



VOORSTEL AAN DE RAAD VAN DE GEMEENTE ROERMOND

Onderwerp: Roerdelta fase 2 en 3: uitwerken van scenario D

Datum: 15 december 2022

Samenvatting

In februari 2022 besloot de raad dat er drie scenario's (A, B en C) voor Roerdelta fase 2 en 3 uitgewerkt zouden worden. Deze uitwerking is gedaan en het resultaat hiervan zijn stedenbouwkundige schetsen. Deze schetsen zijn vervolgens getoetst aan de gestelde criteria. Ook zijn de schetsen voorgelegd aan diverse stakeholders. Het projectteam concludeert dat het uitwerken van een scenario D de volgende stap is om tot een optimale ontwikkeling van fase 2 en 3 te komen. Hiervoor vragen zij in het raadsvoorstel toestemming aan de raad.

Elementen van scenario D

In scenario D wil het projectteam de volgende elementen uit scenario's A, B en C combineren:

- Een groene dijk, geïntegreerd in het landschap.
- (Gedeeltelijk) dempen van de Steelhaven.
- Optimaliseren van parkeren op de kop van de landtong.
- Mogelijkheden onderzoeken van deelmobiliteit en parkeren buiten plangebied.
- Optimaliseren van haven t.b.v. exploitatie.
- Een hoogwaardige groene inrichting.

Al deze elementen hebben de voorkeur vanwege ruimtelijke kwaliteit, draagvlak bij stakeholders, kostenoverwegingen en duurzaamheidsafwegingen.

Beleidskaders actualiseren

Het voorstel dat het projectteam met scenario D voor ogen heeft, past binnen het ingezette beleid. De beleidskaders die als toetssteen worden gebruikt, dienen wel te worden geactualiseerd als de raad kiest voor het uitwerken van scenario D.

Opmerkingen en mogelijke risico's:

- Kostenramingen zijn nog niet concreet genoeg om als investeringsraming te worden beschouwd.
- Uitstellen van een besluit over de dijk leidt tot decennialange vertraging, vanwege samenhang met subsidieaanvraag door Waterschap Limburg bij Hoogwaterbeschermingsprogramma.
- Als Waterschap Limburg hierboven genoemde subsidie krijgt, voeren zij met de gemeente een verkenning uit voor eisen die aan de dijk worden gesteld.
- Omgevingsaspecten zoals bodemkwaliteit worden niet meegenomen in de scenariostudie maar beïnvloeden wel het stedenbouwkundig plan.
- Voor de inrichting en exploitatie van de haven zijn verschillende mogelijkheden, afhankelijk van de mate van invloed en het beschikbare budget van de gemeente.

Voorstel

De raad heeft besloten:

- in te stemmen met het uitwerken van scenario D in een stedenbouwkundig plan.

Inleiding

Op 17 februari 2022 heeft uw raad besloten (zaaknummer 7173-2019) om in te stemmen met de drie voorgestelde scenario's, zodat deze volgens het beschreven proces uitgewerkt worden in Q3/Q4 2022.

Deze uitwerking heeft plaatsgevonden en het resultaat is te zien in de stedenbouwkundige schetsen, die als bijlage 1 zijn toegevoegd. Aan de hand van deze schetsen hebben we gevraagd wat de verschillende stakeholders in het gebied van de scenario's vinden.

Scenario D

Uw raad heeft op 17 februari 2022 besloten in te stemmen met de drie voorgestelde scenario's als zijnde modulaire studies voor wat betreft technische en financiële maak- en haalbaarheid. Tevens heeft uw raad besloten de modulaire studies als uit- en inwisselbaar te beschouwen, om tot een zo optimaal mogelijk scenario D te kunnen komen. Het voorstel om een scenario D uit te werken, sluit hierbij aan.

In het raadsvoorstel van 21 januari 2022 is aangegeven aan welke criteria de onderdelen van de scenario's worden getoetst¹. In de bijlagen 2 t/m 6 is de toetsing opgenomen. Zie onderstaande tabel.

Bijlage nr.	Toetsingscriterium
2	Overzicht bevindingen stakeholders en overzicht afstemmingsmomenten
3	De toekomstvisie Roermond 2030!
4	De waterveiligheid en de technische maakbaarheid en haalbaarheid
5	De sociale coherentie en duurzaamheid
6	De exploitatiebaarheid van de haven
7	Overzicht van gevolgen scenario-keuze voor beleidskaders

Tabel 1: Bijlagen overzicht in relatie tot toetsingscriteria

De reacties van de diverse stakeholders (zie bijlage 2) op de scenario's A, B en C en het aangenomen amendement van de gemeenteraad van 17 februari 2022, vormen aanleiding om een scenario D voor te stellen. Hierin worden de volgende elementen uit scenario's A, B en C uitgewerkt:

1. Groene dijk (scenario C)
2. (Gedeeltelijk) gedempte Steelhaven (scenario C)
3. Optimalisatie parkeren kop landtong (scenario B,C plus)
4. Mogelijkheid parkeren buiten plangebied en deelmobiliteit onderzoeken (te onderzoeken)

¹ In het raadsvoorstel van 19 januari 2022 staat dat de impact van een onderdeel op de andere onderdelen in het scenario (kans en risico) als toetsingscriterium geldt. Dit criterium is impliciet meegenomen in de afweging en niet als aparte bijlage of toets opgenomen.

5. Optimalisatie inrichting haven ten behoeve van exploitatie (combinatie scenario A/B/C, zonder de bruggen uit B/C)
6. Groene inrichting (scenario C)

De raad wordt gevraagd om in te stemmen met het uitwerken van scenario D in een stedenbouwkundig plan.

Argumenten

Leeswijzer: de argumenten zijn genummerd. Nummers 1.1 t/m 1.6 corresponderen met de elementen in bovengenoemd scenario D.

1.1 Keuze voor een groene dijk

Een ophoging van de waterkering uit scenario A is niet mogelijk, de volledige constructie moet dan worden vervangen. De overige scenario's zijn technisch maakbaar en haalbaar.

De watergebonden onderdelen uit de scenario's zijn getoetst aan een viertal criteria:

- de invloed van de inrichting op de doorstroming van de Maas (het rivierkundige effect);
- de technische haalbaarheid en maakbaarheid;
- veiligheid en robuustheid;
- de kosten.

Een samenvatting van de beoordeling is opgenomen in tabel 2.

Variant-beoordeling	Vergunning rivierkunde	Technische haal- en maakbaarheid	Veiligheid en robuustheid	Kosten
Scenario A	Te vergunnen onder voorwaarde van zeer beperkte natuurontwikkeling op de landtong.	Haalbaar en maakbaar, maar door <u>volledige vervanging</u> huidige kering wel een grotere en complexere opgave dan enkel ophogen.	Haveninfrastructuur ligt in dit scenario aan de veiligere zijde (landzijde) van de haven.	Hoog
Scenario B	Te vergunnen onder voorwaarde van zeer beperkte natuurontwikkeling op de landtong.	Haalbaar en maakbaar, hier dient rekening gehouden te worden met het inpassen van woningen in de kering. De beoogde brug over Steelhaven dient robuust uitgevoerd te worden.	Hoger risico op schade en ongevallen bij overstromingen door haven aan landtongzijde. Verminderde bereikbaarheid haven bij calamiteiten. Dit effect wordt vergroot door parkeren op de landtong.	Laag

Scenario C	Te vergunnen onder voorwaarde van zeer beperkte natuurontwikkeling op de landtong *aandachtspunt definitie rivier gebonden maatregelen	Haalbaar en maakbaar, voorkeur voor dijk in grond. De brug over de jachthaven is constructief haalbaar en vormt geen (grote) belemmering voor de havencapaciteit.	Hoger risico op schade en ongevallen bij overstromingen door haven aan landtong. Verminderde bereikbaarheid haven bij calamiteiten.	Gemiddeld
------------	---	---	---	-----------

Tabel 2: Samenvatting beoordeling technische haalbaarheid, uitvoerbaarheid en kosten.

De belangrijke conclusies die uit de beoordeling komen zijn:

- a. de huidige kering kan niet opgehoogd worden, de volledige constructie moet worden vervangen. Dit is een complexe en kostbare opgave;
- b. de groene dijk wordt gerealiseerd met een damwand in de grond en een kwelscherm.

Gelet op de het feit dat de kosten van de scenario's met de groene dijk lager zijn (zie tabel 2) en deze meer ruimtelijke kwaliteit bieden, draagvlak genieten en de kans voor sociale cohesie (zie bijlage 2) vergroten, wordt geadviseerd voor deze uitvoering te kiezen.

1.2 Groene inrichting: gedempte Steelhaven creëert meer openbare ruimte en is te vergunnen

Door de Steelhaven te dempen, neemt de totale oppervlakte van de openbare ruimte toe. Bovendien kan dan worden afgezien van de brug over Steelhaven uit scenario B. Uit de uitgevoerde toets op haalbaarheid en maakbaarheid blijkt dat het dempen van de Steelhaven naar verwachting rivierkundig te vergunnen is.

1.3 Mogelijkheden om parkeren op de kop van de landtong te optimaliseren

Uit de toetsing blijkt dat parkeren op de landtong mogelijk is. Verschillende partijen hebben hun twijfels geuit over de stabiliteit van de landtong. Om hierover meer duidelijkheid te krijgen, is besloten om boringen uit te voeren op de landtong.

Er lijkt weinig draagvlak te zijn voor het parkeren van auto's op de landtong. Nadat een keuze is gemaakt over het uit te voeren scenario, wordt bij de uitwerking daarvan onderzocht of meer parkeerplaatsen ingepast kunnen worden aan de kop van de landtong. De uitkomsten van de boringen worden hierbij meegenomen,

1.4 Scenario B en C bieden oplossingen in combinatie met onderzoek om de parkeerdruk te verminderen

Uit de reacties van stakeholders op de scenario's blijkt dat parkeren in de openbare ruimte op weinig draagvlak kan rekenen, vanwege het effect op de ruimtelijke kwaliteit. Gebouwde parkeervoorzieningen zijn duurder dan parkeren in de openbare ruimte. Tegelijkertijd zorgen ze ervoor dat parkeren uit het zicht blijft. In de scenario's is rekening gehouden met het oplossen van de parkeervraag binnen het projectgebied. Het Q-team adviseert om buiten de grenzen van Roerdelta fase 2 en 3 te kijken.

Het is mogelijk om de parkeerdruk in het gebied te verminderen met deelmobiliteit en parkeeroplossingen buiten het gebied. Dit kan bovendien een positief effect hebben op het aantal bewegingen van gemotoriseerd verkeer binnen en buiten het plangebied². Er heeft een inventarisatie

² Hierover hebben verschillende betrokkenen, waaronder omwonenden, hun zorgen geuit.

plaatsgevonden van de mogelijkheden die er zijn om parkeervoorzieningen buiten het gebied te realiseren. Dit moet nader worden onderzocht bij het uitwerken van het stedenbouwkundig plan.

1.5.a De inrichting van de haven is niet te exploiteren conform de uitgangspunten scenario's. Kiezen voor een park aan het water of een park aan de haven.

Het Q-team heeft aangegeven dat de keuze om de aanlegplaatsen aan de landtong-zijde te positioneren betekent dat er een park aan het water wordt gecreëerd en dat hierdoor wordt bewerkstelligd dat het water ook toegankelijk wordt voor de Roermondenaren. Bij deze keuze kiest men voor een park aan het water. Indien de aanlegplaatsen aan de landzijde worden aangelegd, wordt er een park aan een haven gecreëerd.

De Roerdelta Projectontwikkelingsmaatschappij B.V. heeft een voorkeur voor minder aanlegplaatsen en aanlegsteigers aan de landtong, met daardoor meer zicht op het water. Mede hierdoor gaat hun voorkeur uit naar scenario B of C. Dit past ook binnen het Leidend Kader.

De geluiden tijdens de bewoners bijeenkomst zijn afwisselend met betrekking tot hun voorkeur. De een vindt bedrijvigheid op het water juist prettig, de ander wil meer zicht op het water.

De huidige huurders geven aan dat ze geen van de scenario's uitvoerbaar vinden; dit wordt ook onderschreven door Waterrecreatie advies, zie bijlage 6. Door uw raad is aangegeven dat twee huidige huurders bij de ontwikkeling van Fase 3 worden betrokken. Beiden hebben oplossingen aangedragen voor een uitvoerbare inrichting.

Ten behoeve van de scenario's is uitgegaan van 500 ligplaatsen met een gemiddelde lengte van 9 meter³. Gelet op het advies van Water Recreatieadvies en havenexploitanten worden meer dan 500 ligplaatsen gecreëerd waarbij de bovengrens mede bepaald wordt door de beschikbare ruimte voor parkeren en landschappelijke impact ⁴.

De huurders denken aan een inrichting, waarbij de ene partij de aanlegplaatsen aan de landzijde exploiteert en de andere partij de aanlegplaatsen aan de landtong. Hierbij kan mogelijk ook het aantal parkeerplaatsen op de kop van de landtong achter het clubgebouw van Nautilus worden geoptimaliseerd, onderzoek naar deze mogelijkheid loopt.

Gelet op de eerdere uitspraak van uw raad om twee havenexploitanten terug te laten komen in fase 3, adviseren we om een inrichting te kiezen die te exploiteren is door twee exploitanten. De havenexploitanten werken nu samen aan een plan dat voor beide partijen exploiteerbaar is en stedenbouwkundige kwaliteit heeft.

Om stedenbouwkundige kwaliteit te creëren, moet het ontwerp van de haven voldoen aan de volgende eisen.

1. Eenheid in ontwerp waaronder te gebruiken materiaal (steigers, hekken, enzovoort) en toegankelijkheid steigers.
2. Maximaliseren transparantie/zichtlijnen over/op het water vanaf het land.
3. Minimaliseren aanhakingspunten landzijde.
4. Geen opstal van boten op het land.
5. Parkeren/bereikbaarheid aanlegplaatsen goed afstemmen op ontwerp dijkpark.
6. Gebruik maken van bestaande voorzieningen havenpartijen.

³ In de studie van KCAP is per abuis een gemiddelde lengte van 6 meter vermeld.

⁴ Immers door een gemiddelde bootlengte aan te houden, wordt het aantal boten in de praktijk anders.

1.5.b Onzekerheden m.b.t. nut en noodzaak en vergunbaarheid brug over de haven

De in scenario C opgenomen brug over de landtong is vooral van belang voor de bereikbaarheid van de ligplaatsen aan de landtong. Vanuit de exploitatie van de haven gezien, vervalt de noodzaak voor het realiseren van een brug over de landtong, gelet op de optimalisatie van de haven en de daarmee samenhangende gevolgen voor parkeren.

Uit de reacties van de bewonersavond blijkt dat er weinig behoefte is aan een ommetje over de landtong, en de brug wordt beschouwd als een dure investering waar geen noodzaak voor lijkt. De ligplaatsen aan de landtong zijn immers ook op een andere manier bereikbaar te maken. In bijlage 3 is als uitgangspunt genomen dat de brug te vergunnen is.

In het gesprek met Rijkswaterstaat (RWS) Zuid-Nederland op 19 september 2022 over de scenario's werd aangegeven dat zij binnen haar beleidsvrijheid kan afwegen dat de brug geen rivier-gebonden activiteit is, omdat niet onderbouwd is dat de brug noodzakelijk is voor de exploitatie van de haven. De ligplaatsen zijn immers bereikbaar via de landtong, waardoor de noodzaak voor een brug vanuit de optiek van RWS niet onweerlegbaar is.

Bovenstaande redenen zijn, naast het kostenaspect, aanleiding om de brug niet op te nemen in het uit te werken scenario D.

1.6. Groene Inrichting uit scenario C geeft meest ruimte voor ruimtelijke kwaliteit en klimaatbestendigheid

Doordat de dijk naar achteren schuift in de groene kering, wordt er voldoende compensatie gerealiseerd voor het waterbergend deel van de Maas binnen het projectgebied. Dit voordeel geldt voor scenario B en C.

Scenario C heeft het meeste ruimte voor openbare groen en speelfaciliteiten. Daarnaast heeft dit scenario het meeste groene oppervlak wat betekent dat dit scenario de gevolgen van klimaatveranderingen het beste aan kan.

2. Het voorstel past binnen het ingezet beleid, beleidskader actualiseren

Toetsingskaders voor de scenario's zijn zoals bekend de Anterieure Overeenkomst (AOK), Spelregelkaart, het Programma van Eisen en het Leidend Kader. Deze kaders zijn echter chronologisch opgesteld en niet gesynchroniseerd of geactualiseerd.

In bijlage 7 wordt aangegeven welke onderdelen van deze toetsingskaders vervallen door de keuzes die uw raad maakt voor het uit te werken scenario.

Op basis van bovenstaande argumenten is de toetsing van de onderdelen in de scenario's verbeeld in figuur 1. De lichtgrijze onderdelen komen niet terug in scenario D. Met betrekking tot de steigers wordt gezocht naar een combinatie van steigers aan zowel de landtong als landzijde, zoals beschreven onder 1.5a. Met betrekking tot parkeren wordt een combinatie van B en C onderzocht, zoals benoemd onder 1.3 en 1.4.

3. Op basis van de scenario's is een inschatting gemaakt van de kosten

In tabel 3 is opgenomen welke onderdelen goedkoper of duurder zijn. In het voorstel zijn geen bedragen opgenomen omdat deze informatie bedrijfsgevoelig is.

Onderdeel	Scenario A (vervanging dijk i.p.v. verhoging)	Scenario B	Scenario C
Waterkering			
Dempen Steelhaven			
Loopbrug Steelhaven			
Brug naar Landtong			
Groene inrichting			
Parkeren op straat			
Parkeren in garage			

Legenda

Kleur	Omschrijving
	Hoge investering
	Lage investering/geen kosten
	Gemiddelde investering

Tabel 3:scoren onderdelen m.b.t. kosten ⁵

Gelet op het bovenstaande is overwogen dat:

- Een groene dijk goedkoper is dan de vervanging van de bestaande dijk. Uitgangspunt is dat dit onderdeel wordt gefinancierd door het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP), waarvoor het Waterschap Limburg een subsidieaanvraag opstelt.
- Het dempen van de Steelhaven voor rekening van de ontwikkelaar komt, hierover zijn afspraken gemaakt in de Anterieure Overeenkomst.
- Hoe meer openbaar groen wordt gerealiseerd, hoe meer hierin geïnvesteerd moet worden.
- Het uitgangspunt met betrekking tot parkeren is dat kosten van de parkeervoorzieningen voor de woningen en de commerciële voorzieningen binnen Roerdelta fase 2 voor rekening van de projectontwikkelaar komen. In scenario C is een deel van de parkeerplaatsen voor de haven voorzien in een gebouwde parkeerplaats. Uitgangspunt hierbij is dat deze plaatsen worden gefinancierd door de gemeente als eigenaar van de haven en dat deze worden verhuurd aan de havenexploitanten. Gelet op de beoogde optimalisaties voor parkeren, aandachtspunten vanuit de projectontwikkelaar, omwonenden en het Q-team, moet dit aspect nader worden onderzocht en uitgewerkt.

Algemene kanttekeningen en risico's

1. Kostenraming wordt in de komende fasen verder uitgewerkt

De opgestelde raming is een raming van een aantal onderdelen en kan niet als investeringsraming gezien worden. In de vervolgfase zal, als gevolg van nadere uitdetaillering en ontwerpkeuzes, de raming nauwkeuriger worden. We stellen dat de onzekerheidsmarge gelijk van toepassing is op elk van de scenario's, dus dat een vergelijking qua kosten goed mogelijk is. Mede gelet op de nadere uitwerking van de verschillende onderdelen van scenario D en de vereiste stappen in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (zie onder "4 Afstemmingproces Waterschap Limburg in het kader van Hoogwater Beschermingsprogramma"), worden de kostenramingen in de komende fase steeds concreter en blijven we uw raad informeren.

⁵ Investeringskosten van de havenexploitanten zijn niet meegenomen in dit overzicht.



Figuur 1: Toetsing van de scenario onderdelen

2. *Uitstellen besluit m.b.t. inrichting van de dijk betekent dat het hele project uitloopt in de tijd*

Als uw raad op 15 december geen besluit neemt over het voorkeurscenario voor de dijk, betekent dat het Waterschap Limburg besluit om niet over te gaan tot het indienen van de subsidieaanvraag in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Dan schuift dit project door in de tijd zodat pas over enkele decennia het project wordt opgepakt door het Waterschap Limburg. Het aanpakken van de dijken is zowel een belangrijke ruimtelijke drager in het ontwerp voor het project als voorwaarde om het woningbouwprogramma te realiseren in het gebied met de beoogde ruimtelijke kwaliteit en waterveiligheid.

3. *Uitwerking stedenbouwkundig plan kan beïnvloed worden door omgevingsaspecten*

In deze scenariostudie is niet, of niet in detail, gekeken naar omgevingsaspecten zoals bodemkwaliteit of stikstofdepositie. Het stedenbouwkundig plan kan beïnvloed worden door verschillende omgevingsaspecten. Door het proces op te knippen in kleine stappen kan, waar nodig, bekeken worden in hoeverre maatregelen moeten worden getroffen en hoe ze ingepast kunnen worden.

4. *Afstemming proces Waterschap Limburg in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma*

Waterschap Limburg gaat in haar proces, na het verkrijgen van de subsidie, een zogenaamde verkenning uitvoeren. Hierin gaat het Waterschap Limburg in samenwerking met de gemeente meer in detail kijken naar de mogelijke scenario's voor de dijk conform de vereisten van het HWBP.

5. *Inrichting en exploitatie haven*

Het gekozen scenario voor de jachthaven biedt ruimte aan twee huurders. Het is de wens van het college en de raad om delen van de jachthaven opnieuw aan de twee huidige huurders in gebruik te geven.

Ten aanzien van de inrichting en exploitatie van de haven zijn verschillende opties mogelijk. Dit is afhankelijk van de mate van invloed en het voor de gemeente beschikbare budget.

Zowel in het geval van een aanbesteding bij de realisatie als bij het in gebruik geven van de haven via mededinging, is er sprake van spelregels die de mededinging dienen te waarborgen. Er dient sprake te zijn van een gelijk speelveld. Bij het in gebruik geven van de haven speelt het Didam-arrest een belangrijke rol (HR 26 november 2021, ECLI:NL:PHR:2021:243). Ten aanzien van een Europese aanbesteding gelden de reguliere juridische risico's, die horen bij een Europese aanbesteding.

Bij een mededingingsprocedure, waarbij in het kader van transparantie een openbare publicatie dient plaats te vinden, kunnen partijen bezwaar maken.

Communicatie

In het kader van de scenario's hebben in de periode september- oktober diverse afstemmingsmomenten plaatsgevonden met de betrokken stakeholders. Een overzicht is opgenomen in bijlage 2.

Toekomstige communicatiemomenten

Samen met het Waterschap Limburg en in afstemming met de Roerdelta Ontwikkelingsmaatschappij wordt een communicatieplan opgesteld voor de komende fasen.

Financiële gevolgen

Voor de verdere uitwerking van het gekozen scenario D is € 850.000,- opgenomen in de begroting voor 2023. Uitgaande van een positief besluit kunnen de kosten van de uitwerkingen van het stedenbouwkundig plan en bijbehorende onderzoeken hiervan betaald worden.

Uitvoering en evaluatie

Zodra uw raad een besluit heeft genomen, werkt de gemeente mee met het Waterschap Limburg om de subsidieaanvraag en benodigde documenten in te dienen.

Een besluit omtrent de subsidie is voorzien eind maart 2023. Zodra een positief besluit is genomen, begint de verkenningsfase. Na de verkenningsfase neemt het HWBP een definitief besluit omtrent het verlenen van subsidie. Parallel hieraan wordt scenario D verder uitgewerkt.

het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,



drs. J.W.A. Kradolfer (a.i.)



D.W.H. Franssen

Ter inzage:

Bijlage(n):

1. Roerdelta Scenario Studie (KCAP Architects&Planners, d.d. 19-9-2022)
2. Bevindingen stakeholders (samenvatting)
3. Toetsing Toekomstvisie Roermond 2030!
4. A. Waterfront ontwikkeling Roermond, beoordeling stedenbouwkundige scenario's (Royal HaskoningDHV d.d. 11-10-2022)
B. Bedrijfsplan parkeerexploitatie Roerdelta, gemeente Roermond, (Spark d.d. 11-10-2022)
5. Toets sociale cohesie en duurzaamheid
6. Advies Exploitatiehaven Roerdelta fase 2 en 3 (Waterrecreatie advies d.d. 16-9-2022)
7. Onderdelen toetsingskaders die vervallen door de keuzes voor het uit te werken scenario

Bijlage 2: Bevindingen stakeholders en overzicht afstemmingsmomenten (samenvatting)

Bevindingen Stakeholders (samenvatting)

Stakeholder	Belang	Reactie
RWS	Functionerende Maas	Vraagtekens bij noodzaak brug over Haven. Uit rivierkundige berekeningen blijkt dat alle scenario's zijn te vergunnen onder voorwaarde van zeer beperkte natuurontwikkeling
Waterschap Limburg	Primaire waterkeringen op orde	Groene kering past binnen beleid, onderschrijven conclusies maakbaarheid en haalbaarheid
Provincie Limburg	Natuur, Bodembescherming, Wonen, Klimaat adaptatie	Geen voorkeur – wel aandacht voor belangen in planuitwerking
Haven exploitanten	Functionerende Haven	Voorstel scenario D
Bewoners	Goed woonleefklimaat	Combinatie B en C Aandachtspunten: bereikbaarheid, woonleefklimaat
Ontwikkelaar	Aantrekkelijk woon/gebiedsontwikkeling, sluitend business case	Combinatie B en C
Q-team	Ruimtelijk kwaliteit en ambitie	Adviseren om voor scenario C te kiezen ook oog hebben voor aansluiting omliggende gebieden ook in relatie tot parkeeroplossingen

Overzicht afstemmingsmomenten

Stakeholder	Datum afstemming
RWS	15-9-2022
Waterschap Limburg	Doorlopend, vanaf mei 2022 minimaal 2-wekelijks overleg ze hebben samengewerkt aan de op te stellen scenario's en toets technisch haalbaarheid en maakbaarheid Bestuurlijk Overleg: 5-9-2022, 13-10-2022
Provincie Limburg	28-9-2022
Bewoners bijeenkomst	14-7-2022, 27-9-2022 en 5-10-2022
Haven exploitanten	20-9-2022, 21-9-2022, 3-10-2022, 6-10-2022, 11-10-2022, 19-10-22, 2-11-2022, 14-11-2022
Q-team	22-9-2022
De Roerdelta Ontwikkelingsmaatschappij B.V.	23-9-2022, 3-11-2022, nntb vóór 15-12-2022

Bestuurlijk Overleg Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Waterschap Limburg, Provincie Limburg, RWS ZN.	27-10-2022
--	------------