

*Meer Maas
Meer Venlo*

**Startdocument integrale verkenning
MIRT / HWBP**

Meer Maas Meer Venlo

December 2017

*Meer Maas
Meer Venlo*

Startdocument integrale verkenning MIRT / HWBP Meer Maas Meer Venlo

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Datum: 15-1-2018

WETHOUDER GEMEENTE VENLO,
mr. J.H.G.M. Teeuwen

Datum: 20-12-2017

PORTEFUILLERHOUDER WATERSCHAP LIMBURG,
De heer R.E.W.M. Dupont

Datum: 20-12-2017

GEDEPUTEERDE VAN DE PROVINCIE LIMBURG,
De heer D.M.M.T. Prevo

Datum: 20-12-2017

Meer Maas Meer Venlo

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	5
1.1	INLEIDING: SAMEN WERKEN EN STUREN LEVERT VOORDELEN OP	5
2	OPGAVEN EN DOELEN	7
2.1	OPGAVEN IN INTEGRALE VERKENNING MEER MAAS MEER VENLO	7
2.2	DOEL INTEGRALE VERKENNING	8
2.3	SCOPE	8
2.4	SAMENHANG ANDERE PROJECTEN EN PROGRAMMA'S	10
2.5	ZICHT OP FINANCIERING	12
3	AANPAK	14
3.1	INTEGRALE VERKENNING MIRT-HWBP	14
3.2	BENODIGDE PLANOLOGISCHE PROCEDURE	14
3.3	ACTIVITEITEN	14
3.4	PLANNING	16
4	BESLUITVORMING EN PARTICIPATIE	17
4.1	BESLUITVORMING EN BESTUURLIJK DRAAGVLAK	17
4.2	PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE	17
5	ORGANISATIE	19
5.1	ORGANISATIE	19
5.2	KOSTEN EN RISICO'S VERKENNING	20

1 Inleiding

1.1 Inleiding: samen werken en sturen levert voordelen op

Aanleiding voor deze integrale verkenning is een urgente waterveiligheidsopgave, ruimtelijk-economische opgave en kansen voor synergie door een integrale benadering.

Ter hoogte van de Maas bij Venlo is sprake van een urgente waterveiligheidsopgave en een urgente ruimtelijk-economische opgave. De ruimtelijk-economische opgave betreft zowel de industriehaven en de jachthaven op de westoever als ook de oostoever met kansen voor landschap, natuur en recreatie. Dit blijkt uit het uitgevoerde MIRT-onderzoek Koploper Maas Venlo en de lopende HWBP-verkenningen voor Venlo-Velden en Blerick/Groot Boller.

Deze twee majeure opgaven in *water* en *ruimte* afzonderlijk benaderen leidt tot suboptimale oplossingen, een inefficiënte inzet van collectieve middelen en vergroot de kans op overlast tijdens realisatie. Door deze opgaven en ambities voor het gebied te combineren wensen Rijk en regio kansen te verzilveren om de aangrenzende gebieden aan de Maas tegelijkertijd (water)veiliger en aantrekkelijker te maken.

Om deze reden is in het Bestuurlijk Overleg MIRT een aantal besluiten genomen, waarover de Tweede Kamer op 14 oktober 2016 is geïnformeerd. Rijk en regio besluiten te starten met een integrale verkenning MIRT/HWBP naar rivierverruiming in de regio Venlo. Tevens besluiten Rijk en regio de systeemmaatregel (dijkteruglegging) bij Venlo-Velden mee te nemen in de al lopende HWBP-verkenning voor dijkversterking van Venlo-Velden.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT najaar 2017 is een aanvullend aantal afspraken gemaakt waarover de Tweede Kamer op 8 december 2017 is geïnformeerd:

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van de voortgang en stellen vast dat alle afgesproken onderzoeken en verkenningen conform de in het BO MIRT 2016 gemaakte afspraken verlopen. Enige uitzondering daarop is het project 'Meer Maas Meer Venlo'.
- ❖ De provincie Limburg heeft – in afwijking van het regionale bod zoals geaccordeerd in het BO MIRT 2016 – besloten dat er in de MIRT/HWBP-verkenning Meer Maas, Meer Venlo geen varianten mogen worden onderzocht waarbij woningen die thans binnendijks liggen, buitendijks komen te liggen.
- ❖ Het Rijk, de gemeente Venlo, de Provincie Limburg en het Waterschap Limburg hebben na intensief overleg alsnog overeenstemming bereikt over het in gezamenlijkheid onverkort uitvoeren van de originele scope van de verkenning Meer Maas meer Venlo.
- ❖ Buiten de scope, maar wel in studies worden de alternatieven meegenomen in het noordelijke deel van het dijktraject Venlo-Velden, ten noorden van de A67, voor verdere rivierverruiming en ruimtelijke ontwikkeling van functies als landbouw, natuur, landschap en recreatie. Ook de mogelijkheden op het grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas kunnen in studies worden betrokken. Een nadere concretisering volgt in aanwezigheid van alle betrokken partijen in de Stuurgroep Meer Maas Meer Venlo.

Meer Maas Meer Venlo

Eerder is in januari 2014 door de gemeente Venlo de beleidsnota 'Ruimte voor de haven! Industriehaven Venlo' vastgesteld en besloten tot verdere ontwikkeling van de industriehaven Venlo. Daarvoor is door Waterschap Limburg al gestart met de HWBP-verkenning voor Blerick/Groot Boller (betreffende de hoogwaterbescherming van de industriehaven). De beide HWBP-verkenningen Venlo-Velden en Blerick/Groot Boller vloeien voort uit de afspraken tussen het Rijk, de provincie Limburg en waterschap Limburg (Bestuursovereenkomst Waterveiligheid Maas 2011).

Vanwege de grote samenhang tussen deze opgaven, zowel ruimtelijk als qua waterveiligheid, besluiten Rijk en regio tot een integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo. Hiermee is een integrale voorkeursbeslissing mogelijk die zowel de ruimtelijke ontwikkeling en de kwaliteit verbetert – voor economie, landschap, natuur en recreatie– als ook de urgente waterveiligheid verbetert. Na de verkenning wordt besloten op welke manier de projecten verder gaan en is indien nodig herijking van de governance en/of het uitvoeren van het project in meerdere deelprojecten mogelijk.

Leeswijzer

Hoofdstuk twee gaat nader in op de opgaven, doel en de scope van deze verkenning. Hoofdstuk drie gaat in op de aanpak en de te doorlopen stappen in de verkenning. De wijze waarop de participatie wordt ingericht en de besluitvorming is georganiseerd, is toegelicht in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 tenslotte is de wijze beschreven waarop de organisatie voor de verkenning is ingericht en hoe het project wordt beheerst.

2 Opgaven en doelen

2.1 Opgaven in integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo

In de integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo worden twee belangrijke opgaven met elkaar verbonden: de ruimtelijk-economische opgave van het doorontwikkelen van de industriehaven (hotspot 4), waarvoor het verplaatsen van de jachthaven randvoorwaardelijk is, en de opgave op het gebied van waterveiligheid: dijkversterking in combinatie met rivierverruiming, waarbij het verleggen van de dijk Venlo-Velden randvoorwaardelijk is voor het verplaatsen van de jachthaven (hotspot 5). Deze opgaven zijn ruimtelijk niet los van elkaar te zien. Daarnaast liggen er ook kansen voor recreatie, natuur en landschappelijke kwaliteit. Door naar de opgaven te kijken als één integrale opgave en het geheel te beschouwen als één gebiedsontwikkeling is het mogelijk het stedelijk gebied van Venlo veiliger en aantrekkelijker te maken om te verblijven en te ondernemen en wordt het multimodale logistieke knooppunt Venlo en Venlo Trade Port verder versterkt.

De waterveiligheidsopgave

De hoogwaterveiligheid langs de Maas wordt vormgegeven door een krachtig samenspel van rivierverruiming en dijkversterking. Voor de noordkant van Venlo is daarom afgesproken dat, naast het versterken van de dijk, de dijk ook wordt teruggelegd waardoor ruimte ontstaat voor de jachthaven, een oefenplas en aanvullende rivierverruiming. Deze maatregelen, benedenstrooms van Venlo gelegen, zorgen ervoor dat de maximale waterstanden in de stad Venlo lager zullen zijn. Venlo is een stad aan de Maas, niet achter hoge muren. Streven is dit beeld in de toekomst te behouden en waar mogelijk zelfs te versterken.

De dijkversterking en daarmee ook de dijkeruglegging vormen een urgente opgave. Rijk, provincie en waterschap hebben in 2011 een bestuursovereenkomst gesloten om zo snel mogelijk de waterveiligheid op orde te brengen. Op dit moment is het beschermingsniveau van de dijken nog gebaseerd op een 1/50ste overschrijdingskans. Dit geldt voor beide dijken die binnen de scope van deze verkenning vallen te weten: dijktraject Venlo-Velden (68-2 en het noordelijk deel van 68-1) en dijktraject Blerick (69-1 voor het deel Groot Boller betreffende de industriehaven). Met de nieuwe normering hebben deze dijken een overstromingskansvereiste gekregen van respectievelijk 1/300ste (voor dijktraject 68-2, ten noorden van de A67) en 1/1000ste (voor dijktraject 68-1, ten zuiden van de A67, en dijktraject 69-1).

De ruimtelijk-economische opgave

De uitbreiding van de industriehaven is een belangrijke katalysator voor de integrale gebiedsontwikkeling om het stedelijk gebied van Venlo veiliger, aantrekkelijker en duurzamer te maken. Deze gebiedsontwikkeling omvat ten eerste de versterking en doorontwikkeling van de industriehaven aan de westoever, die mogelijk wordt door verplaatsing van de huidige jachthaven en oefenplas.

De jachthaven en oefenplas kunnen worden verplaatst naar de oostzijde van de rivier, waar ruimte ontstaat door de dijkeruglegging. Mede naar aanleiding van het onderzoek 'Ruimte voor de haven! Industriehaven Venlo' (BCI, 2012; vastgesteld door de gemeenteraad van

Meer Maas Meer Venlo

Venlo op 29 januari 2014) is door de gemeente ingezet op ontwikkeling en uitbreiding van het nat bedrijventerrein in combinatie met uitbreiding van de bargeterminal en verbetering van de bereikbaarheid van de industriehaven (Ruimtelijke structuurvisie Venlo, 2014). Samen met andere ruimtelijk-economische investeringen in het gebied en de nabij gelegen wegen- en spoorinfrastructuur worden zo het multimodale logistieke knooppunt Venlo en Venlo Trade Port verder versterkt. (MIRT-projectenoverzicht 2017, september 2016). De doorontwikkeling van de industriehaven schept niet alleen de voorwaarden voor de logistieke en economische ontwikkeling van de regio Venlo, maar biedt ook kansen om duurzame verbindingen te versterken en uit te breiden door in te zetten op meer vervoer over water en verminderen van het vervoer over de weg.

Ten tweede zijn er kansen voor de versterking en uitbreiding van de natuur (door rivierverruiming, herinrichting en de verbinding richting Maasduinen), de landschappelijke kwaliteiten (o.a. door ontwikkeling en inpassing van openbare ruimte en infrastructuur - waaronder de keringen - vanuit een samenhangende visie op het gebied) en de recreatie (o.a. door verplaatsing van de jachthaven en de oefenplas, uitbreiding van het recreatief uitloopegebied). Daarbij zullen mogelijkheden om dit alles te ervaren en te beleven aandacht krijgen.

2.2 Doel integrale verkenning

Het doel van de integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo is om te komen tot een voorkeursalternatief. Dit betreft in concreto een integrale gemeentelijke structuurvisie voor het projectgebied, waarin een voorkeursalternatief is vastgelegd voor de opgave voor hoogwaterveiligheid in samenhang met de ambitie voor ruimtelijk economische ontwikkeling en de kansen die er zijn voor natuur, recreatie en landschap. Tezamen met de gemeentelijke structuurvisie wordt een Bestuursovereenkomst vastgesteld met afspraken over het vervolg, de planuitwerking en de realisatie van het project Meer Maas Meer Venlo. Het inhoudelijke doel van het project is:

- de waterveiligheid te verbeteren (door een krachtig samenspel van rivierverruiming en dijkversterking),
- de ruimtelijk-economische ontwikkeling te versterken (door onder meer doorontwikkeling van de industriehaven) en;
- de ontwikkeling van landschap, natuur en recreatie op een duurzame wijze uit te breiden en te versterken (door onder meer de ontwikkeling van de jachthaven/oefenplas, herinrichting van landschap en natuurgebieden, uitbreiding van het recreatief uitloopegebied en verbinding met aangrenzende gebieden).

2.3 Scope

Bovenstaande opgaven leiden tot de volgende onderdelen die deel uitmaken van de scope van de integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo:

- Het dijktraject Blerick waterveilig: de mogelijke tracés voor de kering incl. aansluiting op de hoge gronden (variërend van het versterken, al dan niet met toevoeging van een keer-

Meer Maas Meer Venlo

- sluis, tot het verwijderen van de huidige kering rondom Groot Boller en daarmee deels buitendijks plaatsen van bestaande bedrijven);
- De versterking, uitbreiding en inrichting van de industriehaven aan de westelijke Maasoever, incl. duiding of en, zo ja, welk deel hiervan buitendijks geplaatst gaat worden;
 - Het dijktraject Venlo-Velden waterveilig, ten zuiden van de A67: het mogelijke tracé en de vormgeving voor dijkeruglegging van het dijktraject Venlo-Velden ten zuiden van de A67, variërend van de Genooyerweg tot richting de terrasrand, en de eventuele aanpassing van de norm van 1/1000^{ste} naar 1/300^{ste} overstromingskans;
 - De ontwikkeling van de jachthaven, de oefenplas en rivierverruiming ten zuiden van de A67 aan de oostelijke Maasoever, met kennis van de bodem en ondergrond;
 - Het dijktraject Venlo-Velden waterveilig: de mogelijke tracés en vormgeving van dijkversterking, dijkeruglegging en realisatie van nieuwe keringen in het gebied van het dijktraject Venlo-Velden ten noorden van de A67;
 - Meekoppelkansen voor de versterking en uitbreiding van de natuur, de landschappelijke kwaliteiten en de recreatie in het hele gebied. Dit met oog voor duurzaamheid (op basis van de duurzaamheidsfilosofie Cradle2Cradle) en het cultureel erfgoed.

In de verkenning zullen diverse alternatieven ontwikkeld moeten worden voor de verschillende onderdelen van de scope. Alle maatregelen vormen een samenhangend pakket, met afhankelijkheden tussen boven en benedenstrooms en west- en oostoever. Dit resulteert in een projectgebied voor de integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo dat zich uitstrekt van Valuas in het zuiden tot De Voort in het noorden.



Op de hiernaast getoonde luchtfoto is globaal de grens van het projectgebied weergegeven.

Figuur 1: projectgebied

2.4 Samenhang andere projecten en programma's

Op meerdere plaatsen in de Noordelijke Maasvallei wordt gewerkt aan waterveiligheid en ruimtelijke ontwikkeling. In alle gevallen dient in de verkenning de verbinding te zijn met deze aanpalende ruimtelijke en waterveiligheidsontwikkelingen. Dit vormt de context en ondersteunt waar zinvol bij de afweging over alternatieven. De aanpalende ruimtelijke en waterveiligheidsontwikkelingen vormen echter geen onderdeel van de verkenning zelf. Dat er kansen liggen, maakt het MIRT-onderzoek Koploper Maas Venlo voldoende duidelijk. Gedurende deze verkenning kan worden afgewogen in hoeverre zij wel of niet worden toegevoegd aan de scope van de verkenning dan wel of de keuze wordt gemaakt daarvoor een nieuwe verkenning te starten.

Water

Hoogwaterbeschermingsprogramma

Waterschap Limburg heeft in 2016 het hoogwaterbeschermingsprogramma opgestart om 14 dijktrajecten te versterken in de Noordelijke Maasvallei. Deze dijktrajecten hebben een urgente waterveiligheidsopgave, waarbij wordt gestreefd de uitvoering van de waterveiligheidsmaatregelen in het jaar 2020 of zo spoedig mogelijk daarna gereed te hebben. De dijktrajecten Venlo-Velden en Groot Boller maken onderdeel uit van deze verkenning. De Maas is één systeem. Alle maatregelen vormen een schakeltje in de werking van dit systeem.

Systeemwerking en MIRT-verkenningen rivierverruiming Maas

In het NWP-II is afgesproken dat de overstroombaarheid van de dijken in de Limburgse Maasvallei komt te vervallen, onder de voorwaarde dat compenserende maatregelen worden uitgevoerd. Dit zijn de systeemwerkingsmaatregelen. Conform besluitvorming in het BO-MIRT van oktober 2016 neemt Waterschap Limburg deze systeemwerkingsmaatregel mee binnen de HWBP-verkenning van de dijkversterking. Vijf van deze twaalf maatregelen liggen op locaties waar urgente dijkverbeteringen voorzien zijn in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Het betreft Thorn, Baarlo, Venlo-Velden, Arcen en Well.

Langetermijnambitie Rivierverruiming Maas

In het kader van het Deltaprogramma is een maatregelenpakket voor de gehele Maas ontwikkeld, de zogenaamde Voorkeursstrategie, om voorbereid te zijn voor klimaatveranderingen en om aan de opgave om aan de nieuwe normen (overstromingskansen) te voldoen. Het motto hiervoor luidt 'rivierverruiming en dijkversterking in een krachtig samenspel'. De partijen in het BO-MIRT Oost en Zuid hebben in november 2015 besloten een lange termijn ambitie voor rivierverruiming te formuleren in samenhang met dijkversterking. In 2018 is besluitvorming door Rijk en regio voorzien over de Langetermijnambitie rivierverruiming voor de Maas (Maasvallei en Bedijkte Maas). Deze besluitvorming omvat de beoogde waterstandslijn, een adaptief maatregelenpakket, de bekostiging ervan en de bijbehorende governance. Ook deze besluitvorming kan van invloed zijn op de te nemen besluiten in of na de onderhavige verkenning.

Kaderrichtlijn Water

Op de oostoever van de Maas ter hoogte van Venlo is een plan in ontwikkeling voor natuurontwikkeling en verbetering van de waterkwaliteit van de Maas (Kaderrichtlijn Water). Partijen overwegen om dit integraal in de scope van dit project mee te nemen.

Ruimte en economie

Océ

Het vastgoed/de bedrijfsactiviteiten van Océ worden naar de toekomst toe hoofdzakelijk ten oosten van de Urbanusweg ontwikkeld en kan daar profiteren van een hoogwaardige landschappelijke setting. Bij deze ontwikkeling wordt bekeken of bedrijfsonderdelen uit het rivierbed verplaatst moeten worden. In de huidige situatie liggen deze binnen de grenzen van het projectgebied van de verkenning. Océ zal in afstemming met de gemeente Venlo een naar de toekomst gerichte visie opstellen voor de vastgoed- en vastgoedgerelateerde ontwikkelingen van het bedrijf.

Klimaatadaptatie

In de Ruimtelijke Structuurvisie Venlo is in 2014 de noodzaak van klimaatadaptatie onderkend en is vastgelegd dat de gemeente Venlo zich wil voorbereiden op de toenemende onzekerheid en onvoorspelbaarheid van het klimaat.

Centrale Verwerking Installatie Raaiend Grubbenvorst

Er wordt een nieuwe haven met een centrale zandverwerkingsinstallatie (CVI) gebouwd in Grubbenvorst, juist ten noorden van de A67. De haven wordt gebruikt voor het lossen en verwerken van toutvenant (nog onbewerkt zand) en het laden van het gereed product. De locatie heeft een grootte van ongeveer 42 hectare. Raakvlakken met dit project liggen vooral in 'werk met werk' maken, en mogelijk extra waterstand verlagende effecten.

LNG-vulpunt

Er loopt een onderzoek naar de kansrijkheid van een multimodaal LNG-vulpunt in de haven van Venlo. Dit is als actie in het MIRT-onderzoek Goederencorridor-zuid opgenomen. De uitrol van deze multimodale LNG-vulpunten op de belangrijkste knooppunten (onder meer Venlo) is als prioritaire actie uit het actieprogramma naar voren gebracht.

Lopende ruimtelijke projecten met raakvlakken in het projectgebied

Diverse lopende ontwikkelingen kunnen synergie mogelijkheden bij realisatie bieden:

- ontwikkeling Kapel Genooij; herontwikkeling van het gebied rondom de kapel met als doel de toeristische en landschappelijke waarde van het gebied verder te vergroten;
- aanhaking nationaal park Maasduinen; maken van een natuurlijke koppeling tussen de weerden van de maas en het nationaal park Maasduinen;
- fietsen langs de Maas; Provinciaal/gemeentelijk project om langs de gehele Maas het fietsen mogelijk te maken; door upgrading van bestaande paden en aanleggen ontbrekende schakels;
- Maasdal Velden; herontwikkeling / sanering kassengebied. Uitplaatsing van kassen en uitgifte van nieuwe woonkavels;
- Maaspromenade Venlo; concept initiatief van de gemeenteraad van Venlo om de beleef-

Meer Maas Meer Venlo

baarheid van de Maas te vergroten door upgrading van de Maasoever ter hoogte van de Venlose binnenstad (oostoever);

- Kazernekwartier inclusief kabelbaan over de Maas; grootschalige gebiedsontwikkeling die een uitbreiding van de Venlose binnenstad met grootschalige leisure initiatieven in het voormalige Spaanse Fort/Frederik Hendrik Kazerne beoogt, inclusief een nieuwe oeververbinding in de vorm van een kabelbaan
- Ligplaatsen beroepsvaart: binnen onderhavig stuwpaand zoekt het Rijk langs de Maas naar de mogelijkheid van het realiseren van enkele ligplaatsen voor de beroepsvaart.

In de verkenningsfase zal bekeken worden of en, zo ja, welke synergiemogelijkheden in dit project mee kunnen worden genomen.

2.5 Zicht op financiering

De regio heeft voor de gehele Maas een samenhangend voorstel gedaan met drie majeure projecten (MIRT-verkenningen) met rivierverruimende maatregelen en vijf systeemmaatregelen. Het project Meer Maas Meer Venlo maakt hier deel van uit. Over dit voorstel zijn in het BO-MIRT in oktober 2016 en december 2017 afspraken gemaakt. Het Rijk draagt € 100 miljoen bij aan dit pakket en de gezamenlijke regionale overheden € 47 miljoen. Dit totale pakket kent nog een tekort van € 23,5 miljoen en ook het project Meer Maas Meer Venlo kent nog een tekort. Door Rijk en regio zal gezamenlijk in de vervolgfase tot een sluitend financieel beeld worden gekomen, bijvoorbeeld door kostenbesparing, aanpassing van de scope, aanvullende financiële bijdragen of nadere prioritering.

Ter beeldvorming zijn de financiële reikwijdte van de kosten en de beschikbare budgetten voor de integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo tot en met de realisatie van de ingrepen samengevat in onderstaande tabel. Het betreft een indicatie bij de start van de integrale verkenning, waarbij sprake is van een tekort en daarmee dus een inverdientaakstelling. Aan het eind van de verkenning dienen de (kosten voor) scope en beschikbaar budget met elkaar in balans te zijn. Voor het project Meer Maas Meer Venlo betekent dit het volgende voor wat betreft zicht op de financiering:

*Meer Maas
Meer Venlo*

	Kosten (mln.€)	Financiering (mln.€)				Indicatie- ve verde- ling Rijks- middelen	Indica- tief tekort
		Verme- den kosten HWBP	Waterschap Limburg i.h.k.v. HWBP	Bijdrage Regio			
Venlo hotspot 5 (zuiddeel)	42,7 *	8		Gemeente Venlo 2,5 Opbrengst delfst. 4 Provincie Limburg 2,5	20,8	4,9	
Venlo hotspot 4 (industriehaven)	23,4			Gemeente Venlo 13 Provincie Limburg 3,2 Bedrijfsleven 7,2			
HWBP Blerick/ Groot Boller	21,2		21,2				
HWBP Venlo- Velden meerkosten rivierverruiming**	29,2 15,2 *	0,5	29,2	Provincie Limburg 5	7,9	1,8	
Totaal	131,7	8,5	50,4	37,4	28,7	6,7	

* kosten kennen een bandbreedte van 50%

** dit is een integraal project en als zodanig integraal geraamd

3 Aanpak

3.1 Integrale verkenning MIRT-HWBP

Rijk en regio kiezen voor een integrale verkenning. Deze aanpak borgt een integrale ontwikkeling van de benodigde maatregelen ten behoeve van de waterveiligheid (rivierverruiming, dijkversterking) en de ruimtelijk economische ontwikkelingmogelijkheden en het versterken van de gebiedskwaliteit. De keuze voor één proces biedt voor de omgeving ook meer duidelijkheid en houvast.

De uiteindelijke integrale afweging is zeer gewenst omdat de rivierverruimings- en gebiedsmaatregelen in het project nauw samenhangen met de dijkversterking en zeker met de dijkteruglegging. Een dergelijk besluit vraagt gezamenlijke sturing door de verschillende partners, zonder voorbij te gaan aan de bevoegdheden voor de uiteindelijk te nemen besluiten. Het is daarom gewenst om de benodigde bestuurlijke besluitvorming goed te organiseren. Zie verder de uitwerking van de besluitvorming in hoofdstuk 4.

3.2 Benodigde planologische procedure

In de integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo wordt toegewerkt naar een integrale afweging van benodigde maatregelen. Ten aanzien van de planologische borging wordt het gebruik van een gemeentelijke structuurvisie in combinatie met een plan MER door de betrokken partners voorgestaan.

3.3 Activiteiten

Op basis van de MIRT en HWBP systematiek worden in ieder geval de onderstaande activiteiten onderscheiden. Deze zullen in het plan van aanpak nader worden uitgewerkt en beschreven.

Startfase:

Opstarten van het project en brede probleemanalyse. Door betrokken overheidsorganisaties wordt naast dit startdocument een plan van aanpak opgesteld voor de verkenning. Daarna wordt een notitie reikwijdte en detailniveau opgesteld incl. een beoordelingskader. In deze fase dient tevens een omgevingsanalyse te worden uitgevoerd. De omgevingsanalyse vormt de basis voor een op te stellen participatieplan.

Op te leveren documenten:

- **Plan van aanpak**
- **Notitie Reikwijdte en detailniveau, inclusief beoordelingskader**
- **Omgevingsanalyse**
- **Participatieplan**

Analytische fase:

Genereren oplossingsrichtingen en zeef 1.

Het is de bedoeling om in deze fase een brede set aan oplossingsrichtingen te genereren en deze globaal en kwalitatief te beoordelen.

Uit deze brede set aan oplossingsrichtingen selecteert de stuurgroep een beperkt aantal kansrijke alternatieven (notitie kansrijke oplossingsrichtingen): **zeef 1.**

Op te leveren documenten:

- **Notitie kansrijke oplossingsrichtingen**

Beoordelingsfase

Alternatieven beoordelen en zeef 2. In deze fase worden de kansrijke oplossingsrichtingen tot kansrijke alternatieven uitgewerkt en beoordeeld om tot één voorkeursalternatief te komen.

Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de MER en de inzichten over kosten en baten.

Vervolgens wordt het beoordelingskader gevuld en selecteert de Stuurgroep het mogelijke voorkeursalternatief: **zeef 2.**

Op te leveren documenten:

- **Plan MER**
- **Overige beslisinformatie conform beoordelingskader (o.a. kosten, baten etc)**
- **Ontwerp-structuurvisie, inclusief het voorkeursalternatief**
- **Concept-bestuursovereenkomst**

Besluitvormingsfase:

Bestuurlijke verankering en voorkeursbeslissing.

De ontwerp structuurvisie en plan MER worden ter inzage gelegd. Zienswijzen kunnen leiden tot bijstelling van de Structuurvisie en het daarin opgenomen voorkeursalternatief.

Uiteindelijk nemen de betrokken bestuurders samen de voorkeursbeslissing, en leggen hierbij ook de afspraken over het vervolg vast. Hierbij geldt dat besluiten om (met delen van de scope) niet door te gaan naar de planuitwerkingsfase óók een besluit is. Afspraken over het vervolgproces worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst.

Op te leveren documenten:

- **Structuurvisie, inclusief het voorkeursalternatief**
- **Bestuursovereenkomst**

Beoordelingskader

Aan het begin van de verkenning (startfase) kan een afwegingskader voor zowel **Zeef 1** als **Zeef 2** worden opgesteld en bestuurlijk worden vastgesteld in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Dit kader helpt bij het uiteindelijk bepalen van het voorkeursalternatief. De in het MIRT-onderzoek gehanteerde criteria zijn daarbij de basis. De verkenning Venlo stelt zich als doel een brede afweging te maken. Naast de bijdrage aan waterveiligheid en kosteneffectiviteit zijn de gebiedsambities en bijdrage aan de brede ruimtelijk-economische ontwikkeling van regio en land een minstens zo belangrijk beoordelingskader.

Bij de afweging zal voldoende aandacht moeten zijn voor Cradle 2 Cradle en de beheerbaarheid, zullen kosten uitgedrukt moeten worden in de *life cycle costs* (investeringen én beheerkosten) en wordt nader aandacht besteed aan de morfologische en hydraulische aspecten van de rivier en het regionale watersysteem (kwel en verdroging). Voor de dijkversterking (HWBP) zijn ook doelmatigheid en kosteneffectiviteit belangrijke criteria.

3.4 Planning

Voor de uitwerking van de planning (in het plan van aanpak) is urgentie van waterveiligheid van belang. Het HWBP heeft een duidelijke doelstelling om te zorgen voor veilige(re) dijken (door dijkversterking en dijkeruglegging). Ook de verdere ontwikkeling van de industriehavens kent grote urgentie. Tegelijkertijd spelen in het gebied veel ruimtelijk economische ontwikkelingen; zie de nadere toelichting hierover in hoofdstuk 2 'Opgave en scope' en paragraaf 2.3 'Samenhang andere projecten'. Dit maakt een gebiedsgerichte aanpak, met aandacht voor de urgentie vanuit haven en waterveiligheid, onvermijdelijk.

Voor deze integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo wordt uitgegaan van de gebruikelijke doorlooptijd van twee jaar. Dit is mogelijk vanwege het materiaal dat al voorhanden is uit het reeds uitgevoerde MIRT onderzoek Koploper Maas Venlo (Bouwen met Maaswater) en de lopende HWBP-verkenning voor Venlo-Velden en Blerick/Groot Boller. De besluitvorming over de Maasbrede voorkeursstrategie is voorzien medio 2018. Dat betekent dat vanuit het werkproces van de verkenning hieraan kan worden bijgedragen en dat eventuele Maasbrede afwegingen meegenomen kunnen worden in de besluitvorming over het voorkeursalternatief.

4 Besluitvorming en participatie

4.1 Besluitvorming en bestuurlijk draagvlak

Gezien de ruimtelijke samenhang van de opgaven, waarbij de besluitvorming over waterveiligheidsopgave niet afzonderlijk kan worden gezien van de ruimtelijke opgave en vice versa, wordt de verkenning met een integrale scope opgepakt. Het gaat om een gezamenlijke opgave, waarbij het eigenaarschap bij alle betrokken partners ligt, zowel bij de gemeente Venlo, zijnde de verantwoordelijke voor de ruimte, als bij het waterschap Limburg, zijnde de verantwoordelijke voor de waterveiligheid evenals bij de Provincie als gebiedsregisseur en het Rijk als verantwoordelijke partij voor de Maas.

De nieuwe stuurgroep Meer Maas Meer Venlo, bestaat uit bestuurlijke vertegenwoordiging, respectievelijk directies van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, provincie Limburg, waterschap Limburg en de gemeente Venlo. De gemeenten Peel en Maas en Horst aan de Maas zijn agendalid, omdat zij belang hebben bij de te nemen besluiten in deze stuurgroep.

De stuurgroep Meer Maas Meer Venlo zal besluiten nemen die gericht zijn op het komen tot een integraal voorkeursalternatief en bijbehorende bestuursovereenkomst. Dit betreft de havenontwikkeling, de dijkversterking Blerick/Groot Boller (al dan niet buitendijks geplaatst) (aan de westoever), de jachthaven/oefenplas en de aanvullende rivierverruiming ten zuiden van de A67 en over de dijkteruglegging en -versterking van Venlo-Velden (aan de oostoever) en eventueel meekoppelende belangen als natuur, recreatie en landschap.

Partijen sturen samen en werken samen in de integrale verkenning, waarbij ieder zijn verantwoordelijkheden en bevoegdheden kan uitoefenen. Besluitvorming vindt echter in dit gremium (de Stuurgroep Meer Maas Meer Venlo) plaats, waarbij bestuurlijke afstemming georganiseerd wordt met de Stuurgroep Noordelijke Maasvallei als het om waterveiligheid gaat, en met het College van B&W van de gemeente Venlo als het gaat over de havenontwikkeling.

4.2 Participatie en communicatie

Uiteraard vraagt een gebiedsgerichte verkenning van deze omvang om politiek maar ook maatschappelijk draagvlak. De Code Maatschappelijke Participatie is uiteraard ook van toepassing op de integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo. De code vraagt om inbreng vanuit de maatschappij gedurende het gehele planproces, maar ook om gelijkwaardigheid ten aanzien van de maatschappelijk ingebrachte initiatieven in relatie tot overheidsinitiatieven. Dit dient bovendien maximaal transparant te gebeuren.

Op weg naar de nu ingezette lijn van een integrale benadering heeft in de afzonderlijke sporen al de nodige interactie en participatie met betrokkenen in de omgeving plaatsgevonden. De oogst hieruit wordt natuurlijk benut. In deze integrale verkenning Meer Maas

Meer Maas Meer Venlo

Meer Venlo wordt gebruik gemaakt en voortgeborduurd op de participatie en resultaten uit zowel het MIRT-onderzoek als de HWBP-verkenningen Blerick/Groot Boller en Venlo-Velden.

In het MIRT-onderzoek Koploper Maas Venlo is gebiedspecifieke kennis van verschillende stakeholders opgehaald. Uitgangspunt van het onderzoek was dat draagvlak voor maatregelen begint met het horen van de gebruikers. Dit proces met stakeholders heeft geleid tot een breed pakket aan maatregelen, vastgelegd in een notitie Kansrijke Perspectieven en tot begrip en draagvlak in het gebied. In de HWBP-verkenning voor Blerick/Groot Boller (industriehaven) en voor Venlo-Velden is participatie een belangrijk fundament. Er hebben verschillende kanssessies en informatiebijeenkomsten plaatsgevonden.

Belanghebbenden én belangstellenden zullen bij de verdere uitwerking betrokken worden. De ervaringen uit het MIRT-onderzoek en de eerder genoemde kanssessies leren dat waardevolle ideeën bij de mensen in het gebied zitten en dat draagvlak voor maatregelen begint bij het begrijpen van de aanleiding. Door een gebiedsgerichte communicatie zullen de stakeholders bij de verkenning en planuitwerking betrokken worden en door communicatie in (social) media zal uitgelegd worden waar het gebied voor staat en welke stappen genomen worden, naast de communicatie rond besluiten en mogelijkheden van bezwaar en beroep.

In deze startfase van de integrale verkenning wordt een communicatie- en participatieplan opgesteld. Inzicht, begrip en draagvlak creëren bij colleges, gemeenteraden en burgers/bedrijven voor de plannen op regionaal en lokaal niveau is onderdeel van de communicatiestrategie. Het is daarbij van belang alle betrokken actoren goed in beeld te hebben en te houden, en daarbij beschikbare middelen om te informeren en consulteren uit te werken. Hierbij hoort het herijken van de eerder uitgevoerde stakeholdersanalyses en het in beeld brengen van de belangen en wensen uit de omgeving.

5 Organisatie

5.1 Organisatie

Eigenaarschap integrale verkenning

De betrokken partijen hebben een stevig commitment naar elkaar uitgesproken. Zij zijn er allen van overtuigd dat alleen gezamenlijk kan worden gekomen tot een breed gedragen succesvolle uitkomst. Het eigenaarschap van deze integrale verkenning ligt dan ook bij alle betrokken partners, i.c. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, provincie Limburg, gemeente Venlo en waterschap Limburg. De samenwerking in de integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo is gericht op het komen tot één integraal besluit over een integraal voorkeursalternatief.

De integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo kent een bestuurlijk opdrachtgever, een Stuurgroep Meer Maas Meer Venlo waarin de betrokken partners deelnemen. De Stuurgroep Meer Maas Meer Venlo zal zowel met de Stuurgroep Deltaprogramma Maas (SDM) als ook met de Stuurgroep Noordelijke Maasvallei over en weer informatie uitwisselen worden over de voortgang en besluitvorming omtrent de verkenning. De Stuurgroep Meer Maas Meer Venlo zorgt voor een inhoudelijke sturing op hoofdlijnen van de verkenning en stelt de (deel)producten vast. Door middel van dit startdocument en het nader uit te werken plan van aanpak aan het begin van de integrale verkenning zullen verantwoordelijkheden, risico's, doelen en inbreng van de verschillende partijen geborgd worden. De opdracht vangt in ieder geval aan met het opstellen van een plan van aanpak conform de spelregels horend bij een MIRT- en HWBP-verkenning.

Gegeven de scope van de integrale verkenning Meer Maas Meer Venlo en het borgen van zorgvuldigheid, is succesvolle besluitvorming in principe aan de voorkant integraal voorbereid. Er vindt afstemming plaats met bestaande gremia over te nemen en genomen (deel)besluiten. Deze gremia betreffen onder meer Stuurgroep Deltaprogramma Maas (SDM), Bestuurlijk Overleg havenontwikkeling, de Stuurgroep Noordelijke Maasvallei, maar ook een directieoverleg tussen Océ en gemeente Venlo inzake de Océ-campus.

Werkorganisatie

Voor uitvoering van de verkenning wordt een werkorganisatie opgericht, onder leiding van een gezamenlijk aan te stellen projectmanager. Met de werkorganisatie wordt bedoeld het team dat (deel)producten ontwikkelt, werkzaamheden uitvoert en de besluitvorming voorbereidt.

Het IPM-model vormt daarbij de basis. Dit model voor Integraal Project Management is de laatste tien jaar gebruikelijk geworden om dit type complexe opgaven integraal te managen. De sleutelrollen uit het IPM-model worden door de projectmanager ingevuld met geschikte kandidaten uit in ieder geval de domeinen 'ruimte' en 'water' (dwingende randvoorwaarde), primair vanuit de betrokken ambtelijke organisaties. Een tweede dwingende randvoorwaarde is het borgen van de lokale/regionale inbreng, ook primair vanuit de betrokken ambtelijke

organisaties.

De werkorganisatie werkt in opdracht van de stuurgroep Meer Maas Meer Venlo. Een ambtelijk opdrachtgeveroverleg (directeuren/hoofden van de betrokken organisaties) wordt ingericht om te sturen/bewaken op de relevante aspecten van de projectbeheersing (bemensing –kwaliteit en capaciteit, middelen, projectvoortgang en risico's). Het opdrachtgeveroverleg is nadrukkelijk geen voorportaal voor de Stuurgroep, maar ingericht voor de projectbeheersing.

De werkorganisatie werkt gezamenlijk aan één opdracht en bereidt via de lijn van de ambtelijke begeleidingsgroep inhoudelijk de stuurgroep voor. De belangen van de afzonderlijke organisaties op inhoudelijk niveau zijn geborgd via de ambtelijke begeleidingsgroep. De projectmanager van de verkenning maakt deel uit van de ambtelijke begeleidingsgroep.

5.2 Kosten en risico's verkenning

Bekostigen van de integrale verkenning zal gebeuren uit de toegezegde bedragen voor de financiering van het totale budget (ofwel geraamde kosten minus het tekort). De kosten worden in de basis gedragen in dezelfde verhouding als ieders financiële bijdragen. Hierop kan de Stuurgroep Meer Maas Meer Venlo gaandeweg de uitvoering van de verkenning op onderdelen uitzonderingen maken.

De projectmanager verzoekt de Stuurgroep Meer Maas Meer Venlo voor vrijgave van een deel van de toegezegde financiële bijdrage op grond van een plan van aanpak/projectplan voor de komende fase. Eén van de betrokken uitvoeringsorganisaties treedt op als administratieve organisatie en aanbestedende dienst.

De kosten voor een verkenning worden onderbouwd aan de hand van een plan van aanpak/projectplan en een bijbehorende raming. Tot die tijd geldt een werkhypothese dat de kosten voor de verkenning ongeveer 5% bedragen van de beschikbaar gestelde financiële bijdragen.