



Raadsnotitie

GEMEENTEBESTUUR

onderwerp Havensvisie: strategische keuzes
Rn nummer 2019 3
collegevergadering d.d. 19 februari 2019
raadsvergadering d.d. 13 maart 2019
programma Welvarend Venlo
portefeuillehouder E. Boom

ons kenmerk 1443712
team RGPMAN
steller ir. JF Donkers
doorkiesnummer +31 77 3596411
e-mail jo.donkers@venlo.nl
datum 12 februari 2019
bijlage(n) 1
datum verzonden 26 FEB. 2019

Vraag aan de raad (gedachtewisseling)

Het college is bezig met een actualisatie van het havenbeleid c.q. de havensvisie en wil hierin graag weten of de ingezette koers aansluit bij het beeld van de raad. In deze notitie reiken wij zeven onderwerpen aan, die bouwstenen vormen voor de nieuwe havensvisie.

Wij vragen de raad daarom:

1. Een reactie te geven op de uitwerking van de 7 onderwerpen, waar wij onszelf een concrete onderzoeksvraag hebben gesteld en daarbij tevens een denkrichting cq strategische keuze hebben geformuleerd.
2. Aan te geven of er nog een onderwerp c.q. denkrichting aan toegevoegd moet worden ?

Wij gebruiken deze input om de havensvisie uit te werken. Deze zal naar verwachting rond de zomer aan de gemeenteraad worden aangeboden ter besluitvorming.

Burgemeester en wethouders van Venlo
de secretaris

Twan Beurskens

de burgemeester

Antoin Scholten

Raadsnotitie - onderbouwing

Samenvatting (Verplicht, maximaal een half A4)

Ons havenbeleid is niet meer voldoende actueel. Het college heeft daarom opdracht gegeven om de besluitvorming voor een nieuwe havenvisie voor te bereiden en wil hierin graag weten of de ingezette koers aansluit bij het beeld van de raad. In deze notitie reiken wij zeven onderwerpen aan, die bouwstenen vormen voor de nieuwe havenvisie. U wordt gevraagd uw reactie geven op een zevental onderwerpen en de daarbij geformuleerde denkrichting:

1. Waar ligt de toekomst van de haven van Venlo?
2. Hoe gaan we in de toekomst om met de industriële en recreatieve functie van de haven?
3. Welke kansen biedt multimodaliteit voor de haven van Venlo?
4. Welke infrastructurele veranderingen zijn nodig voor een toekomstbestendige haven?
5. Hoe duurzaam wordt de haven van Venlo?
6. Waar liggen kansen voor de haven van Venlo om lokaal en regionaal waarde toe te voegen?
7. Hoe gaat de hoogwaterbescherming van de haven eruit zien?

Daarnaast vragen wij u of er nog een onderwerp aan deze zeven toegevoegd zou moeten worden, of dat een denkrichting ontbreekt.

Het college zal op basis van uw reactie en in afstemming met de belanghebbenden de havenvisie verder uitwerken en ter besluitvorming aan u voorleggen. Naar verwachting zal dit rond de zomer zijn. De ontwikkeling van de bargeterminal, die u in februari heeft behandeld, past bij de eerder ingezette koers voor de haven en binnen de denkrichtingen die in deze raadsnotitie zijn geformuleerd.

Bijlagen

Nr.	Naam	Datum
1.	Verbeelding strategische keuzes havenvisie	6-2-2019
2.
3.
4.
5.

Onderbouwing

Algemene toelichting

1. Wat is de kernopgave (Wat is de belangrijkste opdracht voor de gemeenteraad?)

Het vaststellen van het beeld van de toekomst van de industriehaven en de verwoording hiervan in een havenvisie.

2. Historische paragraaf (Wat is de geschiedenis van dit dossier?)

Huidig beleid

Op 29 januari 2014 heeft de raad van de gemeente Venlo de beleidsnota "Ruimte voor de Haven! Industriehaven Venlo" vastgesteld. Hiermee heeft de raad ingestemd om een verdere ontwikkeling van de industriehaven in beginsel mogelijk te maken.

Tussentijdse stappen

Na het vaststellen van deze beleidsnota zijn een aantal bestuurlijke stappen doorlopen

- Op 17 november 2015 heeft het college van B&W kennis genomen van een locatieonderzoek dat heeft plaatsgevonden voor de jachthaven. Dit vanuit de gedachte om de jachthaven te verplaatsen naar een andere locatie.
- Op 19 juli 2016 heeft het college van B&W kennis genomen van de MIRT-onderzoeksrapportage "Bouwen met Maaswater". Uit onderzoek bleek dat er een koppelkans lag bij de verplaatsing van de "jachthaven" in combinatie met dijkverlegging en de mogelijke aanleg van een (hoogwater)geul tussen Venlo en Velden.
 - Aanvullend heeft het college van B&W op 19 juli ingestemd met de Océ-Weerd als voorkeurslocatie voor het verplaatsen van de "jachthaven". Via een raadsinformatiebrief is de raad over deze besluitvorming geïnformeerd.

MIRT

Op 7 maart 2017 heeft het college van B&W ingestemd met het startdocument van de integrale verkenning MIRT/HWBP "Meer Maas Meer Venlo", waarmee het project Meer Maas Meer Venlo van start is gegaan. Een samenwerking tussen het Waterschap Limburg, de provincie Limburg, het ministerie van I&W en de gemeente Venlo. De gemeente Venlo was de trekker van de Integrale Verkenning en verantwoordelijk voor het beheer van de financiën. Binnen de Integrale Verkenning zou de voorkeurslocatie van de "jachthaven" in de Océ-Weerd verder onderzocht worden.

Op 9 oktober 2018 heeft het college van B&W besloten uit de verkenning Meer Maas Meer Venlo te stappen. Vanwege de financiële positie van de gemeente Venlo heeft het college van B&W besloten om het risicoprofiel voor de gemeente in dit project tot nul terug te brengen en uit de verkenning te stappen. Daarmee is de regie ten aanzien van de opgaven in c.q. de toekomst van de industriehaven, waaronder de positie en toekomst van de jachthaven, weer volledig bij de gemeente Venlo komen te liggen. De hoogwaterbeschermingsopgave ligt bij het Waterschap Limburg.

Procesopdracht

Het college heeft daarom op 27 november 2018 besloten in te stemmen met de procesopdracht voor het voorbereiden van de besluitvorming over de (actualisatie van de) havenvisie en onderzoek tot verplaatsing van de jachthaven. De ontwikkeling van de bargeterminal, die u in februari heeft behandeld, past bij de eerder ingezette koers voor de haven en binnen de denkrichtingen die in deze raadsnotitie zijn geformuleerd.

3. Relatie met programma

Welvarend Venlo

4. **Waarom?** (Wat is de aanleiding voor de raadsnotitie?)

Met de keuze van het college van B&W om uit de Verkenning Meer Maas Meer Venlo te stappen is de regie ten aanzien van de opgaven in c.q. de toekomst van de industriehaven, waaronder de positie en toekomst van de jachthaven, weer volledig bij de gemeente Venlo komen te liggen. Dat betekent dat de gemeente Venlo zich hierover een geactualiseerd beeld moet vormen. Dit geactualiseerde beeld wordt vastgelegd in een havenvisie.

6. **(Optie 2) Verkenning** (Bij behoefte aan oriënterende notitie)

Strategische keuzes: uw reactie op 7 onderwerpen inzake de havenvisie

Uw reactie wordt gevraagd aan de hand van 7 onderwerpen die als vraagstelling zijn geformuleerd. Deze zijn voorzien van een uitwerking van een strategische keuze, die voortvloeien uit het integreren van bestaand beleid, nieuwe beleidsvraagstukken en trends en ontwikkelingen die de haven betreffen. Deze trends en ontwikkelingen hebben betrekking op verschillende schaalniveaus: lokaal, regionaal, provinciaal, nationaal en zelfs Europees.

De uitwerking van de strategische keuze hebben wij als denkrichting uiteengezet met daarbij de belangrijkste argumenten om tot die denkrichting te komen.

1. Waar ligt de toekomst van de haven van Venlo?

Denkrichting: kiezen voor de haven als industriehaven

De Maas is van grote waarde voor Venlo. Onder andere vanwege de rechtstreekse verbinding met de belangrijkste zeehavens van Europa in Rotterdam. En ook met die van Antwerpen. Venlo maakt met haar haven en goede spoorverbindingen namelijk onderdeel uit van het Europese zogenaamde kernnet: de hoofdinfrastructuur voor goederenvervoer over weg, spoor en water. In de ontwikkelingen van de laatste jaren heeft het Rijk de Maas bevaarbaar gemaakt voor grotere schepen (van het type klasse Vb). Het doel is om door samenwerking met het achterland als netwerk de binnenkomende goederenstromen in de havens van Rotterdam en Antwerpen beter te faciliteren cq op te kunnen vangen. Kiezen voor de industriehaven draagt bij aan het Europese en rijksbeleid om een sterk netwerk van samenwerkende havens te creëren. Een aantal jaren terug hebben de Limburgse havens en de Provincie Limburg mede om die reden een samenwerking afgesproken genaamd Blue Ports.

Willen we de regionale economie versterken en verbeteren, willen we als logistieke hotspot blijven fungeren dan biedt de haven ons daartoe de kans. Onze Greenport met als speerpunten agribusiness, maakindustrie en logistiek is niet alleen gebaat maar in toenemende mate zelfs afhankelijk van multimodale vervoersmogelijkheden. Het vervoer over water speelt daarin een steeds belangrijkere en groeiende rol.

De Venlose haven kan aan kracht en betekenis winnen als onderdeel van het Europese kernnet, als randvoorwaarde voor de regionale economie (onze Greenport: agribusiness, maakindustrie en logistiek) en als onderdeel van de logistieke hotspot Venlo; kortom als motor van de Greenport Venlo.

2. Hoe gaan we in de toekomst om met de industriële en recreatieve functie (jachthaven) van de haven?

Denkrichting: recreatief medegebruik industriehaven opheffen

In de haven is sprake van functies die (letterlijk) steeds meer in elkaars vaarwater terecht komen: de recreatieve/toeristische functie en de industriële. De beide functies hebben in feite met elkaar onvereenigbare belangen. De groei van de haven wordt belemmerd door de recreatieve functies (jachthaven); Met een keuze voor de haven als industriehaven, zoals benoemd onder strategische keuze, ontstaat naar de toekomst toe ruimtegebrek voor beide functies en komt de veiligheid meer onder druk te staan. De keuze voor de haven als industriehaven betekent dan ook dat het recreatief medegebruik niet in de industriehaven kan voortbestaan. Ingeval die keuze wordt gemaakt moet bepaald worden hoe om te gaan met de jachthaven.

3. Welke kansen biedt multimodaliteit voor de haven van Venlo?

Denkrichting: koppeling tussen drie vervoersmogelijkheden optimaliseren voor multimodaliteit

Het aanbod van verschillende vervoerstypen maakt Venlo uitermate geschikt voor multimodaliteit (keuze tussen weg, spoor of water) en zelfs synchronomodaliteit. Synchronomodaliteit betekent het binnen een tijdsframe optimaal flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportvormen (weg, spoor en water) voor achterlandvervoer onder regie van een logistiek dienstverlener. Hiervoor zijn behalve asfalt, spoor en water ook goede en toereikende overslagpunten en logistieke dienstverleners nodig. Venlo kan door de bestendinging van de industriehaven als logistieke hotspot blijven excelleren o.a. als verlengstuk van de havens van Rotterdam en Antwerpen. In en om de haven liggen nog diverse mogelijkheden om de koppeling tussen modaliteiten weg, spoor en water te optimaliseren en in sommige gevallen letterlijk fysiek dichterbij elkaar te brengen. Naar Rotterdams en Duisburgs voorbeeld kan bijvoorbeeld spoor en water gekoppeld worden.

Het beter op elkaar aansluiten van weg, spoor en water betekent een betere haven, hetgeen bijdraagt aan onze economie. Dit is goed voor de bedrijven die er zitten en het vestigingsklimaat; en dus ook voor het aantrekken van nieuwe bedrijven.

4. Welke infrastructurele veranderingen zijn nodig voor een toekomstbestendige haven?

Denkrichting: Verbeteren infrastructuur

Als de haven groeit komt er meer verkeer. Er zijn aanpassingen nodig, zodat het verkeer in en om de haven niet vastloopt. Dat geldt zowel voor de aansluiting op het bovenregionale - en lokale netwerk (A67 en de Greenportring) als voor de werking in de haven zelf. Een extra afrit van de A67 voor de haven, klasse VI schepen (nog groter dan klasse Vb) zijn daarbij lange termijn toekomstbeelden die we in het achterhoofd houden. Op korte termijn willen we met de verbetering van de infrastructuur ook de veiligheid van de haven zelf vergroten, o.a. voor de bereikbaarheid ervan in geval van calamiteiten en voor de aansluiting van de bedrijven op de omgeving.

5. Hoe duurzaam wordt de haven van Venlo?

Denkrichting: inzetten op verduurzamen haven

De haven van Venlo kan groeien van 100.000 TEU naar 400.000. Dit is onderzocht door adviesbureaus Buck, Ecorys en Arcadis. Vervoer per schip is een duurzamere manier van transport dan over de weg. Elke 100.000 TEU per schip zijn 50.000 vrachtwagens minder op de weg. Een haven waarin 400.000 TEU verwerkt kan worden scheelt dus 150.000 vrachtwagens op de snelwegen rondom Venlo. Daarmee wordt de CO2 uitstoot die

daarmee samengaat teruggebracht. Ook de verkeersveiligheid voor het autoverkeer wordt hierdoor verbeterd.

Naast deze duurzame mogelijkheden liggen er tal van kansen in de haven op het gebied van duurzame energie, zoals:

- groene walstroom;
- onderzoek naar elektrische vrachtwagen (40 tonners) en een laadpunt daarvoor in de haven voor de duurzame verbinding met de regio;
- modernisering havenfaciliteiten o.a. voor betere leefbaarheid van de werknemers, maar ook voor elektrisch varen in de toekomst.

6. Waar liggen kansen voor de haven van Venlo om lokaal en regionaal waarde toe te voegen?

Denkrichting: watergebonden bedrijvigheid haven optimaliseren

Voor de huidige regionale behoefte lijken er voldoende watergebonden kavels (ook wel natte industrie genoemd) aanwezig te zijn in de haven. Deze 'natte' kavels worden echter niet altijd gebruikt door bedrijven die een strikt functionele relatie hebben met watergebonden bedrijvigheid. Wij willen dan ook een meer duurzaam ruimtegebruik nastreven. Op langere termijn vormt de bestaande voorraad natte kavels (in regionaal verband) zelfs een uitdaging, omdat schaarste voorspeld wordt.

Actualisatie van de visie bedrijventerreinen Noord-Limburg kan dit nader inzichtelijk maken.

Multimodaliteit, duurzaamheid en veiligheid zijn belangrijke thema's bij de toekomstige ontwikkeling van bedrijventerreinen. Dit zal zich naar verwachting vertalen in een toenemende vraag naar natte bedrijfskavels.

Kortom: nat bedrijventerrein is schaars en gewenst. Laten we het water dan ook maximaal gebruiken voor onze economische kracht! Zo vergroten we de waarde van de Maas voor Venlo en benutten we onze ligging aan deze rivier optimaal. Niet alleen als overslagpunt voor containers uit Rotterdam, maar ook als voorwaarde voor regionale bedrijven in de Greenport -waaronder Trade Port Noord- en groei van de werkgelegenheid in de agribusiness, logistiek en maakindustrie.

Wat valt er eigenlijk allemaal onder natte industrie in onze haven?

- Containeroverslag (capaciteitstekort aan het ontstaan of al aanwezig: POL)
- Bulkoverslag (capaciteitstekort aan het ontstaan of al aanwezig: POL)
- Watergebonden bedrijfskavels (herstructurering nodig, zodat er meer watergebonden bedrijfskavels ontstaan)
- Maakindustrie? Boten/zeilenmakerij

Het huidige bestemmingsplan is al ingericht op een transitie naar natte kavels. We gaan echter geen bedrijven uitkopen. Als kavels vrijkomen sturen we op invulling van deze kavels door natte industrie.

7. Hoe gaat de hoogwaterbescherming van de haven eruit zien?

Denkrichting: Bedrijventerrein watergerelateerd houden én beschermen tegen hoogwater

De haven wordt nu deels beschermd door een kering aan de Maaszijde. Een ander deel van het industrieterrein is hoge grond. De opgave is om volgens de nieuwe wetgeving en normering, maar met behoud van de industriële functie van de haven, de beste manier te vinden voor beveiliging tegen hoogwater in dit gebied. Dit samen met het Waterschap Limburg.

Raadsnotitie - onderbouwing

- Als de hele haven omdijkt wordt volgens de nieuwe normen staat het Waterschap Limburg garant voor veiligheid. Een dijk werkt echter belemmerend voor met name bedrijven die voor hun bedrijfsvoering gebruik maken van de Maas.
- Als gekozen wordt voor geen hoge dijken (dus bijvoorbeeld het ophogen van terreinen zonder dijk) dan zijn ondernemers en gemeente verantwoordelijk. Een dergelijke oplossing biedt echter wel de meeste flexibiliteit aan ondernemers om de hoogwaterbescherming te verbinden aan een optimale terreininrichting.

Om een voorbeeld te geven: in Wessum is dit laatste spoor nu ingezet. De gemeente heeft de bedrijven betrokken en gezamenlijk is een afweging gemaakt. Ondernemers geven daar aan dat ze liever geen dijk op de rand van hun perceel en het water hebben.

Verbeelding strategische keuzes

De 7 strategische keuzes zijn verbeeld in bijlage 1: Verbeelding strategische keuzes havenvisie.

7. Financiële paragraaf

Met deze raadsnotitie willen we het gesprek aan gaan of de ingezette koers aansluit bij het beeld van de raad, de WAT-vraag. De gekozen koers wordt, in afstemming met de belanghebbenden, uitgewerkt in de havenvisie. Daarbij brengen we ook in beeld HOE we de strategische keuzes willen gaan realiseren. Dit doen we met een uitvoeringsagenda. Hierbij doen we onderzoek naar dekking, urgentie en omvang van ingrepen en projecten die voortvloeien uit de strategische keuzes van de havenvisie en de bijbehorende risico's.

8. Risicoparagraaf (welke risico's spelen een rol bij de besluitvorming?)

Toelichting (Benoem de relevante, strategische risico's)

De risicoparagraaf wordt ingevuld bij de verdere uitwerking van de havenvisie.

Indien sprake is van inhuur externen / derden (Benoem de relevante kosten(begroting) en eventuele risico's)

Nvt

9. Vervolgprocedure voor de raad

Op dinsdag 29 januari is het college bijgepraat over de te maken strategische keuzes. Diezelfde avond zijn betrokkenen en belanghebbenden van de haven op een informatiebijeenkomst bijgepraat over het proces om te komen tot de havenvisie en de vragen die daarbij aan de orde zijn. Daarnaast zijn zij uitgenodigd om aan te geven of en op welke wijze zij betrokken willen worden bij de totstandkoming van de havenvisie. In vervolg hierop worden reeds afspraken ingepland met werkgroepjes in kleinere setting. Tot slot heeft men die avond persoonlijk kennis gemaakt met de verschillende leden van het kernteam van ambtenaren dat deze havenvisie vormgeeft en hen kunnen bevragen op hun vakgebied.

In het vervolg vindt afstemming met belanghebbenden plaats via de werkgroepjes onder regie van de omgevingsmanager die daartoe een rol heeft in het kernteam. Voor de ontwikkeling van de inhoud is er ook contact gelegd met de diverse betrokken (overheids)instanties, zoals de Veiligheidsregio, de Provincie, Rijk en Waterschap.

We streven naar behandeling van de havenvisie rond de zomer in de raad.