



### Samenvatting

De minister is voornemens om een startbeslissing te nemen voor de integrale Verkenning Zuidelijk Maasdal. Dit in het kader van het “Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport (MIRT)”. Deze startbeslissing is nodig om een MIRT verkenning te kunnen starten. Deze verkenning is een cruciale stap in de procedure om Maastricht in de toekomst nog beter te beschermen voor overstromingen vanuit de Maas, te komen tot oplossingsmaatregelen voor Maastricht en het zuidelijk Maasdal en hiermee een bijdrage te leveren aan de gewenste stedelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de Maas.

### Beslispunten

1. Instemmen met het Startdocument verkenning Zuidelijk Maasdal.
2. Kennis te nemen van de Kennisgeving Voornemen en Participatie.
3. Akkoord gaan met de ondertekening van het startdocument door de portefeuillehouder.
4. In te stemmen met een voorfinanciering van € 2.0 miljoen in 2023 en dit effectueren in de begroting.

### Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 30 mei 2023:

Conform.



## 1. Aanleiding

De afgelopen periode is er door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het waterschap Limburg en de provincie Limburg in samenspraak met de gemeenten Meerssen, Eijsden-Margraten en Maastricht intensief gewerkt aan het hoogwaterveiligheidsdossier. Daarin is nu een belangrijke stap gezet, het proces heeft geresulteerd in een startbeslissing door de minister. Deze startbeslissing is noodzakelijk om een integrale verkenning te kunnen starten om te komen tot oplossingsmaatregelen die Maastricht en het zuidelijk Maasdal beschermen tegen overstromingen vanuit de Maas maar ook om invulling te geven aan een aantal gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de Maas. De integrale verkenning Zuidelijk Maasdal wordt uitgevoerd als:

- verkenning binnen de projectprocedure van de Omgevingswet;
- verkenning conform de spelregels van het MIRT;
- verkenning binnen de systematiek van het HWBP.

Om zo een proces te kunnen starten moet er zicht zijn op financiering, door de reservering van financiën bij de verschillende participerende partijen kan deze verkenning nu daadwerkelijk worden gestart.

### Toelichting en stappen binnen de integrale verkenning

De integrale verkenning heeft als doel om samen met de omgeving te komen tot een slimme, duurzame en klimaatbestendige oplossing voor de knelpunten. Daarbij gaat het niet alleen over hoogwaterbescherming maar ook om andere opgaven. Het gaat over de hoogwaterveiligheid, een vlot en veilig transport over water, dynamische riviersystemen met robuuste riviernatuur en over ruimtelijke ontwikkelingen met versterking van de ruimtelijke kwaliteit. Dit wordt gedaan door de opgaven breed te onderzoeken en een goede integrale afweging te maken.

Dit gebeurt in de vorm van een “trechteringsproces” waarbij stap voor stap wordt toegewerkt naar de “Voorkeursbeslissing” aan het einde van de verkenning.

- Een Verkenning bestaat uit vier stappen: start, analyse, beoordeling en besluitvorming.
- Tijdens de startfase wordt de startbeslissing uitgewerkt tot een plan van aanpak. Hierin is beschreven welke stappen worden gezet tijdens de MIRT-Verkenning.
- In de analysefase worden de mogelijke alternatieven uitgewerkt, waarbij betrokkenen uit de omgeving kunnen meedenken. Resultaat van deze fase is een beperkt aantal kansrijke alternatieven voor de lange termijn, die worden vastgelegd in de “Nota Kansrijke Alternatieven”.
- In de beoordelingsfase van de integrale Verkenning worden de effecten van de kansrijke alternatieven in beeld gebracht, uitgewerkt in een rapport, een plan-MER (milieueffecten rapportage) en een kosten-batenanalyse. Het doel van deze fase is het leveren van



objectieve beslisinformatie op basis waarvan in de volgende fase een Voorkeursbeslissing genomen kan worden.

- In de besluitvormingsfase wordt alle informatie uit de Verkenning samengebracht, ter voorbereiding op de vaststelling van een Voorkeursbeslissing door de Minister van I&W. In deze fase wordt onder andere het eindrapport van de MIRT-Verkenning opgesteld evenals de Ontwerp Omgevingsvisie. Hierop volgt vaststelling van de Voorkeursbeslissing en een bestuursovereenkomst.

Na vaststelling van de Voorkeursbeslissing volgt de Planuitwerkingsfase. In deze fase wordt het project gerealiseerd en vervolgens overgedragen aan de beheerder(s).

Het MIRT heeft betrekking op het ruimtelijk fysieke domein. In het MIRT zijn projecten en programma's opgenomen waarbij het rijk samen met de regio werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland. De rijksinvesteringen in het MIRT worden (hoofdzakelijk) gefinancierd vanuit het Infrastructuurfonds en het Deltafonds.

#### Startbeslissing integrale Verkenning

Om de eerste fase van de verkenning te mogen starten is een startbeslissing nodig. Om te komen tot een startbeslissing is een startdocument opgesteld. De daaropvolgende verkenningsfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase. Om te zorgen dat de verkenning doorgaat naar de planuitwerking- en realisatiefase, dient deze te eindigen met een politiek-bestuurlijk gedragen voorkeursoplossing, waarbij toereikende financiering inclusief de mogelijke cofinanciering duidelijk is.

Dit startdocument is nu gereed en is in maart 2023 binnen de stuurgroep Zuidelijk Maasdal, waarin de genoemde partners samenwerken, vastgesteld. Dit concept startdocument is op 23 maart ter toetsing aangeboden aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Naar verwachting wordt deze in mei 2023 vrijgegeven en wordt deze op 13 juni 2023 als laatste ondertekent door minister Halbers van I&W als bevoegd gezag. Alle participerende partijen, waaronder de gemeente Maastricht zullen dit startdocument mede ondertekenen. De verantwoordelijk wethouder voor dit dossier, wethouder Mackus zal dit document namens de gemeente Maastricht ondertekenen. Na ondertekening kan de minister een startbeslissing nemen en kan gestart worden met de Verkenning.

#### Kennisgeving Voornemen en Participatie.

Bij de startbeslissing behoort ook een zogenaamde "kennisgeving voornemen en participatie" (verder te noemen kennisgeving). De overheid is immers verplicht om bij de start van de verkenning voor een projectbesluit een "kennisgeving participatie" te publiceren. Hierin staat hoe burgers, bedrijven,



maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de verkenning worden betrokken. De initiatiefnemer gaat daarbij in ieder geval in op:

- wie het betreft bij de projectprocedure;
- waarover het deze partijen raadpleegt;
- wanneer het deze partijen erbij betreft;
- wat de rol van het bevoegd gezag en de initiatiefnemer is bij het betrekken van de partijen;
- waar aanvullende informatie beschikbaar is of komt.

Bij de participatie komen ieders belangen in een vroeg stadium in beeld. Ook ontstaat er samenhang in de diverse belangen. Tot slot brengt participatie de effecten van het project in beeld en zorgt het dat argumenten voor alternatieven goed worden afgewogen. Door participatie al te organiseren in de verkenningsfase van de projectprocedure, kan iedereen zelf informatie, oplossingen of koppelkansen aandragen. Hierdoor sluit het project beter aan bij maatschappelijke behoeften.

Het communicatie- en participatieproces gaat lopen nadat het startdocument is ondertekend.

#### Samenwerkingsovereenkomst.

Nadat de startbeslissing is vastgesteld zal een samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld. In deze samenwerkingsovereenkomst maken de samenwerkende partijen afspraken over de inzet van financiële middelen en capaciteit in de verkenning. De ondertekening hiervan zal ook ter besluitvorming worden voorgelegd aan het college.

## **2. Context**

De afgelopen tijd is zowel college als raad periodiek geïnformeerd over het project zuidelijk Maasdal. In het kader van Integraal Riviermanagement is tijdelijk gekozen voor de naam Maasoevers Maastricht. Vanwege het grotere plangebied en de integraliteit van de opgave is er definitief gekozen voor de naam “Zuidelijk Maasdal” omdat deze naam het meest recht doet aan de opgave waar we momenteel voor staan.

In deze paragraaf zullen de belangrijkste documenten en de achtergrond kort worden beschreven.

#### Ontwikkelvisie zuidelijk Maasdal.

In deze Ontwikkelvisie is onder andere de relatie gelegd met de ambities uit de Omgevingsvisie Maastricht en het rijksproject rondom de nautische veiligheid op de Maas ter hoogte van Maastricht. De ontwikkelvisie is – unaniem – vastgesteld door de gemeenteraad van Maastricht (d.d. 13 maart 2018) en wordt als toekomstvisie onderschreven door de deelnemende partijen. Deze Ontwikkelvisie is gebruikt als onderlegger voor het vervolgproces.



### Integraal Riviermanagement.

Door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn zogenaamde IRM-pilots (“Integraal Riviermanagement”) geïntroduceerd. Maastricht is hierin genoemd als een van de pilots, dit onder andere vanwege het rijksproject “nautische veiligheid Maastricht” waarbij een specifieke opgave ligt voor wat betreft het vaarwegbeheer en de veiligheid voor de scheepvaart op de Maas. Dit project heeft raakvlakken c.q. meekoppelkansen voor de beoogde ingrepen met betrekking tot hoogwaterveiligheid rondom de Franciscus Romanusweg, de Borgharenweg en de (voormalige) spoorbrug. Deze ontwikkelingen zullen daarmee mogelijk in een stroomversnelling komen.

De beoogde maatregelen rondom hoogwaterveiligheid zoals beschreven in het MIRT-onderzoek zuidelijk Maasdal zijn erop gericht om de stad met haar inwoners, bedrijvigheid en functies beter te beschermen tegen extreme waterstanden en afvoeren van de Maas. Hierbij geldt het principe “ruimte waar het kan, dijken waar het moet”. De uitdaging is om de stad niet klakkeloos achter hoge dijken weg te stoppen. Er zijn ook mogelijkheden om de rivier meer ruimte te geven en een verlaging van de waterstand te bewerkstelligen, zoals uitvoerig beschreven in de Ontwikkelvisie en het MIRT-onderzoek zuidelijk Maasdal. Het creëren van ruimte voor de rivier is een complexe opgave die ook zijn weerslag heeft op de ruimtelijke inrichting van de stad. De hoogwaterveiligheidsopgave is als zodanig ook een kans om ruimtelijke opgaves en ambities te koppelen en hiermee “werk met werk” te maken. Daarmee raakt de hoogwaterveiligheidsopgave ook in belangrijke mate de ruimtelijke, maatschappelijke en economische belangen van de stad.

### Hoogwaterbeschermingsprogramma.

Er zal naast de mogelijkheden voor rivierverruiming altijd een opgave zijn om de bestaande dijken te versterken en te verhogen. In het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) werken de 21 Nederlandse waterschappen en Rijkswaterstaat samen aan dijkversterkingsoperaties. Het doel van het HWBP is dat in 2050 alle primaire keringen op een sobere en doelmatige wijze zijn versterkt, zodat deze voldoen aan de wettelijke normen zoals die zijn vastgelegd in de Waterwet. Voor Maastricht ligt hier vanwege onder andere de zogenaamde “normsprong” een grote opgave. De dijken beschermen de stad nu tegen een overstroming die zich een maal in de 250 jaar voor doet maar als gevolg van de nieuwe normeringen moet worden toegewerkt naar een bescherming variërend van 1:300 tot een 1:3000. De dijken worden periodiek gekeurd op hoogte en een aantal technische zaken. Binnen Maastricht zijn bijna alle dijken afgekeurd waardoor deze geprogrammeerd worden binnen het HWBP. Dit betekent concreet dat het waterschap binnen Maastricht een opgave heeft om de dijken te verbeteren. Op grond van het Deltaprogramma en de Waterwet moet dit



uiterlijk in 2050 gereed zijn. Daarvoor wordt rijksgeld vrijgemaakt en wordt Maastricht opgenomen in de HWBP programmering.

### NOVEX

In het programma “NOVEX” werken alle overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland. Daarvoor moet eerst duidelijk zijn wat de ruimtevragers zijn, wat er ruimtelijk moet worden ingepast. Zowel nationaal als regionaal. De nationale doelen en belangen zijn samengebracht in een startpakket. Dit startpakket vormt de basis voor het leggen van de ruimtelijke puzzel per provincie. De twaalf provincies gaan nu aan de slag om - met de waterschappen en gemeenten - de nationale opgaven en doelen ruimtelijk te vertalen, te combineren en in te passen in de provinciale plannen. De provincies komen oktober 2023 met een ruimtelijk voorstel. De aanpak van hoogwaterveiligheid kan als katalysator dienen voor de gewenste stedelijke ontwikkelingen en de andere benoemde meekoppelkansen.

### Ontwikkelingen rondom de Spoorbrug.

Het spoor Maastricht-Lanaken is recentelijk uit het spoorwegnetwerk onttrokken waardoor het spoor en de spoorbrug geen functie meer hebben. Daarnaast vormt de spoorbrug een obstakel in de hoofdvaarroute van de Maas. Vanuit de tweede kamer en de gemeenteraad van Maastricht is de oproep gedaan om geen onomkeerbare besluiten te nemen en een goede belangenafweging te maken voordat wordt overgegaan tot sloop. Dit is de reden geweest dat in opdracht van Rijkswaterstaat en ProRail een onderzoek is gedaan door WSP naar de toekomst van de spoorbrug. In dit onderzoek wordt een toekomstbeeld gegeven voor de Spoorbrug Maastricht in relatie tot de ontwikkelingen op en langs de Maas in Maastricht. Voor dit toekomstbeeld hebben Rijkswaterstaat, de gemeente Maastricht, ProRail en Waterschap Limburg inbreng geleverd vanuit de geldende beleidskaders en bestaande toekomstvisies binnen het gebied van de Maas tussen de benoemde bruggen en de aangrenzende oevers.

De toekomst van de spoorbrug en mogelijkheden in de directe omgeving zijn uitgewerkt in een aantal oplossingsrichtingen door de huidige en geplande ontwikkelingen op de thema's spoor, stedelijke ontwikkeling, hoogwaterveiligheid en cultuurhistorie in beeld te brengen. Het voorliggende rapport doet enkel uitspraken over de toekomst van de spoorbrug en loopt daarmee niet vooruit op de onderzoeken die moeten plaatsvinden binnen de Verkenning Zuidelijk Maasdal. De te kiezen oplossingsrichting voor de spoorbrug door zowel de gemeente Maastricht en de Minister en Staatssecretaris van I&W, wordt als autonome, zelfstandig gefinancierde ontwikkeling binnen de verkenning opgenomen. De uitkomsten van het onderzoek zijn op 5 april 2023 gepresenteerd aan de stad. Uit de weging op de verschillende criteria en het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak voor



de oplossingsrichtingen, volgt het advies om de spoorbrug te slopen en een nieuwe brug voor langzaam verkeer op een andere locatie tussen de Wilhelminabrug en Noorderbrug juridisch en financieel mogelijk maken.

### Omgevingsvisie

Het gaat in dit proces niet alleen om hoogwaterveiligheid maar ook om stedelijke ontwikkelingen in de periferie van de Maas. Vanuit de omgevingsvisie zijn er ambities geformuleerd langs de Maas en de Maasoever. Het gaat daarbij onder andere om de realisatie van groene Maasoever, toeristisch-recreatieve (langzaam verkeer) verbindingen, natuurontwikkeling, de ontwikkeling van het Trega/Zinkwit terrein, het Landbouwbelang en mogelijk andere stedelijke ontwikkelingen. Voor zover van toepassing zullen deze ontwikkelingen integraal deel uitmaken van de verkenning.

### **3. Gewenste situatie**

Hoogwaterveiligheid is een van de speerpunten in het huidige coalitieakkoord. Het is immers van belang om de inwoners van Maastricht en het zuidelijk Maasdal op een adequate manier te beschermen tegen overstromingen vanuit onder andere de Maas. Het ondertekenen van een MIRT startbeslissing en het starten van een MIRT verkenning is daarin een essentiële stap.

### **4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid**

Overstromingen hebben een grote impact op welzijn van de inwoners, de gevolgen van overstromingen zijn nog lang zichtbaar in woningen en herstel kost veel tijd. Daarnaast leidt dit ook tot emotionele schade en ontwrichting van de maatschappij. Daarom is deze aanpak gewenst, Daarnaast worden in deze verkenning gewenste ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen die vervolgens bijdragen aan een veilige en gezonde leefomgeving, dit sluit aan op de ambities die in omgevingsvisie zijn geformuleerd.

### **5. Effect op de openbare ruimte**

De Verkenning is vooralsnog een processtap. De uitkomsten van de verkenning kunnen op termijn effecten hebben voor de openbare ruimte. Dit is nu nog niet opportuun, indien dit aan de orde is worden de effecten in beeld gebracht.

### **6. Personeel en organisatie**

Alle partners in dit proces leveren personele capaciteit ten behoeve van de verkenning. Voor de gemeente wordt dit grotendeels opgevangen binnen de bestaande formatie. De omgevingsmanager wordt gedetacheerd vanuit de gemeente en wordt betaald vanuit het gezamenlijk budget.



Het ambtelijk opdrachtgeverschap berust bij alle betrokken partijen gezamenlijk.

## **7. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)**

Niet van toepassing.

## **8. Financiën**

De totale plan- en realisatiekosten van de meest voor de hand liggende oplossingsrichting zijn geraamd op € 424 mln. (prijspeil 2022, inclusief BTW).

De plan- en realisatiekosten van deze oplossingsrichting zijn opgebouwd uit:

- een dijkversterkingsopgave van € 214 mln;
- nautische maatregelen van € 68 mln;
- rivierverruimingsmaatregelen van € 115 mln;
- investeringen in ruimtelijke kwaliteit en stads- en natuurontwikkeling van € 27 mln.

De realisatiekosten bedragen € 314.5 mln., opgebouwd uit een dijkversterking van € 155 mln., nautische maatregelen van € 52 mln., rivierverruimingsmaatregelen van € 80.5 mln. en investeringen in ruimtelijke kwaliteit en stads- en natuurontwikkeling van € 27 mln.

In het Mobiliteitsfonds/Deltafonds van het rijk is € 112 mln. gereserveerd voor de meest voor de hand liggende oplossingsrichtingen. Deze reservering bestaat uit € 60 mln. (prijspeil 2023) voor planvorming en realisatie van de rivierverruiming (gebaseerd op Franciscus Romanusweg en doorstroming eiland Bosscherveld ) en € 52 mln. (prijspeil 2021) voor het oplossen van de nautische knelpunten (verbreding invaart Julianakanaal). Voor planvorming van de nautische knelpunten is verder € 2.0 mln. gereserveerd.

Ten behoeve van de realisatie van de stedelijke ontwikkeling heeft de gemeente Maastricht € 15 mln. (prijspeil 2022, indexabel) beschikbaar gesteld (voor ruimtelijke kwaliteit en stadsontwikkeling, gebaseerd op de Franciscus Romanusweg). Dit conform het collegebesluit van 16 november 2021. De provincie Limburg heeft voor de realisatie van maatregelen ter versterking van de ruimtelijke kwaliteit en het versterken van natuurwaarden € 12 mln. (prijspeil 2022, indexabel) beschikbaar gesteld. Voor de planvorming en realisatie van de dijkversterking verwacht het Waterschap Limburg € 214 mln. nodig te hebben. De plankosten voor de verkenning worden voorgefinancierd door het Waterschap Limburg in afwachting van de programmering van de dijkversterkingsopgave in het HWBP.

Daarmee is in totaal € 355 mln. beschikbaar voor dekking van de meest voor de hand liggende mogelijke oplossingsrichting.



De kosten die gemoeid zijn met de verkenning zijn op dit moment nog niet bekend. Wel is bekend dat dit geld nu niet voorhanden is bij de deelnemende partijen, vandaar dat de gemeente is verzocht om dit “voor te financieren”, dit betekent dat de gemeente Maastricht het gereserveerde geld in de begroting naar voren moeten halen. Op dit moment is in de begroting voor het jaar 2023 en 2024 een bedrag opgenomen van € 400.000 en voor het jaar 2025 € 6.7 miljoen. Het verzoek is dan ook om voor het jaar 2023 een bedrag beschikbaar te stellen van € 2.0 miljoen, dit als voorfinanciering. Dit bedrag wordt geïndexeerd (waarbij de indexatie in onderling overleg tussen de deelnemende partners zal worden bepaald) teruggestort, dan wel verrekend met de bijdragen van de andere partners op het moment dat de verkenning is afgerond, en de bedragen van de andere partijen daadwerkelijk worden beschikt. Indien het college akkoord is met dit voorstel zal een en ander geëffectueerd worden in de begroting.

## **9. Aanbestedingen**

De aanbestede partij voor de verkenning is het Waterschap Limburg. Vanuit de gemeente Maastricht zijn er op dit moment geen aanbestedingen aan de orde.

## **10. Participatie tot heden**

In het kader van de Ontwikkelvisie zuidelijk Maasdal zijn destijds een tweetal “Maascafés” georganiseerd. Deze Maascafés liggen inmiddels alweer een paar jaar achter ons. Voor de integrale verkenning wordt een nieuw participatieproces ingericht. Partijen vinden het belangrijk om in de verkenning bewoners, bedrijven en andere betrokkenen in het gebied te betrekken. Het gaat om het brengen van informatie over de voortgang van het project en om het ophalen van wensen, initiatieven en kansen. Daarmee is participatie een belangrijk onderdeel van de aanpak van de verkenning. Zo kunnen oplossingsrichtingen worden aangevuld, verdiept en verrijkt met lokale kennis. Hiervoor wordt een participatie- en communicatieplan opgesteld namens alle betrokken partners. Daaraan voorafgaand wordt een “kennisgeving Voornemen en Participatie” gepubliceerd. Op de voorliggende versie van de Kennisgeving vindt nog verfijning plaats.

## **11. Voorstel**

1. Instemmen met het Startdocument verkenning Zuidelijk Maasdal.
2. Kennis te nemen van de Kennisgeving Voornemen en Participatie.
3. Akkoord gaan met de ondertekening van het startdocument door de portefeuillehouder.
4. In te stemmen met een voorfinanciering van € 2.0 miljoen in 2023 en dit effectueren in de begroting.



## 12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Na ondertekening van het startdocument en het nemen van de startbeslissing door de minister wordt begonnen met de uitvoering van de verkenning. De verkenning zal vanwege het complexe karakter naar verwachting langer duren dan de gebruikelijke twee jaar.

De huidige planning ziet er als volgt uit::

- ondertekenen startbeslissing, 13 juni 2023;
- verzenden brief aan tweede kamer en versturen raadsinformatiebrief, 19 juni 2023;
- publiceren van het Startdocument, Kennisgeving en hooflijnen participatie & communicatie: 3 juli 2023;
- uitvoeren van de verkenning tot en met de voorkeursbeslissing 2023 – 2026;
- 2 de helft 2023 doorlopen participatieproces;
- eerste trechtering oplossingsrichtingen voorjaar 2024;
- voorkeursbeslissing en bestuursovereenkomst BO MIRT-najaar 2026.