS wil met de brug. Deze duidelijkheid is een randvoorwaarde voor de meekoppelkans van het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt. De vraag is of RWS op korte termijn hierover kan en wil nadenken en welke keuzes hieruit dan naar voren komen.

## 5. Haalbaarheid meekoppelkans Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt

Doorlooptijd van een volledige herberekening is 1 jaar tot 1,5 jaar. Met een jaar rekentijd wordt het moeizaam om mee te koppelen. Voor het waterveiligheidsproject moet in de planuitwerkingsfase bekend zijn de verbreding van de fietsverbinding op de Maasbrug wél of niet onderdeel wordt van de scope van het project. Als we die planning niet halen kunnen we in de realisatiefase wél kijken of de

werkzaamheden op elkaar af te stemmen zijn zodat de hinder voor de omgeving zo min mogelijk is. In het najaar van 2021 willen de bestuurders knopen doorhakken over meenemen van meekoppelkansen in dit project. Dan is er dus een beeld nodig of die verbreding doorgaat of niet

T.a.v. Maasverbredingsproject: Er gaat 2 jaar gebouwd worden en dat kan best 4 kalenderjaren omvatten. Als er in 2022 een principebesluit genomen wordt kan realisatie starten vanaf 2022/2023 als het vlot doorloopt. Dit is volgens RWS erg ambitieus.

Nb. Limburg geeft aan dat er geen plannen zijn om de fietsverbinding op de verkeersbrug die direct na de Maasbrug ligt aan te passen. Daarmee zal de fietsverbinding Boxmeer-Gennep ook na een aanpassing van de Maasbrug nog deels niet voldoen aan de CROW-richtlijn. Dit zal moeten worden meegewogen in de besluitvorming omtrent verbreding van de fietsverbinding op de Maasbrug.

## 6. Vervolgafspraken

Afspraak 1: RWS probeert vóór de besluitvormende overleggen binnen de Provincies een eerste inzicht te geven (uiterlijk begin augustus )in wat RWS wil met de brug. Vraag daarbij is o.a.: Zijn er mogelijkheden om in de vervolgstap als RWS erbij betrokken te zijn?

Dat betekent 2 scenario's uitwerken: Laten we het project aan de provincies of maken we een gecombineerd/gezamenlijk project?

Afspraak 2: Aansluitend op de uitkomst van Afspraak 1 levert RWS een notitie over de benodigde documenten voor de vervolgstap.

Afspraak 3: [REDACTED] maakt een samenvatting van het gesprek

Afspraak 4: [REDACTED] informeert de werkgroep met de gemeenten.

**Van:** (ZN)  
**Verzonden:** maandag 29 juni 2020 08:15  
**Aan:** ; s (GPO);  
**CC:**  
**Onderwerp:** RE: Concept samenvatting gesprek Maasbrug Gennep  
**Bijlagen:** Samenvatting overleg 23 juni 2020 - RWS\_Opm. RWS.docx

**Opvolgingsvlag:** Opvolgen  
**Vlagstatus:** Met vlag

Hallo ,

Hierbij de reactie vanuit RWS.

Met vriendelijke groeten,

---

**Van:** <@brabant.nl>

**Verzonden:** woensdag 24 juni 2020 19:16

**Aan:** ZN <@rws.nl>; <@rhdhv.com>; <@rhdhv.com>; s (GPO) <@rws.nl>; <@brabant.nl>

**CC:** <s@brabant.nl>

**Onderwerp:** RE: Concept samenvatting gesprek Maasbrug Gennep

Heren,

Graag jullie reactie/aanvullingen op bijgaande concept samenvatting van ons gesprek van gisteren.

Groeten,

**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: [@brabant](#) | [www.brabant.nl](#)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](#)

## Verbreding fietsverbinding Maasbrug Oeffelt-Gennep

### Samenvatting bespreking d.d. 23 juni 2020

Aanwezig (via MS Teams):

RWS: [REDACTED], [REDACTED]

RHDHV: [REDACTED], [REDACTED]

Provincie Limburg: [REDACTED]

Provincie Noord-Brabant: [REDACTED], [REDACTED]

### Vooraf

Tijdens dit overleg is het laatste deelproduct van de opdracht (Haalbaarheidsstudie verbreding fietsverbinding) aan RHDHV besproken, de Constructieve analyse. In de haalbaarheidsstudie zijn 3 varianten bekeken: 2 verbredingsvarianten hangend aan de huidige brug (staal vs. VVK) en 1 variant met een onafhankelijke fietsbrug op de bestaande monumentale brugpijlers (met verplaatsing van de vakwerkbrug). Niet bekeken is een geheel nieuwe solitaire fietsbrug aangezien de haalbaarheid (bestuurlijk/financieel) daarvan nihil is. De Constructieve analyse betreft de 2 verbredingsvarianten.

### Samenvatting bespreking

#### 1. Bespreking Conclusies en aanbevelingen Constructieve analyse

Samengevat is de conclusie:

- De invloed van een (verbreed) nieuw fietspad op de hoofddraagconstructie van de brug is zo beperkt dat aanpassen van het fietspad mogelijk is.
- Uit de uitgevoerde berekeningen (zie punt 4) volgt dat onderdelen van de hoofddraagconstructie van de brug niet voldoen aan de huidige normen. Verdere onderbouwing is echter noodzakelijk om definitief aan te kunnen tonen of deze wel of niet voldoet. De staalconstructie van de brug is echter - ook als deze niet aan de normen voldoet - vrij eenvoudig te versterken.
- Uit de uitgevoerde berekeningen (zie punt 4) volgt dat het betondek niet voldoet aan de huidige normen. Verdere onderbouwing is echter noodzakelijk om definitief aan te kunnen tonen of deze wel of niet voldoet. De uitgevoerde berekeningen zijn nog (beperkt) te optimaliseren maar er zijn ook geavanceerder rekenmethoden die mogelijk ruimte bieden.
- Voor zowel de staalconstructie als het betondek zijn nog mogelijkheden om de berekeningen verder te verfijnen en zou kunnen blijken dat deze delen alsnog voldoen.

Duiding van de conclusies en aanbevelingen:

- Verbreding fietsverbinding is licht genoeg om er aan te hangen maar de brug heeft geen oneindige levensduur. In de toekomst moet er wel wat gebeuren en de vraag is: leidt een nieuw breder fietspad dan tot risico's (hoe klein dan ook)? De gevolgen van de aanpassing hebben consequenties voor het antwoord op de vraag wat RWS met de brug gaat doen. Anders gezegd: De uitkomst laat zien dat het kan maar dat er risico's zijn. De risico's moeten worden geëlimineerd op basis van een herberekening op sterkte.

- Kijkend naar de huidige belasting vormen hoofddraagconstructie en betondek geen risico.
- De bouwfase heeft invloed op het krachterspel in de brug. Er is een gevoeligheidsanalyse gedaan en het effect lijkt aardig groot te zijn.

Aanbeveling: een volledige herberekening is nodig. Dat is de beste methode om de reststerkte en daarmee ook de restlevensduurverwachting van de brug in beeld te krijgen.

- De nu opgeleverde Constructieve analyse is voor RWS te globaal om tot een finale afweging te komen.

#### 1. Toekomstverwachting levensduur brug.

RWS: Brug staat niet in de RWS-planning. Levensduur zit rond 2050. Zit ook niet in programma's om versneld door te rekenen. Duidelijkheid is nodig over wat RWS na een volledige herberekening met de brug wil doen.

#### 2. De functie van de brug in de toekomst.

Als eigenaar heeft RWS een verplichting om de brug in gebruik te houden. Daarvoor moet je het toekomstig gebruik kennen en afwegen tegen de sterkte van de brug. Functie en gebruik zouden kunnen veranderen, maar in welke mate is onbekend.

#### 3. Vervolgproces: bouwaanvraag

Het fietspad eraan hangen is een bouwaanvraag. Dan moet je berekeningen aanleveren om aan te tonen dat die brug voldoet. Het bevoegd gezag (RWS, gemeente, provincie?) is de partij die moet aangeven of het volstaat om de nieuwe onderdelen uit te rekenen of de gehele brug (sterkte en vermoeiing). Vanuit de eigenaarsrol wil RWS dan bij voorkeur de hele brug doorrekenen maar het minimum voor vergunningverlening wil RWS een volledige herberekening hebben op sterkte. Ook bevoegd gezag heeft daar iets over te zeggen.

RWS schat in dat er ook na volledige herberekening uitkomt dat er iets aan het betonnen dek moet gebeuren en dat zou je dan met een ontwerp ook willen meenemen (als je het doet doe het dan in 1 keer). Als RWS er dan een meekoppelkans in ziet, dan kunnen ze afwegen om het betonnen dek mee te nemen. Maar ook hier geldt dat er gezien de constatering bij punt 1 niet automatisch actie volgt aan het betondek, m.a.w. het is op voorhand niet duidelijk voor RWS wat ze met de brug willen gaan doen als wij vergunning aanvragen. Kortom: er is dringend duidelijkheid nodig over wat RWS wil met de brug.

#### 4. Haalbaarheid meekoppelkans Maasverbreding?

Doorlooptijd van een volledige herberekening is 1 jaar tot 1,5 jaar. Met een jaar rekentijd wordt het moeizaam om mee te koppelen. Najaar 2021 moet dit helder zijn, dan willen de bestuurders knopen doorhakken over meenemen van meekoppelkansen.

T.a.v. Maasverbredingsproject: Er gaat 2 jaar gebouwd worden en dat kan best 4 kalenderjaren zijn. Als er in 2022 een principebesluit genomen wordt kan realisatie starten vanaf 2022/2023 als het vlot doorloopt.

#### 5. Vervolgafspraken

Afspraak 1: [ ] en [ ] gaan intern overleggen om duidelijkheid te krijgen over wat RWS wil met de brug . Vraag daarbij is o.a.: Zijn er mogelijkheden om in de vervolgstap als RWS erbij betrokken te zijn?

Dat betekent 2 scenario's uitwerken: Laten we het project aan de provincies of maken we een gecombineerd/gezamenlijk project?

Afspraak 2: [ ] en [ ] gaan intern overleggen en leveren koppelen dit terug

Afspraak 3: [ ] maakt een samenvatting van het gesprek

Afspraak 4: [ ] informeert de werkgroep met de gemeenten.

Van: [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
Verzonden: maandag 3 augustus 2020 11:19  
Aan: [redacted] (ZN)  
CC: [redacted]  
Onderwerp: RE: Maasbrug Gennepe

Dag [redacted],  
Dank voor je reactie.  
Het was mij niet bekend dat het rapport niet aan de door RWS aangereikte vereisten voldoet.  
Kan je aangeven om welke vereisten het gaat zodat we daarvan kunnen leren voor het vervolg?  
Kan RWS dan wel bijdragen aan het vervolgtraject, ervan uitgaande dat dat geheel volgens RWS-vereisten wordt uitgevoerd?

Groeten,  
[redacted]

---

Van: [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>  
Verzonden: maandag 3 augustus 2020 10:56  
Aan: [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
CC: [redacted] s <[redacted]@brabant.nl>  
Onderwerp: RE: Maasbrug Gennepe

Hallo [redacted],

Ik heb dit intern besproken en hienuit komt naar voren dat wij vooralsnog geen bijdrage kunnen verlenen.  
Het belangrijkste argument hiervoor is dat de uitkomsten niet of de aan de voorkant door RWS aangereikte vereisten voldoen en dus slecht indicatief zijn. Daarnaast is het voor ons ook niet mogelijk om ad-hoc budgetten vrij te maken zonder hiervoor een gedegen aanleiding te hebben, e.e.a. verloopt binnen RWS via vaste programmeringsregels.  
Wellicht dat in een gesprek met de gedeputeerde en een van onze directeuren een ander besluit wordt genomen, maar op dit moment is een bijdrage vanuit RWS niet mogelijk.

Overigens denk ik dat het sowieso goed is om een keer met de bestuurders een overleg in te plannen, er zijn immers wijzigingen binnen GS en het Projectteam.  
Maar dat laat ik graag aan jullie over.

Met vriendelijke groeten,  
[redacted]

---

Van: [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
Verzonden: donderdag 18 juni 2020 14:55  
Aan: [redacted]  
Onderwerp: FW: Maasbrug Gennepe

Dubbel

[redacted]

---

Van: [redacted]  
Verzonden: vrijdag 12 juni 2020 10:50  
Aan: [redacted]  
Onderwerp: Maasbrug Gennepe

Dubbel

[redacted]

[redacted]

[redacted]



[REDACTED] (ZN)

---

**Van:** [REDACTED] <[REDACTED]@brabant.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 6 oktober 2020 14:13  
**Aan:** [REDACTED] (ZN); [REDACTED] (ZN)  
**CC:** [REDACTED]; [REDACTED]  
**Onderwerp:** 20201005 Verslag Fiets Oeffelt-Gennep  
**Bijlagen:** 20201005 Verslag Fiets Oeffelt-Gennep (003).docx

Beste [REDACTED],

N.a.v. het bestuurlijk overleg over de Maasbrug Oeffelt-Gennep hebben we als provincies bijgaande weergave van het gesprek opgesteld. Beide gedeputeerden kunnen zich in deze notitie vinden.

De uitkomst van dit overleg legt een basis om onze samenwerking voort te zetten. Tegelijkertijd hebben we het gesprek opgestart met IenW teneinde in 2021 de finale afweging te kunnen maken in het BO MIRT. Op weg daarnaar toe trekken we graag samen op.

Groeten,

[REDACTED]

**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) |

Twitter: @brabant | [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)

---

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](https://www.instagram.com/provincienoordbrabant)

## Notitie n.a.v. het bestuurlijk overleg d.d. 18 september m.b.t. verbreding fietsverbinding tussen Oeffelt - Gennepe, inclusief verbreding Maasbrug

### Inleiding

Sinds 2017 wordt het verbeteren van de fietsverbinding over de Maasbrug gezien als een potentiële meekoppelkans van het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas. De planuitwerking voor dit project is inmiddels gestart.



De provincies Noord-Brabant en Limburg zien het verkeersveiligheidsrisico van de te smalle fietsverbinding en hebben een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het verbreden van het fietspad op de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennepe (N264). De brug is eigendom van RWS, terwijl het wegdek van de brug beheerd en onderhouden wordt door beide provincies. De fietsverbinding, met ruim 2.000 fietsers per dag, is een tweerichtingenfietspad van 2 meter breed zonder obstakelvrije zone en voldoet daarmee niet aan de geldende CROW-richtlijn. Het fietspad is onderdeel van de provinciale weg N264 en maakt onderdeel uit van het zogenaamde primaire fietspadennet van Brabant.

Ook binnen Limburg is dit een belangrijke utilitaire fietsverbinding met ruim 2000 fietsers per etmaal. Met het oog op de steeds groter wordende snelheidsverschillen door de grote variatie aan fietsen, scooters etc. op deze fietsverbinding, is het van belang dat fietsers elkaar op een veilige manier kunnen passeren. En deze veiligheid is momenteel in het geding door de te smalle breedte.

Er is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid: het gaat om een provincie overschrijdende verbinding, 2 (zijdelings) betrokken gemeenten en een brug die in beheer en eigendom is van RWS.

### Resultaat van het bestuurlijk overleg

Op 18 september 2020 vond een bestuurlijk overleg plaats tussen de [redacted] (Limburg), [redacted] (Brabant) en de directeur Netwerkontwikkeling van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland [redacted] (RWS). De resultante van dit overleg is dat partijen de intentie hebben uitgesproken om uiterlijk 1 april 2021 duidelijkheid te hebben over de mogelijkheid om de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennepe (langs de N264) te realiseren. Daarbij dient echter wel vermeld te worden, dat RWS niet voornemens is om financieel bij te dragen aan deze vervolgstudie tot 1

april. Deze kosten dienen dus gedragen te worden door de provincies Noord-Brabant en Limburg. De datum 1 april is van belang om tijdig de afwegingen te kunnen maken, die nodig zijn om te komen tot een besluit over het meenemen van deze verbreding als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas.

Beide gedeputeerden geven aan dat zij intern rekening houden met een financiële bijdrage in de orde grootte van een derde (€ 1,5 -2,5 miljoen per partij) van de globaal geraamde investering voor de verbreding van de fietsverbinding. De provincies rekenen op een bijdrage van RWS aan het zo mogelijk gezamenlijk te realiseren project. Daartoe dient het project voor BO MIRT te worden geagendeerd.

### **Gezamenlijk proces**

RWS en de provincies Noord-Brabant en Limburg zullen zich in een gezamenlijk vervolgproces inspannen om te komen tot een integrale afweging over de haalbaarheid (financieel, technisch en planmatig) van de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas. De provincies Noord-Brabant en Limburg maken onderling afspraken over het trekkerschap van dit gezamenlijk proces.

### **Doel**

Het doel van het vervolgproces is om alle informatie beschikbaar te krijgen, die nodig is om tot een gezamenlijke integrale afweging te komen over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

Subdoelen daarbij zijn:

1. helder te krijgen wat de technische status is van de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (staalconstructie en betonnen wegdek);
2. studie naar verbreding van de fietsverbinding op het viaduct over de N271 aan Limburgse zijde;
3. werken aan het gezamenlijke belang om deze grensoverschrijdende fietsverbinding toekomstbestendig te realiseren (het waarborgen van de verkeersveilige route door het fietspad waar nodig te verbreden).

### **Inhoudelijke stand van zaken**

In het afgelopen jaar is door RHDHV een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de constructieve haalbaarheid van het verbreden van de fietsverbinding op de Maasbrug. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat verbreding van het huidige fietspad constructief mogelijk is, maar dat er mogelijk een aantal oplosbare risico's zijn met betrekking tot het betondek en de hoofd draagconstructie. Dit dient in het vervolgproces uitgewerkt te worden.

Tegelijkertijd dient de haalbaarheid van de verbreding van het fietspad tussen de Maasbrug en Oeffelt in beeld te worden gebracht.

### **Vervolgactie**

Provincies Noord-Brabant en Limburg nemen het initiatief om met RWS te komen tot een Plan van Aanpak voor het proces tot 1 april. In dit PvA dienen dus alle acties/ stappen inclusief planning tot uiterlijk eind maart opgenomen te worden, die leiden tot de gezamenlijke integrale afweging over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

**Van:** <@brabant.nl>  
**Verzonden:** woensdag 7 oktober 2020 16:54  
**Aan:** (ZN)  
**Onderwerp:** Verslag bestuurlijk overleg herziene versie  
**Bijlagen:** 2020-10-07 Verslag Fiets Oeffelt-Gennep Herziene versie.docx

Dag  
Conform afspraak van vanochtend de herziene versie van het verslag. Inmiddels ook afgestemd met Limburg.  
Groeten,

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10

 Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: [@brabant](#) | [www.brabant.nl](#)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram [www.instagram.com/provincieoordbrabant](#)

## **Notitie n.a.v. het bestuurlijk overleg d.d. 18 september m.b.t. verbreding fietsverbinding tussen Oeffelt - Gennep, inclusief verbreding Maasbrug**

### **Inleiding**

Sinds 2017 wordt het verbeteren van de fietsverbinding over de Maasbrug gezien als een potentiële meekoppelkans van het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas. De planuitwerking voor dit project is inmiddels gestart.



De provincies Noord-Brabant en Limburg zien het verkeersveiligheidsrisico van de te smalle fietsverbinding en hebben een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het verbreden van het fietspad op de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (N264). De brug is eigendom van RWS, terwijl het wegdek van de brug beheerd en onderhouden wordt door beide provincies. De fietsverbinding, met ruim 2.000 fietsers per dag, is een tweerichtingenfietspad van 2 meter breed zonder obstakelvrije zone en voldoet daarmee niet aan de geldende CROW-richtlijn. Het fietspad is onderdeel van de provinciale weg N264 en maakt onderdeel uit van het zogenaamde primaire fietspadennet van Brabant.

Ook binnen Limburg is dit een belangrijke utilitaire fietsverbinding met ruim 2000 fietsers per etmaal. Met het oog op de steeds groter wordende snelheidsverschillen door de grote variatie aan fietsen, scooters etc. op deze fietsverbinding, is het van belang dat fietsers elkaar op een veilige manier kunnen passeren. En deze veiligheid is momenteel in het geding door de te smalle breedte.

Er is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid: het gaat om een provincie overschrijdende verbinding, 2 (zijdelings) betrokken gemeenten en een brug die in beheer en eigendom is van RWS.

### **Resultaat van het bestuurlijk overleg**

Op 18 september 2020 vond een bestuurlijk overleg plaats tussen de gedeputeerden [redacted] (Limburg), [redacted] (Brabant) en de directeur Netwerkontwikkeling van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland [redacted] (RWS). De resultante van dit overleg is dat partijen de intentie hebben uitgesproken om uiterlijk 1 april 2021 duidelijkheid te hebben over de mogelijkheid om de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep (langs de N264) te realiseren. Daarbij dient echter wel vermeld te worden, dat RWS niet voornemens is om financieel bij te dragen aan deze vervolgstudie tot 1

april. Deze kosten dienen dus gedragen te worden door de provincies Noord-Brabant en Limburg. De datum 1 april is van belang om tijdig de afwegingen te kunnen maken, die nodig zijn om te komen tot een besluit over het meenemen van deze verbreding als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas.

Beide gedeputeerden geven aan dat zij intern rekening houden met een financiële bijdrage in de orde grootte van € 1,75 miljoen per provincie voor de verbreding van de fietsverbinding. De provincies rekenen op een bijdrage van het ministerie van IenM aan het zo mogelijk gezamenlijk te realiseren project. Daartoe dient het project voor BO MIRT te worden geagendeerd.

### **Gezamenlijk proces**

RWS en de provincies Noord-Brabant en Limburg zullen zich in een gezamenlijk vervolgproces inspannen om te komen tot een integrale afweging over de haalbaarheid (financieel, technisch en planmatig) van de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas. De provincies Noord-Brabant en Limburg maken onderling afspraken over het trekkerschap van dit gezamenlijk proces.

### **Doel**

Het doel van het vervolgproces is om alle informatie beschikbaar te krijgen, die nodig is om tot een gezamenlijke integrale afweging te komen over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

Subdoelen daarbij zijn:

1. helder te krijgen wat de technische status is van de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (staalconstructie en betonnen wegdek);
2. studie naar verbreding van de fietsverbinding op het viaduct over de N271 aan Limburgse zijde;
3. werken aan het gezamenlijke belang om deze grensoverschrijdende fietsverbinding toekomstbestendig te realiseren (het waarborgen van de verkeersveilige route door het fietspad waar nodig te verbreden).

### **Inhoudelijke stand van zaken**

In het afgelopen jaar is door RHDHV een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de constructieve haalbaarheid van het verbreden van de fietsverbinding op de Maasbrug. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat verbreding van het huidige fietspad constructief mogelijk is, maar dat er mogelijk een aantal oplosbare risico's zijn met betrekking tot het betondek en de hoofddragconstructie. Dit dient in het vervolgproces uitgewerkt te worden.

Tegelijkertijd dient de haalbaarheid van de verbreding van het fietspad tussen de Maasbrug en Oeffelt in beeld te worden gebracht.

### **Vervolgactie**

Provincies Noord-Brabant en Limburg nemen het initiatief om met RWS te komen tot een Plan van Aanpak voor het proces tot 1 april. In dit PvA dienen dus alle acties/ stappen inclusief planning tot uiterlijk eind maart opgenomen te worden, die leiden tot de gezamenlijke integrale afweging over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

**Van:** [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
**Verzonden:** vrijdag 23 oktober 2020 10:28  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]  
**CC:** [redacted] (ZN)  
**Onderwerp:** FW: Memo RWS tbv PvA brug Gennep

**Opvolgingsvlag:** Opvolgen  
**Vlagstatus:** Met vlag

[redacted],  
Bijgaand de aanvulling van [redacted] over contact met [redacted].

Mvg. [redacted].

T +31 (0)88 [redacted] | M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

---

**Van:** [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>  
**Verzonden:** donderdag 22 oktober 2020 12:37  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
**Onderwerp:** RE: Memo RWS tbv PvA brug Gennep

Hoi [redacted],

Dan heb ik er nog eentje,

Hoi [redacted],

Laat hem maar bellen.

Gr,  
[redacted]

**Van:** [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>  
**Verzonden:** donderdag 22 oktober 2020 11:58  
**Aan:** [redacted] (GPO) <[redacted]@rws.nl>  
**Onderwerp:** RE: Memo Maasbrug Oeffelt-Gennep

Hallo [redacted],

Ik heb vandaag [redacted] gesproken en hem de memo toegezonden, na uitleg van mijn kant.

[redacted] gaat de memo lezen en in het PvA invulling geven aan de uitwerking cf. de memo.

Hij vroeg mij of hij je in de loop van volgende week een kar mag bellen in het geval hij inhoudelijke vragen of twijfels heeft. Ik heb hem gezegd dit aan jou terug te geven, het is wat mij betreft aan jou om [redacted] al dan niet te woord te staan. Overigens was de opzet en volgorde van stappen in de memo voor [redacted] wel duidelijk en logisch.

Met vriendelijke groeten,

Met vriendelijke groeten,

---

**Van:** [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
**Verzonden:** donderdag 22 oktober 2020 12:09  
**Aan:** [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>  
**Onderwerp:** RE: Memo RWS tbv PvA brug Gennep

2 maal dank.....

T +31 (0)88 [redacted] | M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

---

**Van:** [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>  
**Verzonden:** donderdag 22 oktober 2020 12:00  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
**Onderwerp:** RE: Memo RWS tbv PvA brug Gennep

Hoi [redacted],

Nou vergeet ik de oude Vraagspec. Bij deze.

Met vriendelijke groeten,

---

**Van:** [redacted] (ZN)  
**Verzonden:** donderdag 22 oktober 2020 11:55  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
**Onderwerp:** Memo RWS tbv PvA brug Gennep

Hallo [redacted],

Hierbij de memo zoals net besproken.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
District Midden

.....  
Directie Netwerkmanagement  
Rijkswaterstaat Zuid Nederland  
Bezoekadres: Veldmaarschalk Montgomerylaan 500 | 5623 LE | Eindhoven  
Postadres: Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht  
.....

Water. Wegen. Werken. Rijkswaterstaat.



This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Van: [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
 Verzonden: maandag 26 oktober 2020 11:23  
 Aan: [redacted] (ZN); [redacted]; [redacted]  
 Onderwerp: RE: Memo RWS tbv PVA brug Gennep

Dag [redacted],  
 Dat is goed om te vernemen. En biedt perspectief voor het vervolgproces. Het zou mooi zijn als jullie ook qua capaciteit kunnen meedoen op korte termijn.  
 Groeten,  
 [redacted]

Verzonden vanuit Mail voor Windows 10

Van: [redacted] (ZN)  
 Verzonden: maandag 26 oktober 2020 11:17  
 Aan: [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]  
 Onderwerp: RE: Memo RWS tbv PVA brug Gennep

Hallo [redacted], en anderen,

We eisen geen 'volledige herberekening'. Dat is wat de RBK eist bij verbouw en nodig is voordat werkzaamheden beginnen, maar is niet wat we nu vragen om tot besluitvorming te komen. Misschien is dit verkeerd begrepen.

We vragen specifiek de zaken die genoemd worden onder het kopje 'Betonnen rijdek' en 'Staalconstructie' uit de memo. Wat niet wil zeggen dat dit niets is, maar zeker voor de staalconstructie is het grootste deel van het werk al uitgevoerd.

De onderdelen die we hier opnieuw benoemen; verbindingen + vermoeding (beperkt) komen letterlijk uit de concept vraagspecificatie die we in januari 2019 al hebben meegegeven aan Provincie Noord-Brabant, tbv de Haalbaarheidsstudie.  
 Eventueel kun je de verbindingen beperkter toetsen, als het risico op niet voldoen van de verbindingen maar wordt uitgesloten.

De nadruk ligt in eerste instantie inderdaad bij het betonnen rijdek. Dit omdat het wel of niet voldoen van het betonnen rijdek veel invloed heeft op de te maken keuzes.

Daarom ons advies om bij niet voldoen van het rijdek verder te gaan met de zwaarste variant in de berekening.

Daarnaast is het aanmerkelijk dat je voor de besluitvorming in april, voor de onderbouw en fundering geen herberekening maakt.

Ook voor de vermoeding en de knopen kan volgens ons volstaan worden met staafmodellering (dus geen detailmodellen nodig) omdat hier veel repetitie in de brugdelen zit.

De bouwfasering beschouwen lijkt ons wel zinvol/noodzakelijk.

Ik hoop dat deze toevoeging enige duidelijkheid verschaft.

Met vriendelijke groeten,

Van: [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>

Verzonden: vrijdag 23 oktober 2020 10:21

Aan: [redacted] <[redacted]@prv limburg.nl>; [redacted] <[redacted]@brabant.nl>; [redacted] <[redacted]@prv limburg.nl>

CC: [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>

Onderwerp: FW: Memo RWS tbv PVA brug Gennep

[redacted], [redacted] en [redacted]

Bijgaand de memo zoals gister van [redacted] ontvangen.

[redacted] heeft gister aangegeven dat het hem (nog) niet is gelukt om op korte termijn voldoende capaciteit vrij te kunnen maken bij GPO. Dit sluit aan bij de laatste paragraaf van de conclusies op pagina 2 (Maasbrug Oeffelt-Gennep is voor Rijkswaterstaat niet prioritaair, waardoor capaciteit en geld zijn toegekend aan onderzoek naar andere bruggen). Omdat ik dit graag open speel heb ik [redacted] ook in de CC meegenomen.

Er spelen er 2 zaken in bijgevoegde memo:

1. Er wordt nadruk gelegd op het betonnen rijdek
2. Er wordt een volledige herberekening van de brug gevraagd.

Ad. 1. Ik begrijp de nadruk op het betonnen rijdek maar wil er ook bij opmerken dat verbeteren van het rijdek niet hetzelfde project is als vervangen van het fietsdek.

Het bestaande (betonnen) fietsdek is monobiet verbonden aan het betonnen rijdek. Verwijderen van het fietsdek heeft geen invloed op het rijdek (vervangen van het rijdek heeft bijna zeker wel impact op het fietsdek). Ook als het fietsdek niet vervangen zou worden, dan blijft het risico dat het rijdek niet de noodzakelijke draagkracht heeft.

Stel dat uit aanvullende berekeningen van het rijdek volgt dat het rijdek wel voldoet, dan kan worden doorgegaan met de herberekening van de brug (zie ad. 2).

Stel dat uit aanvullende berekeningen van het rijdek volgt dat het rijdek vervangen moet worden, dan zijn er meerdere mogelijkheden:

- a. Er kan een betonnen rijdek worden teruggebracht met vergelijkbaar gewicht als het bestaande rijdek;
- b. Er moet een zwaarder betonnen rijdek worden teruggebracht dan het huidige rijdek;
- c. Alternatief is dat een ander (lichter) dek wordt aangebracht (bijvoorbeeld VVK).

Optie a en c hebben geen/beperkt invloed op de herberekening van de staalconstructie, optie b heeft dat wel. Keuze tussen a en b is pas te maken na herberekening van het dek. Optie c zal (al dan niet terecht) worden gezien als een terugvaloptie.

Als optie b noodzakelijk zou zijn, dan moet een herberekening van de staalconstructie worden gedaan met een hoger eigen gewicht van het betondek. Logische vraag is dus waarom (mogelijke) vervanging van het brugdek niet samen met vervanging van het fietspad in 1 project zou worden uitgevoerd.

Het lastige is dat vanuit de functionaliteit (Provincies) de nadruk op het fietspad ligt terwijl vanuit sterke-technisch oogpunt (GPO) de nadruk op het rijdek ligt/ zou moeten liggen.

Ik ben het er overigens wel mee eens dat het wenselijk is om eerst het betonnen brugdek te beschouwen voordat het fietspad wordt vervangen.

Ad. 2. In de memo wordt gesteld dat een verificatieberekening conform de RBK (Richtlijnen Beoordeling Kunstwerken) bij verbouwing vereist is (bovenbouw, onderbouw en fundering).

Nog afgezien van de onderbouw en de fundering houdt dit in dat voor alle constructieve elementen en alle verbindingen rekentechnisch bepaald moet worden op welke locaties en over welke lengte wel/niet aan de norm (NEN-EN-ROK-RBK) wordt voldaan. Feitelijk staat hier dat de gehele brug opnieuw en volledig doorgerekend moet worden voordat een besluit door RWS kan worden genomen. Dit is een ander uitgangspunt dan ik meen te hebben begrepen n.a.v. het bestuurlijk overleg (80% van het rekenwerk is al gedaan).

Samengevat:

1. Het is noodzakelijk om samen op te trekken met RWS omdat het betonnen rijdek van de brug invloed heeft op mogelijke versterkingen van de brug;
2. Er geen consensus over het belang van de Maasbrug;
3. Er lijkt verschil van inzicht over de omvang/diepgang van de benodigde herberekeningen;
4. Er is geen duidelijk zicht op capaciteit binnen het GPO team van RWS.

Ik kan mede aan de hand van deze notitie wel een "aanvalsplan" maken voor de verdere herberekening van de brug maar voor een beschrijving van het noodzakelijke rekenwerk is het noodzakelijk dat:

Duidelijk is of het fietspad en het rijdek wel/niet afzonderlijk beschouwd worden;

Consensus is over de gewenste/noodzakelijke diepgang van de op te stellen berekeningen.

Als wordt besloten dat alle energie eerst op het betonnen rijdek wordt gericht, dan is het twijfelachtig of er op 1 april een herberekening van de gehele brug kan liggen. Zelfs als alleen de staalconstructie (nog afgezien van de onderbouw en de fundering) beschouwd zou worden is 1 april voor een volledige herberekening zoals nu genoemd krap.

mvr.gr. [redacted].

T +31 (0)88 [redacted] M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W www.royaalkoningdhv.com

Van: [redacted] (ZN) <[redacted]@rws.nl>

Verzonden: donderdag 22 oktober 2020 11:55  
Aan: <[redacted]@rhdhv.com>  
Onderwerp: Memo RWS tbt PvA brug Genep

[redacted]

---

**Van:** [redacted] <[redacted]@rhdhv.com>  
**Verzonden:** woensdag 11 november 2020 17:20  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted] (ZN)  
**Onderwerp:** Memo Maasbrug  
**Bijlagen:** T&P-BG5818-N002-F1.0.pdf

Heren,

Bijgaand de memo m.b.t. de Maasbrug die de basis vormt voor de werkzaamheden die tot 1 april uitgevoerd moeten worden. Belangrijkste punt is de omvang van de herberekening van de staalconstructie.

m.vr.gr. [redacted]





[redacted]  
[redacted]

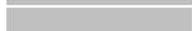
T +31 (0)88 [redacted] | M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

**Notitie / Memo**

**HaskoningDHV Nederland B.V.**  
**Transport & Planning**

Aan:  Provincie Limburg  
 Provincie Noord Brabant  
 Provincie Noord Brabant  
 Rijkswaterstaat Zuid Nederland

Van: 

Datum: Wednesday, 11 November 2020

Kopie:

Ons kenmerk: T&P-BG5818-N002-F1.0

Classificatie: Alleen voor intern gebruik

Goedgekeurd door: -

**Onderwerp: Maasbrug Gennepe – besprekingsmemo herberekeningen**

**Algemeen**

Het fietspad langs de N264 tussen Oeffelt en Gennepe is ter plaatse van de kruising met de N271 en op de brug over de Maas onvoldoende breed. Uit onderzoeken naar mogelijkheden om het fietspad op de Maasbrug te verbreden is een voorkeursvariant gebleken waarbij het huidige fietspad wordt vervangen door een verbreed nieuw fietspad.

Er zijn eerste (her-) berekeningen van de brug uitgevoerd op basis waarvan verdere onderzoekstappen kunnen worden gekozen.

Naar aanleiding van de herberekeningen is geconcludeerd dat verbreding van de bestaande brug een kansrijke optie is. Het is echter nog niet aangetoond dat de sterkte van de bestaande brug conform de huidige normen ook volledig voldoet.

Door beide Provincies en Rijkswaterstaat is bestuurlijk overleg (d.d. 5 oktober 2020) gehouden waarin het volgende doel voor het vervolgproces is geformuleerd:

- Het doel van het vervolgproces is om alle informatie beschikbaar te krijgen, die nodig is om tot een gezamenlijke integrale afweging te komen over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

Om dit doel te bereiken is door beide Provincies en Rijkswaterstaat is tijdens bestuurlijk overleg voorgesteld om in te stemmen met:

- Het initiatief van de provincies Noord-Brabant en Limburg om met RWS te komen tot een Plan van Aanpak voor de vervolgstudie tot 1 april. In dit PVA dienen alle acties/ stappen inclusief planning tot uiterlijk eind maart opgenomen te worden, die leiden tot de gezamenlijke integrale afweging over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

Als globale inhoud voor het Plan van Aanpak zijn de volgende onderdelen genoemd:

- [1] De Fietsbehoefte (achtergrond van de gewenste aanpassingen);
- [2] De toekomst van de brug (levensduurverwachting);
- [3] Het betonnen rijdek van de brug (het verkeersdek);
- [4] De diepgang van verdere benodigde berekeningen in deze fase.

Over de punten [1] t/m [3] is redelijk duidelijk wat in het Plan van Aanpak onderzocht en/of beschreven kan en moet worden en welke diepgang voor (eventuele) aanvullende berekeningen nodig is. Over punt [4] "de diepgang van berekeningen" bestaat nog steeds onduidelijkheid.

Tijdens het bestuurlijk overleg is genoemd dat het grootste deel van de benodigde berekeningen intussen is uitgevoerd.

Tijdens contacten met Rijkswaterstaat (om de wensen t.a.v. het PvA te inventariseren) is gebleken dat er voordat werkzaamheden aan de brug kunnen worden uitgevoerd een volledige herberekening beschikbaar moet zijn.

In memo "Uitbreiding fietspad Maasbrug Oeffelt-Gennep" d.d. 15 oktober 2020 is het volgende beschreven: "... de RBK (*Richtlijnen Beoordeling Kunstwerken*) bij een verbouwing eist dat het gehele kunstwerk (bovenbouw, onderbouw en fundering) wordt beoordeeld doormiddel van een verificatieberekening."

Hier wordt feitelijk gesteld dat er voordat er feitelijke werkzaamheden aan de brug worden uitgevoerd, er eerst een volledige herberekening van de hele brug beschikbaar moet zijn.

Het niet realistisch om in deze fase een volledige herberekening te verwachten, deze fase loopt tot eind maart 2021. Voor een volledige herberekening is meer tijd nodig.

Blijft over wat de omvang moet zijn van de in deze fase wel uit te voeren berekeningen.

In de notitie van 15 oktober wordt daar naast een verwachting over het betonnen rijdek het volgende over genoemd: "*RHDHV vermeldt dat de bouwfaserings een grote invloed heeft op de resultaten, maar de invloed is niet verwerkt in de berekening. Daarnaast zijn de verbindingen niet gecontroleerd en de vermoeiing ook niet.*"

Onderstaand ons beeld naar aanleiding van de volgende (mogelijk) uit te werken onderdelen:

- **Betonnen rijdek:**

Wij stellen voor de berekening van het (huidige) betonnen rijdek verder uit te breiden. Op basis van deze diepgang moet klip en klaar zijn of het huidige rijdek kans heeft om te kunnen voldoen of helemaal niet. Aan de hand van het rekenresultaat moet het mogelijk zijn om (al dan niet op termijn) een keuze te kunnen maken over de toekomst van het rijdek. Er van uitgaande dat het rijdek wellicht niet zou voldoen, moet uit de resultaten ook blijken of een nieuw (betonnen) rijdek met dezelfde massa als het huidige rijdek realiseerbaar is of dat voor een zwaarder betondek gekozen moet worden. Hoewel niet in detail uitgewerkt, wordt ook een vergelijking gemaakt met vervanging door een VVK dek en een stalen rijdek. Het doel van deze laatste berekeningen is om na te gaan of de staalconstructie extra belasting uit het eigen gewicht van het rijdek moet dragen of niet.

- **Eventuele verzwaring rijdek (berekening indien.....)**

Aan de hand van de herberekening van het rijdek zal worden bepaald of een eventueel te verzwaren rijdek grote invloed heeft op de sterkte van de staalconstructie in het algemeen. Als er geen zwaarder rijdek nodig is, kan deze controle achterwege blijven.

- **Bouwfaserings**

Wat betreft de bouwfaserings, in het gebruikte rekenmodel is er van uitgegaan dat de volledige brug (d.w.z. staalframe met betondek) weliswaar in fasen maar wel per fase compleet is aangebracht. In werkelijkheid ligt het voor de hand dat de volledige staalconstructie eerst (gefaseerd) is gebouwd en het betonnen rijdek pas daarna.

Het gevolg van de aannames qua bouwvolgorde is dat enkele onderdelen (buitenste langsliggers onder het betondek en de dwarsdraggers) van de brug rekenkundig mogelijk te zwaar worden belast.

Wij stellen voor dit binnen de in het PvA uit te voeren werkzaamheden te controleren.

- **Verbindingen**

Qua verbindingen zijn in de recente berekeningen nauwelijks (gedetailleerde) controles gerapporteerd. Wij zien controle van de verbindingen ook meer een onderdeel van een volledige herberekening maar begrijpen ook dat een controle van “enkele verbindingen” wel duidelijk inzicht kan geven qua haalbaarheid van verbreding van de brug.

Wij stellen niet voor om alle verbindingen door te rekenen maar om enkele, representatieve verbindingen te kiezen en die te controleren. De gedachten gaan uit naar 2 verbindingen in de onderrand van de brug, 1 koppeling tussen dwarsdrager en onderrand, 1 verbinding van onderrand met diagonaal, 1 verbinding in de bovenrand en 1 verbinding tussen bovenrand met diagonaal.

Wij zijn ons er van bewust dat de brug uit vele verbindingen bestaat en dat de gekozen/ te kiezen verbindingen geen compleet beeld van de gehele brug geven omdat elke verbinding in de brug apart is ontworpen (en geoptimaliseerd). Het is zeker mogelijk dat een verbinding die “laag belast” wordt maatgevend blijkt te zijn voor de brug. Pas als ALLE verbindingen zijn getoetst is zeker welke verbinding maatgevend is.

Naast de hiervoor beschreven werkzaamheden speelt als te controleren aspect ook nog “**vermoeiing**”.

Wij stellen voor om dit aspect pas uit te werken in de definitieve (volledige) herberekening.

Voor een vermoeiingscontrole zijn invloedslijnen ter plaatse van de verbindingen nodig. Het opstellen van deze invloedslijnen is ongeveer 70% van de feitelijke vermoeiingsberekening. Omdat voor elke te controleren verbinding separaat invloedslijnen moeten worden bepaald is dit een zeer tijdrovende controle. Uiteraard is het wel mogelijk vooraf enkele verbindingen te selecteren en die te controleren maar daarvoor geldt hetzelfde als wat bij de controle van de verbindingen is genoemd.

Bijlagen:

- Memo bestuurlijk overleg
- Memo RWS



RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK  
RWS Zuid-Nederland

Rijkswaterstaat Grote  
Projecten en Onderhoud

Griffioenlaan 2  
3526 LA Utrecht  
Postbus 2232  
3500 GE Utrecht  
T 088-797 2111  
www.rijkswaterstaat.nl

# memo

Uitbreiding fietspad Maasbrug Oeffelt-Gennepe

## Contactpersonen

T 06 [redacted]  
[redacted]@rws.nl

## Datum

15 Oktober 2020

## Inleiding

De Maasbrug vormt een knelpunt m.b.t. fietsvriendelijkheid en veiligheid van de fietsverbinding Oeffelt-Gennepe. Er is daarom behoefte bij de provincie om het bestaande fietspad te verbreden naar 3,5m (2 richtingen) en een loopstrook van 0,5m.

Een eerste inschatting van de haalbaarheid is uitgevoerd door Rijkswaterstaat Grote Projecten en Onderhoud (RWS-GPO) door een beschikbare oude berekening op te waarderen tot het niveau van de huidige belastingen, sterkte-eigenschappen en veiligheidsniveau 's. Op basis van deze inschatting is te verwachten dat de staalconstructie voldoende capaciteit heeft, maar het betonnen rijdek mogelijk niet. Bovendien zijn er diverse openstaande risico's omdat de bovenstaande analyse onvolledig is geweest; o.a. de bouwfaserings, temperatuur, wind, instabiliteit, verbindingen en vermoeiing zijn niet beschouwd alsmede een eventueel benodigd nieuw, waarschijnlijk zwaarder, rijdek voor de hoofdrijbaan. Alleen een goede herberekening kan deze risico's uitsluiten.

RHDHV heeft vervolgens in opdracht van de provincie een goede, maar beperkte herberekening uitgevoerd t.b.v. de haalbaarheidsstudie. Hoewel een aantal hierboven genoemde risico's voldoende zijn afgedekt, geldt dit niet voor alle risico's. In de hierop volgende periode wordt er in mijn ogen onvoldoende aandacht besteed aan het betonnen rijdek. Dit terwijl de RBK (Richtlijnen Beoordeling Kunstwerken) bij een verbouwing eist dat het gehele kunstwerk (bovenbouw, onderbouw en fundering) wordt beoordeeld doormiddel van een verificatieberekening.

## Betonnen rijdek

Een goede analyse van het betonnen rijdek is van belang om vast te kunnen stellen of het huidige rijdek behouden kan blijven of dient te worden vervangen. Als deze vervangen dient te worden zal onderzocht moeten worden of de hoofdtraagconstructie een nieuw, waarschijnlijk zwaarder, betonnen rijdek kan dragen en zo ja welke versterkingen aan de staalconstructie hiervoor noodzakelijk zijn.

Bij de laatste berekening van het rijdek was de overschrijding van de sterkte 19%. Er zijn nog enkele mogelijkheden om dit verder te reduceren en het wordt geadviseerd om de volgende stappen te nemen:

1. Herverdeling van momenten
2. Toekennen orthotrope stijfheden
3. Niet-lineaire rekenmodellen

Indien kan worden aangetoond dat het huidige betonnen rijdek voldoet, wordt geadviseerd om middels een inspectie na te gaan of er geen gebreken zichtbaar die erop wijzen dat de beoogde levensduur niet gehaald gaat worden.

Bij niet voldoen van het huidige betonnen rijdek zijn er twee opties:

1. Verkeersmaatregel (bv. lastbeperking)
2. Nieuw betonnen dek (met mogelijk tijdelijk een verkeersmaatregelen)

Er vanuit gaande dat een lastbeperking voor de lange termijn niet wenselijk is, zal het betonnen rijdek (bij niet voldoen) moeten worden vernieuwd. Dit nieuwe, waarschijnlijk zwaardere, betonnen rijdek heeft consequenties voor de staalconstructie. Voor deze situatie, inclusief nieuw fietspad, dient de scope van de benodigde versterkingen duidelijk en haalbaar te zijn, zowel technisch als financieel. Als input voor deze berekening is een ontwerp van een nieuw betonnen rijdek noodzakelijk.

### **Staalconstructie**

Voordat er verder wordt gegaan met de berekening van de staalconstructie dient er consensus te zijn, bij de betrokken partijen, over de conclusies m.b.t. het betonnen rijdek.

De staalconstructie is in de basis redelijk goed doorgerekend, maar niet alle aspecten zijn voldoende meegenomen om de scope van een versterking goed in te kunnen schatten. RHDHV vermeldt dat de bouwfasering een grote invloed heeft op de resultaten, maar de invloed is niet verwerkt in de berekening. Daarnaast zijn de verbindingen niet gecontroleerd en de vermoeiing ook niet. Voor de bepaling van de scope van de versterking zijn de volgende zaken van belang:

- Het zwaarste rijdek (huidig of nieuw) dient aangenomen te worden. Dit om te voorkomen dat de versterking van de staalconstructie te licht wordt uitgevoerd.
- Voor alle constructieve elementen (over de gehele lengte van de brug) en alle verbindingen dient, t.a.v. sterkte, rekentechnisch bepaald te worden op welke locaties en over welke lengte wel en niet aan de norm (NEN,EN,ROK,RBK) wordt voldaan.
- Er dient een beperkte vermoeiingsberekening uitgevoerd te worden die erop is gericht om aan te tonen dat vermoeiing bij deze brug, t.g.v. de lage verkeersintensiteit, geen probleem is. Om dit aan te tonen dienen op enkele maatgevende locaties per onderdeel (dwarsdragers, de langsliggers en vakwerk), met in acht name van de wijze van verbinden van elementen, vermoeiingstoetsen uitgevoerd te worden.

Als uitgangspunt voor de vermoeiingsanalyse (o.a. Nobs en trend) wordt verwezen naar de concept vraagspecificatie van RWS (v0.2 d.d. 31-01-2019 par 2.2).

- Bij het niet voldoen aan gebruiksniveau dient per constructieonderdeel een versterking te worden ontworpen op verbouwniveau die gebruikt dient te worden voor het opstellen van een kostenraming.

### **Conclusie**

Basis blijft dat Rijkswaterstaat pas een afgewogen besluit kan nemen over het toestaan van een nieuw of verbreed fietspad als de consequenties voor een nu of eventueel in de toekomst noodzakelijk renovatie van de brug inzichtelijk zijn. De scope van versterkingen moet duidelijk zijn en haalbaar blijken, zowel technisch als financieel.

Met deze kennis kan bewust en met inbegrip van de consequenties wel of geen toestemming verleent worden voor het verbreden van het fietspad. Hierbij kan een afgewogen keuze gemaakt worden om niet alleen te versterken voor het verbrede fietspad, maar gelijktijdig de hoofd draagconstructie ook geschikt te maken voor een nieuw betonnen rijdek.

Maasbrug Oeffelt-Gennep is voor Rijkswaterstaat niet prioritair, waardoor capaciteit en geld zijn toegekend aan onderzoek naar andere bruggen. De initiatiefnemer(provincie) is in deze fase aan zet om besluitvorming bij Rijkswaterstaat mogelijk te maken, inclusief de onderzoeken die niet direct relatie lijken te hebben met het verbreden van het fietspad.

## RO OV en Fiets

<b>Onderwerp</b>	Verslag BO 18.09.20 en vervolgaanpak Fietsbrug Oeffelt-Gennep
<b>Datum RO</b>	5 oktober 2020
<b>Probleemstelling</b>	<p>Op vrijdag 18 september heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen RWS en de provincies Noord-Brabant en Limburg. Het feit dat nu speelt, heeft betrekking op de terughoudendheid van RWS. Volgens RWS kan de brug zonder meer 30 jaar zo blijven. Zonder medewerking van RWS is de verbetering/ aanpassing van de fietsbrug risicovol en komen deze risico's voor rekening van beide provincies. Dit is, zeker in het licht van de landelijke inzet op veilige en comfortabele fietspaden, niet acceptabel. RWS moet ervan overtuigd worden om bij te dragen aan de verbetering van deze belangrijke utilitaire, provincie-overschrijdende fietsverbinding, acteren als een volwaardige partner in dit project en ook de verantwoordelijkheid hiervoor nemen. In bijlage 1 is de notitie van 18 september weergegeven.</p> <p>Dit project is één van de kansrijke fietsprojecten van de regio Noord-Limburg, dat in aanmerking kan komen voor financiering uit het restantbudget van het thema Fiets ter hoogte van € 6 miljoen. Eind dit jaar zal er nog een voorstel gedaan worden met betrekking tot de verdeling van de resterende middelen. Uit eerdere berekeningen is gebleken dat de totale kosten circa € 3,5 miljoen bedragen. In het geval dat RWS daadwerkelijk niet zal bijdragen aan deze kosten, zullen de kosten gedeeld worden tussen de provincies Noord-Brabant en Limburg. Vooralsnog gaan wij hier echter niet van uit.</p>
<b>Voorstel aan gedeputeerde</b>	<p>Het voorstel is om in te stemmen met:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Het initiatief van de provincies Noord-Brabant en Limburg om met RWS te komen tot een Plan van Aanpak voor de vervolgstudie tot 1 april. In dit PVA dienen alle acties/ stappen inclusief planning tot uiterlijk eind maart opgenomen te worden, die leiden tot de gezamenlijke integrale afweging over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.</li><li>– De notitie uit bijlage 1 waarin de volgende vervolgafspraken zijn geschetst:<ol style="list-style-type: none"><li>1. RWS en provincies spreken af dat het vervolgproces in gang wordt gezet om de meekoppelkans te verzilveren. Oktober/ november 2021 is de besluitvorming hierover in de stuurgroep van het maasverbredingsproject;</li><li>2. RWS draagt niet financieel bij aan de kosten van de vervolgstudie. De provincies Noord-Brabant en Limburg Partijen spreken daarom af de kosten en risico's voor de vervolgstudie te delen;</li><li>3. Partijen spreken af gezamenlijk op te trekken richting BO MIRT van november en de verbreding van de fietsverbinding te agenderen met het oog op de finale besluitvorming in het BO MIRT van 2021.</li></ol></li></ul>

<b>Afgestemd met manager</b>	Ja, met [redacted]
<b>Behandelaar</b>	[redacted] / [redacted] / [redacted] (provincie Noord-Brabant)
<b>Behandelaar in RO</b>	Ja, digitaal
<b>Behandeling in GS</b>	Nee
<b>Bestuurlijke risico's</b>	Nee

## **Notitie n.a.v. het bestuurlijk overleg d.d. 18 september m.b.t. verbreding fietsverbinding tussen Oeffelt - Gennep, inclusief verbreding Maasbrug**

### **Inleiding**

Sinds 2017 wordt het verbeteren van de fietsverbinding over de Maasbrug gezien als een potentiële meekoppelkans van het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas. De planuitwerking voor dit project is inmiddels gestart.



De provincies Noord-Brabant en Limburg zien het verkeersveiligheidsrisico van de te smalle fietsverbinding en hebben een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het verbreden van het fietspad op de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (N264). De brug is eigendom van RWS, terwijl het wegdek van de brug beheerd en onderhouden wordt door beide provincies. De fietsverbinding, met ruim 2.000 fietsers per dag, is een tweerichtingenfietspad van 2 meter breed zonder obstakelvrije zone en voldoet daarmee niet aan de geldende CROW-richtlijn. Het fietspad is onderdeel van de provinciale weg N264 en maakt onderdeel uit van het zogenaamde primaire fietspadennet van Brabant.

Ook binnen Limburg is dit een belangrijke utilitaire fietsverbinding met ruim 2000 fietsers per etmaal. Met het oog op de steeds groter wordende snelheidsverschillen door de grote variatie aan fietsen, scooters etc. op deze fietsverbinding, is het van belang dat fietsers elkaar op een veilige manier kunnen passeren. En deze veiligheid is momenteel in het geding door de te smalle breedte.

Er is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid: het gaat om een provincie overschrijdende verbinding, 2 (zijdelings) betrokken gemeenten en een brug die in beheer en eigendom is van RWS.

### **Resultaat van het bestuurlijk overleg**

Op 18 september 2020 vond een bestuurlijk overleg plaats tussen de gedeputeerden [redacted] (Limburg), [redacted] (Brabant) en de directeur Netwerkontwikkeling van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland [redacted] (RWS). De resultante van dit overleg is dat partijen de intentie hebben uitgesproken om uiterlijk 1 april 2021 duidelijkheid te hebben over de mogelijkheid om de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep (langs de N264) te realiseren. Daarbij dient echter wel vermeld te worden, dat RWS niet voornemens is om financieel bij te dragen aan deze vervolgstudie tot 1

april. Deze kosten dienen dus gedragen te worden door de provincies Noord-Brabant en Limburg. De datum 1 april is van belang om tijdig de afwegingen te kunnen maken, die nodig zijn om te komen tot een besluit over het meenemen van deze verbreding als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas.

Beide gedeputeerden geven aan dat zij intern rekening houden met een financiële bijdrage in de orde grootte van een derde (€ 1,5 -2,5 miljoen per partij) van de globaal geraamde investering voor de verbreding van de fietsverbinding. De provincies rekenen op een bijdrage van RWS aan het zo mogelijk gezamenlijk te realiseren project. Daartoe dient het project voor BO MIRT te worden geagendeerd.

### **Gezamenlijk proces**

RWS en de provincies Noord-Brabant en Limburg zullen zich in een gezamenlijk vervolgproces inspannen om te komen tot een integrale afweging over de haalbaarheid (financieel, technisch en planmatig) van de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas. De provincies Noord-Brabant en Limburg maken onderling afspraken over de rollen van dit gezamenlijk proces.

### **Doel**

Het doel van het vervolgproces is om alle informatie beschikbaar te krijgen, die nodig is om tot een gezamenlijke integrale afweging te komen over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

Subdoelen daarbij zijn:

1. helder te krijgen wat de technische status is van de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (staalconstructie en betonnen wegdek);
2. studie naar verbreding van de fietsverbinding op het viaduct over de N271 aan Limburgse zijde;
3. werken aan het gezamenlijke belang om deze grensoverschrijdende fietsverbinding toekomstbestendig te realiseren (het waarborgen van de verkeersveilige route door het fietspad waar nodig te verbreden).

### **Inhoudelijke stand van zaken**

In het afgelopen jaar is door RHDHV een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de constructieve haalbaarheid van het verbreden van de fietsverbinding op de Maasbrug. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat verbreding van het huidige fietspad constructief mogelijk is, maar dat er mogelijk een aantal oplosbare risico's zijn met betrekking tot het betondek en de hoofddragconstructie. Dit dient in het vervolgproces uitgewerkt te worden.

Tegelijkertijd dient de haalbaarheid van de verbreding van het fietspad tussen de Maasbrug en Oeffelt in beeld te worden gebracht.

### **Vervolgactie**

Provincies Noord-Brabant en Limburg nemen het initiatief om met RWS te komen tot een Plan van Aanpak voor het proces tot 1 april. In dit PvA dienen dus alle acties/ stappen inclusief planning tot uiterlijk eind maart opgenomen te worden, die leiden tot de gezamenlijke integrale afweging over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

Van: [redacted]  
Verzonden: woensdag 11 november 2020 16:44  
Aan: [redacted]; [redacted]; [redacted]  
Onderwerp: RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Hallo heren,

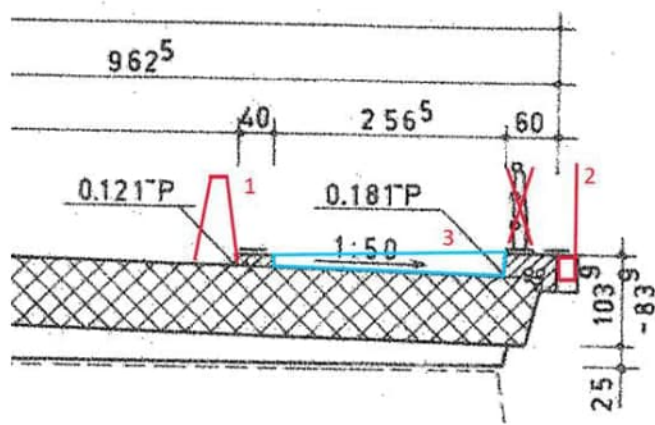
Hierbij mijn eerste opzet, schiet er maar eens op!

Het resumé van ons overleg.

In het kader van verbetering fietsvoorziening tussen Noord-Brabant en Limburg langs de Maasbrug N264 is gevraagd naar de mogelijkheden om het huidige fietspad op het viaduct N264 / N271 met een breedte van ca. 2,60 m te kunnen verbreden naar de gewenste breedte van 3,50 m.

Deze verbreding van ca. 90 cm dient uitgevoerd te worden binnen het huidige ontwerp van het kunstwerk en zou in principe op de volgende manier(en) verkregen kunnen worden:

- 1) Geleiderail tussen rijbaan en rijwielpad zoveel mogelijk verplaatsen richting rijbaan, daarbij kan gekozen worden voor het toepassen van een stalen barrier. Voordeel van de stalen barrier is dat deze t.o.v. geleiderail eenvoudiger gemonteerd kan worden op het dek en deze ook smaller uitgevoerd kan worden. Heel globaal ingeschat kan hiermee een verbreding van ca. 40 cm gerealiseerd worden.
- 2) De leuningconstructie verplaatsen naar de zijkant van het kunstwerk, hierdoor komt 60 cm van de schampkant vrij ten behoeve van het fietspad. Echter dient gecontroleerd te worden of dit ook technisch mogelijk is en moet in het nieuwe ontwerp ook aandacht te zijn voor afwatering en vuil, afscherming van onderliggende N271.
- 3) Om daadwerkelijk gebruik te kunnen maken van de verkregen ruimte dient het rijwielpad obstakelvrij te zijn en daarom verhoogd te worden tot bovenzijde schampkant. Kanttekening bij deze maatregel is dat hierdoor extra permanente belasting op het kunstwerk komt en het kunstwerk hierop berekend moet worden. Daarnaast zal er een koppeling tussen de betonstort en betondek gerealiseerd moeten worden (bv. door deuvels) en dit creëert i.c.m. de aanwezige wapening een extra risico. (Er zal sowieso een herberekening uitgevoerd moeten worden i.c.m. wapening en materiaalonderzoek).



Risico's en aandachtspunten m.b.t. dit voorstel:

De afmetingen zijn op basis van aannames of vanuit het bestek, werkelijke maatvoering is vooralsnog onbekend;

- Er dient gekeken te worden of de oplossing (met name 2 en 3) ook technisch haalbaar zijn.

- Het betreft een voorgespannen betonnen rijdek (plaatconstructie), dit brengt extra risico's met zich mee indien er geboord moet worden in het dek (gegevens van de wapening en voorspanwapening ontbreken);

- Het aanpassen van het wegontwerp van de rijbanen heeft niet onze voorkeur, dit heeft een te grote impact op het verkeer en komt niet ten goede van de verkeersveiligheid;

- Details zoals o.a. afwatering, afscherming onderliggend verkeer, aansluiting fietspad op verhoogd deel, verkeersmaatregelen N271 zijn nog niet inzichtelijk gemaakt;

- Uit te voeren maatregelen en constructieve aanpassingen zijn zo specifiek dat het maken van een globale raming van de kosten op dit moment te moeilijk.


Conclusie:

Wij zien mogelijkheden voor het verbreden van het fietspad op het kunstwerk, echter zijn de aanpassingen dusdanig groot dat eerst gekeken moet worden of deze zowel technisch als financieel ook haalbaar zijn.

Groet,

[redacted]  
[redacted]  
M +31 (0) [redacted]  
E [redacted]@prvlimburg.nl

Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht  
Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht  
Kijk ook op [www.limburg.nl](http://www.limburg.nl)

provincie limburg 

Van: [redacted]@prvlimburg.nl>  
Verzonden: maandag 2 november 2020 11:00  
Aan: [redacted]@prvlimburg.nl>; [redacted]@prvlimburg.nl>  
CC: D [redacted]@prvlimburg.nl>  
Onderwerp: RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Hoi [redacted] en [redacted],  
Ik heb even snel gekeken maar qua maatvoering kunnen we maar max 30cm winnen.  
Daarmee bedoel ik de geleiderail verplaatsen naar de noordelijke rijstrook (staat nu vanuit binnenkant markering tot aan rand geleiderail op +/- 1m), dus 70cm vanuit de binnenkant markering rijstrook.  
Meer zit er niet in op het KW qua aanpassen rijstroken.  
grt

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
[redacted]  
[redacted]  
T +31 (0)43 [redacted] | M +31 (0)6 [redacted]  
E [redacted]@prvlimburg.nl

Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht

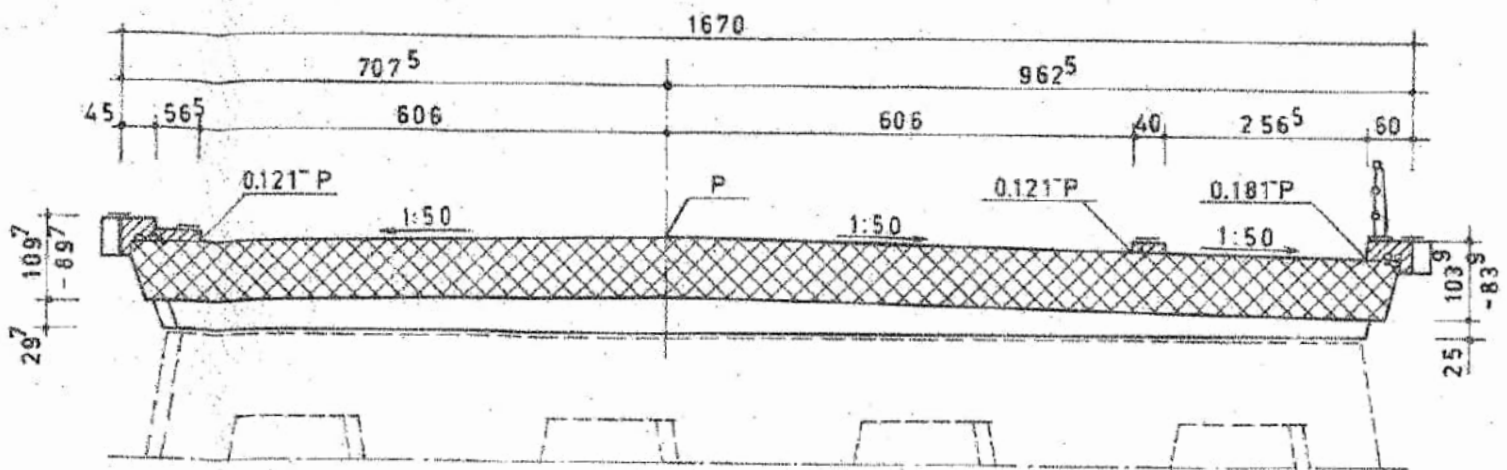
Van: [redacted]  
Verzonden: maandag 2 november 2020 10:39  
Aan: [redacted]; [redacted]  
CC: [redacted]  
Onderwerp: RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Goedemorgen [redacted] en [redacted],

Op dit moment is men aan het kijken naar mogelijkheden om de fietsvoorziening Noord-Brabant en Limburg langs de Maasbrug N264 te kunnen verbreden. Deze fietsverbinding gaat ook over het viaduct N264 / N271. Het in tweerichtingen bereden RWP op het viaduct is op dit moment 2,56m breed, de gewenste breedte is 3,5m. De vraag (van Nedo en mij) is of er optimalisatie op de hoofdrijbaan doorgevoerd kunnen worden waardoor er meer ruimte ontstaat voor RWP? Dus of de verbreding van het fietspad nog binnen de huidige wegindeling verkregen kan worden? Wij begrijpen dat er nog meer haken en ogen zitten in het verplaatsen van de geleiderail etc. maar als dit geen optie blijkt te zijn dan moet er gekeken worden naar andere mogelijkheden zoals het verbreden van het dek te verbreden of het plaatsnemen van een nieuw kunstwerk maar dit zijn natuurlijk oplossingen van een iets grotere omvang en budget.



<https://streetsmart.cyclomedia.com/streetsmart/?mq=194808.88;411755.22;194909.05;411841.85&msrs=EPSG:28992&pq=WE1S8266&pparams=-95.55;0.00;110.00>



## DOORSNEDE D

Wij zien jullie reactie graag tegemoet.

Groet,

[redacted]

[redacted]  
M +31 (0) [redacted]  
@prvlimburg.nl

**Van:** [redacted]@prvlimburg.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 4 februari 2020 10:10  
**Aan:** [redacted]@prvlimburg.nl>; [redacted]@prvlimburg.nl>  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Hallo [redacted] en [redacted],

Ik heb een overleg in Den Bosch gehad. In de bijgesloten e-mail treffen jullie de presentatie en het verslag van dat overleg. Wellicht kunnen jullie deze documenten doornemen en mij laten weten of er nog onduidelijkheden zijn of wellicht andere relevante zaken spelen, die wij in deze fase moeten meenemen.

Ik begreep van RWS dat het nog niet helemaal duidelijk is, welke werkzaamheden aan de brug worden verricht. Uit eerdere info van [redacted] heb ik wel begrepen dat wij onze werkzaamheden koppelen aan de grootschalige werkzaamheden aan de brug zelf. Hoe dan ook lijkt het mij goed dat wij hier duidelijkheid over verschaffen.

Wat mij zorgen baart, is het feit dat wij de fietsbrug willen verbreden, terwijl wij verderop boven de N271 het viaduct hebben en daar is het fietspad heel smal. Het kan niet zijn dat wij een probleem oplossen en vervolgens een paar meter verderop een nieuwe "flessenhals" creëren. Is het een idee om dit knelpunt langs het viaduct N271 mee te nemen in onze plannen en daarbij contact opnemen met [redacted] en dit koppelen aan het provinciaal uitvoeringsprogramma Strategisch Plan Verkeersveiligheid?

Ik hoor graag van jullie.

Alvast bedankt voor het meedenken.

Groeten,

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 15 januari 2020 11:06  
**Aan:** [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Dag [redacted],

Het Viaduct N264 / N271 is eigendom van Provincie Limburg en ligt volledig binnen ons beheer (constructie / leuningen / asfalt / geleiderails etc.),  
Brug over de Maas is eigendom van Rijkswaterstaat dus het ontwerp en het onderhoud van de brug ligt geheel bij Rijkswaterstaat.

Rijkswaterstaat gaat ergens tussen 2020 en 2023 Groot onderhoud uitvoeren aan de betreffende brug, het groot onderhoud viaduct N264 / N271 zal hierin gaan meeliften.

Groet,

[redacted]

[redacted] | M +31 (0) [redacted]  
E [redacted]@prvlimburg.nl

Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht  
Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht  
Kijk ook op [www.limburg.nl](http://www.limburg.nl)

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 15 januari 2020 10:10  
**Aan:** [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Hey [redacted],

Zie ik het goed in de presentatie dat jij een toelichting gaat geven over de geplande werkzaamheden op de N271 Gennep?

met vriendelijke groet,

[redacted]

T +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@prvlimburg.nl | [redacted] | Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht | [www.Limburg.nl](http://www.Limburg.nl)

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 15 januari 2020 9:32  
**Aan:** [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** FW: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Hallo [redacted] en [redacted],

Donderdag aanstaande is het derde overleg in Den Bosch. Hebben jullie nog relevante zaken, die ik moet meenemen?

Heb ik goed van jullie begrepen dat de brug boven de N271 provinciaal eigendom is?

Groeten en alvast bedankt voor het meedenken.

[redacted]

---

**Van:** [redacted] [mailto:[redacted]@rhdhv.com]  
**Verzonden:** dinsdag 14 januari 2020 17:12  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]@rws.nl; [redacted]@rmonoordlimburg.nl; [redacted]@brabant.nl  
**Onderwerp:** Maasbrug N264, overleg 16 januari

Beste mensen,

Aanstaande donderdag aanstaande vindt het derde overleg plaats met betrekking tot de verbreding van de fietsvoorziening Maasbrug. In de bijlage vinden jullie de presentatie van 18 november.

Donderdag staan (vooralsnog) de volgende punten op de agenda:

- Stand van zaken Meekoppels Flessenhals à [redacted]
- Restlevensduur brug N264 à [redacted]
- Verkeerskundig ontwerp aansluiting à [redacted]
- Stand van zaken constructief onderzoek à [redacted]
- Vervolgafpraak en -werkzaamheden

Op 18 november zijn de volgende punten besproken:

Constructie: de berekeningen zijn nog niet klaar. Het wegdek lijkt te zwak, er wordt nog een verdiepingsslag gemaakt

#### Meekoppelkans Flessenhals

Financieel staat het project lost van Flessenhals. Er is nog geen geld beschikbaar voor de maatregel. Uitgangspunt is dat iedere partij meebetaald. Kees geeft aan dat dit voor RWS een lastig verhaal gaat worden als cofinanciering vanuit meekoppelkans. Ligt ook een kans voor het SPV of ontwikkeling snelfietsroutes.

heeft gesproken met s. 21 november is BO MIRT vergadering met als doel bepalen of planuitvoeringsfase gestart kan worden.

Aanbesteding 2024, 2028 gereed.

Pijlers mogen niet verwijderd worden, dit is beschermd. Dit geldt ook voor het landhoofd en het spoorlichaam. Hoe alles aansluit is detailuitwerking.

Actie : NRD graag versturen

#### Restlevensduur brug N264

Er worden twee jaartallen genoemd: 2045 en 2055.

; 2045 en 2046 worden in de viewer genoemd. Wat is de waarde van de viewer? Uit mail van komen andere jaartallen. Viewer heeft volgens een lage waarde. Bij vervanging brug wordt deze aangepast. Tussentijds gebeurd er niets met de brug: niet qua hoogte en niet qua breedte.

Dit houdt in dat de aanbrug en het landhoofd bij vervanging brug weer moet worden aangepast. Wat is het effect op de monumentale status op de landhoofden?

Consequentie: ook fietsbrug op bestaande hoogte. ; bij bouw rekening houden met circulair bouwen zodat bij het ophogen van de brug met een grotere overspanning de brug kan worden hergebruikt.

Actie: neemt contact op met Martijn Knoops om dit dilemma te bespreken.

#### Reconstructie N271

: Het viaduct blijft liggen, oplossing is in grote lijnen gelijk.

: Rotonde Brabantlaan is ongelijkvloers, fietspaden zijn verbreed tot opritten.

zoekt op van wie de brug is. Wordt niet meegenomen bij reconstructie N271.

Voorstel om dit als separaat project mee te nemen bij uitvoering, maar niet voorwaardelijk.

Actie : RHDHV werkt verkeerskundig ontwerp uit voor fietsvoorziening tussen viaduct en oprit noord N271. Uitkomsten worden gedeeld in volgend overleg.

#### Functionele eis fietsvoorziening

Er is 7,60 meter overbreedte over op pijlers

Fietsintensiteit oktober 2016 en 2017: 450/475 fietsers per fiets over gemiddelde spits.

Voorstel functionele breedte van 4 meter fietspad + 2 keer 0,75 betekent een breedte van 5,25 meter

Definiëren ruimte binnen de leuningen van 4,00 meter

#### Constructieberekeningen

Nog geen wijzingen ten opzichte van vorige keer.

Herberekening: staalconstructie sterk genoeg, enkele details die met aanpassingen meegenomen worden

Fietsdek niet sterk genoeg om te kunnen verbreden

Draagkracht van wegdek niet sterk genoeg

Brug is te verbreden met fietsvoorziening aan bestaande brug. Constructief is dit mogelijk

To do: herberekening voor betonnen brugdek ivm uitgangspunten

J : ook nog mogelijk voor nieuwe breedte?

: ja, kan. Kosten worden inzichtelijk gemaakt. Actie

: daarmee is opdracht voldaan.

Alternatieven met kosten en voorkeursvariant.

: monumentale status van pijlers als onderdeel van studie? Wat mag je doen bij de pijlers en landhoofden: Actie

Wat niet in de studie ziet is het effect van vervangen of verhogen van de brug. Risico moet worden meegenomen.

Rapport van delen aan groep.

#### Rondvraag:

: gaan we naast de ambtelijke begeleidingsgroep ook bestuurlijk samenkomen?

Na afronding haalbaarheidsonderzoek.

: staat op lijst van regiobezoek ruimte en verkeer.

: agenderen voor ambtelijk en bestuurlijk RMO

: interprovinciaal overleg niet noodzakelijk. Voorbereiding gebeurt ambtelijk.

Tot donderdag!

T +31 88 M +31 | E @rhdhv.com | W www.royalhaskoningdhv.com | HaskoningDHV Nederland B.V., onderdeel van Royal HaskoningDHV | Kamer van Koophandel nr. 56515154 | Postbus 302, 6199 ZN Maastricht Airport, Amerikalaan 110, 6199 AE Maastricht Airport, The Netherlands



-----Original Appointment-----

From:

Sent: donderdag 12 december 2019 8:59

To: ; ; ; @prvlimburg.nl; Provincie Limburg; @rws.nl; @rmonoordlimburg.nl; @brabant.nl

Subject: Maasbrug N264

When: donderdag 16 januari 2020 15:00-16:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.

Where: Provincie Brabant, locatie: zie dagstaat

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

**Van:** <[redacted]@prvlimburg.nl>  
**Verzonden:** woensdag 11 november 2020 17:19  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

112

Hallo [redacted],

Bedankt voor de onderstaande toelichting. Mijs inziens is dit voldoende basis om dit vraagstuk mee te nemen in het plan van aanpak Verbreding fietsbrug N264. Ik heb, naar verwachting, volgende week een overleg met RWS, provincie Noord-Brabant en RHDHV waarin wij het gaan hebben over de inhoud van het plan van aanpak. Dit wil ik dan ook graag meenemen.

Ik zou het zeer waarderen, als Jeroen en Wim met een reactie komen.

Alvast mijn dank!

Groeten,

[redacted]

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** woensdag 11 november 2020 16:44  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Dubbel

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

---

**Van:** [redacted]@prvlimburg.nl  
**Verzonden:** maandag 2 november 2020 11:00  
**Aan:** [redacted] <[redacted]@prvlimburg.nl>; [redacted]@prvlimburg.nl  
**CC:** [redacted]@prvlimburg.nl  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Dubbel

[Redacted content]

**Van:** [Redacted]  
**Verzonden:** maandag 2 november 2020 10:39  
**Aan:** [Redacted]; [Redacted]  
**CC:** [Redacted]  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Dubbel

[Redacted content]

[Redacted content]

[Redacted content]



[Redacted text]

[Redacted text]

**Van:** [Redacted] <[\[Redacted\]@prvlimburg.nl](mailto:[Redacted]@prvlimburg.nl)>  
**Verzonden:** dinsdag 4 februari 2020 10:10  
**Aan:** [Redacted] <[\[Redacted\]@prvlimburg.nl](mailto:[Redacted]@prvlimburg.nl)>; [Redacted] <[\[Redacted\]@prvlimburg.nl](mailto:[Redacted]@prvlimburg.nl)>  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Dubbel

[Redacted text]

**Van:** [Redacted]  
**Verzonden:** woensdag 15 januari 2020 11:06  
**Aan:** [Redacted]; [Redacted]  
**Onderwerp:** RE: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Dag [Redacted],

Het Viaduct N264 / N271 is eigendom van Provincie Limburg en ligt volledig binnen ons beheer (constructie / leuning / asfalt / geleiderails etc.),  
Brug over de Maas is eigendom van Rijkswaterstaat dus het ontwerp en het onderhoud van de brug ligt geheel bij Rijkswaterstaat.  
Rijkswaterstaat gaat ergens tussen 2020 en 2023 Groot onderhoud uitvoeren aan de betreffende brug, het groot onderhoud viaduct N264 / N271 zal hierin gaan meeliften.

Groet,

[Redacted signature]



-----Original Appointment-----

**From:** [redacted]

Dubbel

**Sent:** donderdag 12 december 2019 8:59

**To:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted] [@prvlimburg.nl](mailto:[redacted]@prvlimburg.nl); 'Provincie Limburg'; [redacted] [@rws.nl](mailto:[redacted]@rws.nl); [redacted] [@rmonoordlimburg.nl](mailto:[redacted]@rmonoordlimburg.nl); [redacted] [@brabant.nl](mailto:[redacted]@brabant.nl)

**Subject:** Maasbrug N264

**When:** donderdag 16 januari 2020 15:00-16:30 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.

**Where:** Provincie Brabant, locatie: zie dagstaat

[redacted]

**Van:** [redacted]@prvlimburg.nl>  
**Verzonden:** maandag 23 november 2020 21:11  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted] (ZN)  
**Onderwerp:** FW: Aanbieding Maasbrug en viaduct  
**Bijlagen:** FW: Maasbrug N264, overleg 16 januari

Hallo [redacted],

Ik heb jouw voorstel vrijdag meteen doorgestuurd naar mijn interne collega's, die mij goed kunnen adviseren. [redacted] en [redacted] heb ik ook meegenomen. Hieronder in ieder geval de reactie van mijn assetmanager (zie ook bijgesloten). Voordat ik überhaupt naar jou kan reageren, heb ik op zijn minst de reactie van mijn Inkoop en Aanbesteding collega nodig.

Ik heb haar vandaag helaas niet kunnen spreken. Zodra ik haar heb gesproken, zal ik het met je terugkoppelen. Ik moet je heel eerlijk bekennen, dat ik het bedrag aan de hoge kant vind. Maar aan de andere kant dient het PvA ook zodanig te zijn, dat er geen enkele twijfels bij de uitvoerende partij kunnen ontstaan over wat er moet gebeuren en dat mag op zich wel iets kosten. Maar € 10.000,- voor een PvA is toch een behoorlijk bedrag. Misschien dekt het woord PvA niet helemaal de lading?!

Daarbij wil ik je graag nog het volgende meegeven: **ondanks het feit dat wij de opdrachtgever zijn van het op te stellen PvA, kan het PvA slechts goedgekeurd worden als zijnde eindproduct voor de komende aanbesteding, mits Rijkswaterstaat en provincie Noord-Brabant zwart op wit akkoord gaan met de inhoud van het PvA.**

Hoe dan ook, aangezien het totaal bedrag praktisch de € 20.000,- aantikt, kan het zijn dat het toch beoordeeld moet worden door het capaciteitsteam.

Wordt vervolgd...

Groeten,

---

**Van:** [redacted]@prvlimburg.nl>  
**Verzonden:** maandag 23 november 2020 10:26  
**Aan:** [redacted]@prvlimburg.nl>  
**Onderwerp:** RE: Aanbieding Maasbrug en viaduct

Goedemorgen [redacted],

Als reactie op het PvA en zoals eerder vermeld:

**Werkzaamheden** • Het beoordelen van archiefgegevens van het viaduct om de mogelijkheid voor een herindeling van het rijdek te kunnen beoordelen. **Op dit moment zijn er geen archiefgegevens van het viaduct beschikbaar (op 1 bestektekening na). Ook navraag bij RWS heeft destijds niets opgeleverd. Er kan nog eens bij gemeente gevraagd worden, zeker nu zij er zelf baat bij hebben maar ik acht de kans klein dat de gegevens ooit boven water komen.**

**Benodigde gegevens** • Constructieve gegevens viaduct over de N271 Zijn niet aanwezig.

Groet,

---

**Van:** [redacted]@rhdhv.com>  
**Verzonden:** vrijdag 20 november 2020 14:16  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Aanbieding Maasbrug en viaduct

Dankjewel voor je beschrijving hieronder.

Ik heb de brief intussen opgesteld. Er zal nog wel een kleinigheidje aan wijzigen (mijn hogere legerleiding kennende) maar mijn voorstel is zoals **in concept** bijgevoegd. Kan je met die opzet leven?

Uiteraard komt er een aantal bijlagen achter te hangen maar die zal ik je voor dit moment nog even besparen .

m.vr.gr. [redacted]

T +31 (0)88 348 65 79 | M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

**Van:** [redacted]@prvlimburg.nl>

**Verzonden:** vrijdag 20 november 2020 14:08

**Aan:** [redacted]@rhdhv.com>

**CC:** [redacted]

**Onderwerp:** RE: Aanbieding Maasbrug en viaduct

Hallo [redacted],

Bedankt voor je onderstaande e-mail.

Mij lijkt het 't beste om in de offerteaanbieding het meerwerk van de 1<sup>e</sup> fase mee te nemen, waarin je kort beschrijft dat in de eerste fase aanvullende werkzaamheden zijn verricht naar aanleiding van extra vragen. Vervolgens geef je dan aan dat de 1<sup>e</sup> fase door provincie Noord-Brabant wordt afgehandeld en vergoed (exclusief het meerwerk). Wij (provincies Noord-Brabant en Limburg) zullen dan ervoor zorgen dat de totale kosten evenredig worden verdeeld. De reden dat wij zo te werk zijn gegaan, is om zuiver te houden wat in de eerste fase conform de toenmalige offerteaanbieding is afgesproken. Zo laten wij ook zien wat aanvullend en in de overgang van de 1<sup>e</sup> naar de 2<sup>e</sup> fase aan aanvullende werkzaamheden heeft plaatsgevonden.

Ik stuur deze e-mail correspondentie naar betrokken collega's en dan kunnen zij ons ook verder adviseren wat het beste is. De offerteaanbieding kun je het beste aan mij richten, zoals je hieronder al hebt vermeld.

Mocht je nog vragen hebben, dan hoor ik die graag.

Vriendelijke groeten,

[redacted]  
M +31 (0)6 [redacted]

E [redacted]@prvlimburg.nl

Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht

Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht

**Van:** [redacted]@rhdhv.com>

**Verzonden:** vrijdag 20 november 2020 11:07

**Aan:** [redacted]@prvlimburg.nl>

**Onderwerp:** Aanbieding Maasbrug en viaduct

[redacted],  
Planning is om vandaag de formele offertebrief (intern) gereed te hebben zodat deze maandag (ivm alle interne goedkeuringen aan onze kant) op de email kan.

Ik heb intussen voldoende emailberichten teruggevonden om inzichtelijk te kunnen maken dat het "meerwerk" op de voorgaande opdracht al in een vroeg stadium is gemeld en niet pas aan het einde van de opdracht.

Uiteraard is het mogelijk en wellicht zelfs handig om kopieën van (een deel van) de mailwisselingen m.b.t. de facturatie als bijlage bij de offerte te doen, ik kan deze ook gebundeld maar los van de aanbieding versturen, wat heeft jouw voorkeur (er staan wat mij betreft geen geheimen in)?

Het lijkt mij voor een accountant lastig om in te kunnen zien waarom Provincie Limburg een "meerwerk" moet betalen voor een opdracht van Provincie Brabant. Hoe zie jij het liefst voor je dat ik het meerwerk in de aanbieding opneem? Kan ik er van maken dat dit het restant is van de eerdere opdracht die beide Provincies gezamenlijk aan RHDHV hebben opgedragen zodat de link voor dit project met Provincie Brabant helder is?

Tenslotte hoor ik graag aan wie (jou neem ik aan) ik de aanbieding moet richten en of de contactgegevens zoals ik die denk aan te moeten houden correct zijn:

Provincie Limburg  
t.a.v. [REDACTED]  
Postbus 5700  
6202 MA Maastricht

M.v.g. [REDACTED]

[REDACTED]  
[REDACTED]  
T +31 (0)88 348 65 79 | M +31 (0)6 [REDACTED] | E [REDACTED]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Dit e-mailbericht en de informatie verzonden met dit e-mailbericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten waarop intellectuele eigendomsrechten rusten of die vertrouwelijk is of om andere redenen rechtens beschermd is. Kennisname en gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde (n) is verboden. Indien u deze email abusievelijk hebt ontvangen, brengt u ons dan op de hoogte waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen.

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Dit e-mailbericht en de informatie verzonden met dit e-mailbericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten waarop intellectuele eigendomsrechten rusten of die vertrouwelijk is of om andere redenen rechtens beschermd is. Kennisname en gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde (n) is verboden. Indien u deze email abusievelijk hebt ontvangen, brengt u ons dan op de hoogte waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen.



[Redacted]

Van: [Redacted] <[\[Redacted\]@rhdhv.com](mailto:[Redacted]@rhdhv.com)>  
Verzonden: vrijdag 20 november 2020 11:07  
Aan: [Redacted] <[\[Redacted\]@prvlimburg.nl](mailto:[Redacted]@prvlimburg.nl)>  
Onderwerp: Aanbieding Maasbrug en viaduct

Dubbel

[Redacted]

**Van:** [redacted]@prvlimburg.nl>  
**Verzonden:** woensdag 2 december 2020 15:16  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted] (ZN)  
**Onderwerp:** RE: Offerte Maasbrug Gennepe

**Opvolgingsvlag:** Opvolgen  
**Vlagstatus:** Met vlag

Dag [redacted],

Indedaad de tijd vliegt... Ik heb in ieder geval alles gedaan wat momenteel in mijn macht is. Middelen gereserveerd, het budgetnummer gevraagd en ben aan het wachten op instemming van mijn cluster Inkoop en Aanbestedingen.

Zodra zij het goedkeuren, kan ik de opdracht verlenen.

Hopelijk gebeurt het snel...

Groeten,

---

**Van:** [redacted]@rhdhv.com>

**Verzonden:** dinsdag 1 december 2020 09:26

**Aan:** [redacted]@prvlimburg.nl>

**CC:** [redacted]@brabant.nl>; [redacted]@prvlimburg.nl>; [redacted]@rws.nl>; [redacted]@prvlimburg.nl>

**Onderwerp:** RE: Offerte Maasbrug Gennepe

Dag [redacted],

Bedankt voor je reactie. Ik hoop idd dat we het snel weten. De tijd vliegt wat dat betreft voorbij....

m.vr.gr. [redacted].

T +31 (0)88 [redacted] | M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

---

**Van:** [redacted]@prvlimburg.nl>

**Verzonden:** dinsdag 1 december 2020 8:50

**Aan:** [redacted]@rhdhv.com>

**CC:** [redacted]@brabant.nl>; [redacted]@prvlimburg.nl>; [redacted]@rws.nl>; [redacted]@prvlimburg.nl>

**Onderwerp:** RE: Offerte Maasbrug Gennepe

Hallo [redacted],

Bedankt voor de offerteaanbieding. Ik heb ons interne proces ingezet en hopelijk krijgen wij snel te horen of wij de opdracht mogen verlenen en tevens het meerwerk kunnen vergoeden.

De offerteaanbieding moet sowieso naar ons team die alle offertes toetst. Dit komt, doordat het totale bedrag al rond € 70.000,- bedraagt. Zij rekenen alle gerelateerde kosten mee...

Wordt vervolgd...

Groeten,

---

**Van:** [redacted]@rhdhv.com>

**Verzonden:** vrijdag 27 november 2020 12:36

**Aan:** [redacted]@prvlimburg.nl>

**Onderwerp:** Offerte Maasbrug Gennepe

Bijgaand ontvang je de formele versie van onze aanbieding voor werkzaamheden m.b.t. de Maasbrug bij Gennepe, inclusief bijlagen.

Ik ga er van uit dat jij de aanbieding verder verspreidt. Mocht je willen dat ik hem ook aan Roger verstuur dan hoor ik dat graag.

m.vr.gr. [redacted]

T +31 (0)88 [redacted] | M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

Dit e-mailbericht en de informatie verzonden met dit e-mailbericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten waarop intellectuele eigendomsrechten rusten of die vertrouwelijk is of om andere redenen rechtens beschermd is. Kennisname en gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde (n) is verboden. Indien u deze email abusievelijk hebt ontvangen, brengt u ons dan op de hoogte waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen.

This email and any attachments are intended solely for the use of the addressee(s); disclosure or copying by others than the intended person(s) is strictly prohibited. If you have received this email in error, please treat this email as confidential, notify the sender and delete all copies of the email immediately

Dit e-mailbericht en de informatie verzonden met dit e-mailbericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten waarop intellectuele eigendomsrechten rusten of die vertrouwelijk is of om andere redenen rechtens beschermd is. Kennisname en gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde (n) is verboden. Indien u deze email abusievelijk hebt ontvangen, brengt u ons dan op de hoogte waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen.



---

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](https://www.instagram.com/provincienoordbrabant)

## Ruimte voor de Maas bij Oeffelt

Provincie Noord-Brabant



Ambtelijke begeleidingsgroep 7 december

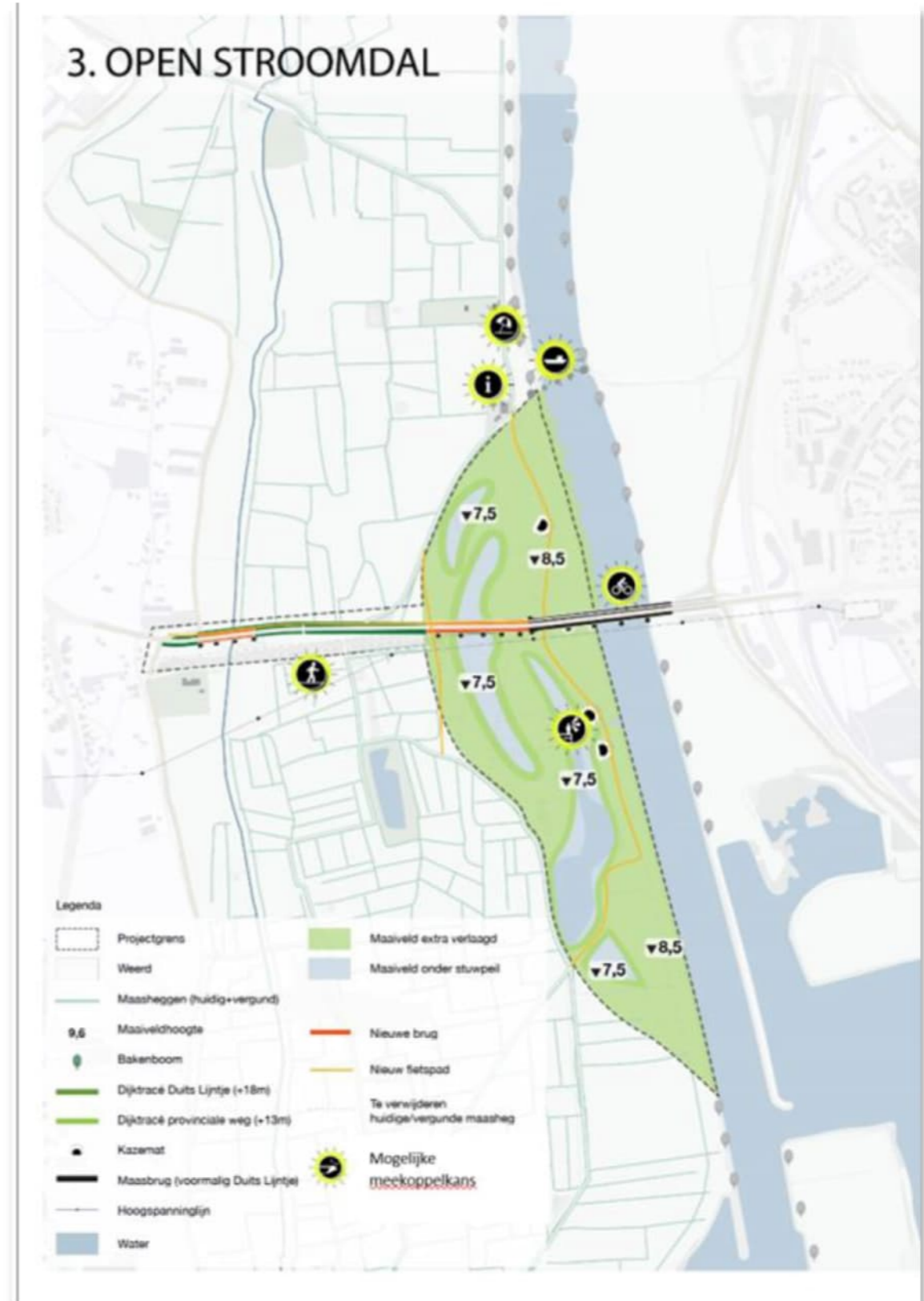
## Waar staan we?

- Stuurgroep maart 2020
- BO MIRT besluit november 2019
  
- Kernteam (Technisch Manager),
- Nieuwe projectmanager,
- Uitgewerkte voorbereiding



## Verkenning met Voorkeursalternatief

- Waterstandsdeling: 20,3 cm,
- SSK 25% raming: 35,7 mln
  - Bandbreedte € 26,7 - 44,6 mln.,
- 3 optimalisaties uitwerken,
- Weerd inrichting incl. Maasheggen compensatie,
- Naar mogelijke Meekoppelkansen kijken



## Formele besluitvorming van partners

- 6 opdrachtgevers
  - Rijk I&W
  - Provincie Noord-Brabant (trekker),
  - Provincie Limburg,
  - Waterschap Aa en Maas,
  - Waterschap Limburg,
  - Staatsbosbeheer

## Dekking van de raming

- **Obv garantstelling BO Mirt besluit nov.2019:**

- Ministerie I&W € 20,8 mln
- HWBP bijdrage: € 4,9 mln
  - Via Waterschap Aa en Maas € 3,1 mln
  - Via Waterschap Limburg € 1,8 mln
- Provincie Limburg € 4,0 mln
- Provincie Noord Brabant € 5,0 mln
- Gemeente Boxmeer € 0,5 mln
- GOB € 0,5 mln

- De definitieve bijdragen van de partners, voorfinancieringsconstructies en uitbetalingstermijnen in bestuurlijke overeenkomst 2 “Realiseren van voorkeursvariant” vast te leggen als onderdeel van beslissdossier BO Mirt
- Voor beide waterschappen geldt dat zij 10% van het totale bedrag als eigen bijdrage moeten leveren aan het project, de andere 90% komen uit het HWBP

## Waar staan we? – (Stuurgroep Maart 2020)

- Oplevering van Rapportage voor BO MIRT 2022
- Bestuursovereenkomst vaststellen voor Planuitwerkingsfase,
- Instellen Opdrachtgeversoverleg,
- Inzet van de middelen afspreken als onderdeel van de bestuursovereenkomst,

## Optimalisaties

- De N264 in de weerd volledig hoger dan Maatgevend Hoogwater (ca. 16m + NAP, conform Variant 3) of in hoogte het huidige tracé volgend (ca. 13m + NAP, conform Variant 1/2).
- Afgraven van het tracé van het Duits Lijntje (conform variant 3) of behoud van het grondlichaam met uitzondering van de te realiseren openingen van 120 meter en 250 meter (conform variant 1/2).
- Opening van 250m met een grondlichaam van ca. 15 m aansluitend op de pijler van de brug (conform variant 3) of een opening van 250 m met een grondlichaam van ca. 50 m aansluitend op de pijler van de brug (conform variant 1/2).

## Aandachtspunten (bron: verkenningenrapport)

- benedenstroomse effecten (LvG en Howabo) en communicatie hierover
- relatie grondwater kwaliteit en -kwantiteit binnen-en buitendijks;
- compensatie maasheggen, effect waterstand en abiotische factoren:
- cm overruimte(onderzoek/ verkenning) tbv compensatie maasheggen juridische vastleggen;
- grondbalans en bestemming grond;
- rivierkundige en -technische aspecten, oa. erosie/ sedimentatie;
- natuur en ecologie, bakenbomen;
- lokale bereikbaarheid tijdens uitvoering;
- vermeden kosten dijkversterking. (BO MIRT 2019)
- kruising N264 en de waterkering irt nieuwe waterkerende hoogte; (deze is punt van andere orde, mogelijk meekoppelkans of scope wijziging?)

## Meekoppelkansen

### – Meekoppelkansen

In 5 onderdelen;

- Natuur;
- De Maasbrug; verbreding fietspad
- Unesco Biosphere;
- Recreatief fietsen en verblijven,
- De geschiedenis laten zien.

### Werkwijze:

Gedurende 2021 duidelijkheid , loket sluit eind 2021!

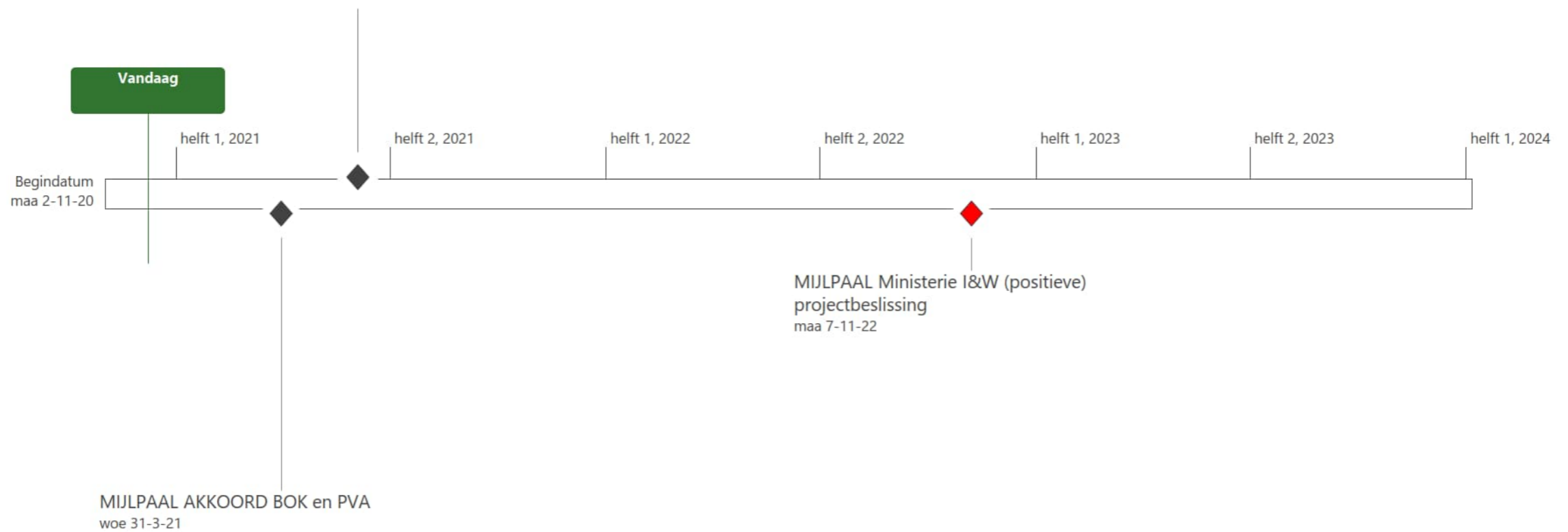
Vormen geen onderdeel van de Scope.

(Taak mee betekent budget mee)

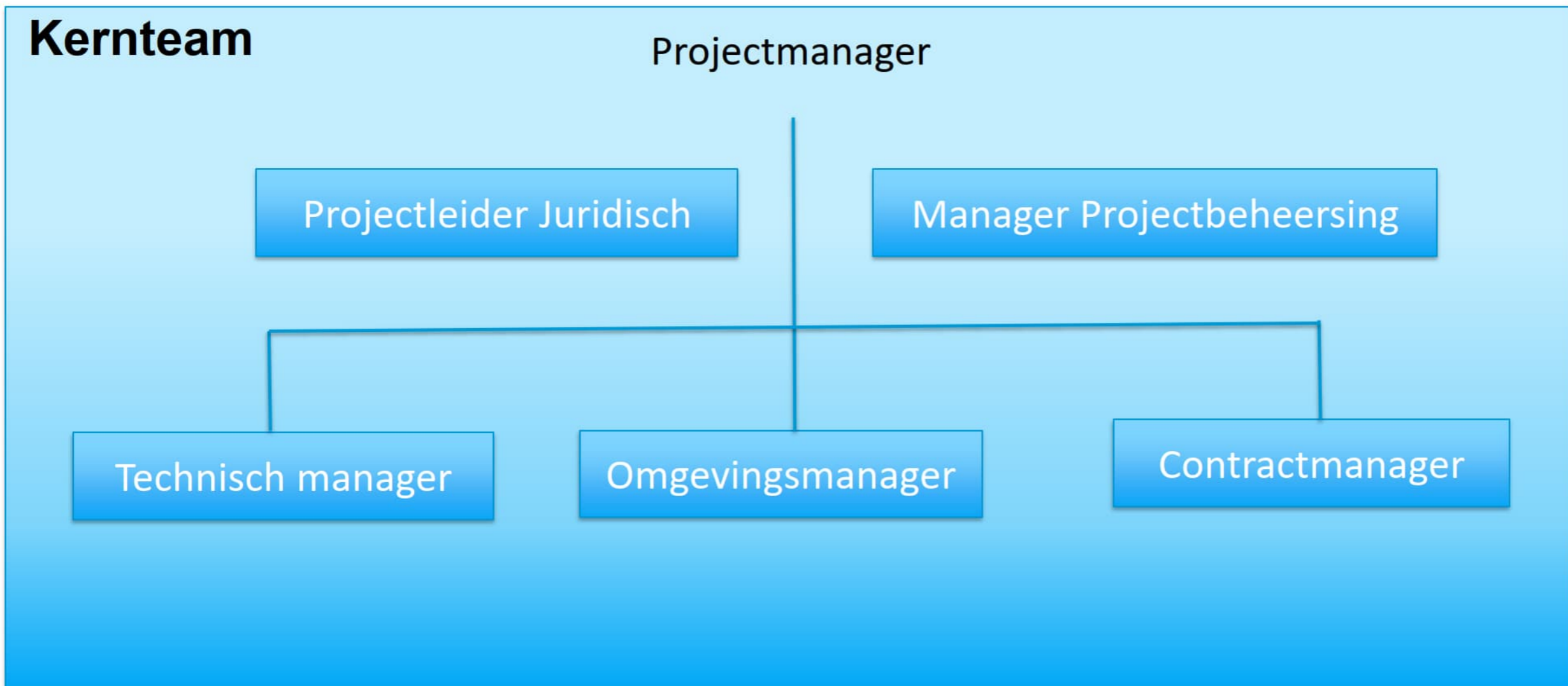
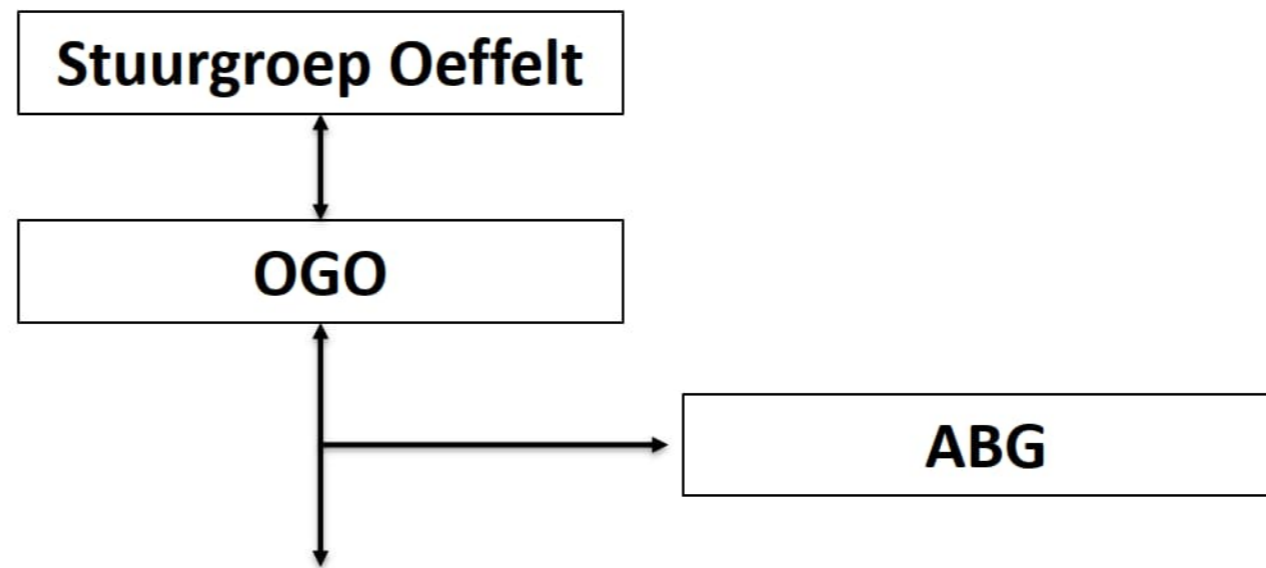
In scope na besluitvorming in de stuurgroep.

# Planning op hoofdlijnen

MIJLPAAL PNB - initiatief indienen bij BG  
don 3-6-21



## Projectorganisatie



## Kostenraming Planuitwerkingsfase

- Uitwerkingsvraag,
- ca. 10-15% ssk-raming,
- directe kosten capaciteit (40%)
- kosten voor eindproducten (engineering/ externe partijen) (60%)
  
- **Apart:** strategische grondaankopen/ grondverwerving financiering voorafgaand aan Realisatie

## Afspraken budget planuitwerkingsfase

- Afrekenen verkenningsfase (ca € 0,4 mln.)
- Budgetafspraken planuitwerkingsfase (ca. 3 tot 4 mln?),
- Nog te maken afspraken grondverwerving.

**Bedankt voor  
uw aandacht**

## Besprekingsverslag- concept

ABG Ruimte voor de Maas bij Oeffelt dd. 7 december 2020 (via Teams)

### Aanwezig

[redacted], [redacted], [redacted] (tot 14.00 uur), [redacted]  
 [redacted], [redacted], [redacted], [redacted] (vervangt [redacted]), [redacted]  
 [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]  
 [redacted], [redacted], [redacted] en [redacted].

Later ingebeld: [redacted]

### Afwezig

[redacted], [redacted], [redacted].

Agenda vastgesteld conform voorstel.

### 1. Korte introductie

[redacted] is per 1 november de [redacted] voor het project Oeffelt.

Het IPM projectteam is op dit moment in wording. [redacted] is projectbeheerser, [redacted], [redacted], [redacted] juridisch adviseur, [redacted] vervult de rol van adviseur tot medio 2021. De rol van CM, TM, OM worden binnenkort ingevuld.

### 2. Vaststellen verslag Stuurgroep

De ABG is akkoord met het conceptverslag van de Stuurgroepvergadering van 3 maart 2020. In de SG van 11 februari 2021 wordt het conceptverslag aan de SG ter vaststelling voorgelegd. Belangrijkste acties zijn het oprichten van een OGO (opdrachtgeversoverleg) waarin risicodragende partners deelnemen en het opstellen van Bestuursovereenkomst Planuitwerkingsfase tussen partijen voor de start van de PUF. (Agendapunt 5).  
Actie ABG: Afvaardiging vanuit jouw organisatie (managementniveau) voor het OGO doorgeven, indien dit nog niet is gebeurd.

### 3. Korte rondje langs de velden

Leden ABG wordt gevraagd vanuit hun organisatie specifieke aandachtspunten mee te geven aan het project:

- Alle partijen zijn positief met de doorstart van het project en roepen op snel aan de slag te willen;

- PLB en anderen: Verzoek voor tijdige verzending van stukken ABG en Stuurgroep, ABG 1 week van tevoren, Stuurgroep 2 weken van tevoren;
- WS A&M: Aandacht voor de relatie tussen financiële bijdragen vanuit 'vermeden kosten dijkversteking' c.q. 'uitwisselingsbijdrage HWBP' en de door het project uiteindelijk te realiseren waterstandsdeling, en de benedenstroomse effecten van een 'versnelling van de hoogwatergolf' t.g.v. opheffen flessenhals. Mogelijk in IRM verband op te lossen, of verrekening in het project, e.e.a. moet inzichtelijk worden/opgelost worden tijdens de looptijd van de PUF. Aandacht voor het eventueel meenemen van de dijkverhoging traject Boxmeer-Cuijk, exacte jaar van start/programmering HWBP programma is nog niet zeker, vooralsnog wordt 2028 genoemd;
- Gemeente Bergen en Mook en Middelaar: worden graag (ambtelijk/bestuurlijk) betrokken vanuit de ligging t.o.v. het project en relatie met andere maasprojecten, zien geen rol als medefinancier;
- Gemeente Gennep: betrokkenheid vanuit meekoppelkansen fietsbrug en verkeersafwikkeling tijdens de 'bouw';
- Gemeente Boxmeer: Samenhang met het programma Noordelijke Maasvallei (Unesco Biosphere) o.a. m.b.t. kavelruilproces t.b.v. realisatie NNB, afspraken over compensatieplan maasheggen, KRW maatregelen rond Viltse/Virdsche graaf die recent van start zijn gegaan;
- RWS: Samenhang projecten langs de Maas en eindbeheersituatie en beheersaspecten;
- PNB: Aandacht voor afspraken over medefinanciering partners(BOK). Werkwijze met HWBP over wijze uitbetaling uitwisselingsbijdrage zijn nog niet duidelijk. Relatie HWBP uitwisseling en bijdragen op tijd in beeld, hoe spreken we dit af met HWBP/waterschappen? Aandacht benedenstroomse effecten (HOWABO);
- SBB: betrek kennis van beheerders programma/gebiedsproces Noordelijke Maasvallei.

#### **4. Presentatie Plan van Aanpak**

Toelichting van [REDACTED] op het plan van aanpak (grotendeels eerder gedeeld in ABG februari 2020). Zie PowerPoint presentatie in bijlage bij verslag.

Opmerkingen bij

- Dia 5: Opdrachtgevers.  
Er zijn 7 opdrachtgevers: gemeente Boxmeer ontbreekt per abuis in het lijstje.
- Dia 9: Lijst met aandachtspunten (bron verkenningenrapport).  
ABG geeft de volgende aanvullingen op de lijst: (zie ook punt 3)
  - Aandacht voor verkeersdoorstroming tijdens het werk;
  - Bodemkwaliteit i.r.t. verontreinigingen, pfas, dioxine, PAS
  - KRW maatregelen Viltse en Virdsche graaf
  - Meekoppelkansen vanuit programma Noordelijke Maasvallei

- Dia 11: Planning. Wordt voor ABG januari verder uitgewerkt
- Dia 12: Organisatie.  
Schema suggereert dat het OGO de SG voorbereidt. Dat is niet zo bedoeld. ABG bereidt SG voor. OGO bespreekt de sturing en voortgang op aanpak en kwaliteit, waarbij onder andere afspraken worden gemaakt over de scope, grondstrategie en de benodigde inzet van mensen en middelen.
- Dia 13&14 kostenraming en afspraken budget PUF.  
PLB pleit voor een logische verdeling van inzet deelbudgetten voor de planuitwerkingsfase;  
Min I&W: voor PUF is budget beschikbaar. Over grondverwerving t.b.v. realisatie separaat afspraken maken.  
WS A&M: uitwisselingsbijdrage HWBP komt beschikbaar bij aanpak dijktraject. Dan komt ook de 10% eigen bijdrage beschikbaar.  
PNB: de genoemde € 0,4 mln. is afkomstig uit de 5 mln. die PNB beschikbaar stelt. Dit moet nog verrekend worden met partijen.  
Aandacht voor grondverwerving, hoe gaan we met die kosten voorafgaand aan de realisatie om? Aandacht voor de verdeling van risico's over de partners in het geval van no-go na de PUF of duurder uitvallen van het project.  
Gemeente Boxmeer: toegezegd budget is alleen bedoeld voor meekoppelkansen (eerder aangegeven in brief aan provincie/PM)

**Datum**

7 januari 2020

**Van**

\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Telefoon**

06-\_\_\_\_\_/

06-\_\_\_\_\_

**Email**

\_\_\_\_\_[@brabant.nl/](mailto:____@brabant.nl)

\_\_\_\_\_[@brabant.nl](mailto:____@brabant.nl)

Actie PT: Bovengenoemde punten verwerken in plan van aanpak en/of BOK.

### 5. Bespreking Bestuursvereenkomst op onderdelen (allen)

\_\_\_\_\_ licht de belangrijkste punten toe van de concept BOK en deze worden besproken.

Actie ABG: Gevraagd wordt aan ABG om ook schriftelijk te reageren op de BOK.

Actie PT: Daarnaast worden er in de laatste weken van 2020 1:1 afspraken gepland met de ondertekende partijen om specifieke punten/details verder te af te stemmen.

Actie PT: De opmerkingen verwerken in een nieuwe concept BOK die in de vergadering van januari wordt besproken.

Actiepunten	Actie door
20201207 Doorgeven leden OGO	ABG
20201207 Er worden bilaterale afspraken gepland met partners en PT ter bespreking van de BOK (voor de kerstvakantie)	Projectteam (PT)
20201207 schriftelijk reageren op de BOK	ABG
20201207 Verwerken opmerkingen die gemaakt zijn in de ABG en individuele afspraken in nieuw concept BOK t.b.v. ABG13012021	PT

Bijlage PvA PUF 20201207

**Van:** [redacted]@brabant.nl>  
**Verzonden:** donderdag 7 januari 2021 11:19  
**Aan:** [redacted] (ZN)  
**CC:** [redacted]  
**Onderwerp:** Fietsverbinding Oeffelt-Gennepe

Beste [redacted],  
N.a.v. ons telefoongesprek kan ik bevestigen dat tijdens het kerstreces de opdrachtverlening rondgekomen is aan RHDHV voor het opstellen van het Plan van Aanpak voor aanvullend onderzoek t.b.v. de verbreding van het fietspad Oeffelt-Gennepe langs de N264.  
Ik vertrouw erop dat daarmee de planning met het oog op het afgesproken bestuurlijk overleg in april gehaald zal worden.  
Groeten,  
[redacted]

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10



Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: @brabant | [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)

---

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](https://www.instagram.com/provincienoordbrabant)

**Van:** FLESSENHALSOEFFELT <FLESSENHALSOEFFELT@brabant.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 19 januari 2021 21:59  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]@staatsbosbeheer.nl; [redacted]@staatsbosbeheer.nl; [redacted]@waterschaplimburg.nl; [redacted]@aaenmaas.nl; [redacted]@prvlimburg.nl; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted] - DGWB  
**CC:** [redacted]@prvlimburg.nl; [redacted] (ZN); [redacted]@waterschaplimburg.nl; [redacted]@infram.nl; [redacted]@aaenmaas.nl; [redacted]@aaenmaas.nl; [redacted]@boxmeer.nl  
**Onderwerp:** Agenda en bijlagen OGO Rivierverruiming Oeffelt, d.d. 25 januari 2021  
**Bijlagen:** 210125 Agenda OGO Rivierverruiming Oeffelt.docx; 20200303 SG Ruimte voor de Maas Oeffelt verslag def concept.pdf; Bijlage 1 Geannoteerde Agenda OGO Rivierverruiming Oeffelt.pdf; Bijlage 2 Bestuursovereenkomst Oeffelt versie 19 jan 2021 OGO.pdf; Bijlage 3 Agenda Stuurgroep Rivierverruiming Oeffelt Concept.pdf

Beste genodigden,

Hierbij ontvangen jullie de agenda en bijlagen voor het Opdrachtgeversoverleg (OGO) van het project N264.30 Rivierverruiming Oeffelt. Het overleg vindt plaats via MS Teams op maandag 25 januari 2021 om 9.30 uur.

Bijlagen:  
Agenda  
Bijlage 1 Agenda met annotatie  
Bijlage 2 Bestuursovereenkomst  
Bijlage 3 Conceptagenda Stuurgroep

Het conceptverslag d.d. 3 mei 2020 van de Stuurgroep Oeffelt sluit ik ter informatie bij.

Ik hoop jullie hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Vriendelijke groet,  
Namens projectteam Rivierverruiming Oeffelt,

[redacted]  
[redacted] | [redacted] Provincie Noord-Brabant | [redacted]  
Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch | Bezoekadres: Brabantlaan 1, 5216 TV, 's-Hertogenbosch | [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl) |  
Telefoon: 06-[redacted] | E-mailadres: [redacted]@brabant.nl

**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](http://www.brabant.nl) | Twitter: @brabant | [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](https://www.instagram.com/provincienoordbrabant)

## Besprekingsverslag

### Concept

Stuurgroep Ruimte voor de Maas bij Oeffelt (Oeffelt)

3 maart 2020 van 15.45-17.15

Provinciehuis 's-Hertogenbosch

### Datum

3 maart 2020

### Aan

Stuurgroep Oeffelt

### Kopie aan

Ambtelijke

begeleidingsgroep Ruimte voor de Maas bij Oeffelt

### Van

[Redacted]

### Telefoon

(06) [Redacted]

### Email

[Redacted]@brabant.nl

### Aanwezig:

Provincie Noord Brabant: [Redacted], Provincie Noord Brabant: [Redacted], Provincie Limburg: [Redacted], I&M/RWS Zuid: [Redacted].  
[Redacted], Staatbosbeheer: [Redacted], Gemeente Boxmeer: [Redacted]

Gemeente Cuijk: [Redacted], Projectbureau Maas: [Redacted],

Projectteam Oeffelt: [Redacted], [Redacted]  
( [Redacted] ), [Redacted]

### Afwezig:

Gemeente Gennep: [Redacted], Gemeente Bergen: [Redacted],

Waterschap Aa & Maas: [Redacted], Waterschap Limburg: [Redacted]

## 1. Opening

De heer [Redacted] opent de vergadering en bedankt partijen (provincie Limburg en het Rijk) voor hun bijdragen om het tekort dat was ontstaan in 2018 door een gewijzigde aanpak in de berekeningen van de 'vermeden kosten dijkversterking' te dichten. Na vertraging van ca. 1 jaar kan hierdoor het project Ruimte voor de Maas bij Oeffelt (kortweg 'Oeffelt') nu van de verkenningsfase naar de planuitwerkingsfase. Deze Stuurgroep heeft als voornaamste doel een nieuwe start te maken, de stand van zaken weer te geven en een doorkijk te geven voor het vervolg.

## 2. Planuitwerkingsfase Oeffelt

De heer [Redacted] geeft een presentatie (zie bijlage). Eind november 2019 is vanuit BO-MIRT een akkoord gekomen dat 'Oeffelt' naar de planuitwerkingsfase kan. Doel van de planuitwerkingsfase is te komen tot een positieve projectbeslissing op een uitgewerkt en definitief vastgestelde Voorkeursvariant/Inrichtingsvariant die financieel gedekt is, om daarna door te gaan naar de realisatiefase.

*Reacties/aandachtspunten n.a.v. de presentatie:*

Scope:

De heer [ ] vraagt aandacht voor de afspraak dat de opening in de N264 en het Duits lijntje ter hoogte van de Viltse Graaf alleen resp. de overbrugging/verwijdering grondlichaam betreft, en dat het 'stroomdal' van de Viltse Graaf ongewijzigd blijft. Dit wordt beaamd door de projectleider.

**Datum**

3 maart 2020

**Documentnummer**

De heer [ ] wijst op de plannen voor een dijkverhoging/versterking op het traject Boxmeer-Cuijk, dat invloed heeft op de kruising van de dijk met de N264 en de hoogte van de weg.

De projectleider geeft aan dit wordt onderzocht en meegenomen bij de optimalisaties van het huidige Voorkeursalternatief (VKA).

**Planning:**

In de volgende Stuurgroep zal het plan van aanpak voorliggen. Dit bevat o.a. het doel, de aanpak, planning, samenwerking, uit te werken optimalisaties.

Voor wat betreft de planning wordt gekoerst op een positief besluit in het BO MIRT van eind november 2021. Het projectteam is op dit moment bezig om een ingenieursbureau te contracteren voor technisch-inhoudelijke ondersteuning bij deze fase.

**Voortoets:**

In de planning wordt rekening gehouden met een voortoets. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat het ministerie van I&W/RWS voortijdig kan toetsen of het VKA voldoet aan de gestelde eisen van het MIRT. In de voortoets wordt gekeken naar de haalbaarheid van de variant, financiën, inhoud, juridische houdbaarheid, vergunbaarheid etc. De heer [ ] (I&W/RWS) geeft aan dat dit voortoets moment nog moet worden geregeld. Dit om ervoor te zorgen dat bij RWS en het ministerie capaciteit beschikbaar is om te toetsen. De heer [ ] geeft aan dat Oeffelt ook bij nieuwe feiten en beslissingen voor advies terecht kan bij het ministerie/RWS voor een toets, zodat je weet dat het past en dit mee kan nemen in de Stuurgroep.

De Stuurgroep vindt het een goed idee om een voortoets te doen en besluit om dit voor Oeffelt te laten plaatsvinden.

Afspraak: voortoets meenemen in Plan van aanpak en nadere afspraak maken met RWS hoe dit te regelen.

**Rol van de stuurgroep/planning:**

[ ] verzoekt om de bestuurlijke en relevante beslismomenten goed op te nemen in de planning en als er tussendoor relevante beslismomenten zijn om de Stuurgroep dan te betrekken.

**Opdrachtgeversoverleg:**

De Stuurgroep ([ ], [ ] en [ ]) verzoeken om het instellen van een Opdrachtgevers Overleg (OGO) waarin de inzet van mensen en € worden besproken en bij hoge uitzondering grote discussiepunten. OGO kan ook van dienst zijn bij het goed formuleren van de Bestuursovereenkomst. In het OGO sluiten partijen aan met financiële belangen: provincies Noord-Brabant en Limburg, I&W/RWS, gemeente Boxmeer en SBB (vanwege inbreng

gronden) en de waterschappen Limburg en Aa en Maas. Uitgezocht moet nog worden hoe het HWBP (tav. vermeden kosten) een rol krijgt.

NRD en planning:

De Stuurgroep spreekt verder af dat de concept-notitie Reikwijdte en Detailniveau/Startnotitie MER te zijner tijd aan de Stuurgroep wordt voorgelegd voor reactie.

**Datum**

3 maart 2020

**Documentnummer**

De heer [REDACTED] verzoekt om een inzichtelijke planning waarin aangegeven wordt waar nog ruimte in de planning zit en waar niet. Het advies is om ruimte in te bouwen als deze niet in de planning zit.

Tevens vraagt de heer [REDACTED] om de Stuurgroep in het plan van aanpak inzicht te geven in de risico's.

Bestuursovereenkomst:

De Stuurgroep spreekt af om bij deze nieuwe fase een bestuursovereenkomst af te sluiten waarin partijen nader afspraken maken over de verdere samenwerking. In de volgende Stuurgroep wordt de bestuursovereenkomst ter besluitvorming voorgelegd.

De heer [REDACTED] van RWS vraagt aandacht voor het vergunningentraject dat doorlopen moet worden en beveelt aan dit zo vroeg mogelijk al indicatief te onderzoeken en in overleg te treden. Vergunningen die nodig zijn van RWS of het Ministerie blijven gewoon nodig, ook al neemt het Rijk deel in het project.

De volgende Stuurgroep zal plaatsvinden in het 2<sup>e</sup> kwartaal 2020.

Afspraak: Het plan van aanpak, met daarin opgenomen bovengenoemde afspraken en verzoeken én de bestuursovereenkomst liggen dan voor ter besluitvorming.

### 3. Thema's

PFAS en stikstof: deze aspecten worden door het projectteam nauwlettend gevolgd en in beeld gebracht. De Stuurgroep verzoekt om nu al de mogelijke verontreiniging in het projectgebied in beeld te brengen, in verband met het beheersen van risico's.

### 4. Wvttk

Er wordt verzocht door de heer [REDACTED] om de Lob van Gennep goed mee te nemen in het traject van Oeffelt. Vooral de uitleg rondom benedenstroomse effecten en de wederkerigheid van projecten zijn van belang hierin.

In het plan van aanpak wordt een communicatiestrategie opgenomen. Hierin is ook aandacht voor de relatie met andere projecten. Het projectteam is vertegenwoordigd in en onderhoudt nauwe relaties met de andere Maasprojecten zoals de Lob van Gennep en Meanderende Maas.

RWS geeft aan dat de brug over de Maas (N264) vóór 2050 niet verhoogd zal worden. Op dit moment wordt de technische staat van de brug bekeken door de twee provincies en RWS in het licht van de meekoppelkans verbrede fietsbrug.

**Datum**

3 maart 2020

**Documentnummer**

De Stuurgroep geeft aan een voorkeur te hebben voor de naam Stuurgroep (SG) in plaats van de afkorting BBG en de naam van het project te duiden als 'Oeffelt' of 'Ruimte voor de Maas bij Oeffelt' maar geen afkortingen.

De heer [REDACTED] deelt mede dat de huidige projectmanager van Oeffelt [REDACTED] door [REDACTED] vervangen zal worden.

#### 5. Rondvraag

[REDACTED] geeft aan het fijn dat vinden dat de provincie Limburg financieel heeft kunnen bijdragen om het tekort tgv. de geringere bijdrage vanuit 'de vermeden kosten dijkversterking' te kunnen dichten. De andere partijen geven aan dit zeer te waarderen.

**Van:** [redacted]@prvlimburg.nl>  
**Verzonden:** woensdag 5 mei 2021 22:39  
**Aan:** [redacted]; [redacted] (ZN); [redacted]  
**Onderwerp:** Memo BO 20-05-2021  
**Bijlagen:** 20210520 Memo Fietsbrug Oeffelt-Gennepe.docx

Hallo collega's,

Bijgesloten de conceptmemo, zoals afgelopen week afgesproken. Ik heb besloten om twee bijlagen toe te voegen. Het verslag van het bestuurlijke overleg van 18 september en een memo van RHDHV, waarin de resultaten van de haalbaarheidsanalyse zijn verwoord. Het lijkt mij niet nodig om alle stukken met de bestuurders te delen.

Ik hoor graag wat jullie ervan vinden, wat jullie missen en andere op- en/ of aanmerkingen... Het zou fijn zijn, als wij het stuk nog deze week kunnen afronden en medio volgende week kunnen delen met onze bestuurders.

Groeten en alvast bedankt voor alle moeite!

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 23 april 2021 17:02  
**Aan:** [redacted]@brabant.nl>  
**CC:** [redacted]@brabant.nl>; [redacted]@brabant.nl>; [redacted]@brabant.nl>; [redacted]@prvlimburg.nl>  
**Onderwerp:** RE: Terugkoppeling gesprek [redacted], lenW

Hoi [redacted],

Duidelijk en bedankt voor de onderstaande toelichting.

[redacted] gaat aan de slag met een makkelijk te begrijpen toelichting op/ samenvatting van de uitgevoerde technische studies. Vanwege de ontstane situatie is het voor mij daarbij relevant om te weten, wanneer het concept klaar kan zijn. Mijn streven is om begin mei input te leveren voor mijn DT, omdat het totale proces naar verwachting minimaal één week langer kan duren.

Inmiddels is ook bekend, dat hoogstwaarschijnlijk onze directeur [redacted] en mijn clustermanager [redacted] aanwezig zullen zijn.

Groeten en fijn weekend gewenst,

---

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** vrijdag 23 april 2021 14:39  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]  
**Onderwerp:** Terugkoppeling gesprek [redacted], lenW

Allen,

Vanmiddag heb ik gesproken met [redacted] van lenW.

[redacted] geeft, net als RWS, aan dat de instandhoudingsopgave van RWS de komende 10 jaar erg groot is. RWS zit ook qua capaciteit niet te wachten op een extra project. Tegelijkertijd is de insteek van het Rijk dat ze positief staan t.o.v. meekoppelkansen. Daarbij moet een meekoppelkans voor lenW wel budgetneutraal zijn.

Bestuursovereenkomst voor de Rivierverruiming: daar zit de fietsverbinding als meekoppelkans goed in. Als alle partijen die fietsverbinding als meekoppelkans willen kan het zijn dat de door lenW gehanteerde definitie meekoppelkans moet budgettair neutraal zijn) wat breder wordt beschouwd.

Opties voor de oplossing van het investeringsvraagstuk zijn:

1. Een subsidie-aanvraag indienen voor de Impulsregeling Verkeersveiligheid (50% subsidie), ervan uitgaande dat die ook dit jaar weer wordt opengesteld en ervan uitgaande dat verbreding van de fietsverbinding een verkeersveiligheidsprobleem oplost. Dit lijkt dan kansrijk en speelt al op korte termijn.
2. Het project oplijnen richting BO-MIRT als onderdeel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Het is dan wel de vraag of er dit jaar nog duidelijkheid komt over de rijksbijdrage. De demissionaire minister zal een dergelijk besluit niet meer nemen.
3. De verbreding van de fietsverbinding past binnen het budget van het rivierverruimingsproject doordat dit goedkoper uitvalt. Dit zal pas later in de projectfasering duidelijk worden.

Met [redacted] heb ik afgesproken dat we nu eerst het gesprek met RWS aangaan. En op basis daarvan opnieuw contact hebben.

Groeten,

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10

**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: [@brabant](#) | [www.brabant.nl](#)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincie Noord-Brabant](https://www.instagram.com/provincie Noord-Brabant)

Dit e-mailbericht en de informatie verzonden met dit e-mailbericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten waarop intellectuele eigendomsrechten rusten of die vertrouwelijk is of om andere redenen rechtens beschermd is. Kennisname en gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde (n) is verboden. Indien u deze email abusievelijk hebt ontvangen, brengt u ons dan op de hoogte waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen.

<b>Onderwerp</b>	BO Fietsbrug Oeffelt-Gennep
<b>Datum BO</b>	20 mei 2021
<b>Probleemstelling</b>	<p>Donderdag 20 mei vindt tussen 9:00 uur en 9:55 uur het tweede bestuurlijke overleg plaats, waarbij RWS ( ) en de provincies Noord-Brabant ( ) en Limburg aanwezig zullen zijn. Dit overleg vindt digitaal plaats (<a href="#">MS Teams vergadering</a>). Dit BO heeft betrekking op de verbreding van de fietsverbinding op twee locaties tussen Oeffelt en Gennep. Ten eerste ter plekke van de Maasbrug, waarvan RWS de eigenaar is en daarnaast het viaduct boven de N271, waarvan provincie Limburg de eigenaar is.</p> <p>Op vrijdag 18 september 2020 heeft het eerste bestuurlijke overleg plaatsgevonden met dezelfde partijen. Gedeputeerde heeft het eerste BO (ook digitaal) bijgewoond. In bijlage 1 is het verslag van dit BO bijgesloten.</p> <p><b>Het vervolg</b></p> <p>Het doel van het vervolgproces tot nu toe was om te komen tot een gezamenlijke integrale afweging van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep en bijzondere aandacht voor de Maasbrug en het viaduct boven de N271. Deze twee locaties zijn te smal gebleken voor veilig fietsgebruik. Daarvoor is in kaart gebracht:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. wat de technische status is van de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (staalconstructie en betonnen wegdek)</li> <li>2. en heeft een studie plaatsgevonden naar de verbreding van de fietsverbinding op het viaduct over de N271 aan Limburgse zijde.</li> </ol> <p><b>Ad 1. Technische status Maasbrug</b></p> <p>Het onderzoek naar de technische status van de Maasbrug betrof op hoofdlijnen de staal- en betonconstructie (sterkte en stabiliteit) en daarbij de effecten van het verbreden van het fietspad. Ook is er een globale inspectie uitgevoerd om een beeld te krijgen van de huidige algemene staat van de brug. De boven- en onderrand van de Maasbrug voldoen in de huidige situatie niet op een beperkt aantal locaties. Uit de herberekening volgde, dat het betondek niet voldoet als er verkeer op de schampkant komt.</p> <p><b>Ad 2. Verbreding fietsverbinding viaduct N271</b></p> <p>Naast de Maasbrug is er ook gekeken naar de inpassingsmogelijkheden ter plaatse van het viaduct over de N271 aan de Limburgse kant, conform de afspraken uit het bestuurlijke overleg van 18 september 2020. De verbreding van het fietspad is goed mogelijk door het verplaatsen van de leuning en de voertuigkering. Aandachtspunt is het rijdek, dat opgehoogd dient te worden om een vlak fietspad te kunnen creëren.</p> <p>In het kort: de resultaten van de uitgevoerde studies zijn positief, hoewel een</p>

volledige herberekening wel nog noodzakelijk is. Een samenvatting van beide haalbaarheidsanalyses is in bijlage 2 opgenomen. De gedetailleerde studies zijn hier niet bijgesloten, vanwege de omvang van de stukken (ruim 1.000 pagina's) en de technische complexiteit.

#### **Overige aandachtspunten t.b.v. het BO van 20 mei**

Naast het ter kennis nemen van de resultaten van de technische studies is besluitvorming noodzakelijk ten behoeve van twee relevante onderdelen:

1. *de inpasbaarheid in het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas*  
Zowel beide provincies als het Rijk geven aan dat er een meekoppelkans is met het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas. In de bestuursovereenkomst voor de Rivierverruiming wordt rekening gehouden met de verbetering van deze fietsverbinding.
2. *en de gezamenlijke gedeelde verantwoordelijkheid voor wat betreft de verbreding van het fietspad ter hoogte van de Maasbrug in relatie tot de MIRT-afspraken.*

De verbreding van de fietsverbinding past binnen het budget van het rivierverruimingsproject, doordat dit project goedkoper uitvalt. In de projectfasering wordt duidelijk inzichtelijk gemaakt, wat de totale kosten zijn van deze werkzaamheden. Vooralsnog worden de kosten van de verbreding van het fietspad ter hoogte van de Maasbrug geschat op € 3 miljoen à € 3,5 miljoen, exclusief de verbredingskosten aan het viaduct boven de N271.

De aanpassingen van de brug, om fietsers veilig de brug te kunnen laten passeren, zijn in het belang van alle deelnemende partijen. Het is daarom van belang dat ook alle partijen hun verantwoordelijkheid nemen.

In het MIRT 2020 hebben het Rijk en de provincies Limburg en Noord-Brabant afgesproken de kansrijkheid en haalbaarheid van het toekomstbestendig maken van de fietsverbinding op Maasbrug Oeffelt – Gennep te verkennen, als meekoppelkans met de verruiming van de waterdoorgang in de Maas. Op het BO MIRT 2021 zullen de resultaten worden geagendeerd.

#### **Financieringsmogelijkheden**

Opties voor de oplossing van het investeringsvraagstuk zijn:

- Een subsidieaanvraag indienen voor de Impulsregeling Verkeersveiligheid (50% subsidie), ervan uitgaande dat die ook dit jaar weer wordt opengesteld en ervan uitgaande dat verbreding van de fietsverbinding een verkeersveiligheidsprobleem oplost. Dit lijkt dan kansrijk en speelt al op korte termijn.
- Het project verder voorbereiden voor het BO-MIRT 2021 in oktober/november als onderdeel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

<b>Voorstel</b>	<p>Voorgesteld wordt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– kennis te nemen van de resultaten van de haalbaarheidsstudies,</li> <li>– naar aanleiding van de positieve haalbaarheidsstudies een volledige herberekening uit te laten voeren,</li> <li>– een gezamenlijke intentieovereenkomst op basis van gedeelde verantwoordelijkheid tussen RWS en beide provincies op te laten stellen en te ondertekenen</li> <li>– en met de partijen gezamenlijk in te zetten op het voorbereiden van het project ten behoeve van een financieringsverzoek/ -aanvraag in het BO MIRT 2021.</li> </ul>
<b>Afgestemd met manager</b>	Ja, met [REDACTED]
<b>Behandelaar</b>	[REDACTED] / [REDACTED] (provincie Noord-Brabant)
<b>Behandelaar in BO</b>	Ja, indien nodig ( <a href="#">MS Teams vergadering</a> )
<b>Behandeling in GS</b>	Nee
<b>Bestuurlijke risico's</b>	Nee
<b>Bijlagen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bijlage 1: Notitie n.a.v. het bestuurlijk overleg d.d. 18 september m.b.t. verbreding fietsverbinding tussen Oeffelt - Gennepe, inclusief verbreding Maasbrug</li> <li>– Bijlage 2: Vervolgwerkzaamheden Maasbrug en viaduct over de N271</li> </ul>

## **Bijlage 1: Notitie n.a.v. het bestuurlijk overleg d.d. 18 september m.b.t. verbreding fietsverbinding tussen Oeffelt - Gennep, inclusief verbreding Maasbrug**

### **Inleiding**

Sinds 2017 wordt het verbeteren van de fietsverbinding over de Maasbrug gezien als een potentiële meekoppelkans van het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas. De planuitwerking voor dit project is inmiddels gestart.



De provincies Noord-Brabant en Limburg zien het verkeersveiligheidsrisico van de te smalle fietsverbinding en hebben een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het verbreden van het fietspad op de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (N264). De brug is eigendom van RWS, terwijl het wegdek van de brug beheerd en onderhouden wordt door beide provincies. De fietsverbinding, met ruim 2.000 fietsers per dag, is een tweerichtingenfietspad van 2 meter breed zonder obstakelvrije zone en voldoet daarmee niet aan de geldende CROW-richtlijn. Het fietspad is onderdeel van de provinciale weg N264 en maakt onderdeel uit van het zogenaamde primaire fietspadennet van Brabant.

Ook binnen Limburg is dit een belangrijke utilitaire fietsverbinding met ruim 2000 fietsers per etmaal. Met het oog op de steeds groter wordende snelheidsverschillen door de grote variatie aan fietsen, scooters etc. op deze fietsverbinding, is het van belang dat fietsers elkaar op een veilige manier kunnen passeren. En deze veiligheid is momenteel in het geding door de te smalle breedte.

Er is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid: het gaat om een provincie overschrijdende verbinding, 2 (zijdelings) betrokken gemeenten en een brug die in beheer en eigendom is van RWS.

### **Resultaat van het bestuurlijk overleg**

Op 18 september 2020 vond een bestuurlijk overleg plaats tussen de gedeputeerden [redacted] (Limburg), [redacted] (Brabant) en de directeur Netwerkontwikkeling van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland [redacted] (RWS). De resultante van dit overleg is dat partijen de intentie hebben uitgesproken om uiterlijk 1 april 2021 duidelijkheid te hebben over de mogelijkheid om de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep (langs de N264) te realiseren. Daarbij dient echter wel vermeld te worden, dat RWS niet voornemens is om financieel bij te dragen aan deze vervolgstudie tot 1

april. Deze kosten dienen dus gedragen te worden door de provincies Noord-Brabant en Limburg. De datum 1 april is van belang om tijdig de afwegingen te kunnen maken, die nodig zijn om te komen tot een besluit over het meenemen van deze verbreding als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas.

Beide gedeputeerden geven aan dat zij intern rekening houden met een financiële bijdrage in de orde grootte van een derde (€ 1,5 -2,5 miljoen per partij) van de globaal geraamde investering voor de verbreding van de fietsverbinding. De provincies rekenen op een bijdrage van RWS aan het zo mogelijk gezamenlijk te realiseren project. Daartoe dient het project voor BO MIRT te worden geagendeerd.

### **Gezamenlijk proces**

RWS en de provincies Noord-Brabant en Limburg zullen zich in een gezamenlijk vervolgproces inspannen om te komen tot een integrale afweging over de haalbaarheid (financieel, technisch en planmatig) van de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas. De provincies Noord-Brabant en Limburg maken onderling afspraken over de rollen van dit gezamenlijk proces.

### **Doel**

Het doel van het vervolgproces is om alle informatie beschikbaar te krijgen, die nodig is om tot een gezamenlijke integrale afweging te komen over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

Subdoelen daarbij zijn:

3. helder te krijgen wat de technische status is van de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (staalconstructie en betonnen wegdek);
4. studie naar verbreding van de fietsverbinding op het viaduct over de N271 aan Limburgse zijde;
5. werken aan het gezamenlijke belang om deze grensoverschrijdende fietsverbinding toekomstbestendig te realiseren (het waarborgen van de verkeersveilige route door het fietspad waar nodig te verbreden).

### **Inhoudelijke stand van zaken**

In het afgelopen jaar is door RHDHV een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de constructieve haalbaarheid van het verbreden van de fietsverbinding op de Maasbrug. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat verbreding van het huidige fietspad constructief mogelijk is, maar dat er mogelijk een aantal oplosbare risico's zijn met betrekking tot het betondek en de hoofd draagconstructie. Dit dient in het vervolgproces uitgewerkt te worden. Tegelijkertijd dient de haalbaarheid van de verbreding van het fietspad tussen de Maasbrug en Oeffelt in beeld te worden gebracht.

### **Vervolgactie**

Provincies Noord-Brabant en Limburg nemen het initiatief om met RWS te komen tot een Plan van Aanpak voor het proces tot 1 april. In dit PvA dienen dus alle acties/ stappen inclusief planning tot uiterlijk eind maart opgenomen te worden, die leiden tot de gezamenlijke integrale afweging over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.



**Van:** [redacted]@rhdhv.com>  
**Verzonden:** donderdag 6 mei 2021 15:05  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted] (ZN); [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Memo BO 20-05-2021

Ik ben weliswaar een beetje "buitenstaander" maar wil bij deze wel meegeven dat ik het erg netjes verwoord vind.  
Klein puntje wat ik mis in de tekst is dat de brug aan onderhoud (rijdek, wegovertgangen en herstel conservering) toe is.

Gr. [redacted]

[redacted]

T +31 (0)88 [redacted] | M +31 (0)6 [redacted] | E [redacted]@rhdhv.com | W [www.royalhaskoningdhv.com](http://www.royalhaskoningdhv.com)

**Van:** [redacted] Dubbel  
**Verzonden:** woensdag 5 mei 2021 22:39  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Memo BO 20-05-2021

[redacted]

**Van:** [redacted] Dubbel  
**Verzonden:** vrijdag 23 april 2021 17:02  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** RE: Terugkoppeling gesprek [redacted], lenW

[redacted]

**Van:** [redacted] Dubbel  
**Verzonden:** vrijdag 23 april 2021 14:39  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** Terugkoppeling gesprek [redacted], lenW

[redacted]

[redacted]

**Van:** [redacted]@prvlimburg.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 7 mei 2021 17:48  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted] (ZN)  
**Onderwerp:** RE: Concept-Annotatie bestuurlijk overleg verbreding fietspad Oeffelt-Gennepe

Hoi [redacted]

In ieder geval bedankt en complimenten. Het is goed, dat je een agendavoorstel hebt opgesteld en dat je een aantal beslispunten hebt geformuleerd. Daar heb ik niet aan gedacht. Zo kunnen wij na eventuele instemming, verdere stappen zetten.

Ik verwerk jouw voorzet in mijn memo en ik wacht tot woensdag om het te versturen naar mijn directeur en mijn clustermanager. Dan kan ik jullie eventuele reacties ook nog meenemen. Hou mij a.j.b. op de hoogte...

Nogmaals bedankt voor alle moeite!

Hartelijke groeten,

[redacted]

---

**Van:** [redacted]@brabant.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 7 mei 2021 13:37  
**Aan:** [redacted]@prvlimburg.nl>; [redacted]@brabant.nl>; [redacted]@rhdhv.com>; [redacted]@rws.nl>  
**Onderwerp:** Concept-Annotatie bestuurlijk overleg verbreding fietspad Oeffelt-Gennepe

Dubbel

[redacted]

[redacted]

---

[redacted]

**Van:** FLESSENHALSOEFFELT <FLESSENHALSOEFFELT@brabant.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 7 mei 2021 11:27  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted];  
[redacted]@staatsbosbeheer.nl'; [redacted]@waterschaplimburg.nl'; [redacted] - DGWB;  
[redacted]@aaenmaas.nl'; [redacted]@boxmeer.nl'; [redacted]@prvlimburg.nl'; [redacted] (ZN);  
[redacted]@gennep.nl'; [redacted]@bergen.nl'; [redacted]@bergen.nl'; [redacted]@cgm.nl';  
[redacted]@mookemiddelaar.nl'; [redacted] (ZN)  
**CC:** [redacted]; [redacted]@aaenmaas.nl'; [redacted]; [redacted]; [redacted];  
[redacted]  
**Onderwerp:** Agenda en stukken ABG rivierverruiming Oeffelt, d.d. 20 mei 2021  
**Bijlagen:** 210113 concept verslag ABG Rivierverruiming Oeffelt.docx; 210520 Agenda ABG Rivierverruiming Oeffelt.docx;  
210520 Geannoteerde agenda ABG Rivierverruiming Oeffelt.docx; Meekoppelkansen portfolio dd 29 april  
2021.docx; N264.30 Stuurgroep Rivierverruiming Oeffelt Concept verslag 210211.docx; PPT stuurgroep 11  
februari 2021 definitief.pptx

Beste genodigden,

Hierbij ontvangen jullie de stukken behorend bij het ABG Rivierverruiming Oeffelt op d.d. 20 mei 2021.  
Mogelijk komen er nog kleine wijzigingen op maandag 17 mei i.v.m. verlof van verschillende teamleden.  
Er is ook een conceptverslag van de Stuurgroep toegevoegd, zodat jullie weten wat daarin besproken is.

Mochten er nog vragen zijn, dan hoor ik het graag.

Namens Team Oeffelt,

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted] | Provincie Noord-Brabant | [redacted]  
Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch | Bezoekadres: Brabantlaan 1, 5216 TV, 's-Hertogenbosch | [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl) |  
Telefoon: 06-[redacted] | E-mailadres: [redacted]@brabant.nl



Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: @brabant | [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](https://www.instagram.com/provincienoordbrabant)

## Agenda -concept

ABG Rivierverruiming Oeffelt d.d. 20 mei 2021

Genodigd:

*Ambtenaren opdrachtgevers:*

[redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted], [redacted]  
en [redacted].

*Ambtenaren stakeholders en betrokkenen:*

[redacted], [redacted], of [redacted], [redacted] (vervangt [redacted]),  
[redacted], [redacted] en [redacted].

*Leden kernteam:*

[redacted], [redacted], [redacted] en [redacted].

Afwezig

### Aan

ABG project  
Rivierverruiming Oeffelt

### Kopie aan

### Datum

7 mei 2021

### Locatie

MS Teams

### Van

[redacted]  
[redacted]

### Telefoon

(06) [redacted]

### Email

[redacted]@brabant.nl

<b>Inlog (5 minuten)</b>	15u00
<b>1. Opening (5 min. [redacted])</b>	15u05
<b>2. Stavaza BOK en tekenmoment (10 min. [redacted])</b>	15u10
<b>3. Plan van Aanpak Planuitwerkingsfase (20 min. [redacted])</b>	15u20
Pauze (5 min. - koffiehalen en benen strekken)	15u40
<b>4. Meekoppelkansen (20 min. [redacted])</b>	15u45
<b>5. Stavaza uitvraag Ingenieursdienst (5 min. allen)</b>	16u20
<b>6. Afronding</b>	16u25

(ZN)

**Van:** [redacted] <[redacted]@brabant.nl>  
**Verzonden:** vrijdag 7 mei 2021 20:15  
**Aan:** [redacted]  
**CC:** [redacted]@prvlimburg.nl; [redacted]; [redacted] (ZN)  
**Onderwerp:** Re: Concept-Annotatie bestuurlijk overleg verbreding fietspad Oeffelt-Gennepe

Hoi [redacted]

Dank voor de eerste aanzet.

Helaas heb ik vakantie, maar ik zal proberen voor 12 mei goed onderbouwde reactie mee te geven.

Ik heb net ff snel gescand. Ik vind hem beetje riskant nu. Veel positiviteit dat het allemaal haalbaar en kansrijk is en dat inpassing als meekoppelkans een aandachtspunt is. Dat is niet hoe ik het zie. Hij is (nog) niet kansrijk en haalbaar als meekoppelkans. Daar is niet naar gekeken. Het is moet hier echter scherper op: feitelijk geen meekoppelkans; tenzij het direct kan mee oplopen. En dat is echt nog de vraag of dit kan meegekoppeld.

De 3,7 mln ssk: daar heb ik ook scherpe kanttekeningen bij. Hier waren echt al vanuit techniek opmerkingen bij. Die 3,7 mln 25% foutmarge zou eerder 5 mln zijn. Dan niet nu Ri. Bestuurders melden want dan zitten we eraan vast. Ik zie dat liever andersom. Want anders lijkt het straks alsof het meer kost door het project en dat is niet zo. En dat we met de laatste 0,2 mln er zijn.

Volgens mij moeten we nog: 1. Checken of het als meekoppelkans meekan, 2. Het wel daadwerkelijk te bouwen is voor dit bedrag en 3. We ook IenW proportioneel willen laten meebetalen.

Dus volgens mij goede eerste aanzet vanuit de beslissingen, maar mag mijn inziens strakker op de kansrijkheid, haalbaarheid als meekoppelkans en financiële kostenplaatje.

Groet,

[redacted]

Op 7 mei 2021 13:36 schreef [redacted] <[redacted]@brabant.nl>:

Dag heren,

Hierbij mijn voorzet voor de annotatie. Daarbij heb ik geprobeerd de grote hoeveelheid technische informatie te comprimeren tot een aantal bespreek- en beslispunten.

Ik heb [redacted] als projectleider [redacted] gevraagd aan te sluiten op 20 mei. Zelf ben ik er vanwege een cursus niet bij en zal worden vervangen door collega [redacted], programmaleider [redacted].

Graag jullie reacties. Ik zal de annotatie uiterlijk woensdag 12 mei aanleveren voor ons beleidsoverleg met de gedeputeerde.

Groeten,

Verzonden vanuit [Mail](#) voor Windows 10

**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 [redacted] | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter:  
@brabant | [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)

---

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](https://www.instagram.com/provincienoordbrabant)

<b>Onderwerp</b>	BO Fietsbrug Oeffelt-Gennep
<b>Datum BO</b>	20 mei 2021
<b>Probleemstelling</b>	<p>Donderdag 20 mei vindt tussen 9:00 uur en 9:55 uur het tweede bestuurlijke overleg plaats, waarbij RWS ( ) en de provincies Noord-Brabant ( ) en Limburg aanwezig zullen zijn. Dit overleg vindt digitaal plaats (<a href="#">MS Teams vergadering</a>). Dit BO heeft betrekking op de verbreding van de fietsverbinding op twee locaties tussen Oeffelt en Gennep. Ten eerste ter plekke van de Maasbrug, waarvan RWS de eigenaar is en daarnaast het viaduct boven de N271, waarvan provincie Limburg de eigenaar is.</p> <p>Op vrijdag 18 september 2020 heeft het eerste bestuurlijke overleg plaatsgevonden met dezelfde partijen. Gedeputeerde heeft het eerste BO (ook digitaal) bijgewoond. In bijlage 1 is het verslag van dit BO bijgesloten.</p> <p><b>Het vervolg</b></p> <p>Het doel van het vervolgproces tot nu toe was om te komen tot een gezamenlijke integrale afweging van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep en bijzondere aandacht voor de Maasbrug en het viaduct boven de N271. Deze twee locaties zijn te smal gebleken voor veilig fietsgebruik. Daarvoor is in kaart gebracht:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. wat de technische status is van de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (staalconstructie en betonnen wegdek)</li> <li>2. en heeft een studie plaatsgevonden naar de verbreding van de fietsverbinding op het viaduct over de N271 aan Limburgse zijde.</li> </ol> <p><b>Ad 1. Technische status Maasbrug</b></p> <p>Het onderzoek naar de technische status van de Maasbrug betrof op hoofdlijnen de staal- en betonconstructie (sterkte en stabiliteit) en daarbij de effecten van het verbreden van het fietspad. Ook is er een globale inspectie uitgevoerd om een beeld te krijgen van de huidige algemene staat van de brug. De boven- en onderrand van de Maasbrug voldoen in de huidige situatie niet op een beperkt aantal locaties. Uit de herberekening volgde, dat het betondek niet voldoet als er verkeer op de schampkant komt.</p> <p><b>Ad 2. Verbreding fietsverbinding viaduct N271</b></p> <p>Naast de Maasbrug is er ook gekeken naar de inpassingsmogelijkheden ter plaatse van het viaduct over de N271 aan de Limburgse kant, conform de afspraken uit het bestuurlijke overleg van 18 september 2020. De verbreding van het fietspad is goed mogelijk door het verplaatsen van de leuning en de voertuigkering. Aandachtspunt is het rijdek, dat opgehoogd dient te worden om een vlak fietspad te kunnen creëren.</p> <p>In het kort: de resultaten van de uitgevoerde studies zijn positief, hoewel een</p>

volledige herberekening wel nog noodzakelijk is. Een samenvatting van beide haalbaarheidsanalyses is in bijlage 2 opgenomen. De gedetailleerde studies zijn hier niet bijgesloten, vanwege de omvang van de stukken (ruim 1.000 pagina's) en de technische complexiteit.

#### **Overige aandachtspunten t.b.v. het BO van 20 mei**

Naast het ter kennis nemen van de resultaten van de technische studies is besluitvorming noodzakelijk ten behoeve van twee relevante onderdelen:

1. *de inpasbaarheid in het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas*  
Zowel beide provincies als het Rijk geven aan dat er een meekoppelkans is met het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas. In de bestuursovereenkomst voor de Rivierverruiming wordt rekening gehouden met de verbetering van deze fietsverbinding.
2. *en de gezamenlijke gedeelde verantwoordelijkheid voor wat betreft de verbreding van het fietspad ter hoogte van de Maasbrug in relatie tot de MIRT-afspraken.*

De verbreding van de fietsverbinding past binnen het budget van het rivierverruimingsproject, doordat dit project goedkoper uitvalt. In de projectfasering wordt duidelijk inzichtelijk gemaakt, wat de totale kosten zijn van deze werkzaamheden. Vooralsnog worden de kosten van de verbreding van het fietspad ter hoogte van de Maasbrug geschat op € 3 miljoen à € 3,5 miljoen, exclusief de verbredingskosten aan het viaduct boven de N271.

De aanpassingen van de brug, om fietsers veilig de brug te kunnen laten passeren, zijn in het belang van alle deelnemende partijen. Het is daarom van belang dat ook alle partijen hun verantwoordelijkheid nemen.

In het MIRT 2020 hebben het Rijk en de provincies Limburg en Noord-Brabant afgesproken de kansrijkheid en haalbaarheid van het toekomstbestendig maken van de fietsverbinding op Maasbrug Oeffelt – Gennep te verkennen, als meekoppelkans met de verruiming van de waterdoorgang in de Maas. Op het BO MIRT 2021 zullen de resultaten worden geagendeerd.

#### **Financieringsmogelijkheden**

Opties voor de oplossing van het investeringsvraagstuk zijn:

- Een subsidieaanvraag indienen voor de Impulsregeling Verkeersveiligheid (50% subsidie), ervan uitgaande dat die ook dit jaar weer wordt opengesteld en ervan uitgaande dat verbreding van de fietsverbinding een verkeersveiligheidsprobleem oplost. Dit lijkt dan kansrijk en speelt al op korte termijn.
- Het project verder voorbereiden voor het BO-MIRT 2021 in oktober/november als onderdeel van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets.

<b>Voorstel</b>	<p>Voorgesteld wordt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– kennis te nemen van de resultaten van de haalbaarheidsstudies,</li> <li>– naar aanleiding van de positieve haalbaarheidsstudies een volledige herberekening uit te laten voeren,</li> <li>– een gezamenlijke intentieovereenkomst op basis van gedeelde verantwoordelijkheid tussen RWS en beide provincies op te laten stellen en te ondertekenen</li> <li>– en met de partijen gezamenlijk in te zetten op het voorbereiden van het project ten behoeve van een financieringsverzoek/ -aanvraag in het BO MIRT 2021.</li> </ul>
<b>Afgestemd met manager</b>	Ja, met [REDACTED]
<b>Behandelaar</b>	[REDACTED] / [REDACTED] (provincie Noord-Brabant)
<b>Behandelaar in BO</b>	Ja, indien nodig ( <a href="#">MS Teams vergadering</a> )
<b>Behandeling in GS</b>	Nee
<b>Bestuurlijke risico's</b>	Nee
<b>Bijlagen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bijlage 1: Notitie n.a.v. het bestuurlijk overleg d.d. 18 september m.b.t. verbreding fietsverbinding tussen Oeffelt - Gennepe, inclusief verbreding Maasbrug</li> <li>– Bijlage 2: Vervolgwerkzaamheden Maasbrug en viaduct over de N271</li> </ul>

## **Bijlage 1: Notitie n.a.v. het bestuurlijk overleg d.d. 18 september m.b.t. verbreding fietsverbinding tussen Oeffelt - Gennep, inclusief verbreding Maasbrug**

### **Inleiding**

Sinds 2017 wordt het verbeteren van de fietsverbinding over de Maasbrug gezien als een potentiële meekoppelkans van het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas. De planuitwerking voor dit project is inmiddels gestart.



De provincies Noord-Brabant en Limburg zien het verkeersveiligheidsrisico van de te smalle fietsverbinding en hebben een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het verbreden van het fietspad op de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (N264). De brug is eigendom van RWS, terwijl het wegdek van de brug beheerd en onderhouden wordt door beide provincies. De fietsverbinding, met ruim 2.000 fietsers per dag, is een tweerichtingenfietspad van 2 meter breed zonder obstakelvrije zone en voldoet daarmee niet aan de geldende CROW-richtlijn. Het fietspad is onderdeel van de provinciale weg N264 en maakt onderdeel uit van het zogenaamde primaire fietspadennet van Brabant.

Ook binnen Limburg is dit een belangrijke utilitaire fietsverbinding met ruim 2000 fietsers per etmaal. Met het oog op de steeds groter wordende snelheidsverschillen door de grote variatie aan fietsen, scooters etc. op deze fietsverbinding, is het van belang dat fietsers elkaar op een veilige manier kunnen passeren. En deze veiligheid is momenteel in het geding door de te smalle breedte.

Er is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid: het gaat om een provincie overschrijdende verbinding, 2 (zijdelings) betrokken gemeenten en een brug die in beheer en eigendom is van RWS.

### **Resultaat van het bestuurlijk overleg**

Op 18 september 2020 vond een bestuurlijk overleg plaats tussen de gedeputeerden [redacted] (Limburg), [redacted] (Brabant) en de directeur Netwerkontwikkeling van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland [redacted] (RWS). De resultante van dit overleg is dat partijen de intentie hebben uitgesproken om uiterlijk 1 april 2021 duidelijkheid te hebben over de mogelijkheid om de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep (langs de N264) te realiseren. Daarbij dient echter wel vermeld te worden, dat RWS niet voornemens is om financieel bij te dragen aan deze vervolgstudie tot 1

april. Deze kosten dienen dus gedragen te worden door de provincies Noord-Brabant en Limburg. De datum 1 april is van belang om tijdig de afwegingen te kunnen maken, die nodig zijn om te komen tot een besluit over het meenemen van deze verbreding als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas.

Beide gedeputeerden geven aan dat zij intern rekening houden met een financiële bijdrage in de orde grootte van een derde (€ 1,5 -2,5 miljoen per partij) van de globaal geraamde investering voor de verbreding van de fietsverbinding. De provincies rekenen op een bijdrage van RWS aan het zo mogelijk gezamenlijk te realiseren project. Daartoe dient het project voor BO MIRT te worden geagendeerd.

### **Gezamenlijk proces**

RWS en de provincies Noord-Brabant en Limburg zullen zich in een gezamenlijk vervolgproces inspannen om te komen tot een integrale afweging over de haalbaarheid (financieel, technisch en planmatig) van de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas. De provincies Noord-Brabant en Limburg maken onderling afspraken over de rollen van dit gezamenlijk proces.

### **Doel**

Het doel van het vervolgproces is om alle informatie beschikbaar te krijgen, die nodig is om tot een gezamenlijke integrale afweging te komen over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

Subdoelen daarbij zijn:

3. helder te krijgen wat de technische status is van de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (staalconstructie en betonnen wegdek);
4. studie naar verbreding van de fietsverbinding op het viaduct over de N271 aan Limburgse zijde;
5. werken aan het gezamenlijke belang om deze grensoverschrijdende fietsverbinding toekomstbestendig te realiseren (het waarborgen van de verkeersveilige route door het fietspad waar nodig te verbreden).

### **Inhoudelijke stand van zaken**

In het afgelopen jaar is door RHDHV een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de constructieve haalbaarheid van het verbreden van de fietsverbinding op de Maasbrug. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat verbreding van het huidige fietspad constructief mogelijk is, maar dat er mogelijk een aantal oplosbare risico's zijn met betrekking tot het betondek en de hoofd draagconstructie. Dit dient in het vervolgproces uitgewerkt te worden. Tegelijkertijd dient de haalbaarheid van de verbreding van het fietspad tussen de Maasbrug en Oeffelt in beeld te worden gebracht.

### **Vervolgactie**

Provincies Noord-Brabant en Limburg nemen het initiatief om met RWS te komen tot een Plan van Aanpak voor het proces tot 1 april. In dit PvA dienen dus alle acties/ stappen inclusief planning tot uiterlijk eind maart opgenomen te worden, die leiden tot de gezamenlijke integrale afweging over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.



## **Verslag n.a.v. het bestuurlijke overleg d.d. 20 mei 2021 m.b.t. de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep**

Donderdag 20 mei 2021 heeft het tweede bestuurlijke overleg plaatsgevonden, waarin de verbreding is besproken van de fietsverbinding op twee locaties tussen Oeffelt en Gennep. De betrokkenen van dit bestuurlijke overleg waren: RWS ( ), provincie Noord-Brabant ( , ) en provincie Limburg ( en ).

Hieronder in het kort de agenda, een korte toelichting waarover gesproken is en welke acties hieruit zijn voortgekomen.

### **1. Kennismaking**

Iedereen heeft zich kort voorgesteld. Gebleken is, dat per abuis is verzuimd om ambtelijke ondersteuning vanuit RWS uit te nodigen. Daarnaast is vanwege de uitzonderlijke situatie in Limburg aangeschoven als bestuurlijke vertegenwoordiger en heeft binnen de provincie Noord-Brabant gedeputeerde zich op het laatste moment moeten afmelden.

### **2. Technische haalbaarheid fietspadverbreding op de Maasbrug en op het viaduct over de N271**

De provincies Limburg en Noord-Brabant hebben de technische haalbaarheidsanalyse naar de verbreding fietspad op de Maasbrug N264 en op het verderop liggende viaduct over de N271 (Limburgse zijde) uitgevoerd. De verbreding blijkt voor beide locaties technisch goed mogelijk, de conclusie uit de rapportage wordt door de drie partijen onderschreven. Inhoudelijk is er overeenstemming over de onderzoeksresultaten. ( Rivierverruiming Oeffelt) vraagt de zienswijze van RWS op de positieve bevindingen van het onderzoek. onderschrijft de bevindingen, maar geeft tevens aan, dat er nog huiswerk gedaan moet worden en dat de regio zal moeten beseffen, dat indien de brug daadwerkelijk wordt aangepakt, dit dan ook onder verantwoording en risico is van de regio. vindt het van belang, dat RWS goed betrokken wordt bij deze risico-inventarisatie. Tevens geeft RWS aan, dat goede afstemming via de ambtelijke lijn mogelijk is, maar er geen aanvullende capaciteit beschikbaar is vanuit RWS.

#### **Acties:**

- A. Toetsing rapport technische haalbaarheid met RWS afronden
- B. Er dient in september 2021 een integraal advies te komen m.b.t. de realisatie van de fietsvoorziening ten behoeve van de besluitvorming op het BO MIRT 2021 (inclusief een realistische kostenraming). Hiervoor wordt een bestuurlijk overleg georganiseerd. (Actie bij kernteam)
- C. Volledige herberekening brug
- D. Daarnaast dient onderzocht te worden welke aanvullende financiering mogelijk is (kunnen we in overleg met lenW tot een afspraak komen over een beschikbaar te stellen richtinggevend budget, waarin lenW proportioneel bijdraagt?).

### **3. Meekoppelkans van het project Rivierverruiming Oeffelt**

In de eerdere correspondentie in het BO MIRT is er vanuit gegaan, dat de fietsverbinding Oeffelt-Gennep als meekoppelkans op haalbaarheid en kansrijkheid onderzocht moet worden. Nu de technische haalbaarheid positief is, is het beoordelen van de meekoppelkans op haalbaarheid en

kansrijkheid een logische volgende stap. Daarnaast dient onderzocht te worden of de vermindering van overlast voor de omgeving en mogelijke efficiëntie en optimalisatie meekoppelvoordeel kan opleveren. Het project Rivierverruiming Oeffelt besluit eind 2022 (Minister – portefeuille Water) over de start van de realisatiefase en beoogt medio 2023 daadwerkelijk te starten met afgravingen en bouw. Het project verwacht de 600 meter voor de brug (van dijk tot landhoofd) volledig aan te passen. Door de omgeving kan geopperd worden, dat het tegelijkertijd niet aanpakken van de fietsbrug dan een gemiste kans is.

**Actie:**

- A. Onderzoeken van de inpasbaarheid binnen de planning van het rivierverruimingsproject.
- B. Kansrijkheid en haalbaarheid als meekoppelkans onderzoeken/ bepalen.

Actie	Uitvoering door	Deadline
2 A.	[redacted]	1 september 2021
2 B.	[redacted] (Kernteam rivierverruiming Oeffelt start)	1 september 2021
2 C.	<i>Te bepalen na bestuurlijk overleg september 2021</i>	<i>pm</i>
2 D.	[redacted] en [redacted] (Kernteam rivierverruiming Oeffelt initieert gesprek met lenW)	1 september 2021
3 A.	[redacted] (Kernteam rivierverruiming Oeffelt start)	1 juli 2021
3 B.	[redacted] (Kernteam rivierverruiming Oeffelt start) (zit ook in actie 2C)	1 september 2021

## **Notitie n.a.v. het bestuurlijk overleg d.d. 18 september 2020 m.b.t. verbreding fietsverbinding tussen Oeffelt - Gennep, inclusief verbreding Maasbrug**

### **Inleiding**

Sinds 2017 wordt het verbeteren van de fietsverbinding over de Maasbrug gezien als een potentiële meekoppelkans van het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas. De planuitwerking voor dit project is inmiddels gestart.



De provincies Noord-Brabant en Limburg zien het verkeersveiligheidsrisico van de te smalle fietsverbinding en hebben een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het verbreden van het fietspad op de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (N264). De brug is eigendom van RWS, terwijl het wegdek van de brug beheerd en onderhouden wordt door beide provincies. De fietsverbinding, met ruim 2.000 fietsers per dag, is een tweerichtingenfietspad van 2 meter breed zonder obstakelvrije zone en voldoet daarmee niet aan de geldende CROW-richtlijn. Het fietspad is onderdeel van de provinciale weg N264 en maakt onderdeel uit van het zogenaamde primaire fietspadennet van Brabant.

Ook binnen Limburg is dit een belangrijke utilitaire fietsverbinding met ruim 2000 fietsers per etmaal. Met het oog op de steeds groter wordende snelheidsverschillen door de grote variatie aan fietsen, scooters etc. op deze fietsverbinding, is het van belang dat fietsers elkaar op een veilige manier kunnen passeren. En deze veiligheid is momenteel in het geding door de te smalle breedte.

Er is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid: het gaat om een provincie overschrijdende verbinding, 2 (zijdelings) betrokken gemeenten en een brug die in beheer en eigendom is van RWS.

### **Resultaat van het bestuurlijk overleg**

Op 18 september 2020 vond een bestuurlijk overleg plaats tussen de gedeputeerden [redacted] (Limburg), [redacted] (Brabant) en de directeur Netwerkontwikkeling van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland [redacted] (RWS). De resultante van dit overleg is dat partijen de intentie hebben uitgesproken om uiterlijk 1 april 2021 duidelijkheid te hebben over de mogelijkheid om de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep (langs de N264) te realiseren. Daarbij dient echter wel

vermeld te worden, dat RWS niet voornemens is om financieel bij te dragen aan deze vervolgstudie tot 1 april. Deze kosten dienen dus gedragen te worden door de provincies Noord-Brabant en Limburg. De datum 1 april is van belang om tijdig de afwegingen te kunnen maken, die nodig zijn om te komen tot een besluit over het meenemen van deze verbreding als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas.

Beide gedeputeerden geven aan dat zij intern rekening houden met een financiële bijdrage in de orde grootte van € 1,75 miljoen per provincie voor de verbreding van de fietsverbinding. De provincies rekenen op een bijdrage van het ministerie van IenM aan het zo mogelijk gezamenlijk te realiseren project. Daartoe dient het project voor BO MIRT te worden geagendeerd.

### **Gezamenlijk proces**

RWS en de provincies Noord-Brabant en Limburg zullen zich in een gezamenlijk vervolgproces inspannen om te komen tot een integrale afweging over de haalbaarheid (financieel, technisch en planmatig) van de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas. De provincies Noord-Brabant en Limburg maken onderling afspraken over het trekkerschap van dit gezamenlijk proces.

### **Doel**

Het doel van het vervolgproces is om alle informatie beschikbaar te krijgen, die nodig is om tot een gezamenlijke integrale afweging te komen over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

Subdoelen daarbij zijn:

1. helder te krijgen wat de technische status is van de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (staalconstructie en betonnen wegdek);
2. studie naar verbreding van de fietsverbinding op het viaduct over de N271 aan Limburgse zijde;
3. werken aan het gezamenlijke belang om deze grensoverschrijdende fietsverbinding toekomstbestendig te realiseren (het waarborgen van de verkeersveilige route door het fietspad waar nodig te verbreden).

### **Inhoudelijke stand van zaken**

In het afgelopen jaar is door RHDHV een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de constructieve haalbaarheid van het verbreden van de fietsverbinding op de Maasbrug. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat verbreding van het huidige fietspad constructief mogelijk is, maar dat er mogelijk een aantal oplosbare risico's zijn met betrekking tot het betondek en de hoofddragconstructie. Dit dient in het vervolgproces uitgewerkt te worden.

Tegelijkertijd dient de haalbaarheid van de verbreding van het fietspad tussen de Maasbrug en Oeffelt in beeld te worden gebracht.

### **Vervolgactie**

Provincies Noord-Brabant en Limburg nemen het initiatief om met RWS te komen tot een Plan van Aanpak voor het proces tot 1 april. In dit PvA dienen dus alle acties/ stappen inclusief planning tot uiterlijk eind maart opgenomen te worden, die leiden tot de gezamenlijke integrale afweging over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

(ZN)

**Van:** [redacted] <[redacted]@prvlimburg.nl>  
**Verzonden:** dinsdag 15 juni 2021 16:47  
**Aan:** [redacted]; [redacted] (ZN); [redacted] (ZN); [redacted]; [redacted];  
 Gemeente Gennep'; [redacted]@trendportal.nl'; [redacted]@brabant.nl';  
 [redacted]; [redacted]@kpnmail.nl'  
**Onderwerp:** Verslag bestuurlijk overleg Fietsverbinding Oeffelt-Gennep d.d. 20 mei 2021  
**Bijlagen:** 20210520 Verslag Fiets Oeffelt-Gennep-def.docx

Beste collega/ lezer,

Op 20 mei jongstleden heeft het tweede digitale bestuurlijke overleg plaats gevonden, waarin is gesproken over de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep. Bijgesloten het verslag van dit overleg. Ter volledigheid is het verslag van het eerste bestuurlijke overleg van 18 september 2020 ook bijgevoegd.

Vriendelijke groeten,

[redacted]  
 Cluster Mobiliteit  
 M +31 (0)6 [redacted]  
 E [redacted]@prvlimburg.nl

Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht  
 Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht

Dit e-mailbericht en de informatie verzonden met dit e-mailbericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten waarop intellectuele eigendomsrechten rusten of die vertrouwelijk is of om andere redenen rechtens beschermd is. Kennisname en gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde (n) is verboden. Indien u deze email abusievelijk hebt ontvangen, brengt u ons dan op de hoogte waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen.

## **Verslag n.a.v. het bestuurlijke overleg d.d. 20 mei 2021 m.b.t. de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep**

Donderdag 20 mei 2021 heeft het tweede bestuurlijke overleg plaatsgevonden, waarin de verbreding is besproken van de fietsverbinding op twee locaties tussen Oeffelt en Gennep. De betrokkenen van dit bestuurlijke overleg waren: RWS ( ), provincie Noord-Brabant ( , ) en provincie Limburg ( en ).

Hieronder in het kort de agenda, een korte toelichting waarover gesproken is en welke acties hieruit zijn voortgekomen.

### **1. Kennismaking**

Iedereen heeft zich kort voorgesteld. Gebleken is, dat per abuis is verzuimd om ambtelijke ondersteuning vanuit RWS uit te nodigen. Daarnaast is vanwege de uitzonderlijke situatie in Limburg Hermie Keulen aangeschoven als bestuurlijke vertegenwoordiger en heeft binnen de provincie Noord-Brabant gedeputeerde zich op het laatste moment moeten afmelden.

### **2. Technische haalbaarheid fietspadverbreding op de Maasbrug en op het viaduct over de N271**

De provincies Limburg en Noord-Brabant hebben de technische haalbaarheidsanalyse naar de verbreding fietspad op de Maasbrug N264 en op het verderop liggende viaduct over de N271 (Limburgse zijde) uitgevoerd. De verbreding blijkt voor beide locaties technisch goed mogelijk, de conclusie uit de rapportage wordt door de drie partijen onderschreven. Inhoudelijk is er overeenstemming over de onderzoeksresultaten. ( Rivierverruiming Oeffelt) vraagt de zienswijze van RWS op de positieve bevindingen van het onderzoek. onderschrijft de bevindingen, maar geeft tevens aan, dat er nog huiswerk gedaan moet worden en dat de regio zal moeten beseffen, dat indien de brug daadwerkelijk wordt aangepakt, dit dan ook onder verantwoording en risico is van de regio. vindt het van belang, dat RWS goed betrokken wordt bij deze risico-inventarisatie. Tevens geeft RWS aan, dat goede afstemming via de ambtelijke lijn mogelijk is, maar er geen aanvullende capaciteit beschikbaar is vanuit RWS.

#### **Acties:**

- A. Toetsing rapport technische haalbaarheid met RWS afronden
- B. Er dient in september 2021 een integraal advies te komen m.b.t. de realisatie van de fietsvoorziening ten behoeve van de besluitvorming op het BO MIRT 2021 (inclusief een realistische kostenraming). Hiervoor wordt een bestuurlijk overleg georganiseerd. (Actie bij kernteam)
- C. Volledige herberekening brug
- D. Daarnaast dient onderzocht te worden welke aanvullende financiering mogelijk is (kunnen we in overleg met lenW tot een afspraak komen over een beschikbaar te stellen richtinggevend budget, waarin lenW proportioneel bijdraagt?).

### **3. Meekoppelkans van het project Rivierverruiming Oeffelt**

In de eerdere correspondentie in het BO MIRT is er vanuit gegaan, dat de fietsverbinding Oeffelt-Gennep als meekoppelkans op haalbaarheid en kansrijkheid onderzocht moet worden. Nu de technische haalbaarheid positief is, is het beoordelen van de meekoppelkans op haalbaarheid en

kansrijkheid een logische volgende stap. Daarnaast dient onderzocht te worden of de vermindering van overlast voor de omgeving en mogelijke efficiëntie en optimalisatie meekoppelvoordeel kan opleveren. Het project Rivierverruiming Oeffelt besluit eind 2022 (Minister – portefeuille Water) over de start van de realisatiefase en beoogt medio 2023 daadwerkelijk te starten met afgravingen en bouw. Het project verwacht de 600 meter voor de brug (van dijk tot landhoofd) volledig aan te passen. Door de omgeving kan geopperd worden, dat het tegelijkertijd niet aanpakken van de fietsbrug dan een gemiste kans is.

**Actie:**

- A. Onderzoeken van de inpasbaarheid binnen de planning van het rivierverruimingsproject.
- B. Kansrijkheid en haalbaarheid als meekoppelkans onderzoeken/ bepalen.

Actie	Uitvoering door	Deadline
2 A.	[redacted]	1 september 2021
2 B.	[redacted] (Kernteam rivierverruiming Oeffelt start)	1 september 2021
2 C.	<i>Te bepalen na bestuurlijk overleg september 2021</i>	<i>pm</i>
2 D.	[redacted] en [redacted] (Kernteam rivierverruiming Oeffelt initieert gesprek met lenW)	1 september 2021
3 A.	[redacted] (Kernteam rivierverruiming Oeffelt start)	1 juli 2021
3 B.	[redacted] (Kernteam rivierverruiming Oeffelt start) (zit ook in actie 2C)	1 september 2021

## **Notitie n.a.v. het bestuurlijk overleg d.d. 18 september 2020 m.b.t. verbreding fietsverbinding tussen Oeffelt - Gennep, inclusief verbreding Maasbrug**

### **Inleiding**

Sinds 2017 wordt het verbeteren van de fietsverbinding over de Maasbrug gezien als een potentiële meekoppelkans van het Waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt, een project in het kader van het Deltaprogramma Maas. De planuitwerking voor dit project is inmiddels gestart.



De provincies Noord-Brabant en Limburg zien het verkeersveiligheidsrisico van de te smalle fietsverbinding en hebben een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar het verbreden van het fietspad op de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (N264). De brug is eigendom van RWS, terwijl het wegdek van de brug beheerd en onderhouden wordt door beide provincies. De fietsverbinding, met ruim 2.000 fietsers per dag, is een tweerichtingenfietspad van 2 meter breed zonder obstakelvrije zone en voldoet daarmee niet aan de geldende CROW-richtlijn. Het fietspad is onderdeel van de provinciale weg N264 en maakt onderdeel uit van het zogenaamde primaire fietspadennet van Brabant.

Ook binnen Limburg is dit een belangrijke utilitaire fietsverbinding met ruim 2000 fietsers per etmaal. Met het oog op de steeds groter wordende snelheidsverschillen door de grote variatie aan fietsen, scooters etc. op deze fietsverbinding, is het van belang dat fietsers elkaar op een veilige manier kunnen passeren. En deze veiligheid is momenteel in het geding door de te smalle breedte.

Er is sprake van een gedeelde verantwoordelijkheid: het gaat om een provincie overschrijdende verbinding, 2 (zijdelings) betrokken gemeenten en een brug die in beheer en eigendom is van RWS.

### **Resultaat van het bestuurlijk overleg**

Op 18 september 2020 vond een bestuurlijk overleg plaats tussen de gedeputeerden [redacted] (Limburg), [redacted] (Brabant) en de directeur Netwerkontwikkeling van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland [redacted] (RWS). De resultante van dit overleg is dat partijen de intentie hebben uitgesproken om uiterlijk 1 april 2021 duidelijkheid te hebben over de mogelijkheid om de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep (langs de N264) te realiseren. Daarbij dient echter wel

vermeld te worden, dat RWS niet voornemens is om financieel bij te dragen aan deze vervolgstudie tot 1 april. Deze kosten dienen dus gedragen te worden door de provincies Noord-Brabant en Limburg. De datum 1 april is van belang om tijdig de afwegingen te kunnen maken, die nodig zijn om te komen tot een besluit over het meenemen van deze verbreding als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas.

Beide gedeputeerden geven aan dat zij intern rekening houden met een financiële bijdrage in de orde grootte van € 1,75 miljoen per provincie voor de verbreding van de fietsverbinding. De provincies rekenen op een bijdrage van het ministerie van IenM aan het zo mogelijk gezamenlijk te realiseren project. Daartoe dient het project voor BO MIRT te worden geagendeerd.

### **Gezamenlijk proces**

RWS en de provincies Noord-Brabant en Limburg zullen zich in een gezamenlijk vervolgproces inspannen om te komen tot een integrale afweging over de haalbaarheid (financieel, technisch en planmatig) van de verbreding van de fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennep als meekoppelkans van het waterveiligheidsproject Ruimte voor de Maas. De provincies Noord-Brabant en Limburg maken onderling afspraken over het trekkerschap van dit gezamenlijk proces.

### **Doel**

Het doel van het vervolgproces is om alle informatie beschikbaar te krijgen, die nodig is om tot een gezamenlijke integrale afweging te komen over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

Subdoelen daarbij zijn:

1. helder te krijgen wat de technische status is van de Maasbrug tussen Oeffelt en Gennep (staalconstructie en betonnen wegdek);
2. studie naar verbreding van de fietsverbinding op het viaduct over de N271 aan Limburgse zijde;
3. werken aan het gezamenlijke belang om deze grensoverschrijdende fietsverbinding toekomstbestendig te realiseren (het waarborgen van de verkeersveilige route door het fietspad waar nodig te verbreden).

### **Inhoudelijke stand van zaken**

In het afgelopen jaar is door RHDHV een haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de constructieve haalbaarheid van het verbreden van de fietsverbinding op de Maasbrug. Uit de haalbaarheidsstudie blijkt dat verbreding van het huidige fietspad constructief mogelijk is, maar dat er mogelijk een aantal oplosbare risico's zijn met betrekking tot het betondek en de hoofddragconstructie. Dit dient in het vervolgproces uitgewerkt te worden.

Tegelijkertijd dient de haalbaarheid van de verbreding van het fietspad tussen de Maasbrug en Oeffelt in beeld te worden gebracht.

### **Vervolgactie**

Provincies Noord-Brabant en Limburg nemen het initiatief om met RWS te komen tot een Plan van Aanpak voor het proces tot 1 april. In dit PvA dienen dus alle acties/ stappen inclusief planning tot uiterlijk eind maart opgenomen te worden, die leiden tot de gezamenlijke integrale afweging over de toekomst van deze Maasbrug tegen de achtergrond van de gewenste verbreding van de fietsverbinding ter plekke.

Van: @prvlimburg.nl  
 Verzonden: donderdag 29 juli 2021 21:50  
 Aan: @prvlimburg.nl; @brabant.nl; @kpnmail.nl; @trendsportal.nl; Gemeente Gennepe; @trendsportal.nl; @brabant.nl; (ZN); @brabant.nl;  
 CC: @brabant.nl;  
 Onderwerp: Hoogwaardige fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennepe  
 Bijlagen: 20210520 Verslag Fiets Oeffelt-Gennepe-def.docx

Beste mensen,

Op 26 juli vond het ambtelijke overleg met directe regionale en gemeentelijke partners van beide provincies plaats over de hoogwaardige fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennepe. Eerder hebben wij de meesten van jullie geïnformeerd over onze inzet en de nadere invulling van het BO MIRT van 25 november 2021. In het laatste bestuurlijke overleg van 20 mei en ook in het ambtelijk overleg van 26 juli en enkele tussentijdse deeloverleggen zijn acties genoteerd. Om het overzicht te behouden geven wij hieronder de stand van zaken/ status, zoals die ons op dit moment bekend is, per actie weer:

28 april 2021	1. Opzoeken RBO-afspraken i.v.m. onderhoudsafspraken asfalt laag rijkde			
20 mei 2021	2. Toetsing rapport technische haalbaarheid met RWS afronden		Actie is gereed, technische risico's zijn bekend en onderschreven. Alles staat en valt bij de volledige herberekening. Deze afstemming vond met RWS plaats.	1 september 2021
20 mei 2021	3a. Technische haalbaarheid fietspadverbreding op de Maasbrug en op het viaduct over de N271 Er dient in september 2021 een integraal advies te komen m.b.t. de realisatie van de fietsvoorziening ten behoeve van de beschrijving op het BO MIRT 2021 (inclusief een realistische kostenraming). Hiervoor wordt een bestuurlijk overleg georganiseerd. (Actie bij kernteam)	(Kernteam rivierverruiming Oeffelt start)	Er dient nog een bestuurlijk overleg georganiseerd te worden. De provinciale gedeputeerden en RWS-directeuren zullen worden uitgenodigd.	1 september 2021
20 mei 2021	3b. Volledige herberekening brug		<i>Te bepalen na bestuurlijk overleg september 2021</i>	<i>pm</i>
20 mei 2021	4. Daarnaast dient onderzocht te worden welke aanvullende financiering mogelijk is (kunnen we in overleg met IenW tot een afspraak komen over een beschikbaar te stellen richtinggevend budget, waarin IenW proportioneel bijdraagt?).	(Kernteam rivierverruiming Oeffelt initieert gesprek met IenW)	In de verkenning tot nu toe is afgesproken om input te leveren voor het BO MIRT in november.	1 september 2021
20 mei 2021	5. Onderzoeken van de inpasbaarheid binnen de planning van het rivierverruimingsproject.	(Kernteam rivierverruiming Oeffelt start)	Het onderzoek van de inpasbaarheid is uitgevoerd en op 22 juli met RWS en het ministerie besproken. De conclusie is dat er geen onoverkomelijke bezwaren zijn. Het succesvol inpassen van dit project in het rivierverruimingsproject is afhankelijk van de duur van de volledige herberekening en de resultaten ervan.	1 juli 2021
20 mei 2021	6. Kansrijkheid en haalbaarheid als meekoppellans onderzoeken/ bepalen.	(Kernteam rivierverruiming Oeffelt start) (zit ook in actie 2C)	Actie is gereed, meekoppellans lijkt haalbaar, waarbij de duur van de herberekening een belangrijk aandachtspunt is evenals de mogelijke risico's die daaruit voortkomen.	1 september 2021
26 juli 2021	7. Voortgang BO MIRT		Uit de BO MIRT-afpraak 2020 volgt dat de resultaten van de technische haalbaarheidsstudie gepresenteerd zullen worden. Wat ons betreft als opmaat voor een nieuwe BO MIRT afspraak in 2021. Beide provincies voeren dit project op voor het BO MIRT Slim, Veilig en Duurzaam. Vooralnog gaan wij er van uit, dat het BO MIRT op 25 november plaats zal vinden.	
26 juli 2021	8. Brief versturen over urgentie, nut en noodzaak en dus het belang van het verbeteren van desbetreffende hoogwaardige fietsverbinding	Gemeenten Gennepe en Boxmeer, medeondertekening door betrokken provincies en regio's	De brief zal uiterlijk 30 juli worden gedeeld met regionale en provinciale vertegenwoordigers.	Half september (voor het bestuurlijk overleg)
26 juli 2021	9. Inzet provinciale lobbyisten		Naast het BO MIRT-traject wordt verkend in hoeverre de provinciale lobbyisten een rol kunnen pakken om dit onderwerp op de bestuurlijke agenda in Den Haag te krijgen. Hier ligt een relatie met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF) waar we dit project ook oproepen.	
26 juli 2021	10. Plannen bestuurlijk overleg september	/	Is opgepakt	Eind september

Dit is het kort. Mochten er vragen zijn, dan horen wij die graag.

Hartelijke groeten, ook namens onze collega's van provincie Noord-Brabant,

Van: @prvlimburg.nl  
 Verzonden: dinsdag 29 juni 2021 17:08  
 Aan: @prvlimburg.nl; @prvlimburg.nl  
 CC: @prvlimburg.nl; @brabant.nl; @prvlimburg.nl; @brabant.nl; @prvlimburg.nl; @brabant.nl; @prvlimburg.nl; @brabant.nl; @kpnmail.nl  
 <@prvlimburg.nl>; <@brabant.nl>; <@prvlimburg.nl>; <@brabant.nl>; <@prvlimburg.nl>; <@brabant.nl>; <@kpnmail.nl>; <@brabant.nl>  
 Onderwerp: BO MIRT 2021 uit tot

Beste en

De provincies Noord-Brabant en Limburg zijn bezig met de hoogwaardige fietsverbinding tussen Oeffelt en Gennepe. Afgelopen jaar hebben wij gebruik gemaakt van een technische haalbaarheidsstudie die verichten rondom de fietspadverbreding Maasbrug N264, conform het verzoek van RWS, omdat de Maasbrug eigendom is van RWS. Het betreft wel een provinciale weg (de N264) en het kunstwerk de Maasbrug is precies op de grens tussen beide provincies gelegen. Daarnaast hebben wij het nabijgelegen viaduct boven de N271 meegenomen in desbetreffende studie. De resultaten hebben wij op 20 mei bestuurlijk besproken en, voor de volledigheid, is het verslag bijgesloten. De korte conclusie is onder andere dat provincies, zonder RWS, verdere stappen dienen te ondernemen zoals het onderbouwen van nut en noodzaak van de verbreding van het fietspadgedeelte. Deze Maasbrug staat niet op de RWS-programmering en daarom is het voor hen niet mogelijk om geld en capaciteit voor dit project vrij te maken. Er dient daarom een opdracht van het ministerie te komen en pas dan kan RWS ons verder helpen.

De omliggende gemeenten Gennepe en Boxmeer hebben in het verleden middelen een brief aangedrongen om aandacht te besteden aan deze locatie en vragen om dringende maatregelen. Zij gaan dit opnieuw doen in samenwerking met ons (provincies) en gericht aan RWS en het ministerie van I&W. Eind juli zitten wij met de gemeenten aan tafel en zoeken wij naar gerichte lobbymogelijkheden om het ministerie (en dus ook RWS) in beweging te krijgen. Het BO MIRT 2021 en het NTF2040 bieden hiervoor mogelijkheden. Een eerste aanzet voor het BO MIRT is reeds gedaan in 2020. Hierin hebben wij de volgende tekst laten opnemen: "Rijk en de provincies Limburg en Brabant spreken af de kansrijkheid en haalbaarheid van het toekomstbestendig maken van de fietsverbinding op Maasbrug Oeffelt - Gennepe te verkennen als meekoppellans met de verruiming van de wateroorgang in de Maas. Op het BO MIRT 2021 zullen de resultaten worden geagendeerd."

Mijn collega van Noord-Brabant en ik zullen gesprekken voeren met de ambtelijke vertegenwoordiging van RWS, die met het thema Fiets bezig zijn.

Kunnen jullie ons, eventueel met BO MIRT collega's van Noord-Brabant, helpen om de juiste lobby te kiezen? En hebben jullie wellicht advies over hoe wij het BO MIRT 2021 zo goed mogelijk kunnen gebruiken voor wat betreft dit project en zijn er nog andere lobbymogelijkheden, die wij kunnen inzetten?

Wij horen het graag. Alvast bedankt voor de medewerking!

Mochten jullie nog vragen hebben, dan horen wij die natuurlijk graag.

Groeten, ook namens

Cluster Mobiliteit  
 M +31 (0)6  
 E @prvlimburg.nl  
 Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht  
 Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht

Dit e-mailbericht en de informatie verzonden met dit e-mailbericht is vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Dit bericht kan informatie bevatten waarop intellectuele eigendomsrechten rusten of die vertrouwelijk is of om andere redenen rechtens beschermd is. Kennisname en gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde (n) is verboden. Indien u deze email abusievelijk hebt ontvangen, brengt u ons dan op de hoogte waarbij u gevraagd zal worden het originele bericht te vernietigen.



[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

---

[Redacted]

**Van:** FLESSENHALSOEFFELT <FLESSENHALSOEFFELT@brabant.nl>  
**Verzonden:** donderdag 2 september 2021 21:20  
**Aan:** [redacted]; [redacted]; [redacted] @staatsbosbeheer.nl'; [redacted] @waterschaplimburg.nl'; [redacted] @aaenmaas.nl'; [redacted] (ZN); [redacted] @prvlimburg.nl'  
**CC:** [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted] @prvlimburg.nl'; [redacted] @waterschaplimburg.nl'; [redacted] @infram.nl'; [redacted] @aaenmaas.nl'; [redacted] @aaenmaas.nl'; [redacted] @boxmeer.nl'  
**Onderwerp:** Agenda en bijlagen OGO Rivierverruiming Oeffelt d.d. 09-09-21  
**Bijlagen:** 0. Agenda OGO d.d. 09-09-21.pdf; 1. Geannoteerde agenda OGO d.d. 09-09-21.pdf; 2. Besprekingsverslag OGO 25-01-2021.pdf; 3. Powerpoint OGO 25-01-2021.pdf

Beste genodigden,

Hierbij ontvangen jullie de agenda en bijlagen voor het Opdrachtgeversoverleg (OGO) van het project N264.30 Rivierverruiming Oeffelt.

Het overleg vindt plaats via MS Teams op donderdag 9 september 2021 via Teams

Bijlagen:

Agenda

Bijlage 1 Agenda met annotatie

Bijlage 2 Conceptverslag OGO 25-01-2021

Bijlage 3 Powerpoint OGO 25-01-2021

Ik hoop jullie hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Vriendelijke groet,

Namens projectteam Rivierverruiming Oeffelt,

[redacted]

[redacted] | [redacted] Provincie Noord-Brabant | Telefoon: 06 - [redacted] | [redacted] | [Denk aan het milieu voor u dit bericht print](#)

Heeft u een melding over onze wegen? Deze kunt u achterlaten op <https://www.brabant.nl/meldingwegen> LET OP: gebruik Chrome, Edge of Firefox!

**Provincie Noord-Brabant**

Brabantlaan 1 | Postbus 90151 | 5200 MC 's-Hertogenbosch | Telefoon 073 6812812 | Fax 073 6807680 | [contact](#) | Twitter: @brabant | [www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)

Meer weten over de provincie Noord-Brabant?

Volg op Instagram: [www.instagram.com/provincienoordbrabant](https://www.instagram.com/provincienoordbrabant)

## Agenda

OGO Rivierverruiming Oeffelt d.d. 9 september 2021

<b>1. Opening en vaststellen verslag OGO 25-01-2021</b> (5 min.- [REDACTED])	13u00
<b>2. Terugblik afgelopen periode,</b> (10 min.- [REDACTED])	13u05
<b>3. Planning planuitwerkingsfase</b> (10 min. [REDACTED])	13u20
<b>4. Toewerken naar uitwerking binnen budget</b> (15 min. - allen)	13u30
<b>5. Stand van zaken aanbesteding ingenieursdienst</b> (5 min. - [REDACTED])	13u45
<b>6. Stand van zaken meekoppelkansen</b> (5 min. - kernteam)	13u50
<b>7. Afronding en rondvraag</b> (5min - [REDACTED])	13u55

### Aan

OGO project  
Rivierverruiming Oeffelt

### Kopie aan

ABG project  
Rivierverruiming Oeffelt

### Datum

9 september 2021

### Locatie

MS Teams

### Van

[REDACTED]  
[REDACTED]

### Telefoon

(06) [REDACTED]

### Email

[REDACTED]@brabant.nl

## Agenda

OGO Rivierverruiming Oeffelt d.d. 9 september 2021

### Genodigd:

█ (PNB en voorzitter), █ (Provincie Limburg), █ (Waterschap Aa en Maas), █ (Waterschap Limburg), █ (Staatsbosbeheer), █ (Provincie Noord-Brabant) en █ (RWS).

### Leden kernteam:

█, █ en █ (verslag).

Afwezig

### Aan

OGO project  
Rivierverruiming Oeffelt

### Kopie aan

ABG project  
Rivierverruiming Oeffelt

### Datum

9 september 2021

### Locatie

MS Teams

### Van

█  
█

### Telefoon

(06) █

### Email

█@brabant.nl

**Inlog (5 minuten) - 13u00**

**1. Opening en vaststellen verslag OGO 25 januari 2021** (5 min.– █) - 13u05

**2. Terugblik afgelopen periode** (10 min. █) - 13u10

Moment om terug te kijken naar de afgelopen periode. Met elkaar delen ten aanzien van de crisis in Limburg, in Brabant, ook goed om film van het tekenmoment te tonen.

**3. Planning Planuitwerkingsfase** (10 min. - █) - 13u20

Het kernteam is voortvarend aan de gang gegaan met de voorbereidingen van de aanbesteding. De planning was hiertoe voor de zomer het ingenieursbureau aan boord te krijgen. Door het langere proces van formaliseren van de bestuursovereenkomst is dit moment verzet naar 25 september 2021. █ neemt het OGO mee in de planning en de wijze waarop wij denken dat we dit de komende periode gaan uitwerken.

In de voorbereiding van de ingenieursdienst is ook een plan van aanpak (mede voorgelegd aan de ABG) meegezonden. In het ABG van juli is besloten om met de ir.dienst tot een projectplan te komen welke ook wordt voorgelegd aan ABG en OGO.

**4. Toewerken naar uitwerking binnen budget** (15 minuten – allen)- 13u30

Mede naar aanleiding van de ssk-raming met bandbreedte, de genoteerde afspraken uit de bestuursovereenkomst met de zienswijze op de indexatie van de bijdragen van partijen, bespreken we in het OGO de wijze hoe we met oog op de verdere uitwerking komen tot een voorkeursvariant dat past binnen het taakstellend budget uit het BOK. Welke rol is hiervoor binnen het OGO? Toelichting vanuit de beheersmaatregelen die het kernteam hiervoor afspreekt met het ingenieursdienst om dit bij de uitwerking kenbaar te maken.

**5. Stand van Zaken aanbesteding ingenieursdienst** (5 min. – █) - 13u45

█ neemt het OGO mee in de laatste stand van zaken omtrent de aanbesteding van de ingenieursdienst.

**6. Stand van Zaken meekoppelkansen** (5 minuten – kernteam) - 13u50

In het ABG is het proces voor inpassing van de meekoppelkansen geschetst. Dit betekent ook een rol voor het OGO. In het OGO wordt dit kort geschetst en met oog op de betrokkenheid van het OGO besproken.

**6. Afronding en Rondvraag** (5 minuten – █) - 13u55