



Koploperproject “Maas Venlo”

Deltaprogramma Maas 2015

Een onderzoek naar de kansen om gebiedsontwikkeling op de Venlose Maasoever te koppelen aan vereiste maatregelen in het kader van (hoog) waterveiligheid.

Het huidige beeld ten aanzien van het vervolg op het Deltaprogramma kent drie lagen; het nationaal niveau, het niveau van de stroomgebieden en het regionaal/lokaal niveau. Op dit laatste niveau gaat het om urgenties zien en kansen creëren en benutten. In het Deltaprogramma 2015 zijn voor de Limburgse Maasvallei drie regionale prioritaire Deltaprojecten opgenomen, waarvoor een gedegen onderzoek kan worden opgestart. De Venlose Maasoever is één van deze zogenoemde koploperprojecten. Het gaat hierbij om een tiental initiatieven en projecten aan en op de oevers van de Maas. Tussen deze initiatieven en projecten is afstemming vereist, maar veeleer is het noodzakelijk om te verkennen of deze ontwikkelingen op een ‘slimme wijze’ kunnen worden gecombineerd met de hoogwateropgave. Er liggen kansen voor samenwerking en meekoppeling.

Unieke situatie

Enerzijds ligt er in Venlo een hoogwater veiligheidsopgave. De dijken in Venlo zijn momenteel overal op een hoogte op basis van beschermingsniveau 1/250 in het stedelijk gebied dan wel 1/50 in het buitengebied. Knelpunt is dat ze zijn afgekeurd op stabiliteit. De toekomstige veiligheidsnorm wordt 1/1.000 in het stedelijk gebied en 1/300 in het landelijk gebied. Wat daarbij nieuw is, is het uitgangspunt dat de norm niet meer uitgaat van de overschrijdingskans, maar van de overstromingskans. Wat dit exact betekent voor de vereiste hoogte is op dit moment nog niet bekend. In het studiegebied worden dijkverbeteringen en rivierverruimende maatregelen in samenhang onderzocht om invulling te geven aan de waterveiligheidsopgave. De kosteneffectiviteit van een maatregel, ruimtelijke ambitie en eventuele meekoppelkansen zijn daarbij de belangrijkste beoordelingscriteria. Deze meekoppelkansen betreffen andere financieringsbronnen, toegezegde medefinanciering, maar ook extra baten op andere beleidsdoelen dan veiligheid (bijvoorbeeld ruimtelijke kwaliteit).

Anderzijds liggen er meerdere vraagstukken op regionaal-economisch vlak: de havenontwikkeling (uitbreiden van de huidige Industriehaven en transformatie van droge naar natte industrie); verplaatsen van de jachthaven (ergens ‘tussen de twee Rijksbruggen’); ontwikkeling van het kazerneterrein (inclusief hoogwatergeul Raaijweiden en het opheffen verkeersfunctie Venrayseweg); vervangingsinvesteringen stadsbruggen (spoorbrug en stadsbrug Eindhovenseweg) en de brug A67; achtererfgrenzen (tevens waterkering) van woningen aan de Staiweg te Blerick; noodijk aan het Gieterijwegje in Blerick; de renovatie van de Molenbossenflats (inclusief ‘oppoetsen’ openbare ruimte); de Blericker ‘Nak’ (verruimingsmogelijkheden waterberging); de gebiedsontwikkeling Laerbroeck; en het terugleggen van de huidige dijken ter hoogte van Baarlo ter verruiming van de rivier. Zowel aan de oost- als westzijde speelt het terugleggen van de huidige dijken ter verruiming.

Urgentie

De urgentie voor het uitvoeren van dit onderzoek Maas Venlo is zowel een inhoudelijke, een bestuurlijke als ook een pragmatische (planningtechnisch).

Inhoudelijk vraagt de veelheid van ontwikkelingen en initiatieven en hun mogelijke afhankelijkheid van elkaar om antwoorden op vragen over de voorkeursstrategie en volgorde van uitvoering.

Op bestuurlijk niveau is er de urgentie om de hoogwaterbescherming in de Maasvallei zo spoedig mogelijk aan de huidige eisen te laten voldoen; bestuursovereenkomst ‘Droge voeten voor Limburg’. Daarnaast dienen de keringen in Limburg zo spoedig mogelijk robuust, conform de landelijke normen ontworpen en aangelegd te worden; het schrappen van met name de overstroombaarheidseis die in het verleden is afgesproken, dient samen met provincie en waterschap te worden vertaald naar de juiste toekomstige hoogte van de keringen.

De planningtechnische urgentie voor dit onderzoek Maas Venlo wordt voornamelijk ingegeven door de havenontwikkelingen (industriehaven). De huidige capaciteit van de barge terminal zal over

circa 5 jaar ontoereikend zijn. Als hier niet op wordt aangehaakt worden er wellicht meekoppelkansen gemist. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) wordt vanuit het Deltaprogramma Maas gezien als de logische kapstok. Daarom wordt er gemikt op het verkrijgen van een formele MIRT status in november 2015.

Doelstelling

Het koploperproject Maas Venlo zal antwoord moeten geven op de volgende centrale vraag: *‘Gegeven de vraagstukken op het gebied van de waterveiligheid en de hoogwaterproblematiek en gegeven de regionaal-economische ruimtelijke ontwikkelingen op en langs de Venlose Maasoevers, wat zijn dan de kansen voor de hoogwaterproblematiek en kansen voor regionaal-economische ontwikkelingen en op welke wijze –zowel inhoudelijk, tactisch als ook financieel- kan het benutten van deze kansen aan elkaar worden gekoppeld?’*

Plangebied/studiegebied

Het studiegebied strekt zich aan de westzijde van de Maas uit van de zuidrand van Laerbroeck in het zuiden (ruwweg ter hoogte van Baarlo) tot aan het Raaieind in het noorden (direct ten noorden van de A67). In totaal beslaat het studiegebied een zone (het bergend winterbed met een wisselend breedte) van ruim negen kilometer. Aan de oostzijde beslaat het studiegebied de zone vanaf de A67 tot aan de locatie van Valuas over een lengte van circa twee kilometer.

Projectresultaat

Eindresultaat: een document met een maatregelenpakket op strategisch niveau, daarmee inhoudelijk de basis vormend voor het verkrijgen van een formele MIRT-status tijdens het BO-MIRT in november 2015. Daarbij hoort eventueel een bestuursovereenkomst als vertrekpunt voor verdere aanpak en procedures, aangevuld met een eventueel voorstel voor financiering/dekking van deze aanpak.

Activiteiten en fasering

De activiteiten en fasering ten aanzien van het koploperproject Maas Venlo anticiperen op de ministeriele handreiking MIRT-verkenning en het MIRT-spelregelkader, zonder dat het project een formele status heeft. In totaal is er ruim een half jaar de tijd om de eerste ideeën

Overzichtskaart MIRT

Transport goederen

1. A67: Verbreding 2x3 rijbanen en vervangen landhoofden.
2. Bargeterminal: Transformatie natte industrie en verplaatsing jachthaven.
3. Spoor: Elektrificatie/verdubbeling Maaslijn en tijdelijke omleiding Betuweroute.
4. Maas: goederen over water en potentiële locatie jachthaven.

Hoogwaterveiligheid

1. Verruimen flessenhals.
2. Hoogwatergeul Venlo-Velden en potentiële locatie jachthaven.
3. Dijkverbetering.
4. Optimaliseren hoogwatergeul Raaijweide.
5. Vervangen Stadsbrug en verruimen flessenhals.
6. Dijkverbetering.
7. Optimaliseren hoogwatergeul. Blericker Nak en potentiële locatie jachthaven.
8. Dijkverbetering en dijkverlegging.
9. Verruiming Laerbroeck.

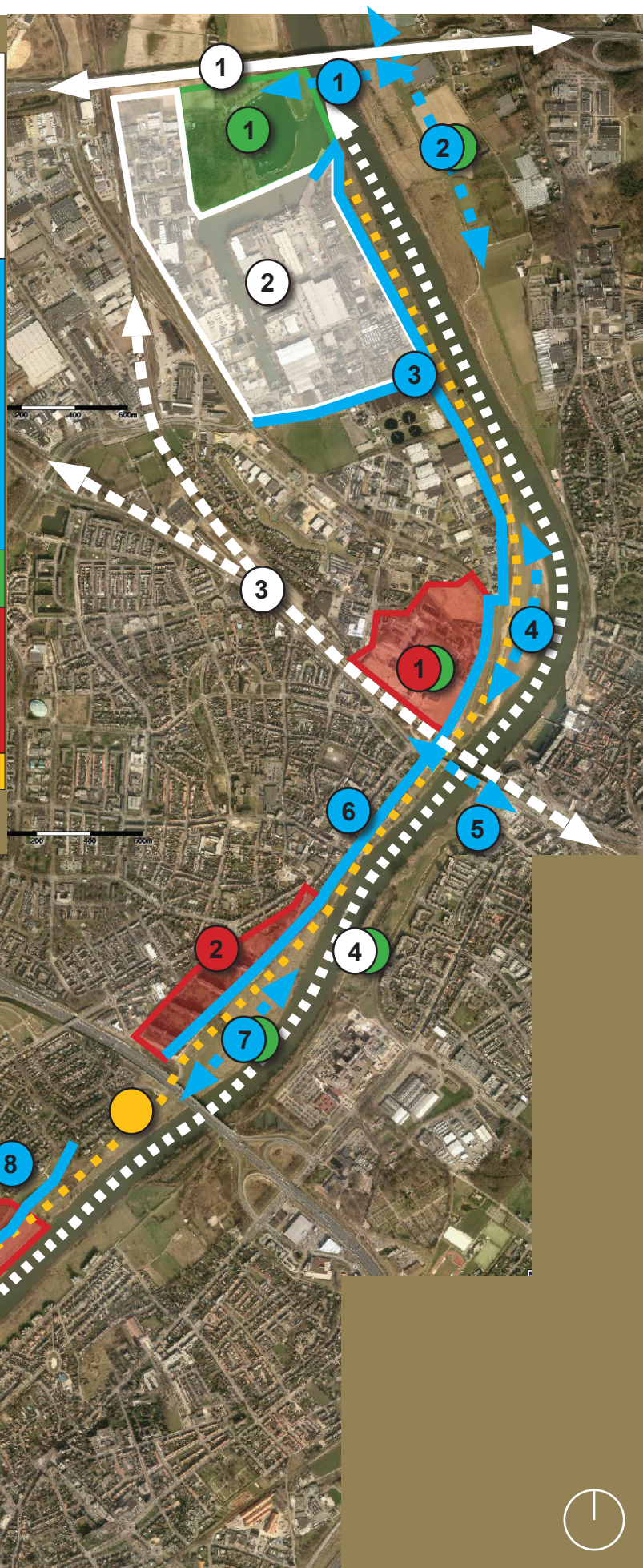
Recreatie

1. Verplaatsen jachthaven.

Stedelijke ontwikkeling

1. Kazernekwartier en potentiële locatie jachthaven.
2. Renovatie Molenbossenflats en omgeving.
3. Ontwikkeling woningbouw en Laerbroeck (structuurvisie).

Aanpak K&L - ketenbeheer



gereed te maken voor agendering tijdens het BO-MIRT van november 2015. In april 2015 is de gemeente Venlo gestart met het inrichten van de projectorganisatie en met het plan van aanpak. Inmiddels is door de gemeente Venlo aan een externe adviseur een opdracht verstrekt om de gemeente inhoudelijk en procesmatig te ondersteunen en adviseren. De aanpak van het koploperproject heeft een hoog 'no regret'-gehalte. Mocht het koploperproject in november 2015 geen formele MIRT-status kunnen verkrijgen, dan blijven de waarde en relevantie van de uitkomsten onveranderd groot.



Gerelateerde thema's, mee te nemen ontwikkelingen

Een aantal ontwikkelingen in de regio Venlo heeft een directe relatie met de waterveiligheid en de hoogwaterproblematiek. Deze ontwikkelingen zijn in de MIRT Gebiedsagenda voor Limburg (kweekvijver van majeure en Rijksrelevante projecten) ook al genoemd. De te boeken 'winst' voor de rivier is op deze plaatsen wellicht ook zeer groot; de drie hieronder genoemde bruggen (en dan met name de bruggenhoofden) vormen een flessenhals in de Maas. Het betreft de:

- Verbreding van de brug A67 over de Maas, en daarbij mogelijk terugplaatsen van bruggenhoofden (verbreding van de 'trechter' in het winterbed);
- Stadsbrug (Eindhovenseweg) over de Maas in combinatie met het terugleggen van de bruggenhoofden (verbreding van de 'trechter' in het winterbed);
- Vervanging van de spoorbrug over de Maas ter verruiming van de capaciteit (naar drie- of viersporig) in combinatie met het terugleggen van de bruggenhoofden (verbreding van de 'trechter' in het winterbed).

Betrokken organisaties

- Provincie Limburg;
- Rijkswaterstaat;
- Waterschap Peel en Maasvallei;
- Ministerie van I & M;
- Gemeente Horst ad Maas;
- Gemeente Peel en Maas;
- Gemeente Venlo.

Tevens wordt maatschappelijk draagvlak geborgd via een klankbordgroep met verschillende belangenvertegenwoordigers, zoals ondernemers, ontwikkelaars, woningcorporaties en bewoners.

Instrumentarium (wet en regelgeving)

Het is van belang water en ruimte beter te verbinden. Versterking tussen 'water' en het MIRT is onderdeel van het vernieuwingstraject van het MIRT. Besluitvorming over complexe wateropgaven met een bredere scope dan enkel waterveiligheid, zoetwater of waterkwaliteit, komt met het oog op die betere verbinding in het bestuurlijk overleg MIRT aan de orde. Ook worden binnen het Deltaprogramma de spelregels van het MIRT (verkenning, planuitwerking en realisatie) toegepast. Een versterking van de relatie tussen het MIRT en water kan hier op korte termijn aan bijdragen. Deels is deze versterking al bewerkstelligd, doordat water onderdeel is van de gebiedsagenda's die Rijk en regio's gezamenlijk hebben opgesteld.

Middelen/subsidies

De gemeente Venlo heeft middelen beschikbaar gesteld voor de aanpak van de waterveiligheid en de hoogwaterproblematiek. Deze middelen worden ingezet voor het opstellen van dit onderzoek Maas Venlo, de inhuur van specialistische professionals en voor de dekking van de proceskosten.

Mocht u meer willen weten over dit koploperproject Maas Venlo of over de wijze waarop het proces wordt ingericht, dan kunt u contact opnemen met projectleider Michiel van der Hagen en/of procesbegeleider Raymon Blondel. U kunt hen bereiken via m.vanderhagen@venlo.nl respectievelijk info@blondel.nl.