



HAVENVISIE VENLO 2020

Voorwoord

Voor u ligt de geactualiseerde havenvisie van de Gemeente Venlo. Een visie die borg staat voor een duurzame en toekomstbestendige haven van en voor Venlo en haar regio. De havenvisie bundelt Europees, rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid dat relevant is voor deze gebiedsontwikkeling. Daarbij wordt voortgebouwd op de actuele beleidskaders (zoals de nota Ruimte voor de haven) en tevens ingespeeld op nieuwe trends en ontwikkelingen.

Venlo is een belangrijke logistieke hotspot. Dat hebben we te danken aan het feit dat we de kansen van onze gunstige ligging aan een kruispunt van wegen, water en spoor altijd goed hebben weten te benutten. Het verzilveren van kansen blijft cruciaal. Nu en in de toekomst.

Daarvoor is het nodig te weten waar deze kansen liggen en wat voor ons de 'stip op de horizon' is. Je moet immers – om in haventermen te blijven – ook koers houden. De havenvisie biedt daarvoor 'de beleidsparaplu' die we hard nodig hebben. Er staat namelijk op allerlei niveaus veel te gebeuren: op het gebied van logistiek, multimodaliteit, hoogwaterbescherming, innovatie, veiligheid en duurzaamheid. Zaken die ook allemaal spelen in en om de haven van Venlo.

Een complexe opgave, die erop gericht is de haven van Venlo zo te ontwikkelen dat deze op Europees niveau aan kracht en betekenis wint en als motor fungeert voor onze Greenport Venlo. Tevens heeft de haven van Venlo een grote betekenis voor de regio als het gaat om de speerpunten logistiek, maakindustrie en agribusiness.

De haven is een gebied waar veel partijen nu actief zijn. Daar hebben we ook gesprekken mee gevoerd over deze visie. Omdat we een verantwoord beleid op tafel willen leggen, dat strookt met de visie van partijen en kan rekenen op draagvlak bij degenen die er mede uitvoering aan gaan geven. Dat is gelukt.

Deze nieuwe havenvisie schetst een wenkend toekomstperspectief. Daarbij gaat het niet enkel om het vergezicht maar juist ook om de stappen daarnaar toe. Nieuw is dan ook de zogeheten 'uitvoeringsagenda' die onderdeel uitmaakt van deze visie: een meerjarig en dynamisch ontwikkelplan voor de haven. Daarin staan de zaken benoemd die op de korte, middellange en lange termijn aan de orde zijn. Het plan geeft daarmee richting en houvast. Het laat bijvoorbeeld zien welke maatregelen in de tijd gezien getroffen worden en waarom. Heel praktisch en overzichtelijk naar mijn mening.

Het plan brengt tevens in kaart waar synergievoordelen te behalen zijn. Het biedt een toetsingskader voor beoogde ingrepen om te bepalen of deze daadwerkelijk een steentje bijdragen (of uist niet) aan het te behalen doel : een duurzame en toekomstbestendige haven. Het biedt zo duidelijkheid aan de markt en geeft hen tegelijkertijd ook de ruimte; daaraan is behoefte.

Deze nieuwe havenvisie is met veel zorg en aandacht tot stand gekomen. Dit om er zeker van te zijn dat de belangen van Venlo -en daarmee ook die van u - gediend worden. Ik heb er alle vertrouwen in dat deze nieuwe havenvisie zal bijdragen aan een vooruitstrevend Venlo, waar kansen en mogelijkheden het blijven winnen van beperkingen.





Inhoud

Samenvatting	8
Leeswijzer	9
1. Inleiding	11
1.1 Aanleiding	11
1.2 Doel	11
1.3 Strategische keuzes	12
2. Ruimtelijk beleid	15
2.1 Europees beleid	15
2.2 Rijksbeleid	16
2.3 Provinciaal beleid	20
2.4 Gemeentelijk beleid	22
3. Havenvisie	25
Verbeelding Havenvisie	26
3.1 Multimodaliteit: koppelen van weg, spoor en water	29
3.2 Duurzaam Landschap	30
3.3 Economie	32
3.4 Hoogwater	33
3.5 Infrastructuur	34
3.6 Veiligheid	36
4. Uitvoeringsagenda	39
4.1 Havenvisie als toetsingskader	39
4.2 Projecten korte termijn (tot 2025)	40
4.3 Projecten langere termijn (na 2025)	46
4.4 Overzicht projecten en bijdrage aan strategische keuzes	50
Colofon	52



Samenvatting

Voor u ligt de geactualiseerde havenvisie van de Gemeente Venlo. Een visie die borg staat voor een duurzame en toekomstbestendige haven van en voor Venlo.

De havenvisie bundelt Europees, rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid dat relevant is voor deze gebiedsontwikkeling. Daarbij wordt voortgebouwd op de actuele beleidskaders (zoals de nota Ruimte voor de haven) en tevens ingespeeld op nieuwe trends en ontwikkelingen.

Venlo is een belangrijke logistieke hotspot.

Dat hebben we te danken aan het feit dat we de kansen van onze gunstige ligging aan een kruispunt van wegen, water en spoor altijd goed hebben weten te benutten.

Het verzilveren van kansen blijft cruciaal. Nu en in de toekomst.

Daarvoor is het nodig te weten waar deze kansen liggen en wat voor ons de 'stip op de horizon' is. Je moet immers – om in haventermen te blijven – ook koers houden.

De havenvisie biedt daarvoor 'de beleidsparaplu' die we hard nodig hebben

Er staat namelijk op allerlei niveaus veel te gebeuren: op het gebied van logistiek, multimodaliteit, hoogwaterbescherming, innovatie, veiligheid en duurzaamheid. Zaken die ook allemaal spelen in en om de haven van Venlo.

Een complexe opgave, die erop gericht is de haven van Venlo zo te ontwikkelen dat deze op Europees niveau aan kracht en betekenis wint en als motor fungeert voor onze Greenport Venlo.

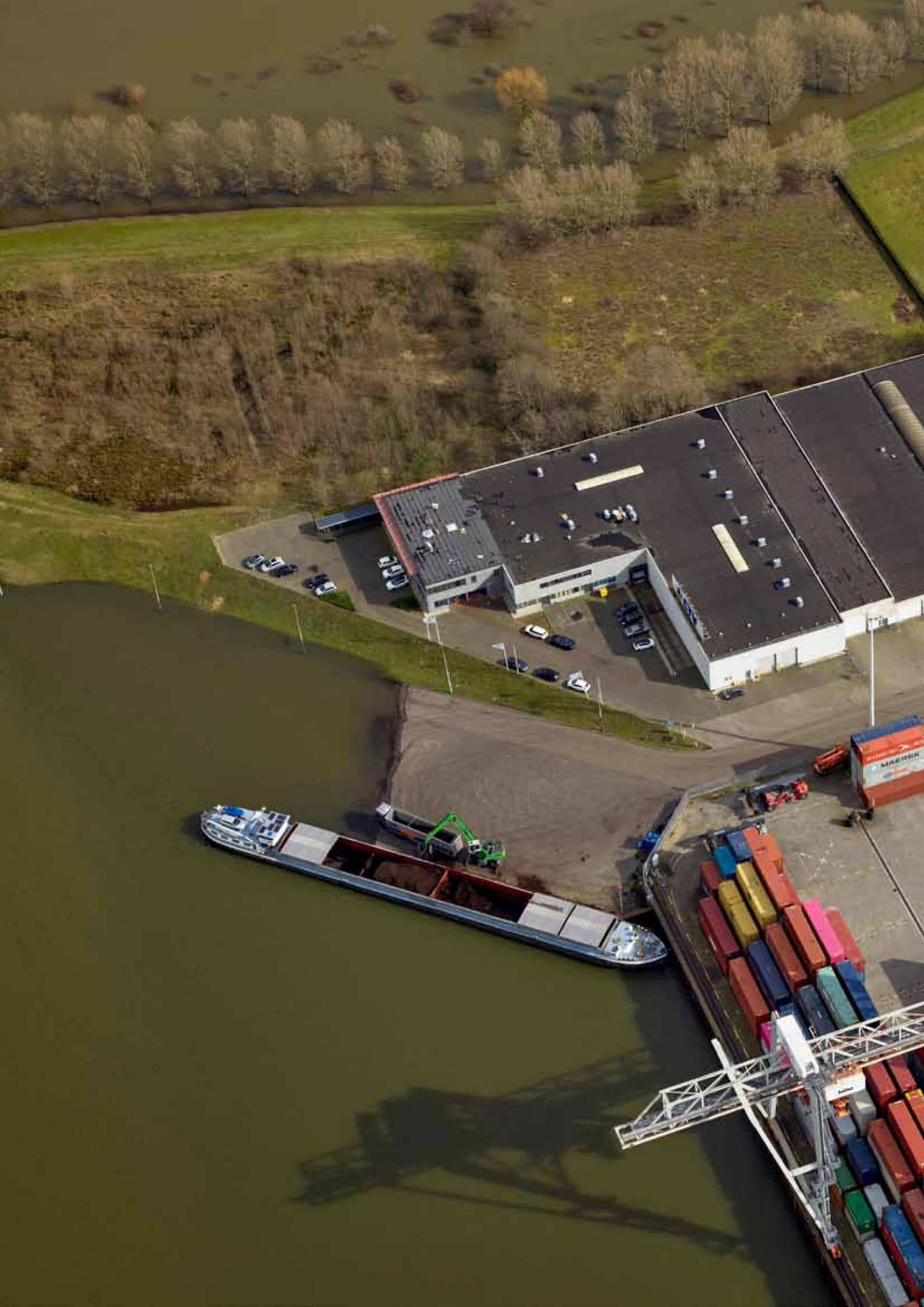
De haven is een gebied waar veel partijen nu actief zijn. Daar hebben we ook gesprekken mee gevoerd over deze visie. Omdat we een verantwoord beleid op tafel willen leggen, dat strookt met de visie van partijen en kan rekenen op draagvlak bij degenen die er mede uitvoering aan gaan geven. Dat is gelukt.

Deze nieuwe havenvisie schetst een wenkend toekomstperspectief. Daarbij gaat het niet enkel om het vergezicht maar juist ook om de stappen daarnaar toe.

Deze zijn vertaald naar een zogeheten 'uitvoeringsagenda' die onderdeel uitmaakt van deze visie: een meerjarig en dynamisch ontwikkelplan voor de haven. Daarin staan de zaken benoemd die op de korte, middellange en lange termijn aan de orde zijn.

Het plan geeft daarmee richting en houvast. Het laat bijvoorbeeld zien welke maatregelen in de tijd gezien getroffen worden en waarom.

Het plan brengt tevens in kaart waar synergievoordelen te behalen zijn. Het biedt een toetsingskader voor beoogde ingrepen om te bepalen of deze daadwerkelijk een steentje bijdragen (of juist niet) aan het te behalen doel : een duurzame en toekomstbestendige haven.



Leeswijzer

Na een korte inleiding van de aanleiding, het doel en de strategische keuzes in hoofdstuk 1, wordt in hoofdstuk 2 de visie ingebed in groter verband: de van belang zijnde Europese, nationale, rijks, provinciale en gemeentelijke beleidskaders. Deze worden kort beschreven en de doelen waaraan deze visie mede-invulling geeft worden daarbij benoemd.

Hoofdstuk 3 vormt het hart van de visie. Dit hoofdstuk opent met de verbeelding van de visie op de haven. In de daaropvolgende paragrafen wordt in tekst per uitsnede van de verbeelding bondig beschreven wat de strategische keuzes voor de verschillende thema's inhouden.

Hoofdstuk 4 ten slotte geeft een doorkijk naar de realisering van de visie. De hier beschreven uitvoeringsagenda beschrijft projecten op hoofdlijnen die gaan bijdragen aan de uitvoering van deze havenvisie.



SIEMENS

Inleiding

1

Venlo Trade Port is één van de grootste terreinen in Venlo en heeft een belangrijke (inter-) nationale functie als logistiek-industrieel knooppunt, niet op de laatste plaats door haar ligging in de nabijheid van een knooppunt van snelwegen, een spoorlijn en het aanwezige water. De multifunctionele containerhaven is belangrijk in het versterken van deze positie als 'logistieke hotspot' Venlo. De gemeentelijke en regionale ambitie is Venlo Trade Port door te laten groeien van knooppunt voor goederenvervoer naar een brainport voor hoogwaardige logistieke dienstverlening.

1.1 Aanleiding

Deze havenvisie is gericht op het toekomstbestendig maken van de Industriehaven Venlo. Het huidige beleid is namelijk fragmentarisch (verspreid over diverse producten), op onderdelen niet meer actueel en ook ontbreekt hier en daar de samenhang. En dan met name de samenhang tussen beleidsuitgangspunten en de concretisering daarvan in de uitvoering.

Deze visie formuleert niet op alle onderdelen nieuw beleid. Er is gebruik gemaakt van bestaande kennis en ordening aangebracht in diverse notities, onderzoeksresultaten en beleidsuitgangspunten op verschillende schaalniveaus van de afgelopen jaren, Eventuele hiaten zijn opgevuld met aanvullende onderzoek en de laatste trends en ontwikkelingen hebben een plek gekregen. Uit dit geheel zijn richtinggevende uitspraken voor de toekomst van de Industriehaven Venlo gestedilleerd: strategische keuzes.

1.2 Doel

De ontwikkeling van de Venlose haven is nodig om aan kracht en betekenis te winnen als onderdeel van het Europese Kernnet, als randvoorwaarde voor de regionale economische speerpunten agribusiness, maakindustrie & logistiek en als onderdeel van de logistieke hotspot Venlo; kortom als motor van de Greenport Venlo.

Om tot deze doelstelling te komen maken we strategische keuzes op het gebied van onder andere multimodaliteit, duurzaamheid, economie en veiligheid. De combinatie met een uitvoeringsagenda maakt dat het integraal sturingskader concreet wordt en er samenhang ontstaat tussen beleid en uitvoering. Zo hebben we gebruik makend van bestaand en nieuw materiaal samenhang en actualiteit aangebracht en biedt deze visie een wenkend toekomstperspectief dat ook als zodanig is verbeeld.

1.3 Strategische keuzes

De Maas is nadrukkelijk aanwezig in de gemeente Venlo. Door haar strategische ligging, nabij de grens en op een knooppunt van snelwegen, spoor en waterwegen, heeft Venlo zich steeds meer ontwikkeld tot 'trimodale' logistieke hotspot. Via de Maas heeft Venlo een rechtstreekse verbinding met de Rotterdamse haven, maar ook met de haven van Antwerpen. En in tijden van laagwater vormt de Maas zelfs een alternatief voor een aantal binnenhavens aan de Rijn.



Uit economisch, maar vooral uit het oogpunt van duurzaamheid, wordt op Europees, nationaal, provinciaal, regionaal en lokaal niveau volop ingezet op het vergroten van het aandeel van het goederenvervoer via de duurzame modaliteiten water en spoor. Ook wel Modal Shift genoemd. Dit kan alleen worden bereikt als er op nationaal en Europees niveau een sterk netwerk van binnenhavens ontstaat die de grote zeehavens faciliteren. Het belang van Venlo en de Maas daarbij, wordt breed erkend. Zo maakt de Maas deel uit van het zogenaamde Europese kernnetwerk, heeft het rijk de Maas bevaarbaar gemaakt voor grotere schepen en heeft de provincie Limburg een sterk netwerk van samenwerkende havens in Limburg (Blue Ports) gecreëerd.

Van oudsher profiteert Venlo al van haar ligging aan de Maas. Zo was Venlo in de middeleeuwen zelfs een Handelsstad. Vandaag de dag, maar zeker in de toekomst moet echter aan andere eisen worden voldaan om nog te profiteren van Maas en een bijdrage te kunnen leveren aan het Europees, nationaal en provinciaal economisch en duurzaamheidsbeleid. De schepen worden groter en daarmee ook de behoefte aan dieper vaarwater, langere overslagkades, meer manoeuvreerruimte, meer overslagcapaciteit en betere (duurzamere) havenfaciliteiten, maar ook aan voldoende ruimte voor watergebonden bedrijvigheid en een goede ontsluiting over de weg (en spoor). En vanuit zorgvuldig ruimtegebruik, gaat daarbij de voorkeur uit naar de (door)ontwikkeling van bestaande havens en (natte) bedrijventerreinen.

De behoefte vanuit de regio voor een goede ontsluiting over water en spoor is groot. De stormachtige ontwikkeling van de logistieke hotspot Venlo van de afgelopen jaren heeft een positief effect op de werkgelegenheid en het bruto regionaal product, maar kent ook haar keerzijden. Zo staat de regio voor de opgave om de bereikbaarheid voor goederen- en personenvervoer op peil te houden en tegelijkertijd de negatieve effecten van transport op de leefbaarheid te verminderen. Binnen de logistieke sector wordt daarom volop ingezet op verduurzaming en een efficiënt gebruik van alle vervoersmodaliteiten. De verwachte groei van het goederenvervoer moet zoveel mogelijk worden opgevangen door het beter benutten van de capaciteit van de infrastructuur, ofwel het inzetten van een integraal systeem voor wegvervoer, binnenvaart en railtransport.

De industriehaven maakt onderdeel uit van het zich dynamisch en grootschalig ontwikkelende Noord-Limburg als agrologistieke hotspot. De Maas wordt daarbij gekoesterd al natuurlijke, authentieke en langzame tegenhanger. Deze ruimtelijke kwaliteit moet gekoesterd en benut worden om klimaatadaptatie vorm te geven en ruimtelijke en economische meerwaarde te creëren.

Om de Industriehaven Venlo toekomstbestendig te ontwikkelen zijn strategische keuzes nodig. In 2019 heeft de raad zich gebogen over vragen die tot deze strategische keuzes moeten leiden. In het volgende hoofdstuk worden de 6 strategische keuzes voor Venlo toegelicht, die het antwoord vormen op deze vragen. De strategische keuzes hebben betrekking op:

1. multimodaliteit
2. duurzaamheid
3. economie
4. hoogwater
5. infrastructuur
6. veiligheid



Verbeelding havenvisie uit de raadsnotitie maart 2019



Ruimtelijk beleid

2

2.1 Europees beleid

Vervoer over water neemt een belangrijke plaats in de Europese transportsector in. Het goederenvervoer over de 37.000 kilometer aan binnenvaartroutes in de Europese Unie is goed voor ca. 4,5% van alle vervoersstromen in de EU. De zeescheepvaart is goed voor een aandeel van ongeveer 32% van alle vervoersstromen in de EU. De zeescheepvaart is essentieel voor onze handel; 90 procent van alle handel tussen de EU en de rest van de wereld gaat per schip. Het beleid heeft de volgende doelen:

- liberalisering van internationaal vervoer over zee
- strengere veiligheidseisen aan schepen en het bevorderen van arbeidsomstandigheden van zeelieden
- het beperken van milieuschade door scheepvaart, bijvoorbeeld: verbod op afvaldumping en het stimuleren van de ontwikkeling van zuinigere schepen
- De uitvoering van Europees beleid ligt bij de lidstaten.

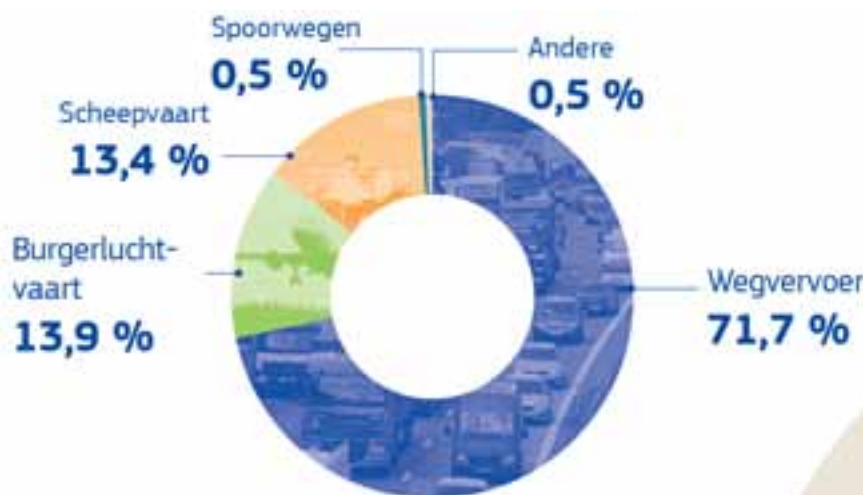
Binnen het Europees beleid is er een specifieke verordening voor het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) die als doel heeft om binnen de Europese Unie tot één grensoverschrijdend hoofdnetwerk te komen voor het vervoer over land, over water en door de lucht. Het netwerk bestaat uit twee lagen, een comprehensive (uitgebreid) netwerk en core (kern) netwerk. Het core netwerk heeft prioriteit en moet voor 2030 klaar zijn. Het TEN-T bestaat uit 9 corridors, waarvan de Rhine – Alpine en North Sea – Mediterranean relevant zijn voor Venlo. Binnen de corridors zijn er zogenoemde knooppunten (luchthavens, zeehavens, binnenhavens of railterminals) die belangrijk zijn voor de overslag van personen en/of goederen. De Venlose haven is comprehensive port (zie figuur hiernaast). De opgave is om deze op het kernnetwerk te krijgen.



Europese Green Deal

Om de klimaatverandering tegen te gaan, heeft Europa in december 2019 een strategie geformuleerd om de economie van de EU te verduurzamen. De Europese Unie wil hulpbronnen efficiënter gebruiken door over te schakelen op een schone/circulaire economie, de biodiversiteit herstellen en de vervuiling terug te dringen.

Ten aanzien van vervoer wil Europa de uitstoot van het vervoer meer en sneller beperken. In 2050 moeten de broeikasgasemissies met 90 % dalen.



Bron: Statistisch zakboekje 2019

Concreet wil de EU insteken op:

- Digitalisering: Geautomatiseerde mobiliteit en slimme verkeersbeheersystemen maken het vervoer efficiënter en schoner.
- Verschillende vervoerswijzen. Er moet meer vracht per spoor of over water worden vervoerd. Het gemeenschappelijk Europees luchtruim moet de luchtvaartemissies met 10% verminderen.
- Prijzen die milieu-impact weerspiegelen: rekeningrijden invoeren, beperken gratis emissierechten luchtvaart, ook emissiehandel op zeevaart, stoppen met subsidies op fossiele brandstoffen
- Meer alternatieve brandstoffen voor het vervoer. In 2025 zullen ongeveer 1 miljoen openbare laad- en tankstations nodig zijn voor de verwachte 13 miljoen emissiearme en emissievrije voertuigen op de Europese wegen.
- Minder vervuiling door reductie van de uitstoot en stedelijke congestie en verbeteren van openbaar vervoer (strengere normen voor autovervuiling, minder vervuiling in havens, betere luchtkwaliteit bij luchthavens)

2.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

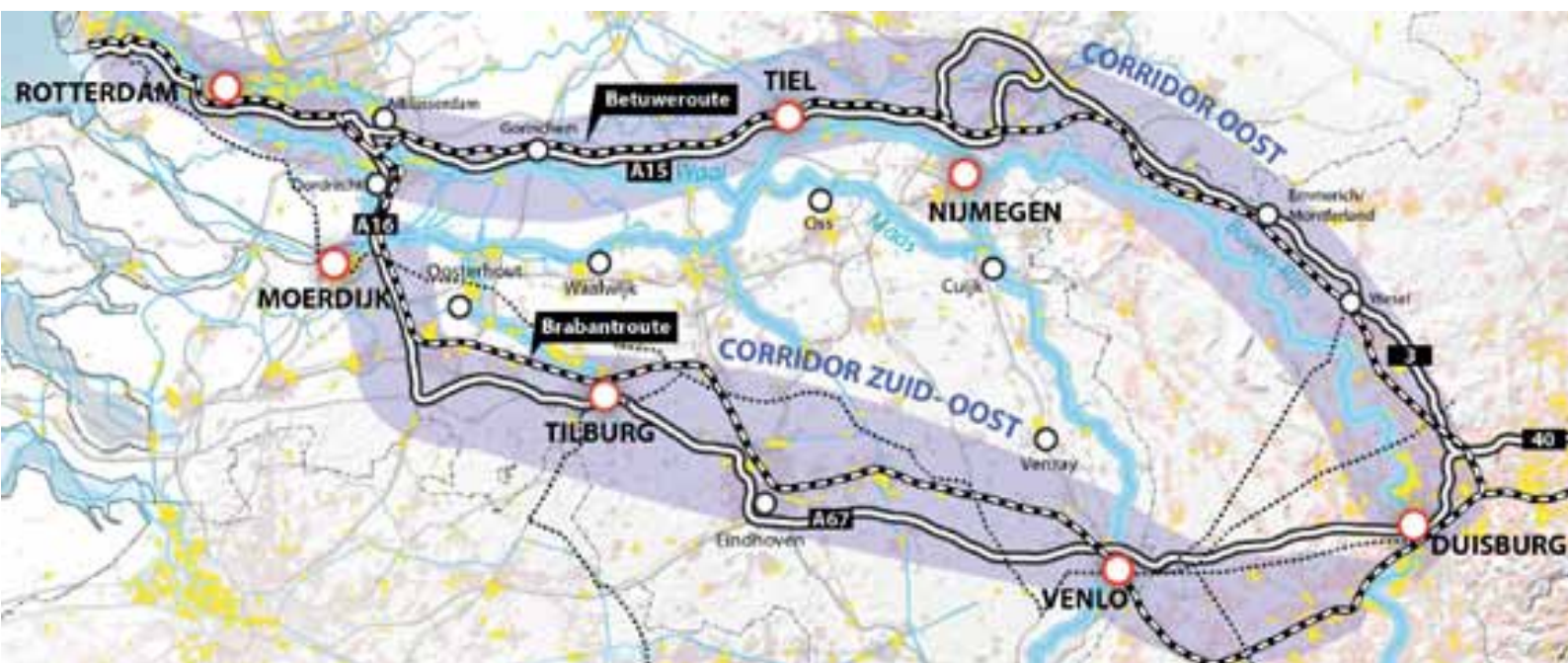
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012 (SVIR) heeft als credo 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig'. De SVIR omvat drie hoofddoelen, die als volgt zijn geformuleerd:

1. Concurrenterend: het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Bereikbaar: het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Leefbaar en veilig: het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In deze visie is de Greenport Venlo aangemerkt als logistieke hotspot van internationaal belang. Als aandachtspunt is de verbetering van de bereikbaarheid per water aangemerkt. Het belang hiervan en de kansen hiervoor zijn zo groot, dat het beleid aangaande de logistieke hotspot in de uitvoeringsagenda is opgenomen van het MIRT – Goederencorridors.

MIRT – Programma Goederencorridors

In het bestuurlijke overleg MIRT (BO MIRT) van eind 2013 hebben Rijk en regio afgesproken een MIRT-onderzoek te starten naar de goederencorridors om te komen tot een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op het kernnetwerk van achterland-verbindingen en multimodale overslagpunten. In het voorjaar van 2017 is het MIRT-onderzoek afgerond. In vervolg op het MIRT-onderzoek is in juni 2017 het MIRT-programma goederencorridors gestart. In dit programma streven Min. IenW, het havenbedrijf Rotterdam en vier provincies (Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg) naar uitwerking van circa 20 prioritaire projecten, waaronder knooppunt Venlo.



In het programma is Venlo als een **bovengemiddeld knooppunt** benoemd. Voor Venlo wordt ingezet op de volgende punten:

- Spoorgoederenknooppunt Venlo. Inzet op een aantal maatregelen die het emplacement van Venlo (en Blerick) beter benutten. Hiermee wordt de capaciteit met 10 à 15% verhoogd. Zie hiervoor tevens de spoorvisie Venlo;
- Havenontwikkeling Venlo. In lijn met de (aanstaande) havenvisie Venlo en de provinciale Havennetwerkvisie 2030 wordt ingezet op vergroting van de bargeterminal, uitdiepen van de haven naar klasse Vb, realisatie van voorzieningen voor schippers en opwaarderen van de weginfra rondom de haven;
- Truckstop. Uitbreiding van de truckparking op de James Cookweg.
- Duurzaamheid. In het kader van verduurzaming van het transport wordt onderzoek gedaan naar een dekkend netwerk van alternatieve (hernieuwbare) brandstoffen (Clean Energy Hubs).

In een vervolgaanpak voor knooppunt Venlo wordt nagedacht over vervolgacties waaronder uitbreiding van de haven.

Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens

In de zeevaart en binnenvaart is nog veel milieuwinst te behalen. Daarom is in het regeerakkoord van het kabinet Rutte III van oktober 2017 opgenomen dat er Green Deal zeevaart, binnenvaart en havens moet komen. Met deze Green Deal, die in juni 2019 is getekend, is vastgelegd dat de sector gaat voor verduurzaming. Voor 2030 moet de CO₂-emissie van de Nederlandse binnenvaartvloot met 20% gereduceerd zijn en moeten tenminste 150 binnenvaartschepen een zero-emissie aandrijflijn hebben. In 2050 moet de binnenvaart nagenoeg emissievrije en klimaatneutraal zijn, en moet de zeevaart een CO₂-reductie van 70% gerealiseerd te hebben.

Om deze ambities te realiseren zijn de volgende relevante afspraken gemaakt:

- Het Rijk onderzoekt de haalbaarheid van een Europees verduurzamingsfonds voor binnenvaartschepen
- Het Rijk en het EICB zal een labelsysteem voor binnenvaartschepen uitwerken
- Overheden zorgen voor een adequate infrastructuur voor alternatieve duurzame brandstoffen voor de binnenvaart
- BOZ-havens en de NVB streven naar uniforme gedifferentieerde tarieven/kortingen op het binnenhavengeld ter verduurzaming van de binnenvaart
- BOZ-havens stimuleren logistieke ketenoptimalisatie in de binnenvaart, (deelname NextLogic)
- NVB werkt aan een model met uniforme grondslagen voor een binnenhavengeldverordening

- De NVB faciliteert de uitbreiding van walstroomvoorzieningen en infrastructuur voor duurzame brandstoffen.

Nationaal beleid hoogwaterveiligheid

Sinds de hoogwaters van '93 en '95 wordt gewerkt aan hoogwaterveiligheid langs de Maas. Daarnaast leidt klimaatverandering tot extremen in temperatuur en hoeveelheid neerslag. Voor de industriehavens uit zich dit vooral in de extremen in regenval en daardoor grotere Maasafvoeren.

Als onderdeel van Hoofddoel 3: leefbare en veilige omgeving vormen de rivieren een speerpunt van beleid in de SVIR. Het klimaatbestendig maken van het watersysteem en de ruimtelijke inrichting vraagt om een integrale aanpak. De wateropgave wordt in samenhang bekeken met andere beleidsterreinen, waaronder verstedelijking en economie.

Naast hoogwaterproblematiek vraagt ook laagwaterproblematiek de nodige aandacht voor het gebruik van de waterwegen. Gelukkig voor Venlo is de Maas een gestuwde rivier, waardoor deze betrouwbaarder is c.q. minder risico oplevert op laagwater.

Deltaprogramma

Het nationale Deltaprogramma is opgericht om de hoogwaterbescherming in Nederland op orde te krijgen. Daarbij wordt gekeken naar zowel klimaatverandering als nog niet uitgevoerde dijkverbeteringen. Deze dijkverbeteringen zijn ondergebracht in het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Het dijktraject in de industriehavens maakt onderdeel uit van het Hoogwaterbeschermingsprogramma Noordelijke Maasvallei. Hierin worden 15 dijktrajecten in Noord en Midden-Limburg versterkt om de wettelijke eisen te voldoen.

Waterwet

In 2017 zijn met de nieuwe Waterwet nieuwe normen voor waterveiligheid van kracht geworden. Dit betekent voor Limburg een betere beveiliging tegen hoogwater en leidt in de meeste gevallen tot hogere dijken.

Nationale Omgevingsvisie (Novi)

Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wil het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland geven. De NOVI richt zich op vier prioriteiten, namelijk:

- Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie
- De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden
- Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken
- Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen

Om daarbij de juiste keuze te maken gaat de NOVI drie afwegingsprincipes:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen wordt voorkomen.

In een Kamerbrief (april 2020) is ten opzichte van de ontwerp-NOVI een aantal aanvullende nationale richtinggevende keuzes benoemd. De brief geldt niet ter vervanging van de inhoud van de ontwerp-NOVI en de belangen, prioriteiten en keuzes die daarin zijn gemaakt, maar uitsluitend als een toevoeging hierop. Zo wordt ingezet op een gecoördineerde strategie voor de vestiging van logistieke functies. Doel daarvan is dat het kabinet samen met de provincies concentratie van logistieke functies eerst op bestaande terreinen en vervolgens op knooppunten langs (inter)nationale corridors wil realiseren. Daarbij wordt tevens ingezet op het gebruik van de daken van de logistieke loodsen en distributiecentra voor zonnepanelen en groenblauwe daken.

Met de doorontwikkeling van de bestaande Industriehaven Venlo (brown- en greenfield) wordt een bijdrage geleverd aan de eerste drie prioriteiten en wordt aangesloten op de afwegingsprincipes uit de NOVI en ook bij de genoemde nationale richtinggevende keuze in de Kamerbrief.

2.3 Provinciaal beleid

Zowel in het POL 2014 als in de Havennetwerkvisie Limburg 2030 is beleid geformuleerd voor de havenontwikkeling. Dit beleid richt zich op de kansen die modal-shift biedt, aandachtspunten voor capaciteitstekort in container- en bulkoverslag en herstructurering om de hoeveelheid watergebonden bedrijfskavels te vergroten. Overige beleidsuitspraken zijn:

- vergroting van de bargeterminal
- uitdiepen van de haven voor toegankelijkheid klasse Vb schepen
- realisatie van schippersvoorzieningen
- opwaarderen weginfra rondom de haven.

Limburg heeft goede mogelijkheden om een aanzienlijke modal shift te bewerkstelligen van het wegvervoer naar de containerbinnenvaart. Conclusie is dat het Limburgse havennetwerk over het geheel gezien geen witte vlekken kent in (spreiding van) de overslaglocaties voor container- en bulkoverslag. Ten aanzien van containeroverslag worden tot 2030 op knooppuntniveau (Noord-Limburg/Zuid-Limburg) geen capaciteitstekorten verwacht, uitgaande van de geplande uitbreidingen (Wanssum, Weert). Echter op lokaal niveau loopt in Venlo de bargeterminal

wel tegen de capaciteitsgrenzen aan. Een uitbreiding van de bestaande bargeterminal is daarom nodig. Daarnaast is geconcludeerd dat er een tekort is aan natte bedrijventerreinkavels rond de bestaande overslaglocaties.

Herstructurering van natte kavels is daarom van belang evenals een stringent uitgiftebeleid van natte kavels. Met herstructurering wordt bedoeld dat niet nat gebruikte kavels op natte terreinen of droge bedrijventerreinen bij overslaglocaties moeten vernatten. Hetgeen Venlo nu via het bestemmingsplan heeft geborgd. Daarnaast is de provincie om dezelfde reden er mee akkoord gegaan dat in de regionale visie werklocaties (POL-uitwerking) in Venlo zijn opgenomen en dat het salderingsbeleid voor uitbreiding van bedrijventerreinen niet geldt voor de uitbreiding van natte bedrijventerreinen, zoals in Wanssum en (eventueel) Venlo

In het provinciaal beleid (POL 2014) is ruim aandacht besteed aan hoogwaterveiligheid om de effecten van klimaatverandering te bedienen. Het provinciaal credo is ruimte waar het kan, dijken waar het moet. De provincie werkt het Deltaprogramma in de regio uit. Belangrijk nieuw aandachtspunt daarbij is dat beleid en maatregelen voortaan ook in de Limburgse Maasvallei proactief tot stand komen, op basis van de in de toekomst verwachte hoogwaterafvoeren (in tegenstelling tot de reactieve werkwijze met de noodvoorzieningen, zoals ten tijde van de hoogwaters in 1993 en 1995). Een ander belangrijk aandachtspunt is het verbinden van de korte met de lange termijnopgaven. Dit is nadrukkelijk ook in de haven aan de orde: op korte termijn moeten de dijken immers op orde worden gebracht. Dit moet aansluiten op de lange termijnoplossingen hoogwaterveiligheid.

Provinciale Omgevingsvisie (Povi) en NOVI-omgevingsagenda Zuid-Nederland

Het huidige Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) vormt deels de basis voor de Omgevingsvisie. De Provincie Limburg bereidt de Omgevingsvisie voor en geeft deze vorm samen met regionale partners. De POVI is nog volop in ontwikkeling. Tegelijkertijd wordt er door de provincies Limburg en Noord-Brabant gewerkt aan een gezamenlijke NOVI-omgevingsagenda. Ook deze is nog volop in ontwikkeling. Zowel de POVI als de omgevingsagenda zullen aansluiten bij en een uitwerking vormen van de NOVI.

Blue Ports

Sinds 2010 werken de Limburgse havengemeenten (Gennep, Venray, Venlo, Roermond, Leudal, Weert, Maasgouw, Sittard-Geleen, Stein en Maastricht), de Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg, Rijkswaterstaat en de Provincie Limburg samen in Blueports Limburg. Blueports Limburg is gericht op:

- het positioneren van het Limburgs transportnetwerk over water;
- het bevorderen van havenontwikkeling ten behoeve van industriële en logistieke bedrijvigheid;

- het versterken van de economische structuur;
- het creëren van werkgelegenheid en toegevoegde waarde in met name de industriële en logistieke sector;
- het efficiënt benutten van ruimte en infrastructuur om de groei van het goederenvervoer duurzaam te faciliteren ;
- het verbeteren van de dienstverlening en facilitering van de gebruikers van havens'
- het professionaliseren van het havenbeheer in Limburg.

2.4 Gemeentelijk beleid

Op gemeentelijk niveau is de toekomst van de haven vastgelegd in:

- Ruimtelijke Structuurvisie 2014,
- Regionale Visie Werklocaties 2017
- Nota Ruimte voor de Industriehaven 2014
- Notitie locatieonderzoek jachthaven (oktober 2014) en collegebesluit voorkeurslocatie (dd. 19 juli 2016)

Aanvullend op deze visies en nota's hebben studies plaatsgevonden en zijn mogelijke inrichtingen verkend. Zo zijn onder andere een inrichtingsplan voor de industriehaven opgesteld en is onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden voor verhoging van de kadebezetting. De opgestelde nota's en uitgevoerde studies hebben richting gegeven aan de voorliggende havenvisie.

Ruimtelijke Structuurvisie Venlo 2014

De Ruimtelijke Structuurvisie Venlo 2014 beschrijft de logistieke hotspot Venlo: Venlo is rijkelijk bedeeld met alternatieven voor goederenvervoer. De Maas staat in rechtstreekse verbinding met de belangrijkste zeehaven van Europa en er zijn goede spoorverbindingen met de Rotterdamse haven en het Duitse achterland. Het aanbod van verschillende vervoerstypen maakt Venlo uitermate geschikt voor synchromodaliteit. Naast asfalt, spoor en water zijn hiervoor toereikende overslagpunten en logistieke dienstverleners nodig. De vervoersmarkt groeit nog steeds, waardoor de groei van vervoer over water zal leiden tot een uitbreiding van de bargeterminal. Dit vereist een goede ontsluiting en verruiming van de haven.

De Ruimtelijke Structuurvisie 2014 signaleert daarnaast klimaatverandering als een van de grote opgaven van de komende tijd. Belangrijke effecten hiervan zijn grote piekafvoeren in de Maas en de beken. Om Venlo beter tegen hoogwater te beschermen zijn verschillende maatregelen nodig: dijken, rivierverruiming en adaptief bouwen. Dit doen we onder het motto Leven met de Maas. Centraal daarbij staat het geven van ruimte aan de rivier, volgens het principe ruimte waar het kan, dijken waar het moet. De ingrepen die noodzakelijk zijn moeten wel aansluiten op het specifieke terrassenlandschap en riviersysteem van de Maas. De ingrepen moeten de ruimtelijke kwaliteit zoveel mogelijk versterken.

In het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma Noordelijke Maasvallei is het document Ruimtelijke Kwaliteit Noordelijke Maasvallei - Visie & Leidende Principes opgesteld. Doel hiervan is om aandacht te hebben voor de ruimtelijke kwaliteit bij het ontwerp c.q. de inpassing van de dijken. Denk hierbij aan het integreren in het landschap of de gebouwde omgeving.

Regionale Visie Werklocaties 2017

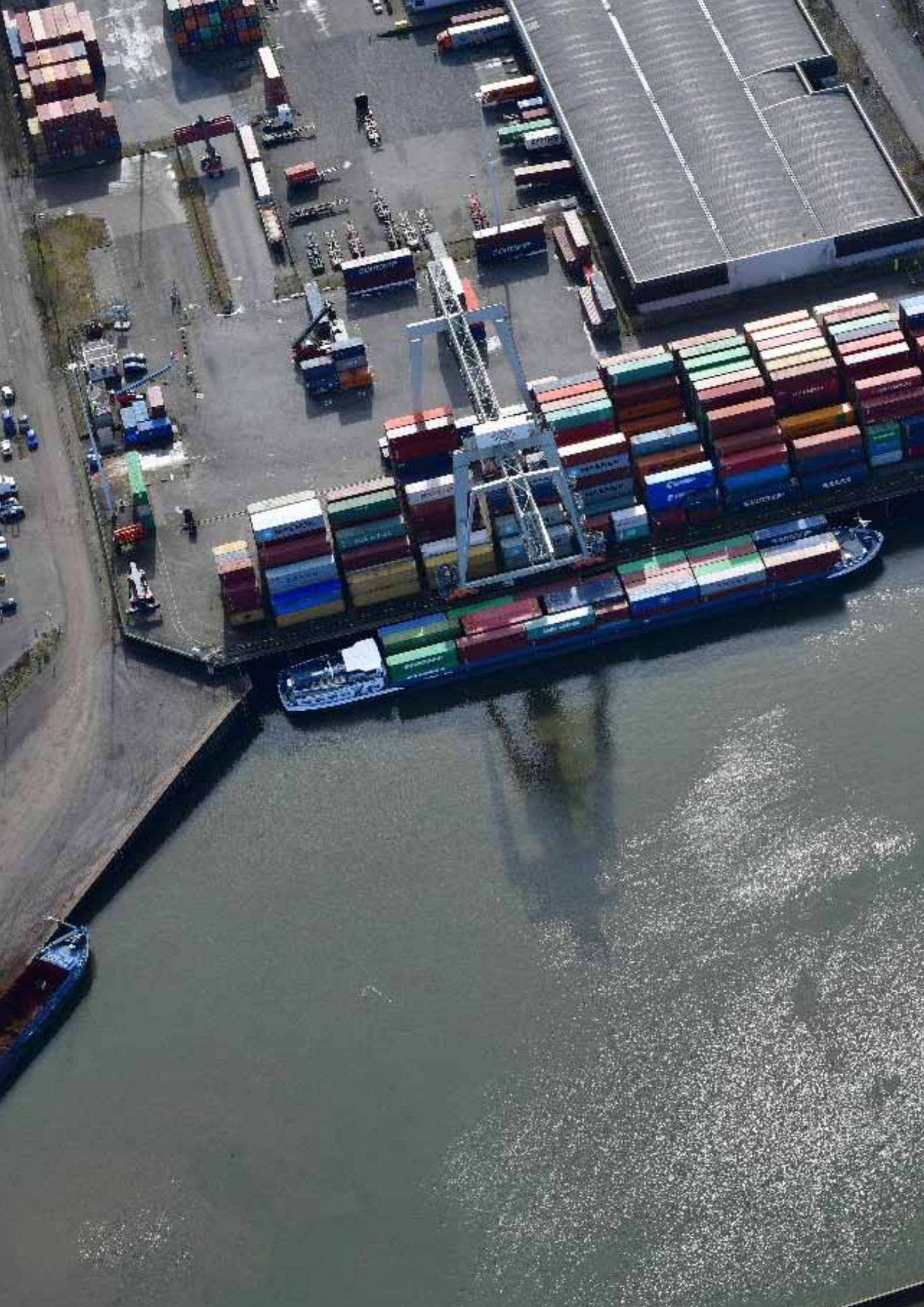
In de Regionale Visie Werklocaties (2017) is vastgelegd dat de regio wil beschikken over voldoende ruimte voor specifieke bedrijvigheid, waaronder watergebonden bedrijvigheid. Het is van belang tijdig te anticiperen op het beschikbaar krijgen van nieuwe locaties, omdat de regionale voorraad slinkt (zie ook saldering onder kopje Provinciaal beleid). In de haven in Venlo liggen hiervoor mogelijkheden die ook in het bestemmingsplan erkend zijn: Om het watergebonden karakter van de bedrijven te garanderen is in het bestemmingsplan geregeld dat bij overdracht van percelen deze, op basis van een uitsterfconstructie, verplicht 'nat' worden. Om de groei in deze specifieke bedrijfstak mogelijk te laten blijven moeten watergebonden bedrijfslocaties een serieuze plaats in de voorliggende visie krijgen.

Nota Ruimte voor de Industriehaven 2014

De visie komt er op hoofdlijnen op neer dat de industriehaven enerzijds aantrekkelijk wordt voor watergebonden bedrijven, en anderzijds een robuuste overslag van goederen faciliteert. Dit wil zeggen: efficiënt, voorspelbaar, veilig, flexibel, duurzaam en betrouwbaar vervoer per water, maar bovenal zonder capaciteitsknelpunten en synchromodaal.

Notitie locatieonderzoek jachthaven 2014

De visie leidde tot de conclusie dat verplaatsing van de jachthaven noodzakelijk was om de industriehaven verder te laten groeien. De vermenging van de recreatieve en bedrijfsmatige functies is niet langer verenigbaar. Naar aanleiding van deze conclusie hebben diverse onderzoeken plaatsgevonden naar een mogelijke nieuwe locatie voor de jachthaven.



Havenvisie

3

DOELSTELLING

De ontwikkeling van de Venlose haven is nodig om aan kracht en betekenis te winnen als onderdeel van het Europese Kernnet, als randvoorwaarde voor de regionale economische speerpunten agribusiness, maakindustrie & logistiek en als onderdeel van de logistieke hotspot Venlo; kortom als motor van de Greenport Venlo.

Dit hoofdstuk legt aan de hand van een integrale verbeelding per strategische keuze uit waaruit deze is opgebouwd. Elk thema heeft daarbij een eigen kleur, waarmee uiteindelijk de koppeling wordt gemaakt met de uitvoeringsagenda in hoofdstuk 4:

1. multimodaliteit



2. duurzaam landschap



3. economie



4. hoogwater



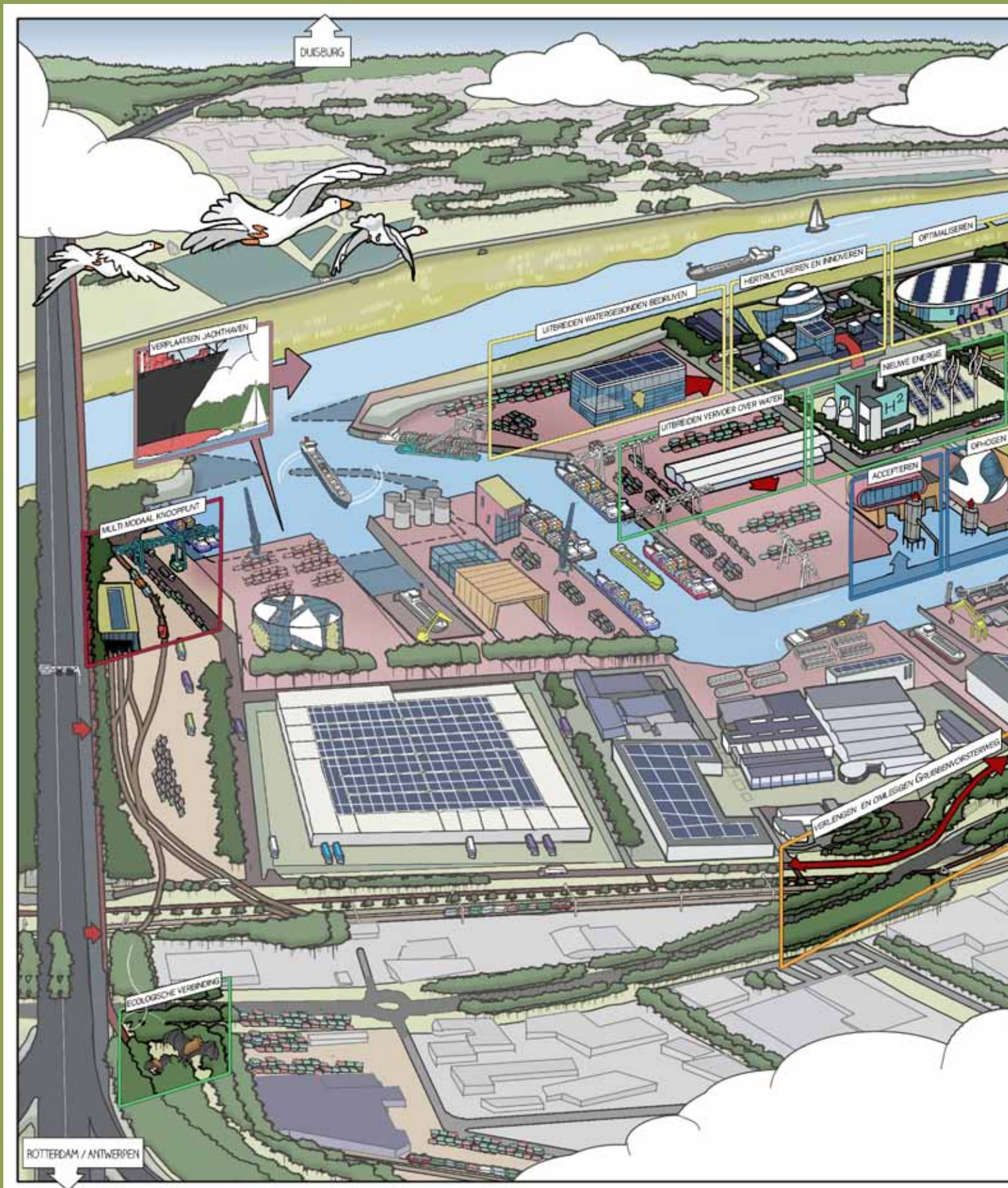
5. infrastructuur



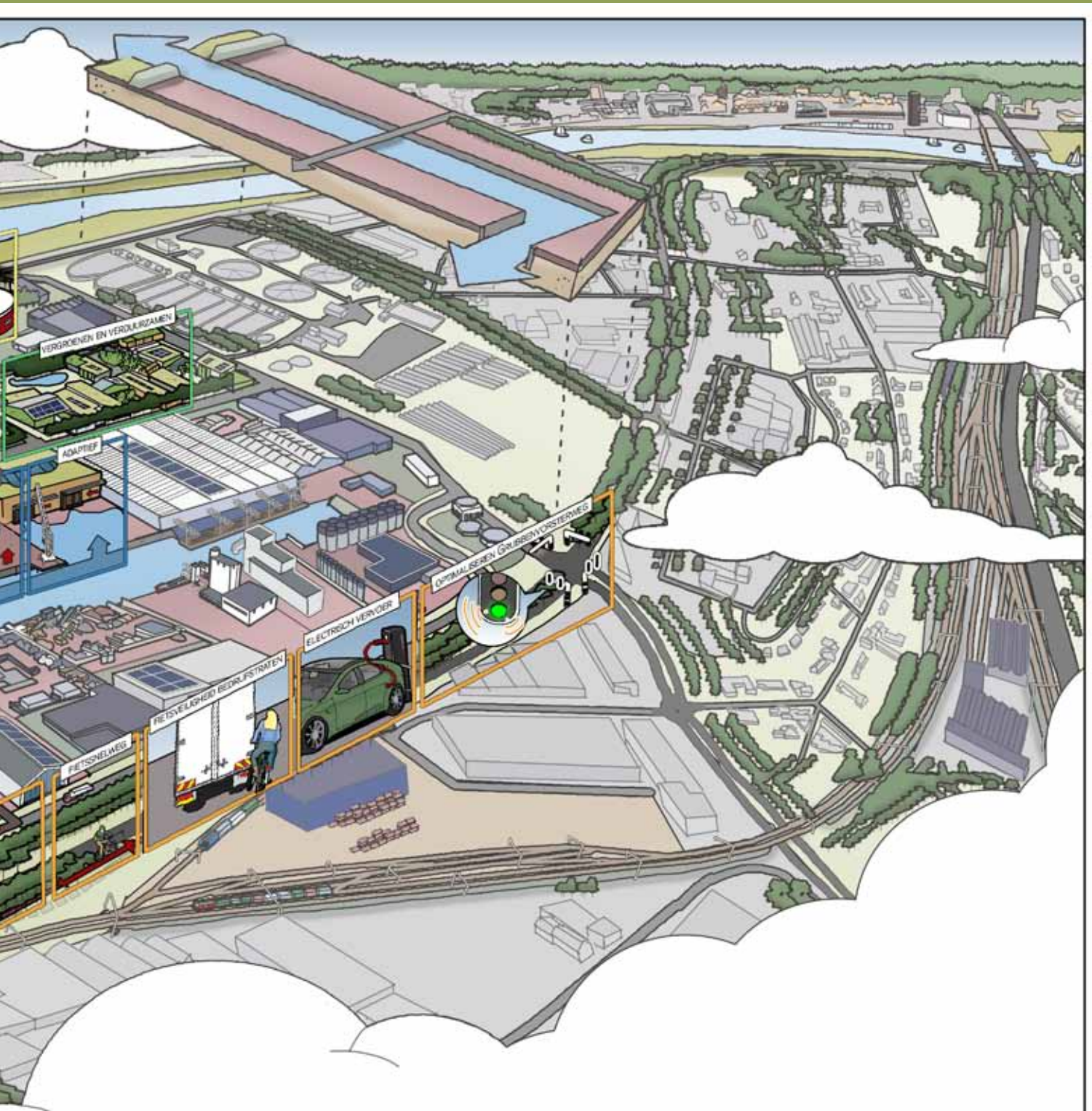
6. veiligheid



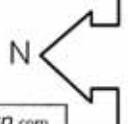
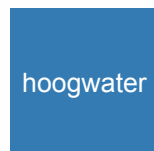
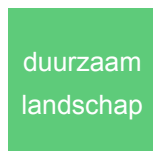
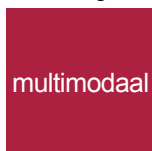
Dit kaartbeeld laat het **TOEKOMSTPERSPECTIEF** van de haven zien met de samenhang tussen de verschillende strategische keuzes. Deze keuzes zijn in gekleurde kaders uitgelicht en hangen samen met de uitvoeringsagenda. Naast de gekleurde kaders zijn ook andere ontwikkelingen te zien, zoals de verbreding van de haveningang, het weghalen van de waterkering om grotere schepen te laten draaien en het verbreden van de watergang aan de bargeterminal, opdat meer ruimte ontstaat voor de scheepvaart en watergerelateerde activiteiten.



Verbeelding Havenvisie



6 strategische keuzes:





STRATEGISCHE KEUZE 1

De nabijheid van verschillende vervoerstypen maakt Venlo uitermate kansrijk voor **MULTIMODALITEIT** (keuze tussen weg, spoor of water) en zelfs synchromodaliteit. Het beter en directer op elkaar aansluiten van weg, spoor en water betekent een betere haven, hetgeen bijdraagt aan onze totale economie en bijdraagt aan onze positie als logistieke hotspot. Tevens dragen we hiermee bij aan Europese doelstellingen om het klimaat te verbeteren.

3.1 Multimodaliteit: koppelen van weg, spoor en water

Europees transportbeleid gericht op modal shift

Europese ontwikkelingen zijn van groot belang voor de ontwikkelingen in de scheepvaartsector. Vanuit de Europese Commissie (Witboek Transport) wordt ingezet op multimodaal vervoer. Tegen 2030 moet 30% van het goederenvervoer over afstanden van meer dan 300 km per spoor of over het water plaatsvinden en tegen 2050 zelfs meer dan 50%. Deze modal shift zal ook zijn ruimtelijke uitwerking hebben, omdat het wisselen tussen de modaliteiten extra ruimte vereist bijvoorbeeld in de vorm van uitbreiding van bestaande overslagterminals en binnenhavens of realisatie van nieuwe terminals en binnenhavens.

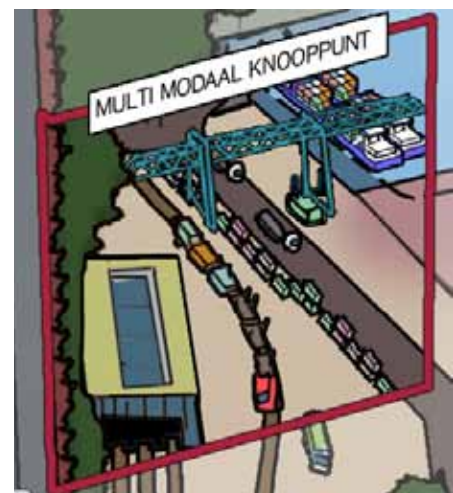
Multimodaliteit in de Venlose haven

De nabijheid van verschillende vervoerstypen maakt de industriehaven van Venlo geschikt voor multimodaliteit (keuze tussen weg, spoor of water) en zelfs synchromodaliteit. Synchromodaliteit 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.

De industriehaven van Venlo biedt kansen om weg, spoor en water direct met elkaar te verbinden. Venlo kan door het doorontwikkelen van de industriehaven als logistieke hotspot blijven excelleren o.a. als verlengstuk van de havens van Rotterdam en Antwerpen. Hiermee wordt een basis gelegd voor een duurzame economische ontwikkeling voor Venlo en de regio. Tevens draagt deze ontwikkeling en de daaraan gekoppelde modal shift bij aan de Europese doelstelling voor onder meer het klimaat.

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 door een multimodaal overslagpunt te realiseren. Het beter op elkaar aansluiten van weg, spoor en water betekent een efficiëntere haven, hetgeen bijdraagt aan onze economie en de werkgelegenheid. Dit is goed voor de bedrijven die reeds in Venlo e.o. zitten en het vestigingsklimaat; en dus ook voor het aantrekken van nieuwe bedrijven.

De mogelijkheden voor multimodaliteit liggen zowel in de bestaande industriehaven (uitbreiding containerterminal: weg/water) als in het potentiële uitbreidingsgebied aan de Noordoever (nieuwe overslagterminal (weg/water/spoor)).

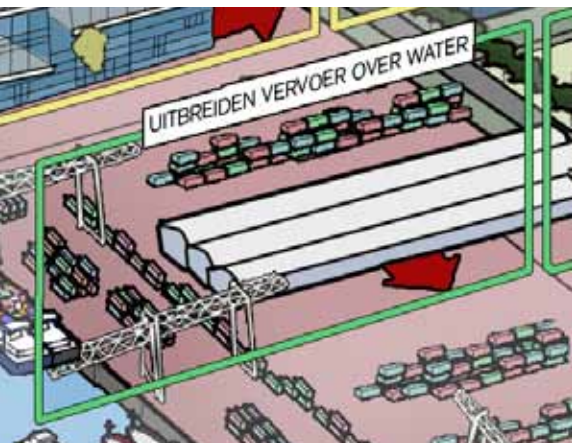


STRATEGISCHE KEUZE 2

Om nationale en (boven)lokale klimaatambities te verwezenlijken, is een **DUURZAME** havenontwikkeling noodzakelijk. Door middel van energietransitie, klimaatadaptatie, natuurinclusief ontwerpen en circulariteit wordt hieraan invulling gegeven.

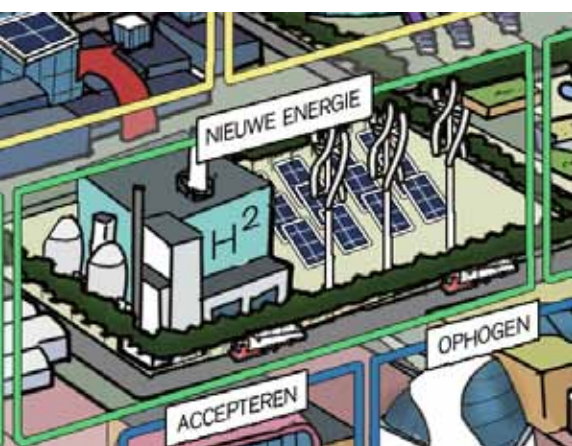
3.2 Duurzaamheid

De haven levert een bijdrage aan het profileren van Venlo als circulaire en duurzame hoofdstad. Gelet op maatschappelijke en economische ontwikkelingen, is duurzaamheid een vanzelfsprekendheid geworden. De ambities op dit gebied worden omgezet in duurzaamheidsmaatregelen.



Uitbreiden vervoer over water

Veel vervoersbewegingen vinden plaats over land. Er wordt gestreefd naar een transitie, waarbij het vervoer over water verder wordt gestimuleerd. Vanzelfsprekend draagt een uitbreiding van vervoer over water bij aan het belang van de Venlose haven. Vervoer over water heeft naast economische voordelen, ook voordelen ten aanzien van duurzaamheid en veiligheid. Wat vele vrachtwagens vervoeren, met alle bijkomende nadelen, zoals schadelijke uitstoot en belasting van het wegennet, kan door slechts één vrachtschip worden vervangen.



Nieuwe energie

In het kader van circulariteit en het komen tot een circulaire economie, wordt er ingespeeld op nieuwe energiebronnen voor de scheepvaart. Traditionele fossiele energiebronnen zijn lineair en daarmee eindig. De transitie naar nieuwe alternatieve energiebronnen is een overgang naar circulaire energiestromen. Op basis van innovaties, wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn voor de toepassing van nieuwe energie. Dit maakt de scheepvaart toekomstbestendig

Vergroenen en verduurzamen

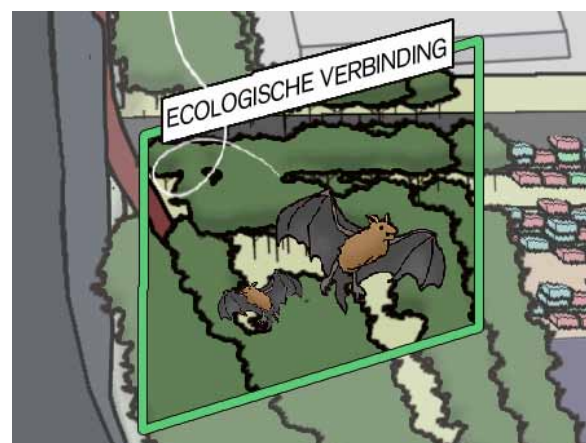
Een verder vergroening en verduurzaming is noodzakelijk voor een evenwichtige en leefbare toekomst. Een haven die inspeelt op energietransitie, klimaatadaptief is, maar ook ruimte biedt aan circulair ondernemen. Dat kan bijvoorbeeld door in te spelen op zonnepanelen, minder te verhard en meer groen aan te leggen, alsook anders om te gaan met afvalstromen. Economische ontwikkeling met oog voor maatschappelijke verbetering. Dit alles komt de leefbaarheid ten goede, onder meer voor werknemers in het gebied, maar ook voor een stuk luchtkwaliteit, beleving en uitstraling.



Ecologische verbinding, natuur en landschap

Het Maasdal vormt in noord-zuid richting de natuurlijke, authentieke en langzame tegenhanger van de dynamische en grootschalige logistieke oost-west as en is daarmee voor de levende natuur een belangrijke internationale verbindingzone. Vissen, vogels en migrerende vleermuizen maken gebruik van de Maas als verbindingzone. Vanwege de beperkte groenelementen en de nachtelijke lichtuitstraling is het bebouwd gebied langs de Maas bij Venlo een knelpunt. De industriehaven ligt hierdoor op een markant knooppunt. Daarmee is de industriehaven Venlo naar de toekomst toe een veerkrachtig klimaatadaptief en natuurinclusief systeem.

Natuurinclusief ontwerpen, met bijvoorbeeld vleermuisvriendelijke verlichting, geïntegreerde groenstructuren en op kavelniveau (groen en hemelwater benutten) draagt bij aan het versterken van het Maasdallandschap en het functioneren als ecologische verbindingzone. De groenstructuur langs de A67 is van belang als verbinding tussen het Maasdal en de leefgebieden op de hogere gronden. Bij de ontwikkeling wordt ingezet op behoud en versterking van deze ecologische verbindingfuncties.



STRATEGISCHE KEUZE 3

Laten we het water 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 VENLO** en groei van haar economische speerpunten agribusiness, logistiek en maakindustrie.

3.3 Economie

Een haven draagt bij aan het veelzijdige economisch profiel van Venlo en is bepalend voor Venlo als logistieke hotspot. Het optimaliseren van de watergebonden bedrijvigheid is hierbij een belangrijke randvoorwaarde. Nader onderzoek naar de verwachte groei van watergebonden bedrijvigheid is uitgevoerd door bureau STEC en vormt een afwegingskader voor verdere invulling van de industriehaven. Om op economisch vlak de haven van Venlo te laten doorontwikkelen zijn ingrepen nodig op het gebied van:

Uitbreiden van watergebonden bedrijvigheid

De ruimte voor bedrijventerreinen aan het water (met verbinding naar de Maas) is beperkt. Gelet op het faciliteren van de benodigde economische groei in de wat verdere toekomst wordt ingezet



op maximaal benutten van watergebonden kavels voor watergebonden bedrijvigheid. In dit kader wordt zorgvuldig en functioneel-economisch ruimtegebruik nagestreefd. Immers, het adagium is het juiste bedrijf op de beste plek. Nat bedrijventerrein is schaars en gewenst en op dat vlak biedt de haven van Venlo mogelijkheden. Vanuit marktontwikkelingen op containervervoer en bulktransport lijkt er op korte termijn geen directe behoefte aan nieuwe bedrijfskavels (zie STEC rapportage als bijlage), doch gezien de langere ontwikkeltijd is het raadzaam daar nu al voorbereidingen toe te treffen.



Optimaliseren

De huidige gebruiksmogelijkheden zijn al ingericht op een verdergaande transitie naar natte kavels. Er wordt echter niet actief gestuurd, noch worden bedrijven uitgekocht. Als kavels vrijkomen stuurt het bestemmingsplan op invulling van deze kavels met natte bedrijvigheid. Een faciliterende, maar wel actieve rol als overheid. Op deze wijze wordt gepoogd tot een verdere optimalisatie van de bedrijfsmogelijkheden. Omdat er op korte termijn, aanvullend op de uitbreiding van de bargeterminal, geen directe behoefte aan nieuwe bedrijfskavels is (zie STEC rapportage als bijlage), ligt een verdere optimalisatie voor de hand.



Herstructureren en innoveren

Er wordt ingezet op het project Duurzame Bedrijventerreinen Ondernemend Venlo. Dit is een uitwerking van een aantal projecten van het Economisch Uitvoeringsprogramma van de gemeente Venlo. Dit voorziet in de herstructurering en verduurzaming van het bedrijventerrein Venlo Trade Port en daarmee ook het havengebied. Dit leidt tot een kwaliteitsverbetering (in de ruime zins des woords) en fysieke herontwikkeling.

STRATEGISCHE KEUZE 4

De industriehaven heeft een gemengd bedrijfsmatig karakter: zowel watergebonden als reguliere bedrijvigheid. Maatwerk is nodig om te bepalen welke hoogwatermaatregelen genomen kunnen/moeten worden. Het gemengde karakter leidt tot een gemengde doelstelling: het bedrijventerrein **WATERGERELATEERD HOUDEN** én **BESCHERMEN** tegen hoogwater.

3.4 Hoogwater

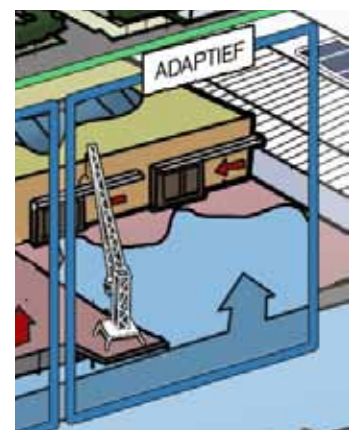
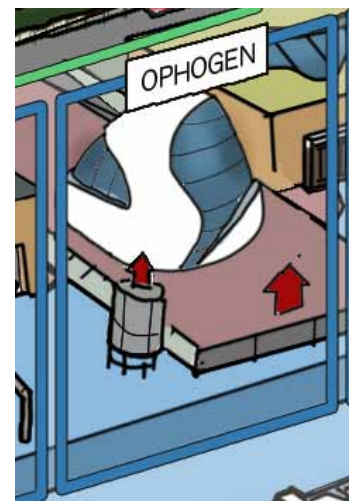
De haven wordt nu deels beschermd door een kering aan de Maaszijde. Een ander deel van het industrieterrein is hoge grond. De opgave is om volgens de nieuwste wetgeving en normering, maar met behoud van de industriële functie van de haven, de beste manier te vinden voor beveiliging tegen hoogwater in dit gebied. Dit samen met het Waterschap Limburg en Rijkswaterstaat. Gelukkig voor Venlo is de Maas een gestuwde rivier, waardoor het gevaar van laagwater op deze vaarweg geen rol speelt. Sterker nog; hierdoor is de Maas zeer betrouwbaar als vaarweg/transportroute.

Zoals bij het onderdeel watergebonden bedrijvigheid al beschreven heeft de industriehaven op dit moment een gemengd karakter. Een aantal bedrijven is in meer of mindere mate direct afhankelijk van handelingen en/of transport via water. Doel voor dit bedrijventerrein is watergebonden bedrijvigheid. Dit betekent dat de toegang tot het water in de haven vanaf de eigen bedrijfskavel gewaarborgd moet worden. Een permanente waterkering tussen water en bedrijf is hiervoor geen goede oplossing. De hoogwaterbescherming kan per kavel verschillen en is daarom maatwerk.

Niemand wil uiteindelijk natte voeten. Afhankelijk van de aard van de bedrijfsvoering is het op verschillende plekken mogelijk hoogwater op te vangen op het de bedrijfskavel. Voor andere plekken op het terrein is dit niet mogelijk en is het buiten houden van het hoogwater cruciaal.

Bepaalde bedrijven aan de waterkant zien in dat er noodzaak is tot aanpassingen/ophogingen aan de waterkering in relatie tot de toegenomen voorspelde hoogtes in de waterstand bij extreme situaties. Er is bij die bedrijven bereidheid tot het treffen van aanpassingen aan eigen terrein en gebouw voor het hoogwaterveilig maken. Daarbij is het acceptabel dat het terrein eens in de tien jaar (tijdelijk) onder water komt te staan. De nadelen hiervan wegen niet op tegen de voordelen van een ligging aan het water, aangezien bij hoogwater tijdig maatregelen kunnen worden getroffen om schade te beperken.

Gezien het gemengde karakter van de industriehaven is maatwerk nodig om te bepalen welke hoogwatermaatregelen genomen kunnen/moeten worden, met onder andere keuze uit het ophogen van het maaiveld, adaptief te bouwen door



STRATEGISCHE KEUZE 5

Voor het goed functioneren van het havengebied is een robuuste, veilige en toekomstbestendige ontsluiting van het havengebied essentieel. Hierbij zetten we in op het verbeteren, duurzamer en veiliger maken van de bestaande **INFRASTRUCTUUR** en pakken we kansen die kunnen leiden tot een nog betere aansluiting op het snelwegennet.

gebouwde maatregelen of door periodiek hoogwater te accepteren.

3.5 Infrastructuur

Mobiliteitsbeleid Trendsporal

De basis voor de keuzes die we maken in het havengebied is vastgelegd in de mobiliteitsvisie Trendsporal van de gemeente Venlo. Deze mobiliteitsvisie ten aanzien van infrastructuur is gestoeld op de volgende doelen:

1. Ondersteunen milieu & energietransitie
2. Verbeteren ruimtelijk economische bereikbaarheid
3. Aantrekkelijk mobiliteitssysteem
4. Verbeteren verkeersveiligheid
5. Verhogen kwaliteit van leven

De maatregelen die we treffen dienen op enigerlei wijze aan bovenstaande doelen bij te dragen en ook eerder genoemde beleidsdoelstellingen op hoger schaalniveau. Deze doelen staan niet op zichzelf, maar hebben een nauwe onderlinge relatie die terugkomt in de maatregelen die we willen treffen.

Bloeiende haven

Een bloeiende en groeiende industriehaven zorgt voor meer verkeer, zowel over de weg als over het water. Een goede bereikbaarheid van de haven via weg, spoor en water en verkeersveiligheid zijn cruciaal voor het goed functioneren van de haven. Om deze groei van verkeer op een goede manier te kunnen faciliteren en daarmee het functioneren, maar zeker ook de veiligheid (bijv. in geval van calamiteiten) van de haven te kunnen garanderen zijn er maatregelen nodig. Dat geldt zowel voor de aansluiting op het bovenregionale en regionale netwerk (A67 en de Greenportring) als voor de infrastructuur in de haven zelf.

Om de haven ook in de toekomst op een goede en veilige manier te ontsluiten zijn de volgende zaken van belang:



Verbeteren ruimtelijk economische bereikbaarheid

De Greenportring verbindt de diverse Venlose industriegebieden met elkaar én met het snelwegennet. Op de huidige Greenportring zijn een aantal knelpunten die in de huidige situatie reeds aandacht vragen en tevens zien we met een verwachte toename van verkeer ook in de verdere toekomst knelpunten op ons afkomen. Investeren in een robuuste Greenportring houdt de Venlose industriegebieden, waaronder de haven, bereikbaar en verbonden met het snelwegennet. Een directe aansluiting op de A67 is een toekomstbeeld dat we in het achterhoofd houden mocht deze

kans voorbij komen.

Verbeteren verkeersveiligheid

Investeren in verkeersveiligheid loont altijd, maar in het havengebied snijdt het mes aan twee kanten: zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid. Daarnaast ontstaat ruimte voor vergroening.

We zien dat de huidige infrastructuur voor met name de fietser niet altijd even veilig is. Zorgen voor goede, directe en veilige fietsverbindingen verbetert de verkeersveiligheid, maar zorgt er tevens voor dat werknemers sneller de fiets pakken. Dit verlaagt het autogebruik en zorgt tevens voor gezondere werknemers.



Aantrekkelijk mobiliteitssysteem

Nieuwe technieken zorgen ervoor dat onze mobiliteit slimmer, veiliger en schoner wordt.

Ook in het havengebied liggen deze kansen.

Elektrisch (deel)vervoer is al bijna niet meer weg te denken uit het toekomstbeeld, waarbij óók voor goederenvervoer kansen liggen. Dit vraagt wel om investeringen in duurzame voorzieningen zoals oplaadpunten, deelmobiliteit voor o.a. personeel en elektrisch goederenvervoer (bijv. Green Last Mile). Ook de infrastructuur zelf kan hier een



bijdrage aan leveren, bijvoorbeeld door het toepassen van slimme verkeerslichten én het investeren in o.a. veilige fietsroutes.

Investeren in duurzame vormen van mobiliteit draagt tevens bij aan de energie & milieutransitie.

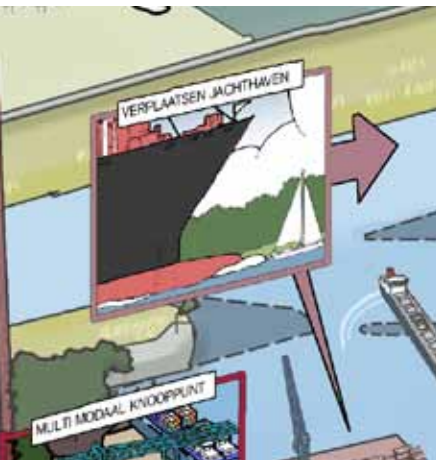
veilig

STRATEGISCHE KEUZE 6

De groeiende haven wordt ook een **VEILIGE** haven. Zowel voor het gebruik door alle verkeersvormen, de activiteiten in de haven als de bereikbaarheid in geval van calamiteiten.

3.6 Veiligheid

In het havengebied van Venlo vinden activiteiten plaats vanuit meerdere functies. Er is sprake van industrie én er is sprake van recreatie. De jachthaven, gebruikt door watersportvereniging de Maas en de vereniging waterscouting Belle Stella Maris, met o.a. bijbehorende



clubgebouwen, restaurant met woning en de camperparkeerplaats zijn functies gericht op recreatie, sport en jeugd. De aanwezige bedrijven richten zich op industrie. Beide functies hebben een verschillende doelstelling. De een richt zich op ontspanning en rust. De ander richt zich op productie. Tegenstijdige belangen, waardoor een combinatie van recreatie en industrie niet wenselijk is. Ook gaan kwetsbare objecten niet samen met industriële functies. Dit geldt niet alleen op het land, maar ook voor het water. De jachthaven en de industriehaven maken gebruik van dezelfde Maasuitmonding. Dit betekent dat kleine boten en vrachtschepen elkaar tegen kunnen komen. Een scheiding van de jachthaven en de industriehaven is dan ook wenselijk.

Een groot gedeelte van het havengebied en de jachthaven zijn enkel over één weg te bereiken. Dit beperkt de mogelijkheden voor adequate hulpverlening. De eenzijdige bereikbaarheid leidt ingeval van een calamiteit al snel tot het afsluiten van een groot gedeelte van het havengebied. Een relatief klein incident kan daarmee al snel grote financiële gevolgen hebben. De realisatie van een 2e ontsluitingsweg geeft de mogelijkheid om eenvoudiger te kunnen vluchten, de hulpdiensten de mogelijkheid om een incident veilig te benaderen en te voorkomen dat grote gebieden afgesloten moeten worden.



Huidige havenmond met inkomend binnenvaartschip met containers

In het gebied bevinden zich bedrijven met gevaarlijke stoffen. Het havengebied grenst verder aan de Maas en de A67. Over deze transportassen worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Van belang is dat de bedrijven op het terrein een bedrijfsnoodplan hebben hoe te handelen bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen in de omgeving. De gemeente toets dit bij de bedrijven in samenwerking met de Veiligheidsregio.

Tenslotte zijn de bedrijven in het havengebied in de jaren '70 gebouwd en hebben een beperkte onderlinge afstand tussen elkaar of zijn tegen elkaar aan gebouwd. De kans van brandoverslag is in het geval van een brand daarmee reëel. Bij een eventuele herontwikkeling zullen bebouwingsvrije zones ten aanzien van de perceelgrenzen ingericht worden om brandoverslag te voorkomen.

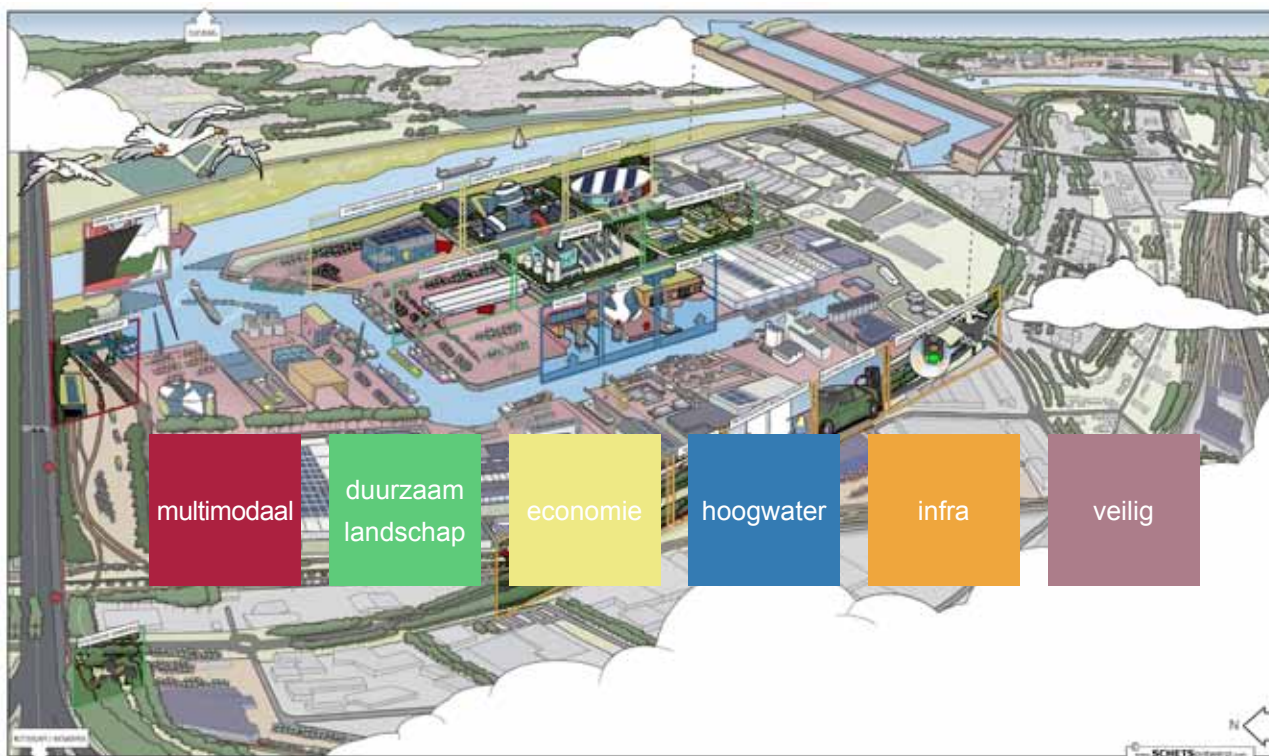


Uitvoeringsagenda

4

4.1 Havenvisie als toetsingskader

Om de in hoofdstuk 3 genoemde strategische beleidskeuzes te realiseren zijn diverse onderzoeken en investeringen nodig. Dit noemen wij de uitvoeringsagenda: een meerjarig en dynamisch ontwikkelplan voor de haven. In dit hoofdstuk wordt toegelicht uit onderzoeken en investeringen de uitvoeringsagenda is opgebouwd. Er is onderscheid gemaakt in een termijn met een horizon tot 5 jaar -waarbij tijd en investeringen concreter zijn te duiden- en een doorkijk na 5 jaar, waarbij ingrepen nog abstracter zijn qua vorm. In de laatste paragraaf is in een tabel een overzicht opgenomen van alle maatregelen. Middels de kleuren van de strategische keuzes is in een oogopslag te zien aan welke doelstellingen een investering bijdraagt. Zodoende is er regie op realisatie mogelijk vanuit de havenvisie. De havenvisie vormt in dat kader dan ook een instrument waaraan nieuwe ontwikkelingen concreet getoetst kunnen worden; dit geeft richting en houvast. Het laat bijvoorbeeld zien welke maatregelen in de tijd gezien getroffen worden en waarom. Het biedt zo duidelijkheid en tegelijkertijd ook de ruimte.



6 strategische keuzes als leidraad voor de uitvoeringsagenda

4.2 Projecten korte termijn (tot 2025)

In deze paragraaf worden onderzoeken en investeringen omschreven die bijdragen aan het realiseren van de havenvisie met een aanvang en/of realisatie binnen een termijn van 5 jaar. Sommige van deze onderzoeken en investeringen zijn al concreet in gang gezet. Van andere investeringen is zicht op realisatie binnen die termijn reëel of is sprake van een hogere urgentie. Zo is de uitbreiding van de bargeterminal reeds als project opgepakt, maar is het aanleggen van eenrichtingsverkeer aan de zuidzijde nog in de initiatieffase.

4.2.1 Bargeterminal

De gemeenteraad heeft eind februari 2019 besloten de bargeterminal uit te breiden met de naastgelegen percelen van Havam/Sator en Fortis. Een uitbreiding van 3 ha en 160 m extra kademuur. Zo ontstaat een kadeflengte van ruim 300 m en ruimte voor een tweede kraan.

Daarmee kan de bargeterminal grotere schepen ontvangen (klasse Vb)



Met deze uitbreiding wordt de overslagcapaciteit van de binnenvaartterminal verdubbeld van 100.000 naar 200.000 kleine containers (TEU).

4.2.2 Herinrichting Grubbenvorsterweg

In de huidige situatie doen zich op de Grubbenvorsterweg een aantal knelpunten voor wat betreft verkeersveiligheid. DCM is in 2019 begonnen met de (voorbereidende werkzaamheden voor de) zandwinning aan de noordzijde van de A67. Het vrachtverkeer rijdt af en aan via de Grubbenvorsterweg. Dit conflicteert met het intensieve fietsverkeer van/naar Grubbenvorst (school-thuis-route) en TradePort Noord. De Grubbenvorsterweg maakt deel uit van de Greenportbikeway. Om de veiligheid te borgen ligt er een plan voor om het fietsverkeer fysiek te scheiden van het gemotoriseerd verkeer. Het plan voorziet in een verschuiving van de huidige

weg in oostelijke richting en aanleg van een tweerichtingen fietspad ter plaatse van de huidige weg over een totale lengte van ruim 800 m. Naast DCM profiteert ook het (vracht)verkeer van er naar Broekman Logistics, Vostermans Ventilatioin BV en alle nieuwe bedrijven op de noordelijke havenontwikkeling van deze hernieuwde ontsluiting.

Onderdeel van deze maatregel is het verwijderen van de oude toe- en afrit naar de Venrayseweg die hun functie hebben verloren met de aanleg van de nieuwe rotonde aldaar.

4.2.3 Eenrichtingsverkeer zuidelijke havengebied

De interne ontsluiting van met name het oostelijke havengebied is kwetsbaar; vooral op het vlak van de verkeersveiligheid van de fietser. Bij de mogelijke uitbreiding van de Bargeterminal zijn maatregelen noodzakelijk om de veiligheid en bereikbaarheid te kunnen blijven garanderen. In de maatregelensfeer wordt gedacht aan het instellen van eenrichtingsverkeer op bepaalde wegvakken. Door op de weg eenrichtingsverkeer in te stellen komt er extra ruimte vrij op de weg om goede fietsvoorzieningen te kunnen realiseren.

4.2.4 Project electric Green Last Mile (eGLM)

Een consortium van Nederlandse en Duitse transport- en logistiekbedrijven werkt sinds 2017 drie en een half jaar samen om een vloot elektrische trucks op de weg te zetten van volledig elektrische 40 en 44 ton+ trucks. De elektrische trucks worden ingezet voor het vervoer over de 'last mile', relatief korte trajecten die voornamelijk plaatsvinden op logistieke hotspots zoals die van Duisburg in Duitsland en Venlo in Nederland.

Door de laatste kilometers van de logistieketen met elektrische trucks uit te voeren, kunnen schadelijke uitlaatgassen in de lucht worden teruggedrongen. De 'zero-emission' elektrische trucks dragen daarmee bij aan een aanzienlijk schoner en gezonder leefklimaat.

Voor het creëren van een maximale inzetbaarheid van de elektrische trucks moet de oplaadtijd worden geminimaliseerd. Daarvoor zullen op strategische locaties ultrasnelle laadstations



(300kW +) worden geplaatst, en voor 's nachts nachtladers. De nachtladers zullen bij de eGLM-partners, waaronder CTV aan de Ankerkade, worden gerealiseerd.

infra

veilig

duurzaam
landschap

economie

4.2.5 ISPS en MSW

Naar aanleiding van de terroristische aanslag in New York op 11-9-2001 is een internationale standaard ontwikkeld voor een betere beveiliging van zeeschepen. Dit bestaat uit twee delen: enerzijds de beveiliging van de haven middels International Ship and Port facility Security code (ISPS) en anderzijds de registratie van binnenkomende en uitgaande zeeschepen middels Maritiem Single Windows (MSW).



Deze wereldwijde wetgeving legt dwingende eisen op aan de havenfaciliteiten. De Europese richtlijnen zijn in Nederland verwerkt in de Havenbeveiligingswet, en verplicht gemeenten maatregelen rondom ISPS en MSW te treffen zodra er zeeschepen aanmeren. Tot voor kort waren ISPS en MSW alleen verplicht voor grote havens. Sinds enige tijd stelt het Rijk dit nu ook verplicht voor havens die slechts een beperkt aantal zeeschepen per jaar ontvangen. De haven van Venlo (waar jaarlijks ca 5-10 zeeschepen afmeren aan bij de openbare laad- en loskade) hoort bij deze laatste categorie, en is nu verplicht te voldoen aan deze Europese regelgeving.

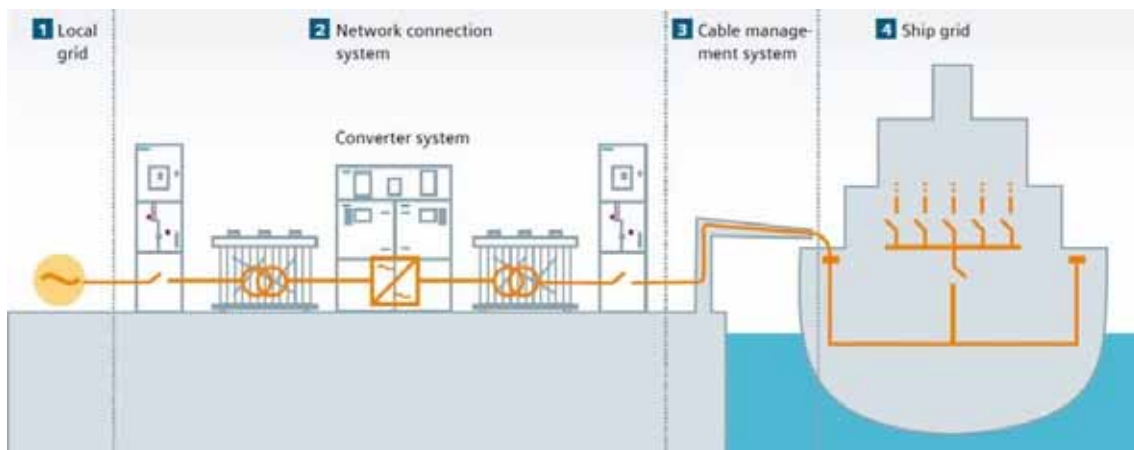
ISPS is een internationale code waarin de minimeisen voor de beveiliging van zeeschepen en de havenfaciliteiten beschreven staan. De code beschrijft de verantwoordelijkheden van overheden, rederijen, personeel van de schepen en de havenfaciliteiten om bedreiging van de veiligheid van internationale schepen en havenfaciliteiten te voorkomen.

In Nederland is de afgelopen jaren één platform gerealiseerd waar alle binnenkomende zeeschepen worden geregistreerd; het zogenaamde Maritime Single Window (MSW). Via dit elektronische platform worden de aanmeldingen van zeeschepen doorgegeven aan Nederlandse autoriteiten (zoals b.v. douane, Marechaussee, zeehavenpolitie en Rijkswaterstaat). De gemeente moet in deze de daadwerkelijke aankomst- en vertrektijden van de zeeschepen (en eventuele gevaarlijke scheepslading) vastleggen.

4.2.6 Havenvoorzieningen

Een moderne haven stelt meer eisen aan voorzieningen dan dat er nu zijn in de haven. De aanwezige voorzieningen zijn gedateerd en vragen op korte termijn voor verbetering. Als de haven wordt uitgebreid op de noordoever wordt de vraag naar dergelijke voorzieningen van zelf groter. Rekening houdend met deze uitbreiding en de verdergaande verduurzaming van de haven (Green Deal) voorzien we de volgende toekomstige voorzieningen:

- Walstroom: creëren van groene-stroomaansluitingen (verduurzaming);
- Afzetplaats voor auto's



schema walstroomvoorziening

- Ligplaatsen: realisatie van een beperkt aantal ligplaatsen voor de beroepsvaart
- Automatic Identification System (AIS): verder implementeren voor monitoring, afrekenen havengelden
- Bunkerplaats voor wisselen van lege scheepsbatterijen
- Implementatie van Nextlogic. Aanhaken op het planningssysteem van de Rotterdamse haven om een integrale planning te krijgen voor de afhandeling van containerbinnenvaartschepen bij terminals (optimaliseren van vraag en aanbod).

4.2.7 VRI kruispunt Groot Boller

Met de aanleg van de rotonde Venrayseweg/Horsterweg/Parlevinkerweg is er een nieuwe ontsluitingsmogelijkheid gecreëerd. Deze ontsluiting ontlast deels de bestaande kruising Venrayseweg/Groot Bollerweg. Tegelijkertijd staat deze met een VRI geregelde kruising wel onder druk en zal deze kruising met name vanwege de toekomstige uitbreiding van de Bargeterminal qua afwikkelcapaciteit verstevigd moeten worden. Dit doen we door uitbreiding van de afwikkelcapaciteit.

De verkeerslichten op de kruising Venrayseweg/Groot Bollerweg zijn aan vervanging toe. Om naast de fysieke aanpassingen aan de kruising zelf er ook voor te zorgen dat de verkeerslichten toekomstproof zijn, zal geïnvesteerd worden in een zogenaamde iVRI. Dit zijn slimme verkeerslichten die kunnen communiceren met het verkeer (en andere verkeerslichten) waardoor de algehele doorstroming verbeterd zal worden. Dit zorgt tevens voor minder stoppende en optrekkende vrachtwagens waardoor er ook minder uitstoot van schadelijke stoffen plaatsvindt.

4.2.8 Uitbreiding afslag Eindhovenseweg naar industriehaven

Een ander bestaand knelpunt in de weginfrastructuur is de aansluiting van de Groot Bollerweg op de Eindhovenseweg. Op deze kruising, die onderdeel uitmaakt van de ontsluitingsroute van alle TradePorts (GreenportRing) heeft de “linksaffer” vanuit de Eindhovenseweg (A67/A73) naar de Groot Bollerweg onvoldoende opstelcapaciteit. Daardoor slaat de wachtrij (met veel vrachtverkeer) in de ochtendspits vaak terug op de twee doorgaande rijstroken van de Eindhovenseweg. Dit zorgt voor onveilige situaties en belemmert de doorstroming.

De maatregel bestaat uit:

- het vergroten van de opstelcapaciteit: verlengen of verdubbelen van de opstelstrook. kan dit probleem verhelpen;
- op termijn de regelininstallatie te voorzien van slimme verkeerslichten (iVRI), die kunnen communiceren met het verkeer. Dit verbetert de algehele doorstroming.

4.2.9 Hoogwaterbescherming

Zoals in paragraaf 3.5 beschreven heeft de industriehaven een gemengd karakter. Maatwerk is nodig om te bepalen welke hoogwatermaatregelen genomen moeten worden. Dit wil niet zeggen dat elk perceel een eigen maatwerkoplossing krijgt. Het moet ook beheersbaar zijn en een eenheid vormen. In samenspraak met de bedrijven moet bekeken worden wat de beste balans is tussen bescherming tegen hoogwater en gebruik van het water van de kant. Het gemengde karakter leidt tot een gemengde doelstelling: het bedrijventerrein watergerelateerd houden én beschermen tegen hoogwater.

Het tempo waarin de optimalisatie van de watergebonden bedrijvigheid in de industriehaven plaats kan vinden is van invloed op de maatregelen die genomen kunnen worden. Een inschatting van dit tempo is op voorhand moeilijk te maken en van veel factoren afhankelijk.

Samen met het Waterschap Limburg en de ondernemers zal worden bepaald hoe, vanuit het gemengde karakter van de industriehaven, invulling gegeven kan worden aan hoogwaterbescherming. De regie voor dit proces en inhoudelijke studie ligt bij het waterschap.

4.2.10 Locatieonderzoek jachthaven

Samen met de diverse watersportverenigingen in Venlo wordt onderzocht hoe op de beste manier een nieuwe recreatieve haven gerealiseerd kan worden. Besluitvorming vindt plaats via een afzonderlijk raadsvoorstel.

veilig

4.2.11 Duurzaamheidsmaatregelen

Om het bedrijfsterrein te vergroenen en verduurzamen is een analyse nodig van de mogelijkheden in het havengebied. Daartoe is het noodzakelijk een onderzoeksopdracht uit te werken en aan te bieden aan het bestuur. Onderdeel van deze opdracht zal een procesaanpak zijn om met de zittende bedrijven een dergelijke verkenning uit te voeren.

duurzaam
landschap

4.2.12 Inrichting organisatie havengebied

Het havengebied van Venlo heeft veel kansen in zich. Zoals beschreven in paragraaf 3.4 is Venlo een logistieke hotspot en van belang op nationaal en Europees niveau. Vanuit deze ambitie ontstaat de vraag hoe het havengebied het beste georganiseerd kan worden, zodat de positie als logistieke hotspot optimaal benut kan worden.

economie

4.2.13 Kabels en leidingen

In het havengebied lopen diverse ondergrondse majeure infrastructuur. Bij de ontwikkeling van de haven is het van belang om deze grootschalige netwerken te betrekken bij de maatregelen en projecten, opdat de werking hiervan optimaal blijft. En om eventuele win-win kansen tijdig te onderkennen. Hiertoe is enerzijds het gemeentelijk team van ondergrondse infrastructuur te betrekken. Samen met hen is het van belang om te analyseren en studeren op knelpunten en toekomstige kansen op dit gebied.

infra

4.2.13 Ontsluitingsweg calamiteitenroute

In het havengebied lopen diverse ondergrondse majeure infrastructuur. Bij de ontwikkeling van de haven is het van belang om te analyseren en studeren op knelpunten en toekomstige kansen op dit gebied.

infra

veilig

4.3 Projecten langere termijn (na 2025)

Naast de projecten die binnen 5 jaar als project opgepakt kunnen of dienen te worden danwel gerealiseerd zijn, is er ook sprake van ingrepen die na 5 jaar aan de orde zullen komen. In de volgende paragrafen worden deze ingrepen als onderdeel van de uitvoeringsagenda kort toegelicht. Deze omschrijving kent over het algemeen een wat abstracter karakter.

4.3.1 Bereikbaarheid

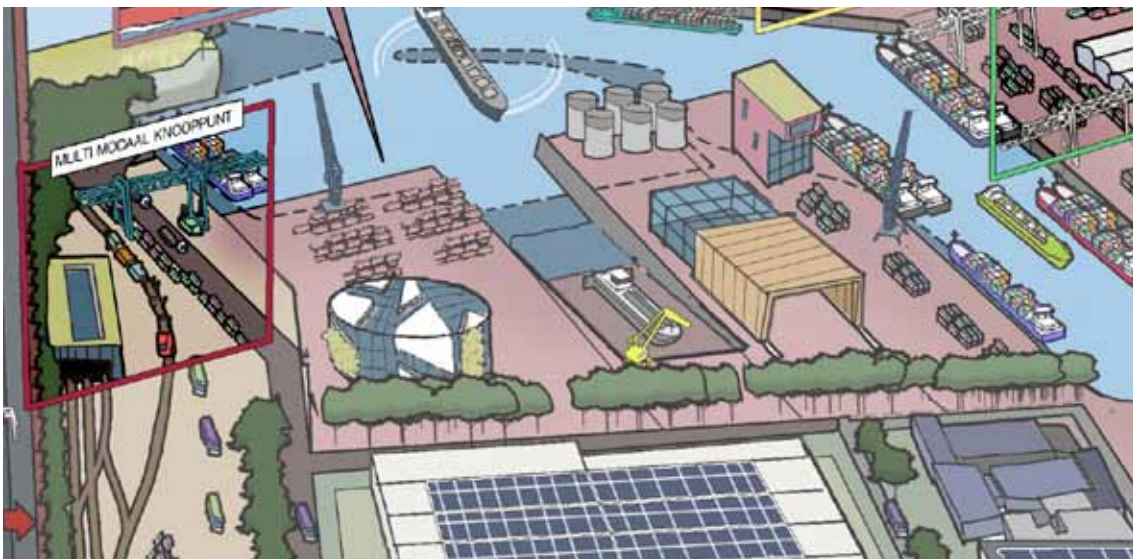
Ook voor de langere termijn zien we op de Greenportring een aantal knelpunten op ons afkomen. De spoorwegovergangen op de Groot Bollerweg zullen door toename van het weg én spoorverkeer een knelpunt gaan vormen, daar waar dit in de huidige situatie nog redelijk beheersbaar is. Aanpak van deze spoorwegovergangen is nodig om ook in de toekomst goed bereikbaar te blijven. Dit kan ook door ervoor te zorgen dat het havengebied direct is aangesloten op de A67. De A67 zelf loopt direct ten noorden van het havengebied en kruist daar de Maas. Vanuit de haven is er geen rechtstreekse verbinding met de A67. Ruimtelijk zou een directe aansluiting van de haven op de A67 wel mogelijk zijn. Bij een eventuele verbreding van de A67 en vervanging van de Noorderbrug, kan een directe aansluiting wellicht gerealiseerd worden. Dit betreft echter de lange termijn, waarbij de investeringen tot verbeteringen leiden met een provinciale en landelijke impact. Overleg met andere overheden en bedrijfsleven is daarom noodzakelijk om deze investeringen te kunnen realiseren. Voor de kortere termijn wordt vooral ingezet moet worden op het verbeteren van de bestaande verbindingen. Het realiseren van een extra noordelijke ontsluiting via de Grubbenvorsterweg/Raaieind behoort daarbij tot de mogelijkheden. Het verbeteren van de bereikbaarheid draagt daarnaast bij aan de fysieke veiligheid.



4.3.2 Noordzijde haven

Al in de beleidsnota 'ruimte voor haven!' zijn de kansen voor de ontwikkeling van de noordzijde van de industriehaven onderkend. Nu de realisatie van het bedrijf Broekman Logistics op de voormalige DSM-locatie gereed is en multimodaliteit hoog op de diverse beleidsagenda's staat zijn is de tijd aangebroken om daadwerkelijk tot deze ontwikkeling te komen. De doorlooptijd die hiervoor wordt voorzien gaat voorbij aan de korte termijn van 5 jaar. Doch juist vanwege de doorlooptijd van dergelijke trajecten is het zaak deze ontwikkeling nu al op te starten. Hiertoe zullen we de samenwerking met verschillende partners nodig hebben, zowel Rijk en provincie als ondernemers in de logistieke branche.

De ontwikkeling van de Noordoever is van belang voor de verdere ontwikkeling van het havengebied. Er zijn meerdere mogelijkheden in organisatievormen om deze ontwikkeling te laten plaatsvinden. Verder onderzoek is nodig om te bepalen op welke wijze deze ontwikkeling het beste kan plaatsvinden (zie ook 4.2.12)



verbeelding van de noordzijde van de haven

multimodaal

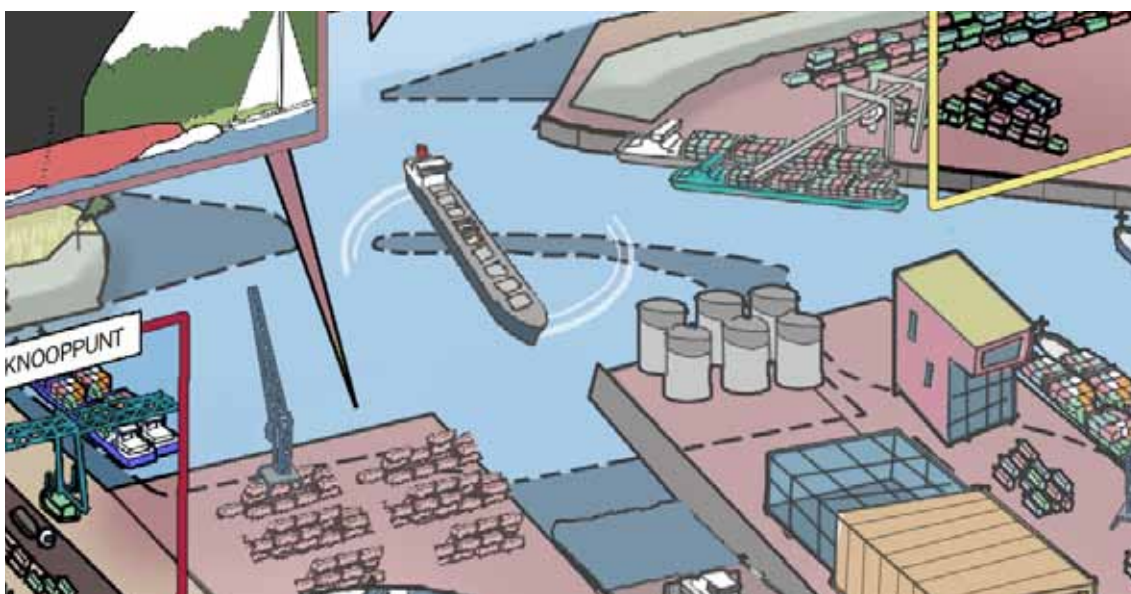
duurzaam
landschap

economie

infra

4.3.3 Zwaairom en verbetering toegang havenmond

Met het verdwijnen van de jachthaven ontstaan er meer mogelijkheden voor het scheepsverkeer. De jachthaven wordt op dit moment beschermd door een dam bij de ingang van de industriehaven. Indien de jachthaven verdwijnt kan deze dam verwijderd worden. Hiermee ontstaat er meer ruimte voor industrieschepen om te manoeuvreren bij het binnen varen van de industriehaven (zwaairom voor schepen van circa 195 m).



verbeelding aanpassing havenmond en zwaairom

Om ook het achterste gedeelte van de haven geschikt te maken voor klasse Vb-schepen (de nieuwe standaard van de Maasroute) moet ook de bestaande de zwaairom worden vergroot. Uitgaande van de maximale lengte van klasse Vb-schepen moet de zwaairom op termijn worden verruimd, opdat deze schepen in de achterste haventak kunnen komen.

4.3.4 Alternatieve brandstoffen: Waterstof en elektrisch aangedreven schepen

Net als in de auto-industrie is ook in de scheepvaart een energietransitie gaande, waarbij 2 typen aandrijving c.q. brandstof kansrijk zijn: LNG, waterstof en elektriciteit.

In de haven van Antwerpen zijn inmiddels enkele 100% elektrisch aangedreven binnenvaartschepen actief. Voor de haven van Venlo is een verkenning nodig welke brandstofvormen aangeboden kunnen worden in de haven. Onderdeel van dit onderzoek is in welke mate de verschillende energiebronnen in de haven zelf opgewekt kunnen worden. Daarnaast komen elektrische laadpunten (naast reguliere voorzieningen als walstroom) dan aan de orde. Een dergelijke ontwikkeling vergt veel tijd en is daarom in de verwachtingen voorbij de 5 jaars termijn ingeschat. Echter als onderdeel van de havenvisie vormt dit een onderscheidend en innoverend onderdeel dat een goede aansluiting op de Europese Green Deal mogelijk maakt.

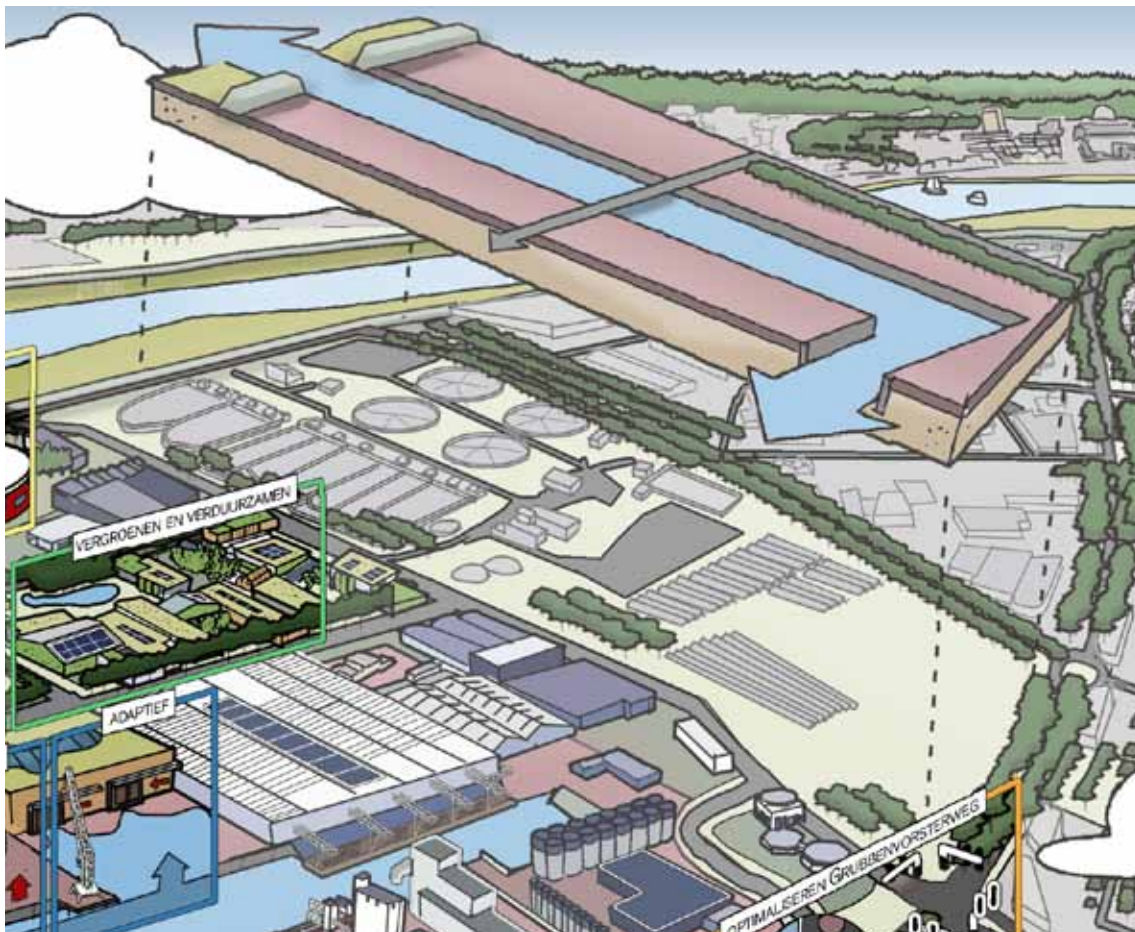


elektrisch aangedreven binnenvaartschip van het bedrijf Nedcargo



4.3.5 Toekomstige extra havenaansluiting op de Maas

Op de lange termijn leeft het idee om de haven met een tweede toegang op de Maas aan te sluiten. Op die manier is een efficiëntere doorstroming in de haven mogelijk, waarbij het draaien van grotere schepen niet meer nodig zal zijn. Daarnaast kan op deze manier watergerelateerde bedrijvigheid verder uitgebreid worden. Tot slot vermindert dit mogelijk de slibafzetting, met name in de haveningang, aanzienlijk waardoor de onderhoudsbehoefte (circa elke 5 jaar baggeren) ook afneemt. Dit vereist nader onderzoek.

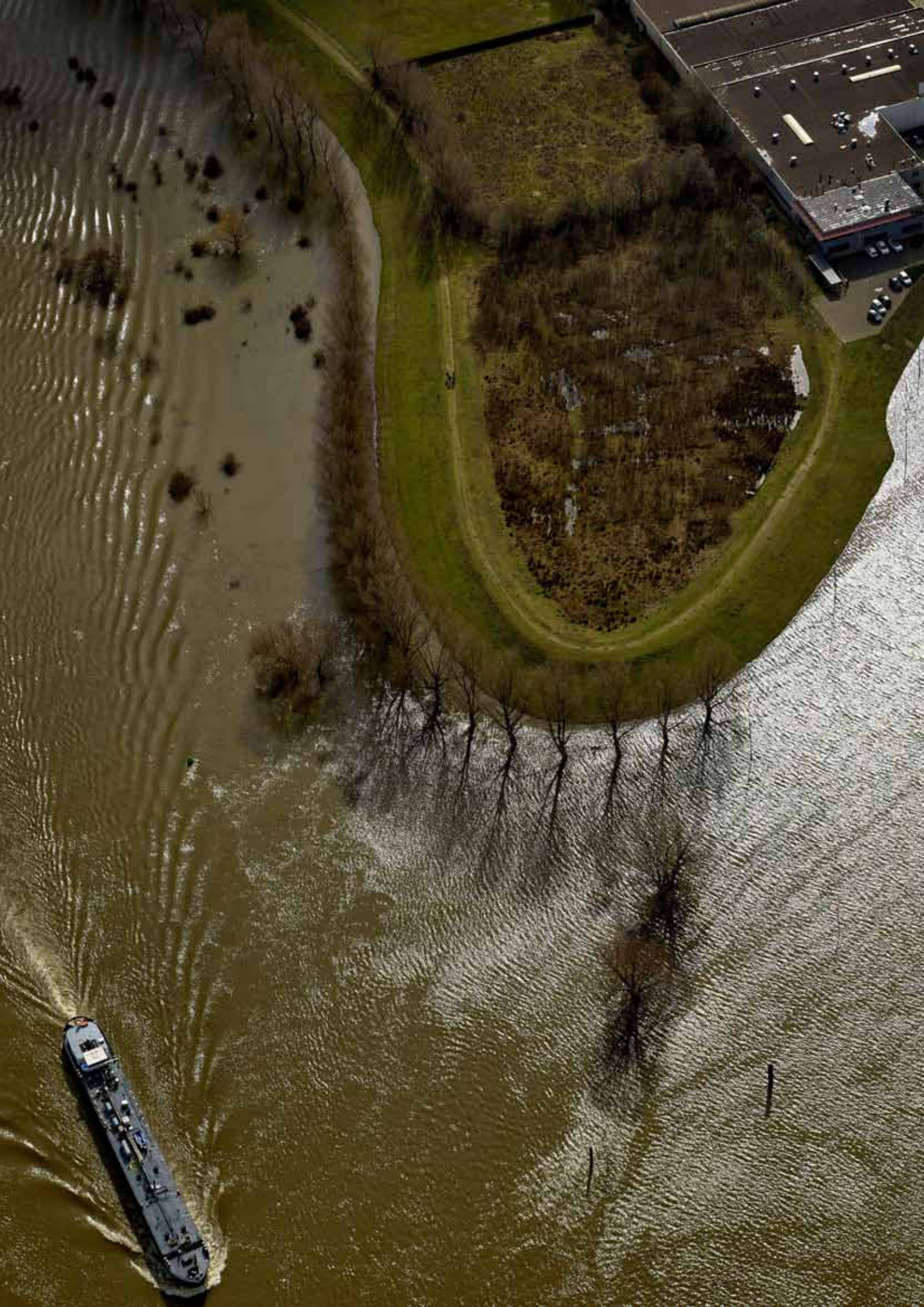


verbeelding van de extra havenaansluiting

4.4 Overzicht projecten en bijdrage aan strategische keuzes

In onderstaande tabel is een overzicht gemaakt waarin de voornoemde ingrepen verzameld zijn. In de gekleurde kolom is te zien aan welke strategische keuze de ingreep uit deze uitvoeringsagenda een bijdrage levert. In de laatste periode is een inschatting gemaakt in welke periode het vraagstuk of project naar verwachting zal spelen. Hiermee ontstaat een concreet beeld op welke wijze regie gevoerd kan worden op het realiseren van de strategische beleidskeuzes van de havenvisie.

#	Omschrijving	Bijdrage aan strategische keuze						Periode
		Multimodaal	Duurzaam Landschap	Economie	Hoogwater	Infrastructuur	Veiligheid	
4.2.1	Uitbreiding bargeterminal							2020-2022
4.2.2	Ontsluiting noordelijk havengebied; verlegging Grubbenvorsterweg							2020-2021
	Verwijderen toe- en afrit Jachthavenweg naar rotonde							2020-2021
4.2.3	Verkeersroutering havengebied; eenrichtingsverkeer							2021-2023
4.2.4	Project eGLM							2017-2021
4.2.5	ISPS en MSW							2020-2023
4.2.6	Havenvoorzieningen							2020-2023
4.2.7	Capaciteitsverruiming kruispunten: vervanging VRI							2019-2020
4.2.8	Capaciteitsverruiming kruispunten: verlengen opstelstrook Eindhovenseweg							2021-2022
4.2.9	Studie hoogwaterbescherming							2021-2025
4.2.10	Verplaatsen jachthaven							2025-2035
4.2.11	Onderzoek naar duurzaamheidsmaatregelen							2021-2025
4.2.12	Onderzoek naar organisatievorm							2020-2023
4.2.13	Persleiding Lomm/Velden 4 km							2025-2030
	Verzwaren bestaande persleiding 2,1 en 1,2 km							2025-2030
	Verleggen persleiding 500 m1 (in industriehaven)							2025-2030
4.2.14	Ontsluitingsweg calamiteitenroute; afhankelijk van hoogwatermaatregelen							2025-2030
4.3.1	Verbeteren bereikbaarheid haven							2030-2040
	Havenvoorzieningen verdere uitbreiding							2030-2035
4.3.2	Ontwikkeling natte industriegrond voormalige jachthaven							2030-2035
	Ontwikkeling natte industrie 6 ha bosgebied							2030-2035
	Extra ontsluitingsweg havengebied noordzijde.							2025-2030
	Nieuwe railterminal op Noordoever							2030-2040
	Doortrekken spoor 1200 m1 tbv railterminal							2030-2040
4.3.3	Zwenkplaats voor klasse Vb schepen achterste haventak							2030-2035



Colofon

Havenvisie gemeente Venlo 2020

Gemeente Venlo

Postbus 3434

5902 RK Venlo

T: 14 077

E: info@venlo.nl

