

## Startdocument verkenning Zuidelijk Maasdal



DATUM: 13 juni 2023

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

MARK HARBERS



*Onderstaande bestuurlijke partners onderschrijven de gezamenlijke aanpak van de verkenning Zuidelijk Maasdal waarvoor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat bevoegd gezag is:*

Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg,  
namens deze de gedeputeerde wonen, ruimte landbouw en water,

Mevrouw drs. C.W.J.M Roefs

Het Waterschap Limburg,  
namens deze, de portefeuillehouder waterkeringen van het dagelijks bestuur,

De heer mr. J.H.G.M. Teeuwen

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maastricht,  
namens deze de wethouder economie, sport, water, natuur en landschap,

De heer H.J.H. Mackus

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Eijsden-Margraten,  
namens deze de wethouder klimaatadaptatie en waterbeheer,

De heer M. Gerritsen

Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Meerssen,  
namens deze de wethouder jeugd, onderwijs, duurzaamheid, milieu en water,

Mevrouw V. de Rond

## Inhoud

### **1 Inleiding 5**

- 1.1. Beschrijving gebied 5
- 1.2. Aanleiding voor de verkenning Zuidelijk Maasdal 6
- 1.3. Afbakening indicatief plangebied en studiegebied 7
- 1.4. Opdrachtgevers 8
- 1.5. Leeswijzer 8

### **2 Beleid, opgaven en doelstelling van de verkenning 9**

- 2.1. Relevante beleidsdocumenten 9
- 2.2. Opgaven in het plangebied 10
  - 2.2.1. Hoogwaterveiligheid op orde 10
  - 2.2.2. Vlot en veilig transport over water 11
  - 2.2.3. Dynamisch riviersysteem met robuuste riviernatuur 12
  - 2.2.4. Ruimtelijke ontwikkeling met versterking van de ruimtelijke kwaliteit 12
- 2.3. Doelstelling verkenning Zuidelijk Maasdal 13

### **3 Wettelijke procedure en werkwijze 14**

- 3.1. Omgevingswet 14
  - 3.1.1. Projectprocedure Omgevingswet (Ow) 14
  - 3.1.2. Bevoegd gezag ingeval van een gezamenlijk project Omgevingswet 15
  - 3.1.3. Verkenning mét voorkeursbeslissing 15
  - 3.1.4. Plan-milieueffectrapportage (MER) 15
  - 3.1.5. Stappen projectprocedure 16
- 3.2. MIRT-systematiek en HWBP-systematiek 16
  - 3.2.1. MIRT-spelregelkader 2022 16
  - 3.2.2. HWBP-systematiek 18
- 3.3. Projectprocedure Omgevingswet in samenhang met MIRT en HWBP 19
- 3.4. Mogelijke oplossingsrichtingen 20
- 3.5. Meekoppelkansen 21
- 3.6. Raakvlakprojecten 21

### **4 Governance & participatieproces 23**

- 4.1. Governance 23
- 4.2. Participatieproces 24

### **5 Financiën en planning 26**

- 5.1. Financiën 26
- 5.2. Planning 27

### **BIJLAGE A: BELEIDSDOCUMENTEN 28**

### **BIJLAGE B: UITWERKING NATIONALE BELANGEN NOVI 34**

### **BIJLAGE C: OVERZICHT MOGELIJKE OPLOSSINGSRICHTINGEN 36**

### **BIJLAGE D: OVERZICHT MEEKOPPELKANSEN 37**

### **BIJLAGE E: BO MIRT AFSPRAKEN 38**

## 1 Inleiding

Voor u ligt het startdocument voor de verkenning Zuidelijk Maasdal. Deze beschrijft de wijze waarop de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met het Waterschap Limburg, provincie Limburg en de gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten en Meerssen, met actieve inbreng vanuit de omgeving, oplossingen verkennt voor de verschillende opgaven die in dit Zuidelijk Maasdal spelen.

De primaire opgaven die de aanleiding vormen om deze verkenning te starten, betreffen het op orde brengen van de hoogwaterveiligheid en vlot en veilig transport over water. Deze vloeien voort uit een aantal nationale belangen uit de Nationale Omgevingsvisie (zie paragraaf 2.1) en de wettelijke taak van het waterschap. Daarnaast spelen in dit gebied ook andere nationale en regionale opgaven die in samenhang met de primaire opgaven verder moeten worden uitgewerkt. Het betreft het verbeteren van de natuurwaarden en het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Om te komen tot een integrale oplossing voor deze opgaven start de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in samenwerking met het Waterschap Limburg, provincie Limburg en de gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten en Meerssen een gezamenlijke gebiedsgerichte verkenning.



De verkenning Zuidelijk Maasdal wordt uitgevoerd als verkenning binnen de projectprocedure van de Omgevingswet en mondt uit in een voorkeursbeslissing van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de integrale oplossing. De verkenning wordt uitgevoerd conform de spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport 2022<sup>1</sup> (MIRT) en de systematiek van het Hoogwaterbeschermingsprogramma. In de rest van dit startdocument wordt de term 'verkenning' gebruikt. In hoofdstuk 3 wordt de procedure en werkwijze van de verkenning verder toegelicht.

### 1.1. Beschrijving gebied

In het Zuidelijk Maasdal vanaf de Belgische grens tot en met de monding van de Geul leven circa 165.000 mensen binnen de gemeenten Eijsden-Margraten, Maastricht en Meerssen. Het is een gebied met een afwisselend landschap: van wonen en bedrijvigheid tot aan cultuur, natuur en recreatie. De Maas stroomt vanuit België bij Eijsden het gebied in en stroomt achtereenvolgens door de gemeenten

---

<sup>1</sup> [Geactualiseerde MIRT-spelregels](#)

Eijsden-Margraten, Maastricht en Meerssen. Vanaf de Belgische grens meandert de Maas door een plassenlandschap met recreatie en natuur en langs de historische kern van Eijsden. Vanaf de Oosterplas/Pietersplas stroomt de Maas door een stedelijk landschap, begrensd door kademuuren, dijken of hoge gronden.

In Maastricht vormt de Maas een natuurlijke barrière tussen beide stadsdelen die met een aantal bruggen zijn verbonden. Vanaf de Noorderbrug krijgt de Maas meer ruimte; bij de stuw Borgharen gaat de scheepvaart rechtdoor het Julianakanaal in en meandert de gemeenschappelijke Maas langs de dorpen Borgharen en Ifteren verder naar het noorden. In de gemeente Meerssen mondt de Geul uit in de Maas.

## **1.2. Aanleiding voor de verkenning Zuidelijk Maasdal**

In 2017 is het MIRT-onderzoek Zuidelijk Maasdal gestart onder leiding van gemeente Maastricht in samenwerking met Waterschap Limburg, Provincie Limburg, de gemeente Eijsden-Margraten en Rijkswaterstaat. In de aanloop naar dit MIRT-onderzoek zijn er voorafgaand al initiatieven genomen om in beeld te brengen welke oplossingsrichtingen voor de hoogwaterbescherming mogelijk zijn en welke daarvan meer of minder kansrijk zijn voor de hoogwaterbeschermingsopgave in het Zuidelijk Maasdal.

Het MIRT-onderzoek had met name als doel om te bezien hoe door rivierverruiming in combinatie met dijkversterking, de opgaven rond klimaatadaptatie, hoogwaterveiligheid en gebiedsontwikkeling in samenhang kunnen worden opgepakt. Daarnaast hebben medio 2019 bestuurders uit het Maas- en Rijngebied, de Deltacommissaris en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat opdracht gegeven om een Programma Integraal Riviermanagement (IRM) te ontwikkelen waarin integrale mogelijkheden voor een toekomstbestendige inrichting van het Nederlandse Maas- en Rijngebied worden verkend.

Het MIRT-onderzoek liet zien dat de combinatie van rivierverruiming en dijkversterking kansen biedt om de hoogwaterbeschermingsopgave in het Zuidelijk Maasdal aan te pakken. In het rapport zijn een aantal mogelijke maatregelen, oplossingsrichtingen en meekoppelkansen benoemd. Daarnaast hebben de gemeenten Maastricht en Eijsden-Margraten een Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal<sup>2</sup> vastgesteld. In het bestuurlijk overleg MIRT 2020 zijn de uitkomsten van dit MIRT-onderzoek gedeeld en is afgesproken om de haalbaarheid van een gezamenlijke verkenning te onderzoeken onder de naam IRM-pilot Maasoevers Maastricht. Hierbij zijn ook twee leervragen meegegeven die binnen de verkenning invulling moeten krijgen (Bijlage E).

Sinds 2007 werkt Rijkswaterstaat aan de realisatie van de Maasroute. Doel van dit project is om het traject Weurt – Ternaaien geschikt te maken voor schepen met twee duwbakken en een diepgang van 3,5 meter (klasse Vb schepen). In 2017 is uit onderzoek<sup>3</sup> gebleken dat er bij hogere waterafvoeren nog nautische knelpunten resteren op het traject over het Julianakanaal en de Maas ter hoogte van Maastricht om de klasse Vb schepen veilig te laten varen. Gelet op de sterke inhoudelijke en onderlinge effectbeïnvloeding alsook de procedurele samenhang heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2022 besloten dat het noodzakelijk is om de nautische opgaven binnen de verkenning Zuidelijk Maasdal mee te nemen.

In 2021 leidde het zomerhoogwater tot grote maatschappelijke, financiële en emotionele schade. De regionale overheden schreven een propositie<sup>4</sup> aan het rijk

---

<sup>2</sup> Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal, 2018

<sup>3</sup> LievenseCSO, 2017

<sup>4</sup> Naar een robuust watersysteem in Limburg, propositie Water, november 2021

om de al bestaande plannen voor waterveiligheid versneld en in samenhang uit te voeren en uit te breiden en daarmee al in 2035 in plaats van 2050 de veiligheid rond hoogwater aanmerkelijk te vergroten.

In 2022 heeft het Waterschap Limburg een wettelijke beoordeling van de dijken afgerond, waaruit blijkt dat de bestaande dijken in de regio niet voldoen aan de sinds 2017 geldende nieuwe normen uit de Waterwet. Hiermee is er een versterkingsopgave en op sommige plaatsen door een aangescherpte veiligheidseis een extra hoogteopgave. Vanwege de noodzaak tot goede ruimtelijke inpassing in de landelijke en stedelijke omgeving, waarbij zo goed mogelijk wordt aangesloten op de ruimtelijke visie en het cultuurhistorische verhaal van de Maasoevers, is dit een complexe opgave die in samenhang met de andere opgaven moet worden gezien.

In het BO MIRT november 2022 committeerden partijen zich aan het in 2023 starten van een gezamenlijke, gebiedsgerichte verkenning (Bijlage E). Met het nemen van de startbeslissing door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (MIRT 1) en publicatie van de kennisgeving voornemen en participatie start de verkenning Zuidelijk Maasdal.

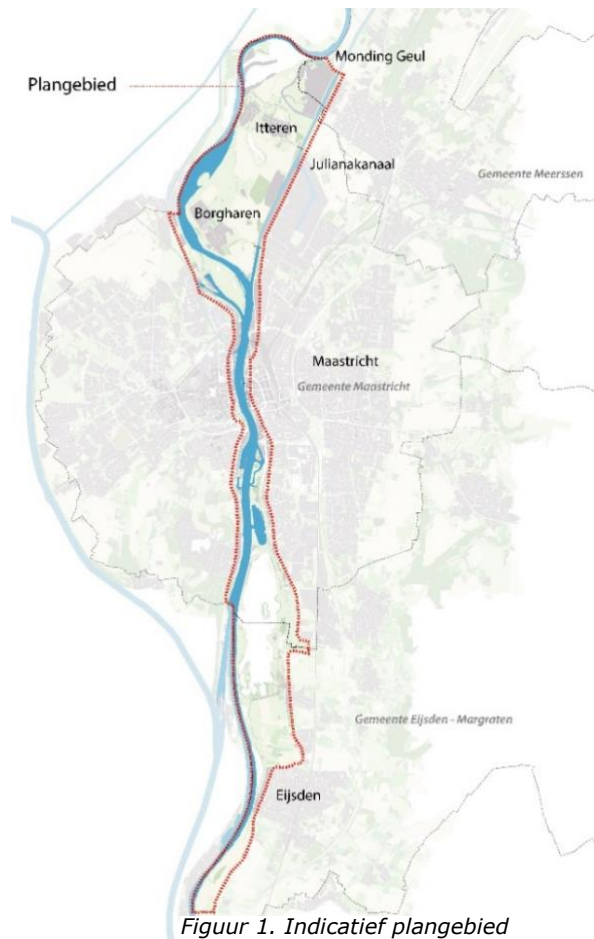
### 1.3. Afbakening indicatief plangebied en studiegebied

Het plangebied is het gebied waarbinnen de opgaven zich zoals nu bekend concentreren. Het plangebied zoals hier beschreven en in Figuur 1 weergegeven, is een indicatieve begrenzing van het gebied.

Het uiteindelijke plangebied na afronding van de verkenning kan anders of ruimer zijn doordat dit naast de in dit startdocument geschetste mogelijke oplossingsrichtingen voor de opgaven ook andere oplossingsrichtingen kan bevatten die tijdens de verkenning naar voren zijn gekomen. Of doordat het plangebied ook andere maatregelen kan bevatten, zoals maatregelen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit of gehonoreerde meekoppelkansen.

Bij de start van de verkenning is het plangebied bepaald door de primaire opgaven, die de aanleiding vormen om deze verkenning te starten. Dit zijn hoogwaterveiligheid en vlot en veilig transport over water. Dit leidt tot de volgende afbakening:

- Zuidzijde: Belgische grens, rivierkilometer 2,5<sup>5</sup>;
- Noordzijde: aan de noordwestzijde de uitmonding van de Geul in de gemeenschappelijke Maas bij Voulwames (rivierkilometer 22,5) tot aan het passeervak Itteren in het Julianakanaal aan de noordoostzijde (kanaalkilometer 4,6);
- West- en Oostzijde: dijktrajecten aan weerszijden van de Maas, inclusief hun profiel van vrije ruimte. Voor het deel van de



Figuur 1. Indicatief plangebied

<sup>5</sup> Rivierkilometer 0 ligt bij de stuw Lixhe in België

gemeenschappelijke Maas geldt aan de westzijde de Belgische grens als begrenzing van het plangebied.

Naast het plangebied is er ook sprake van de term 'studiegebied'. Dit is het invloedsgebied van de tijdens de verkenning te ontwikkelen oplossingsrichtingen. Het studiegebied verschilt per thema. De begrenzing hangt af van de aard, omvang en uitstraling van de effecten en kan ook verder reiken dan de landsgrens en zal tijdens de verkenning worden bepaald.

#### **1.4. Opdrachtgevers**

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (directoraat-generaal Water en Bodem en directoraat-generaal Luchtvaart en Maritiem), het Waterschap Limburg, de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten en Meerssen zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de voortgang en het resultaat van de verkenning, waarbij het Ministerie en het Waterschap als gedelegeerd opdrachtgever namens alle partijen de dagelijkse aansturing doen. Hoe de organisatie wordt ingericht en hoe de omgeving in het project kan participeren, wordt beschreven in hoofdstuk 4.

#### **1.5. Leeswijzer**

Dit startdocument is als volgt opgebouwd. Dit hoofdstuk, *hoofdstuk 1*, beschrijft de aanleiding en afbakening voor de verkenning. *Hoofdstuk 2* gaat in op de doelstelling en de opgaven van de verkenning en ruimtelijk relevante ontwikkelingen. *Hoofdstuk 3* beschrijft de aanpak van de verkenning passend bij de Omgevingswet, de te volgen procedure, het beoordelingskader, de te onderzoeken oplossingsrichtingen, potentiële meekoppelkansen en raakvlakken. *Hoofdstuk 4* geeft inzicht in de organisatie en het participatieproces. Tot slot gaat *hoofdstuk 5* in op de financiën en de planning.



## 2 Beleid, opgaven en doelstelling van de verkenning

Dit hoofdstuk beschrijft eerst de verschillende beleidsdocumenten die het kader vormen voor de nationale en regionale opgaven in het plangebied. Vervolgens worden deze opgaven beschreven en samengebracht in de doelstelling voor de verkenning.

### 2.1. Relevante beleidsdocumenten

In de verkenning Zuidelijk Maasdal werken het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Waterschap Limburg, de provincie Limburg en de gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten en Meerssen samen. Bij het aanpakken van de nationale en regionale opgaven in het plangebied, is het volgende beleid leidend:

- Nationale omgevingsvisie (NOVI);
- Nationaal Waterprogramma (NWP) 2022 – 2027;
- Beleidsbrief Minister van Infrastructuur en Waterstaat Water en Bodem sturend;
- Het Programma onder de Omgevingswet (POW) Integraal Riviermanagement (in ontwikkeling);
- Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW);
- Beleidsbrief Minister van Infrastructuur en Waterstaat over toekomstbestendige vaarwegen;
- Het Hoogwaterbeschermingsprogramma en Maas 2050;
- De Provinciale Omgevingsvisie Limburg;
- De Omgevingsvisie 2040 en het omgevingsbeleid van gemeente Maastricht;
- De Omgevingsvisie Lijn 50 (in ontwikkeling) en het omgevingsbeleid van gemeente Eijsden-Margraten;
- Het omgevingsbeleid van gemeente Meerssen.

De beleidsdocumenten leveren onder meer de volgende kaders voor de verkenning:

- De nationale belangen uit de NOVI die in dit project samenkomen, dit zijn:
  - Nationaal belang 6: Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
  - Nationaal belang 7: In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
  - Nationaal belang 14: Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
  - Nationaal belang 15: Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
- De principes en kaders vanuit het NWP en de beleidsbrief Water en Bodem sturend;
- De werkwijze van Integraal Riviermanagement: de voorkeursoplossing uit de verkenning dient te zoeken naar een optimale balans tussen (hoog)water-veiligheid, natuur & waterkwaliteit, bevaarbaarheid, zoetwatervoorziening en regionaal ruimtelijke ontwikkeling met oog voor het functioneren van de rivier als systeem;
- Binnen de verkenning dient de samenhang tussen de oplossingsrichtingen dijkversterking en rivierverruiming alsook de samenhang met de oplossingsrichtingen voor de overige IRM-doelen te worden onderzocht;
- De thema's, pijlers en gebiedsontwikkelingen uit de Omgevingsvisie 2040 van de gemeente Maastricht, het ruimtelijk beleid van de gemeenten

Eijsden-Margraten en Meerssen en de provinciale omgevingsvisie dienen in de verkenning hun plek te krijgen.

In bijlagen A en B zijn deze beleidsdocumenten en uitwerking nationale belangen verder toegelicht. De lijst is niet limitatief. De relevante beleidsdocumenten vormen de basis voor de uitgangspuntennotitie van de verkenning, die tijdens de verkenning wordt opgesteld en gecompleteerd. In de volgende paragraaf worden de nationale en regionale opgaven in het plangebied spelen beschreven.

## 2.2. Opgaven in het plangebied

De primaire opgaven, die de aanleiding vormen om deze verkenning te starten, betreffen het op orde brengen van de hoogwaterveiligheid en vlot en veilig transport over water. Deze vloeien voort uit de in paragraaf 2.1 beschreven nationale belangen en de wettelijke taak van het waterschap. Daarnaast spelen in dit gebied ook andere nationale en regionale opgaven die in samenhang met de opgaven verder moeten worden uitgewerkt. Het betreft het verbeteren van de natuurwaarden en het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.

Verder zal in de verkenning worden onderzocht of invulling moet worden gegeven aan het borgen of verbeteren van de waterbeschikbaarheid en (drink)watervoorziening. Vooral is dit geen onderdeel van de opgaven.



Figuur 2. Opgaven in het plangebied

De oplossingsrichtingen voor de nationale en regionale opgaven liggen in hetzelfde gebied en kunnen dus concurreren om ruimte. Ook kunnen oplossingsrichtingen elkaar zowel positief als negatief beïnvloeden. Zo kan rivierverruiming die bijdraagt aan het verlagen van de hoogteopgave van een dijkversterking leiden tot hogere stroomsnelheden die belemmerend kunnen werken voor de scheepvaart. Maatregelen ten behoeve van de scheepvaart kunnen zorgen voor nadelige effecten in het stedelijk weefsel door het versterken van de Maas als natuurlijke barrière. Een inpassingsmaatregel die goed is voor de belevingswaarde in het gebied kan ook de riviernatuurwaarden versterken.

Dit maakt dat de opgaven in het plangebied in samenhang op hun effecten en meerwaarde moeten worden gewogen. Door de samenhang te bezien kan worden bepaald welke combinatie van maatregelen voor alle opgaven, dus hoogwaterveiligheid, vlot en veilig transport over water, riviernatuur en stedelijke inpassing het grootste effect heeft en daarmee dus ook in het gezamenlijke belang van alle betrokken partijen is.

### 2.2.1. Hoogwaterveiligheid op orde

In het plangebied liggen primaire waterkeringen die in beheer zijn van het rijk<sup>6</sup> dan wel het waterschap. De primaire waterkeringen van het rijk zijn beoordeeld en in 2021 is vastgesteld dat deze aan de norm voldoen. Voor de primaire keringen in

<sup>6</sup> Het betreft de keersluis Limmel, de sluis Bosscherveld en de oevers van het Julianakanaal.

beheer van het waterschap is op basis van de wettelijke beoordeling 2017 – 2022 (peildatum 01-01-2023) vastgesteld dat in dit gebied een hoogwaterbeschermingsopgave ligt. Alle dijktrajecten van het waterschap zijn beoordeeld ten opzichte van de norm<sup>7</sup>. Op basis van de beoordelingsresultaten is er inzicht in de faalmechanismen en de hieruit volgende verbeteropgave. De opgave bestaat uit verschillende faalmechanismen, waaronder stabiliteit, piping en het tekort aan waterkerende hoogte. De dijkversterkingsopgave kent twee uitdagingen: het voldoen aan de norm voor 2050 én een goede inpassing in de (stedelijke) ruimtelijke omgeving. Hieronder wordt ook inbegrepen het aanbrengen van nieuwe aansluitingen van de waterkeringen op de hoge grond.

Veel van de dijken in het plangebied sluiten aan op hoge gronden; samen met de dijken zorgen de hoge gronden voor hoogwaterveiligheid. De hoge gronden zijn deels op hoogte getoetst bij de uitgevoerde beoordeling; hieruit blijkt dat er op een aantal plekken een hoogte-opgave is. Tijdens de verkenning wordt nader gekeken naar de status van de hoge gronden. Net als bij de dijkversterkingsopgave geldt voor de hoge gronden dat naast het voldoen aan de normering een opgave ligt bij de ruimtelijke inpassing.

Hoogwaterveiligheid wordt behalve bescherming door waterkeringen en hoge gronden ook bepaald door de afvoer- en bergingscapaciteit van de rivier. De afvoer- en bergingscapaciteit kan vergroot worden door rivierverruiming. Het verwijderen van obstakels draagt daarnaast bij aan het verlagen van waterstanden bij hoogwater en aan het optimaliseren van stroombanen en een veilige afvoer. Hiermee kan bij een voldoende waterstandsdalend effect de hoogteopgave van de dijkversterkingsopgave op bepaalde trajecten verminderen<sup>8</sup>. Dit effect is met name relevant voor locaties waar de dijkversterkingsopgave een uitdaging is voor van de ruimtelijke inpassing. Dit speelt met name in de historische binnenstad van Maastricht.

#### *2.2.2. Vlot en veilig transport over water*

De Maasroute is de afgelopen decennia opgewaardeerd naar een vaarweg geschikt voor scheepvaartklasse Vb. Als gevolg van rivierverruiming zijn de stroomsnelheden op de Maas in Maastricht toegenomen. Hierdoor zijn voor de scheepvaart veiligheidsknelpunten ontstaan. Deze knelpunten ontstaan bij rivierafvoeren tussen de 500 m<sup>3</sup>/s en 1750 m<sup>3</sup>/s voor schepen dieper dan 3,0 meter. Er is een aantal veiligheidsknelpunten geïdentificeerd in het vooronderzoek van LievenseCSO (2017) in opdracht van Rijkswaterstaat.

Oplossingsrichtingen zitten in eerste instantie in maatregelen die de stroomsnelheden verlagen; als dat niet kan wordt ook gekeken naar maatregelen om veilig te kunnen varen bij hogere stroomsnelheden. Mogelijke maatregelen zijn het (gedeeltelijk) weghalen van obstakels, het verruimen van de vaarweg, maatregelen in het Julianakanaal en niet-fysieke nautische maatregelen (informatiemanagement, verkeersmanagement).

---

<sup>7</sup> Dijktrajecten 90-1, 91-1, 93-1, 94-1 en 95-1 voldoen niet aan de ondergrens (de maximaal toelaatbare faalkans.). Dijktraject 92-1 (Borgharen) voldoet wel aan de ondergrens, maar niet aan de signaleringswaarde (een bepaalde overstromingskans, zodanig gekozen dat bij het niet halen van deze waarde nog voldoende tijd is voor het uitvoeren van een verbeteractie). Dit dijktraject heeft dus een lagere urgentie, maar moet op termijn ook versterkt worden.

<sup>8</sup> Waterstandsdaling heeft niet alleen effect op hoogte maar ook op andere faalmechanismen. Hoogte is wel maatgevend en meeste invloed op omgeving.

### *2.2.3. Dynamisch riviersysteem met robuuste riviernatuur*

In dit gebied spelen er ook nationale en regionale natuuropgaven die in deze verkenning in samenhang met de primaire opgaven, die de aanleiding vormen om deze verkenning te starten, worden onderzocht en nader worden geconcretiseerd. De wettelijke doelen voor ecologische waterkwaliteit en natuur in de grote wateren komen voort uit de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) en de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000). De KRW-maatregelen binnen het (indicatieve) plangebied zijn reeds uitgevoerd en er zijn tot 2027 vanuit het KRW-programma geen nieuwe maatregelen voorzien.

Binnen het (indicatieve) plangebied ligt het toekomstige Natura 2000-gebied Maas bij Eijsden en het bestaande Natura 2000-gebied Grensmaas<sup>9</sup>. Op dit moment bereidt Rijkswaterstaat een (ontwerp-)Natura 2000-beheerplan<sup>10</sup> voor de Grensmaas voor. In het beheerplan zullen de instandhoudingsmaatregelen worden uitgewerkt voor dit gebied die beantwoorden aan de gebiedspecifieke ecologische vereisten van de betrokken natuurlijke habitats en soorten.

Aanvullend op de programma's van Natura 2000 en KRW, werkt de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) aan extra maatregelen om op de langere termijn (tot 2050) te zorgen voor schone en gezonde grote wateren. In het plangebied wordt vanuit de PAGW een préverkenning Grensmaas gestart om de opgave voor herstel van ecologische waterkwaliteit en natuur te onderzoeken. Daarbij wordt ingezet op het herstel van systeemcondities (stabiel stromend habitat en een natuurlijke balans van de sedimentdynamiek) en het realiseren van een vismigratieroute zonder barrières. De uitkomsten van de préverkenning worden betrokken bij de uitwerking van de natuuropgave in de verkenning Zuidelijk Maasdal.

Tot slot werkt de provincie Limburg aan de versterking van het Natuurnetwerk Limburg en de ontwikkeling van de groenblauwe mantel, zoals beschreven in de omgevingsverordening van de Provincie Limburg en het Handvat Kernkwaliteiten Nationaal Landschap Zuid-Limburg. In de groenblauwe mantel, waar het Zuidelijk Maasdal onder valt, ligt de nadruk op het versterken van het klimaatadaptieve karakter, biodiversiteit en kernkwaliteiten van het landschap. Ook de versterking van de groenblauwe mantel met bijhorende kwaliteiten en karakter, wordt betrokken bij de uitwerking van de natuuropgave in de verkenning Zuidelijk Maasdal.

### *2.2.4. Ruimtelijke ontwikkeling met versterking van de ruimtelijke kwaliteit*

Het landschap waar de Maas doorheen stroomt is divers en herbergt vele functies; het stedelijke profiel van Maastricht, het kleinschalige cultuurlandschap ten zuiden van Eijsden, het plassengebied tussen Eijsden en Maastricht en het natuur- en cultuurlandschap ten noorden van Maastricht bij Itteren en Borgharen.

Dijkversterking, rivierverruiming en bepaalde maatregelen voor het verbeteren van ecologie en nautische veiligheid hebben een impact op het gebruik, de kwaliteit en de beleving van deze diverse dorpse en stedelijke gebieden en cultuurlandschappen en moeten daarom goed ingepast worden. Daarbij is het behouden en versterken van de omgevingskwaliteit en het beschermen van het cultuurhistorische aanzicht van Eijsden en Maastricht een belangrijke voorwaarde.

---

<sup>9</sup> Het Natura 2000-gebied Grensmaas loopt qua begrenzing van Maastricht (stuw Borgharen) tot aan Maasbracht en betreft het Nederlandse deel van het zomerbed van de Grensmaas.

<sup>10</sup> Per gebied is één bevoegd gezag de zogenaamde voortouwnemer voor het opstellen van het beheerplan. Voor het Natura 2000-gebied Grensmaas is dat Rijkswaterstaat namens het rijk.

Huidige kernkwaliteiten en beoogde omgevingskwaliteit van deze regionale opgave zijn grotendeels vastgelegd in bestaande beleidsdocumenten, zoals de omgevingsvisies van de gemeenten en de provincie. Belangrijk hierbij zijn in ieder geval de kernkwaliteiten van het landschap in het Zuidelijk Maasdal.

Daarnaast is vanuit de gemeente Maastricht de opgave geformuleerd om te werken aan stedelijke ontwikkeling in samenhang met mogelijke maatregelen vanuit drie doelen:

- (1) een fijnmazig netwerk van ontmoetingsplekken;
- (2) oost-west: barrières verminderen of verzachten;
- (3) noord-zuid: verbinding met de Maas en toevoegen groen en natuur.

Gemeente Eijsden-Margraten onderzoekt het verder economisch en ruimtelijk ontwikkelen van de Pieterplas/Oosterplas ten behoeve van natuur en recreatie. Gemeente Meerssen heeft geen specifieke ruimtelijke opgave benoemd.

Ruimtelijke ontwikkeling met versterking van de ruimtelijke kwaliteit is een belangrijke regionale opgave die ervoor zorgt dat realisatie van ingrepen in het gebied beter aansluiten op de omgeving en het stedelijk weefsel. Doordat de precieze opgave van deze doelstelling afhankelijk is van de ingrepen in het stedelijk en landelijk gebied als gevolg van rivierverruiming, dijkversterking, nautische ingrepen en natuurmaatregelen is bij de start van de verkenning deze opgave nog niet bepaald. In de verkenning wordt daartoe deze opgave geconcretiseerd, waarbij bovenstaande kaders worden meegenomen.

### **2.3. Doelstelling verkenning Zuidelijk Maasdal**

Op basis van de opgaven en binnen de beleidskaders van alle partners, is het doel van de verkenning:

*Het in samenwerking met de omgeving ontwikkelen van een oplossingsrichting (bestaande uit verschillende samenhangende maatregelen) die ervoor zorgt dat de waterkeringen in 2050 aan de hoogwaterveiligheidsnormen voldoen en dat het transport over water vlot en veilig gaat, waarbij de oplossingsrichting bijdraagt aan een dynamisch riviersysteem met robuuste riviernatuur, duurzame stedelijke ontwikkeling en de ruimtelijke kwaliteit van stad en landschap.*

## 3 Wettelijke procedure en werkwijze

Het project anticipeert op de inwerkingtreding van de Omgevingswet<sup>11</sup>. Daarnaast wordt de verkenning uitgevoerd conform de MIRT-spelregels (2022) en de HWBP-systematiek. Dit wordt hieronder eerst per procedure toegelicht en vervolgens in een afbeelding samengebracht.

### 3.1. Omgevingswet

#### 3.1.1. Projectprocedure Omgevingswet (Ow)

Onder de Omgevingswet is in een aantal gevallen het doorlopen van de projectprocedure<sup>12</sup> uitmondend in een projectbesluit *verplicht*. Dit geldt onder meer voor:

- Werken met een nationaal belang: bepaalde (grote) wijzigingen van een vaarweg.<sup>13</sup> Als daarvan sprake is, dient de Minister van Infrastructuur en Waterstaat<sup>14</sup> een projectbesluit vast te stellen;
- Werken met een waterschapsbelang: de aanleg, verlegging of versterking van primaire waterkeringen die in het beheer zijn bij het waterschap.<sup>15</sup> Als daarvan sprake is, dient het dagelijks bestuur van het waterschap een projectbesluit vast te stellen.

Onder de Omgevingswet kan door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en het dagelijks bestuur van het waterschap ook *vrijwillig* worden gekozen voor het vaststellen van een projectbesluit voor een project. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat kan deze bevoegdheid onder meer toepassen in het geval sprake is van een nationaal belang en dat belang niet op een doelmatige en doeltreffende wijze door het provinciebestuur of gemeentebestuur kan worden behartigd.<sup>16</sup> Een reden voor de vrijwillige keuze voor het vaststellen van een projectbesluit kan zijn dat het gaat om een complex project met veel belangen.

Voor dit project geldt dat voor onderdelen daarvan (werkzaamheden aan de primaire waterkeringen in beheer bij het waterschap en mogelijk ook wijziging van de vaarweg) onder de Omgevingswet een verplichting bestaat de projectprocedure te doorlopen en een projectbesluit vast te stellen. De betrokken nationale belangen (zie paragraaf 2.1) houden daarnaast rechtstreeks verband met –ingrepen aan– de hoofdvaarweg en het hoofdwatersysteem en kunnen niet op een doelmatige en doeltreffende wijze door het provinciebestuur of gemeentebestuur worden behartigd. Gelet daarop en gezien ook de aard, omvang, complexiteit van de opgaven en de vele daarbij betrokken belangen wordt voor dit project de projectprocedure toegepast.

---

<sup>11</sup> De Omgevingswet treedt in werking op 1 januari 2024 (Stb. 2023, 89). Uit het overgangsrecht volgt dat projecten al onder het huidige recht kunnen anticiperen op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en de daarin opgenomen projectprocedure, door een aantal stappen van deze projectprocedure reeds voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet te doorlopen. Zie art. 4.63, lid 3 en 4.65, lid 3 Inv.Ow.

<sup>12</sup> Afd. 5.2 Ow (Projectprocedure).

<sup>13</sup> Art. 5.46 lid 1 aanhef en sub e Ow.

<sup>14</sup> In voorkomend geval in overeenstemming met de Minister van Binnenlandse Zaken. In dit geval is deze overeenstemming niet vereist, zodat in het vervolg alleen wordt gesproken over de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Zie ook paragraaf 3.1.2.

<sup>15</sup> Art. 5.46, lid 2 Ow.

<sup>16</sup> Art. 5.44, eerste en derde lid Ow. en art. 2.3 Ow.

### 3.1.2. *Bevoegd gezag ingeval van een gezamenlijk project Omgevingswet*

De Omgevingswet biedt in artikel 5.44a lid 4 Ow de mogelijkheid dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het bevoegd gezag is voor het vaststellen van een projectbesluit dat een gezamenlijk project van Infrastructuur en Waterstaat en het waterschap betreft, indien het waterschap hiermee instemt.<sup>17</sup>

Bij een gezamenlijk project als bedoeld in artikel 5.44a lid 4 Ow wordt het projectbesluit niet alleen uitgevoerd met het oog op het nationaal belang, maar ook ter behartiging van het waterschapsbelang. Binnen het gezamenlijk project kan een integrale en gebiedsgerichte benadering in participatie met de omgeving goed tot uitdrukking komen. Voor dit project is de insteek dat er een gezamenlijk projectbesluit wordt voorbereid waarvoor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat<sup>18</sup> het bevoegd gezag is voor het vaststellen daarvan. Het Dagelijks Bestuur van het Waterschap Limburg heeft hiermee ingestemd

### 3.1.3. *Verkenning mét voorkeursbeslissing*

De verkenningsfase van de projectprocedure (zie hierna onder paragraaf 3.1.5) zal worden afgerond met een door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat<sup>19</sup> vast te stellen voorkeursbeslissing zoals bedoeld in artikel 5.49 Ow. Hierin legt de Minister vast naar welke oplossing, of combinatie van mogelijke oplossingen, de voorkeur uitgaat.

Voor dit project is het vaststellen van een voorkeursbeslissing op grond van de Omgevingswet niet verplicht<sup>20</sup>. Gelet op de aard, omvang, samenhang en complexiteit van de opgaven is, met het oog op een helder trechteringsproces als sluitstuk van de integrale verkenning, ervoor gekozen een (vrijwillig) voorkeursbesluit te nemen.

Bij de voorkeursbeslissing wordt ook bepaald of deze wordt uitgewerkt in vervolgbesluiten waaronder een projectbesluit. Uitgangspunt is het vaststellen van één projectbesluit door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, tenzij uit de verkenning zou blijken dat er, bijvoorbeeld uit oogpunt van fasering van maatregelen, aanleiding is om meer dan één projectbesluit vast te stellen. In dat geval is het ook mogelijk dat het Waterschap Limburg voor een deel van de oplossingsrichting bevoegd gezag wordt voor een eigen projectbesluit.

De primaire opgaven voor het project, de nationale- en waterschapsopgaven die de aanleiding vormen om deze verkenning te starten, zijn randvoorwaardelijk voor eventuele gemeentelijke (gebieds)ontwikkelingen. Deze laatste doorlopen in voorkomend geval een eigenstandig (gemeentelijk) besluitvormingsproces. De integrale verkenning en de daaruit voortvloeiende voorkeursbeslissing vormen het vertrekpunt hiervoor.

### 3.1.4. *Plan-milieueffectrapportage (MER)*

De verwachting is dat de maatregelen die na de verkenning voor dit project zullen worden uitgewerkt in een projectbesluit in ieder geval mer-beoordelingsplichtig en

---

<sup>17</sup> De gemeente heeft onder de Omgevingswet niet de bevoegdheid een projectbesluit vast te stellen en kan daarom (formeel) niet deelnemen aan een gezamenlijk project als bedoeld in art. 5.44a, lid 4 Ow.

<sup>18</sup> Ingevolge art. 10.3 Omgevingsregeling is in dit geval geen overeenstemming met de Minister van BZK vereist.

<sup>19</sup> Als bevoegd gezag voor het projectbesluit voor het gezamenlijk project in de zin van art. 5.44a lid 4 Ow is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ook bevoegd tot het vaststellen van de voorkeursbeslissing.

<sup>20</sup> Artikel 5.4 Omgevingsbesluit.

mogelijk mer-plichtig zijn.<sup>21</sup> Omdat de voorkeursbeslissing het kader vormt voor het projectbesluit dient voor de voorkeursbeslissing voor dit project een plan-MER te worden opgesteld.<sup>22</sup>

Voorafgaand aan het opstellen van het plan-MER zal over de reikwijdte en het detailniveau van dit plan-MER advies worden gevraagd aan de wettelijke adviseurs en de Commissie mer.<sup>23</sup> Ook de omgeving zal hierbij worden betrokken. De Commissie mer zal in de gelegenheid worden gesteld om over het plan-MER te adviseren.<sup>24</sup> In geval sprake is van mogelijk aanzienlijke grensoverschrijdende milieueffecten zullen de daarvoor geldende regels worden toegepast.<sup>25</sup>

### 3.1.5. Stappen projectprocedure

Uit voorgaande volgt dat voor dit project de projectprocedure conform de Omgevingswet als volgt verloopt:



Figuur 3. Stappen projectprocedure

Op de voorbereiding van zowel de voorkeursbeslissing als het daarop volgende projectbesluit is afdeling 3.4 Awb van toepassing.<sup>26</sup>

## 3.2. MIRT-systematiek en HWBP-systematiek

Deze verkenning wordt uitgevoerd binnen de MIRT-spelregels 2022 en hoofdzakelijk gefinancierd uit het Mobiliteitsfonds, Deltafonds en de subsidie uit het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP)<sup>27</sup>. Voor het toekennen van de subsidie geldt de HWBP-systematiek.

### 3.2.1. MIRT-spelregelkader 2022

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

De verkenningsfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase. Om te zorgen dat de verkenning doorgaat naar de plannings- en studiefase, dient deze te eindigen met een politiek-bestuurlijk gedragen voorkeursoplossing, waarbij toereikende financiering inclusief mogelijke cofinanciering duidelijk is. De verkenningsfase is onderverdeeld in vier subfasen: startfase, analysefase, beoordelingsfase en besluitvormingsfase.

<sup>21</sup> Art. 16.43, eerste lid onder b Ow jo. art. art. 11.6, lid 2 Omgevingsbesluit (Ob) jo. Bijlage V, onder andere J4 (aanleg, wijziging of uitbreiding binnenvaarweg) en K4 (aanleg, wijziging of uitbreiding van werken voor kanalisering en ter beperking van overstromingen met inbegrip van primaire waterkeringen en rivierdijken) Ob.

<sup>22</sup> Art. 16.34 jo. art. 16.36, 1 Ow.

<sup>23</sup> Art. 16.38, lid 1 Ow.

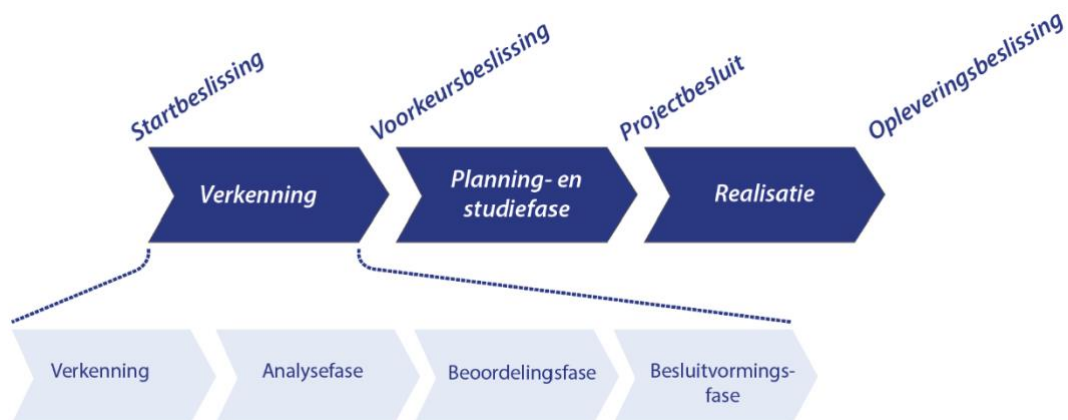
<sup>24</sup> Art. 16.39, lid 1 Ow.

<sup>25</sup> Art. 16.42b Ow jo. afd. 11.3.1 Ob.

<sup>26</sup> Art. 16.70, aanhef en sub a Ow, art. 16.71, lid 1a Ow en art. 16.40, lid 1 Ow.

<sup>27</sup> Een subsidie op basis van voorfinanciering vanuit de dijkenrekening.





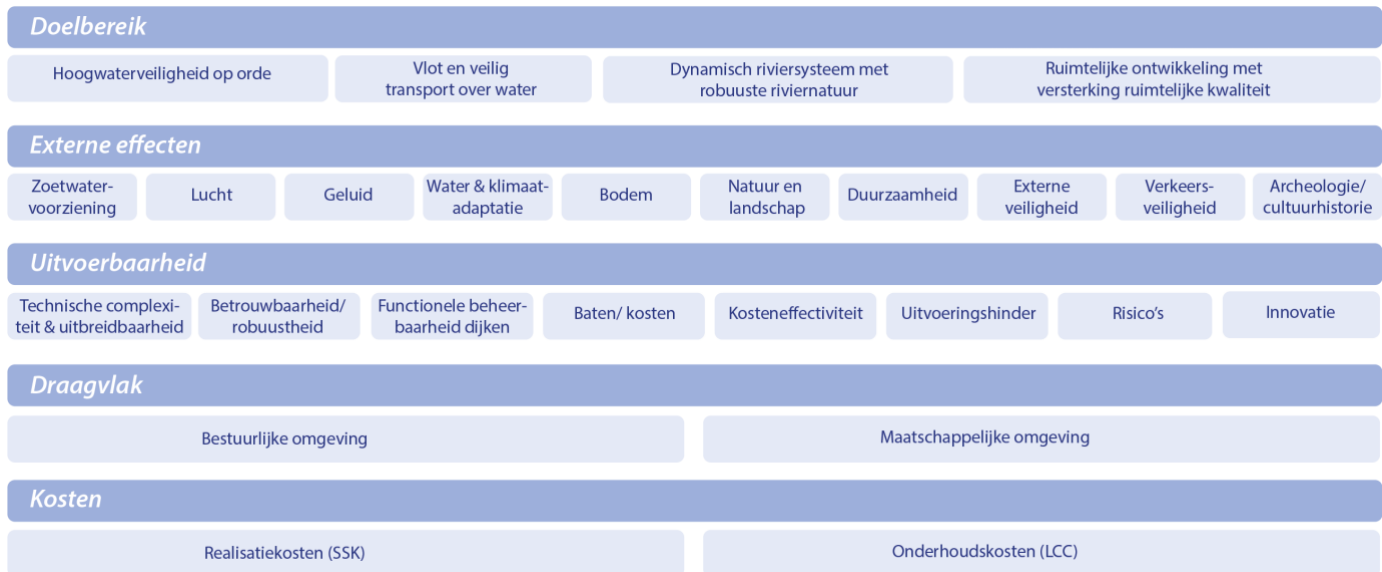
Figuur 4. Fasen van de Verkenning

In de **startfase** wordt als eerste het plan van aanpak en het participatieplan voor de verkenning afgerond. Tevens worden de door de omgeving binnen de uitgangspunten aangedragen oplossingsrichtingen naar aanleiding van de gepubliceerde kennisgeving voornemen en participatie, opgenomen bij de te onderzoeken oplossingsrichtingen. Daarnaast worden de in dit startdocument geformuleerde opgaven verder aangescherpt en onderbouwd op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken. Ook zullen onder andere de oplossingsrichtingen en het beoordelingskader aangevuld en nader uitgewerkt worden. Tenslotte zullen de benodigde effectonderzoeken voorbereid worden.

In de **analysefase** worden de oplossingsrichtingen verder uitgewerkt in kansrijke oplossingsrichtingen. Bij het ontwikkelen van kansrijke oplossingsrichtingen wordt de kennis van eindgebruikers, omgevingspartijen en de markt zo veel mogelijk betrokken. De uitgewerkte oplossingsrichtingen worden voorzien van een (expert)beoordeling op hoofdlijnen. Dit is de trechtering in de zogenaamde 'zeef 1', met als doel om te komen tot een beperkt aantal kansrijke oplossingen vanuit alle bedachte oplossingsrichtingen. Het resultaat van deze fase wordt vastgelegd in de notitie Kansrijke Oplossingen.

In de **beoordelingsfase** worden de kansrijke oplossingen nader uitgewerkt en doorgerekend op effecten en kosten. De kansrijke oplossingen worden vergeleken en beoordeeld op basis van het beoordelingskader en leidt tot de ontwerp-voorkeursbeslissing. Dit is de trechtering in de zogenaamde 'zeef 2', waarbij gekozen wordt voor één integraal plan. De op te leveren documenten die nodig zijn om deze trechtering te ondersteunen zijn een plan-MER, een ontwerp-voorkeursbeslissing, een dekkingsvoorstel en overige beslisinformatie conform het op te stellen beoordelingskader.

Het beoordelingskader zoals weergegeven in Figuur 5 is een kader op hoofdlijnen. Tijdens de verkenning wordt dit beoordelingskader verder verfijnd.



*Figuur 5. Beoordelingskader op hoofdlijnen*

De ontwerp-voorkeursbeslissing beschrijft welke integrale oplossingsrichting wordt gekozen om de opgaven in dit gebied aan te pakken.

In de **besluitvormingsfase** vindt bestuurlijke verankering plaats en wordt de voorkeursbeslissing getekend. De ontwerp-voorkeursbeslissing wordt samen met het ontwerpverkenningenrapport en de plan-MER ter inzage gelegd. Ingebrachte zienswijzen kunnen leiden tot bijstelling van de ontwerp-voorkeursbeslissing en het daarin opgenomen voorkeursalternatief. Aansluitend stellen de betrokken bestuurders samen de bestuurlijke voorkeur vast en het definitieve verkenningenrapport.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat neemt na overeenstemming tussen alle opdrachtgevende partijen uiteindelijk de voorkeursbeslissing<sup>28</sup>. In deze fase stellen partijen een bestuursovereenkomst op. In de bestuursovereenkomst leggen partijen de afspraken over de samenwerking in de verdere planuitwerking en realisatie vast en wie welk deel meebetaalt aan de voorkeursbeslissing. De definitieve versie van de bestuursovereenkomst en de voorkeursbeslissing kunnen daaropvolgend worden ondertekend door betrokken overheden en breed kenbaar worden gemaakt.

### 3.2.2. HWBP-systematiek

Ten behoeve van de dijkversterking is een verkenning nodig binnen de HWBP-systematiek, omdat dit deel van de benodigde middelen beschikbaar komt via een subsidieaanvraag bij het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Om deze subsidie te verkrijgen dient een vastomlijnd proces doorlopen te worden.

Indien uit een beoordeling blijkt dat een primaire kering niet meer voldoet aan de veiligheidsnorm kan deze voor versterking worden aangemeld bij het

<sup>28</sup> Het betreft hier zowel de voorkeursbeslissing als bedoeld binnen de projectprocedure van de Omgevingswet als de voorkeursbeslissing als bedoeld binnen de MIRT-spelregels (MIRT2).

Hoogwaterbeschermingsprogramma. Na een ingangstoets zijn versterkingsprojecten gedefinieerd die nodig zijn om de afgekeurde kering te versterken. De versterkingsprojecten worden op basis van urgentie opgenomen in de programmering. Het programma wordt jaarlijks vastgesteld met de rijksbegroting op prinsjesdag.

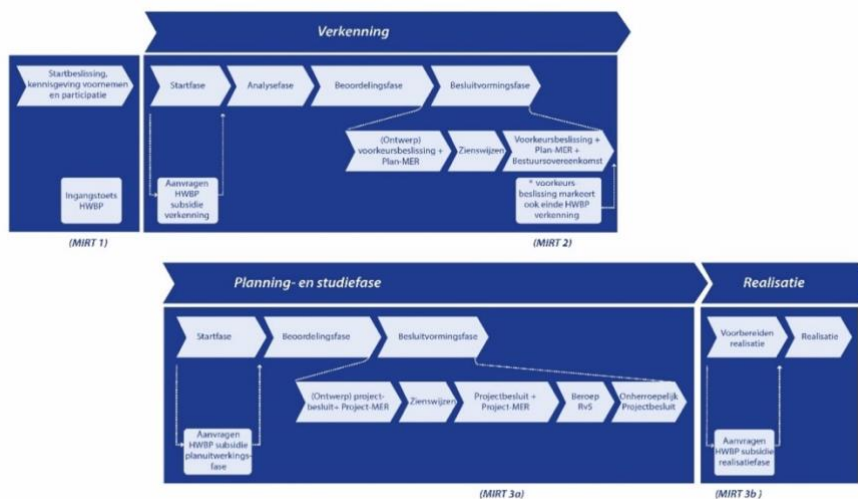
De HWBP-systematiek volgt de hoofdlijnen van de MIRT-spelregels: verkenning, planuitwerking en realisatie. In beide systematieken wordt in de verkenning toegewerkt naar een voorkeursalternatief. Wel kunnen er verschillen zijn in de benodigde producten om tot een voorkeursbeslissing te komen. Tijdens de planuitwerking wordt in de HWBP-systematiek gewerkt naar een ontwerp dat vastgelegd wordt in een projectbesluit en tijdens de realisatie wordt uitgevoerd.

Aan het begin van een fase wordt conform de subsidieregeling op basis van voorcalculatie een subsidieaanvraag ingediend voor de uitwerking van de betreffende fase. Het waterschap is hierin risicodragend, naast een eigen projectgebonden bijdrage van 10% van de aangevraagde subsidie.

Voor de dijktrajecten in Maastricht en omgeving is in 2022 een beoordeling uitgevoerd, waarbij door de Inspectie Leefomgeving en Transport is vastgesteld dat de dijktrajecten niet voldoen. Vanwege de opname van deze dijktrajecten in de verkenning is versneld een trajectaanpak uitgevoerd. Besloten is om alle dijktrajecten in het plangebied die niet voldoen op te nemen in de verkenning. Vervolgens is voor deze dijktrajecten een ingangstoets bij het HWBP in gang gezet. Dit traject loopt momenteel<sup>29</sup>.

### 3.3. Projectprocedure Omgevingswet in samenhang met MIRT en HWBP

In onderstaand processchema zijn voor de verkenning, planning- en studiefase en de realisatiefase de belangrijkste stappen uit de Omgevingswet (par 3.1), en de MIRT- en HWBP-systematiek (paragraaf 3.2) opgenomen.



Figuur 6. Processchema belangrijkste stappen Ow, MIRT- en HWBP-systematiek

<sup>29</sup> Traject 92-1 Borgharen voldoet niet aan de signaleringswaarde, maar wel aan de ondergrens. Dit traject kan alleen geprogrammeerd worden wanneer kan worden aangetoond dat het voor 2050 voorbij de ondergrens zakt. Indien blijkt dat het traject 92-1 Borgharen tot 2050 boven de ondergrens blijft, zal het als opgave vervallen.

### 3.4. Mogelijke oplossingsrichtingen

In de verkenning worden mogelijke oplossingsrichtingen (bestaande uit verschillende samenhangende maatregelen) onderzocht. Eerder benoemde mogelijke maatregelen uit het MIRT-onderzoek Zuidelijk Maasdal (2019), het rapport LievenseCSO (2017) en Maas2050 (2022) zijn hieronder opgesomd.

Een verkenning moet starten met zicht op financiering, zodat niet aan het einde blijkt dat er voor de gekozen oplossing geen dekking is. Daarom moeten partijen bij de start van de verkenning een financiële toezegging doen. De omvang van deze financiële toezegging wordt berekend aan de hand van "de meest voor de hand liggende oplossingsrichting", gebruikmakend van de hierboven genoemde onderzoeken. De uiteindelijke voorkeursoplossing kan hiervan afwijken, deze komt tot stand op basis van participatie en onderzoeken in de verkenning.

De nu bekende, mogelijke maatregelen staan in onderstaande tabel opgesomd, waarbij de maatregelen van de meest voor de hand liggende oplossingsrichting zijn verbijzonderd:

Maatregelen behorende bij de meest voor de hand liggende oplossingsrichting
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dijkversterking dijktrajecten 90-1, 91-1, 92-1, 93-1, 94-1 en 95-1;</li> <li>- Nieuwe aansluitingen op hoge gronden;</li> <li>- Versterken hoge gronden;</li> <li>- Optimaliseren doorstroming Eiland Bosscherveld, evt. aangevuld met natuurontwikkeling en - herstel;</li> <li>- Aanpassen ingang Julianakanaal (verbreden, bakprofiel verdiepen);</li> <li>- Aanpassen oostoever Spoorbrug- Noorderbrug (Franciscus Romanusweg), evt. aangevuld met faciliteren gebiedsontwikkeling.</li> </ul>
Overige mogelijke maatregelen voor mogelijke oplossingsrichtingen
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realiseren nevengeul Borgharen – Iteren (groene rivier), incl. natuurontwikkeling;</li> <li>- Verbreden Julianakanaal westzijde;</li> <li>- Stabiliseren oostoever Julianakanaal ter hoogte van de Beatrixhaven;</li> <li>- Gelijktrekken bodem Julianakanaal ter hoogte van de Beatrixhaven;</li> <li>- Aanpassen overkapping Maasterminal;</li> <li>- Realiseren passeervak tussen keersluis Limmel – ingang Julianakanaal;</li> <li>- Slaan damwand oostoever Maas tegenover stuw Borgharen;</li> <li>- Aanpassen/verplaatsen Stuw Borgharen;</li> <li>- Aanpassen invaart verbindingskanaal Zuid-Willemsvaart;</li> <li>- Teruglegging oostoever (Wilhelminabrug – Trega);</li> <li>- Verzachten/vergroenen oostoever;</li> <li>- Aanpassen scheepvaartkanaal St. Servaasbrug – Wilhelminabrug (kanaalwand verwijderen);</li> <li>- Aanpassen St. Servaasbrug (onderwaterprofiel aanpassen);</li> <li>- Aanpassen oostoever ten zuiden van St. Servaasbrug;</li> <li>- Verdiepen vaarweg ter hoogte van de Kennedybrug – Stayokay;</li> <li>- Opvangen top hoogwater ENCI-groeve;</li> <li>- Realiseren hoogwatergeul Pietersplas/Oosterplas, evt. aangevuld met natuurontwikkeling en - herstel;</li> <li>- Verdiepen van het zomerbed;</li> <li>- Afleiden hoogwater via Albertkanaal;</li> <li>- Versterken van de groene- en natuurverbinding vanaf Pietersplas, via Franciscus Romanusweg en doorstroming eiland Bosscherveld naar de gemeenschappelijke Maas;</li> <li>- Verbeteren van de recreatieve en groene verbinding langs de Franciscus Romanusweg;</li> <li>- Beter (en mogelijk goedkopere) inpassen van dijken, zowel in het centrum als ter hoogte van Limburglaan;</li> <li>- Behouden van historische stadsgezicht Maastricht zowel vanaf de Maas als vanaf beide stadsdelen over en op de Maas;</li> <li>- Toepassen niet-fysieke nautische maatregelen: actief adviseren scheepvaart, informeren stroomsnelheid, vergroten detailniveau diepteweergave op elektronische vaarkaarten.</li> </ul>

Tabel 7. Maatregelen voor oplossingsrichtingen

Deze mogelijke maatregelen worden als bouwstenen voor oplossingsrichtingen meegenomen in de verkenning, verder onderzocht en in samenhang bekeken. Daarnaast kunnen tijdens de verkenning ook andere maatregelen en oplossingsrichtingen naar voren komen, onder andere door de omgeving in het participatieproces. In bijlage C is een kaartbeeld opgenomen met het totaal aan tot nu toe opgehaalde bekende mogelijke oplossingsrichtingen.

### **3.5. Meekoppelkansen**

Een meekoppelkans is een initiatief of project dat niet noodzakelijk is voor het behalen van de doelen van de verkenning maar wel leidt tot meerwaarde.

Een meekoppelkans wordt aangedragen en getrokken door een lokale, regionale of landelijke partij, waarbij deze ook verantwoordelijk is voor de inhoudelijke uitwerking, tijdig rondkrijgen van de financiering van de meerkosten, beheersing van risico's en besluitvorming. Een meekoppelkans moet vergunbaar zijn, er dient zicht op financiering te zijn en het moet passen binnen de planning van het project. Ook voor meekoppelkansen geldt dat er tijdens de verkenning nieuwe mogelijkheden naar voren kunnen komen. In bijlage D is een overzicht van de nu bekende meekoppelkansen opgenomen. In de verkenning wordt de kansrijkheid van aangedragen kansen onderzocht.

### **3.6. Raakvlakprojecten**

Een raakvlak is een initiatief of project dat géén onderdeel is van de verkenning maar wel van invloed kan zijn op het proces dan wel de inhoud van de verkenning.

Er zijn in het plangebied en de omgeving meerdere initiatieven en projecten die een relatie (kunnen) hebben met de verkenning. De belangrijkste noemen we hieronder.

- Het project 'Vervanging en renovatie stuwen Maas' van Rijkswaterstaat: de stuw in Borgharen is gebouwd in 1928 en daarom bijna 100 jaar oud. Rijkswaterstaat onderzoekt binnen dat project wat nodig is om de stuwen toekomstbestendig te maken voor de komende 100 jaar. Mogelijk is aanpassing en/of vervanging van de stuw een oplossingsrichting die in de verkenning Zuidelijk Maasdal naar voren komt. In alle gevallen zal Rijkswaterstaat zorgen voor zowel een procesmatige als inhoudelijke afstemming tussen beide projecten;
- Brug Itteren: de bestaande boogbrug wordt gerenoveerd. Dit is door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat nogmaals bevestigd aan de Tweede Kamer (RWS-2023/8289). Het streven is om medio volgend jaar de uitgangspunten en exacte scope voor de renovatie vast te stellen en vanaf dat moment meer duidelijkheid te kunnen geven over de planning van de renovatiewerkzaamheden;
- Natura 2000-beheerplan Grensmaas: het plangebied van deze verkenning ligt deels binnen het Natura 2000-gebied Grensmaas. In het in voorbereiding zijnde Natura 2000-beheerplan legt het rijk haar ambities en maatregelen vast om de ingevolge van de Europese Habitatrichtlijn beschermde natuurwaarden van de Grensmaas te beheren en waar nodig te versterken;
- Kader Richtlijn Water-programma (KRW), onderdeel Maas: vanaf 2022 gelden geactualiseerde stroomgebiedbeheerplannen (sgbp's). De sgbp's zijn een wettelijke bijlage bij het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 en bevatten een beschrijving van de watersystemen, doelen en maatregelen die de komende 6 jaar worden uitgevoerd. De KRW-maatregelen voorzien in het plangebied van de verkenning zijn reeds uitgevoerd en er zijn op dit moment tot 2027 geen nieuwe maatregelen voorzien;
- Programma Waterveiligheid en ruimte Limburg: dit programma gaat aan de slag met het verbeteren van het regionale watersysteem (beken en zijrivieren).

Maatregelen in de Geul en de Jeker kunnen effect hebben op de mogelijke maatregelen in de verkenning en andersom;

- Spoorbrug Maastricht: voor de spoorbrug stellen ProRail, Rijkswaterstaat, Waterschap en gemeente Maastricht een toekomstbeeld op. De te kiezen oplossingsrichting voor de spoorbrug door zowel de gemeente Maastricht en de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, is een autonome, zelfstandig gefinancierde ontwikkeling;
- NOVEX gebied Zuid-Limburg: de regio Zuid-Limburg is via het traject Panorama Zuid Limburg, een uitwerking van de NOVI -nu programma NOVEX<sup>30</sup>-, bezig om voor de ruimtelijke opgaven naar een gezamenlijk en integraal toekomstbeeld toe te werken. Een belangrijke opgave die daarbij hoort is de waterproblematiek. Dit heeft vooral te maken met de klimaatopgave die zorgt voor onder andere wateroverlast in de beekdalen. Dit is een raakvlak met het project. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zorgt voor de beheersing van het raakvlak samen met de provincie Limburg;
- Ruimtelijke adaptatie maatregelen: met name in het stedelijk gebied investeren de gemeenten in diverse programma's de komende jaren flink om de sponswerking te herstellen en hittestress te voorkomen;
- Ingrepen in de Maas in België: gedurende de planperiode kunnen er in Vlaanderen en Wallonië ingrepen gedaan worden, die van invloed zijn op de waterstand in Nederland. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zorgt voor de beheersing van dit raakvlak in lijn met de afspraken zoals die tussen Nederland en België zijn gemaakt.

---

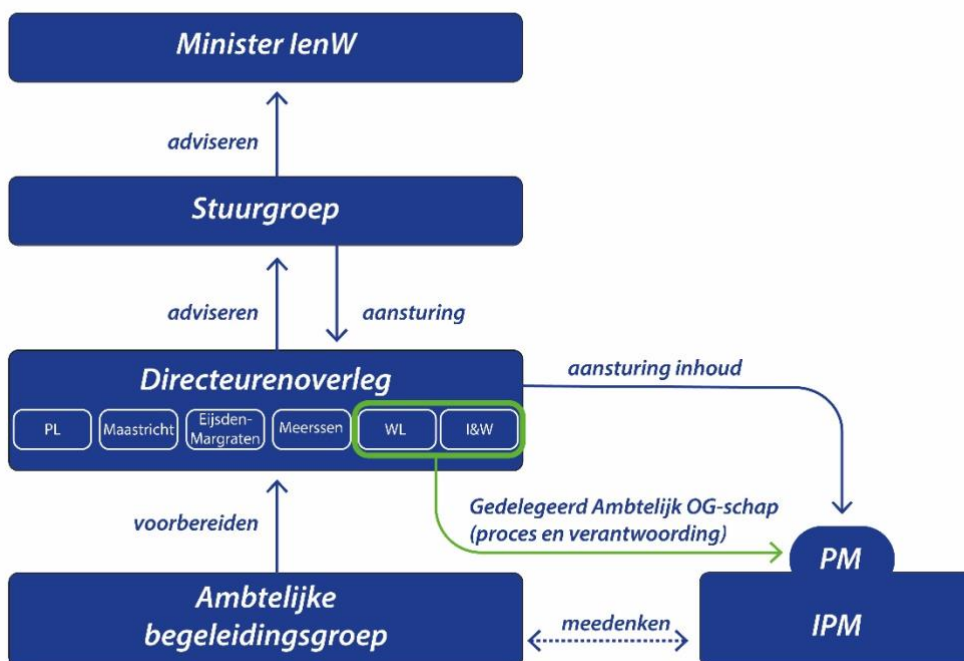
<sup>30</sup> Nationale Omgevingsvisie Extra

## 4 Governance & participatieproces

### 4.1. Governance

Zoals in het vorige hoofdstuk is toegelicht, is de Minister van Infrastructuur en Waterstaat gelet op de opgaven van nationaal belang het bevoegd gezag voor de voorkeursbeslissing en het projectbesluit. Dit laat onverlet dat de verkenning Zuidelijk Maasdal een breed pakket aan opgaven bevat vanuit verschillende initiatiefnemers (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Waterschap Limburg, provincie Limburg en de gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten en Meerssen).

De partners erkennen de complexiteit in dit project. Vanuit de verschillende unieke opgaven en doelen van nationaal belang evenals regionaal belang ontstaat een integrale aanpak die vraagt om gelijkwaardigheid in afweging van belangen. En dat vraagt dat partners op een gelijkwaardige en gezamenlijke manier verantwoordelijkheden dragen, met behoud van ieders bevoegdheden en met inbegrip van vergelijkbare financiële uitgangspunten. Bij de start van de verkenning wordt een samenwerkingsovereenkomst opgesteld en bestuurlijk vastgesteld. In de onderstaande afbeelding staat het overzicht van de governance voor de verkenningsfase.



Figuur 8. Governancestructuur

Om te komen tot het realiseren van de doelstelling zoals geformuleerd in paragraaf 2.3 kiezen de partijen bewust voor één gezamenlijk projectteam en niet voor afzonderlijke teams voor bijvoorbeeld dijkversterking, rivierverruiming en gebiedsontwikkeling. Het projectteam wordt ingericht als een lerende organisatie op

basis van één gezamenlijk werkproces en is samen verantwoordelijk voor de realisatie van de projectopdracht.

De stuurgroep Zuidelijk Maasdal zal fungeren als bestuurlijk overleg gremium voor de verkenning Zuidelijk Maasdal. In de stuurgroep, die ten minste twee keer per jaar samen komt, nemen vertegenwoordigers van/namens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (directoraat-generaal Water en Bodem, directoraat-generaal Luchtvaart en Maritiem en Rijkswaterstaat) en bestuurders van het Waterschap Limburg, provincie Limburg en de gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten en Meerssen deel. Zij sturen samen op samenhang, draagvlak en eenduidige communicatie van het project en adviseren de Minister van Infrastructuur en Waterstaat die verantwoordelijk is voor het vaststellen van het projectbesluit.

De partijen streven naar commitment voor doorwerking van de keuzes van de stuurgroep, die zij gezamenlijk hebben voorbereid en waarbij zij een evenwichtige afweging maken ten aanzien van alle belangen die er spelen. Met de deelname aan de stuurgroep treden er geen veranderingen op in de bestaande bevoegdheden. Er is sprake van "samen sturen, met behoud van ieders bevoegdheden". Het organiseren van commitment voor besluitvorming in één gremium als de stuurgroep werkt efficiënt en effectief. Het zorgvuldig voorbereiden van besluiten vergt tijd en die tijd hoeft op deze wijze maar één keer te worden ingezet. De voorzitter van de stuurgroep is de wethouder van de gemeente Maastricht. Hij vormt tevens het gezicht van het project Zuidelijk Maasdal in de regio richting stakeholders.

Het Directeurenoverleg (DO) vervult het ambtelijk opdrachtgeverschap en bestaat uit directeuren van alle partijen. In dit overleg neemt verder de projectmanager deel. Waterschap Limburg en ministerie van IenW nemen gezamenlijk het gedelegeerd ambtelijk opdrachtgeverschap voor deze verkenning op zich. Beiden sturen de door Infrastructuur en Waterstaat te leveren projectmanager van de verkenning Zuidelijk Maasdal aan en nemen op voorstel van de projectmanager besluiten over eventuele dilemma's of verwijzen deze naar de stuurgroep Zuidelijk Maasdal en zo nodig naar de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Voor IenW zijn er verschillende partijen betrokken. Uitgangspunt is dat één partij namens deze de gedelegeerd ambtelijk opdrachtgeversrol vervult.

Het DO en de stuurgroep wordt voorbereid door de Ambtelijke Begeleidingsgroep (ABG). In deze ABG nemen alle betrokken partners plaats. De ABG heeft als taak om de stuurgroep en het DO voor te bereiden en mee te denken, mee te werken en af te stemmen met het projectteam van de verkenning Zuidelijk Maasdal. Na ondertekening van dit startdocument stelt de projectmanager, op basis van dit startdocument en in de stuurgroep gemaakte governance afspraken, een plan van aanpak op voor de verkenning.

#### **4.2. Participatieproces**

Partijen vinden het belangrijk om in de verkenning bewoners, bedrijven en andere betrokkenen in het gebied te betrekken. Het gaat om het informatie brengen over de voortgang van het project en om het ophalen van wensen, initiatieven en kansen. Daarmee is participatie een belangrijk onderdeel van de aanpak van de verkenning. Zo kunnen oplossingsrichtingen worden aangedragen, verdiept en verrijkt met lokale kennis. Bij aanvang van de verkenning wordt het participatieplan opgesteld door alle betrokken partners.

De Omgevingswet regelt dat 'uiterlijk bij aanvang van de verkenning' het bevoegd gezag kennisgeeft van de wijze waarop burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen bij de verkenning zullen worden betrokken.



Deze kennisgeving participatie wordt gecombineerd met de verplichte kennisgeving van het voornemen om een verkenning te starten (zie ook par 3.1.5). In de kennisgeving participatie is omschreven op welke manier stakeholders uit de omgeving kunnen participeren en hoe zij gedurende het project betrokken en geïnformeerd blijven, zodat zij onder meer;

- te raadplegen zijn over knelpunten, kansen en mogelijke maatregelen;
- en geïnformeerd kunnen worden over de ontwikkelingen en uitkomsten.

In de gecombineerde kennisgeving voornemen en participatie stelt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat met het oog op de verkenning eenieder in de gelegenheid, binnen een door hem te stellen termijn, mogelijke oplossingen voor de opgave voor te dragen. Het bevoegd gezag geeft daarbij uitgangspunten aan voor het redelijkerwijs in beschouwing nemen van die oplossingen en besluit vervolgens of de voorgedragen mogelijke oplossingen redelijkerwijs in de verkenning in beschouwing moeten worden genomen. Ook kan eenieder reageren op het voorgestelde participatieproces.

In de aanloop naar de publicatie van de kennisgeving voornemen en participatie heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer over de start van de verkenning geïnformeerd en hebben het Waterschap Limburg, provincie Limburg en de gemeenten Maastricht, Eijsden-Margraten en Meerssen hun algemeen bestuur, gemeenteraden en provinciale staten geïnformeerd.

Verder wordt er een contactpunt benoemd waar reacties, initiatieven, vragen, klachten, wensen en kansen gedurende het proces kunnen worden gemeld. Afhandeling, voor zover het de verantwoordelijkheid is van de partners, wordt door de bevoegde partner bij voorkeur schriftelijk (mail of brief) gedaan en opgeslagen in het archief. Partijen streven ernaar zo snel mogelijk te antwoorden. Dit alles wordt verder uitgewerkt in het participatieplan.

De aanpak van de participatie tijdens de verkenning kent globaal vier rondes, die passen in de MIRT fasering zoals in paragraaf 3.2 is gedeut. In de praktijk vormt dit een iteratief proces waarbij uitleggen, vragen stellen, luisteren en oplossen steeds opnieuw aan de orde zullen zijn in de zoektocht naar een stabiel voorkeursalternatief. Met deze wijze van werken streven partijen om te werken 'met én voor de omgeving'.

Onder het besef dat een goede inpassing in de omgeving belangrijk is voor bewoners, bedrijven en andere betrokkenen in het gebied, is het gebiedsgericht denken en werken een belangrijk uitgangspunt.

In de (ontwerp-)voorkeursbeslissing wordt te zijner tijd aangegeven hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en bestuursorganen zijn betrokken en wat de resultaten zijn van de uitgevoerde verkenning. Daarbij wordt in ieder geval ingegaan op de door derden voorgedragen mogelijke oplossingen en de daarover door deskundigen uitgebrachte adviezen.

## 5 Financiën en planning

### 5.1. Financiën

De totale plan- en realisatiekosten van de meest voor de hand liggende oplossingsrichting zijn geraamd op € 424 mln. (prijspeil 2022). Alle bedragen genoemd in deze paragraaf zijn inclusief BTW. De plan- en realisatiekosten van deze oplossingsrichting zijn opgebouwd uit een dijkversterking van € 214 mln., nautische maatregelen van € 68 mln., rivierverruimingsmaatregelen van € 115 mln. en investeringen in ruimtelijke kwaliteit en stads- en natuurontwikkeling van € 27 mln. De realisatiekosten bedragen € 314,5 mln., opgebouwd uit een dijkversterking van € 155 mln., nautische maatregelen van € 52 mln., rivierverruimingsmaatregelen van € 80,5 mln. en investeringen in ruimtelijke kwaliteit en stads- en natuurontwikkeling van € 27 mln.

In het Mobiliteitsfonds/Deltafonds is € 112 mln. gereserveerd voor de meest voor de hand liggende oplossingsrichting. Deze reservering bestaat uit € 60 mln. (prijspeil 2023) voor planvorming en realisatie van de rivierverruiming (gebaseerd op Franciscus Romanusweg en doorstroming eiland Bosscherveld<sup>31</sup>) en € 52 mln. (prijspeil 2021) voor de realisatie van de nautische knelpunten (verbreding invaart Julianakanaal)<sup>32</sup>. Voor planvorming voor de nautische knelpunten is verder € 2 mln. gereserveerd.

Ten behoeve van de realisatie van de stedelijke ontwikkeling heeft de gemeente Maastricht € 15 mln. (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld (voor ruimtelijke kwaliteit en stadsontwikkeling, gebaseerd op de Franciscus Romanusweg). De provincie Limburg heeft voor de realisatie van maatregelen ter versterking van de ruimtelijke kwaliteit en het versterken van natuurwaarden € 12 mln. (prijspeil 2022) beschikbaar gesteld. Voor de planvorming en realisatie van de dijkversterking verwacht het Waterschap Limburg € 214 mln. nodig te hebben<sup>33</sup>. De plankosten voor de verkenning worden voorgefinancierd door het Waterschap Limburg vooruitlopend op de definitieve programmering van de dijkversterkingsopgave in het HWBP. Gemeente Eijsden-Margraten en gemeente Meerssen onderzoeken of en voor welke opgave zij een bijdrage leveren.

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

Voor de ecologische systeemopgave (PAGW), als onderdeel van de opgave te werken aan een dynamisch riviersysteem met robuuste riviernatuur, is nog geen zicht op financiering. In de verkenning wordt deze opgave wel meegenomen en wordt ingezet op financiering via de vierde tranche<sup>34</sup>.

---

<sup>31</sup> Oplossingsrichtingen afkomstig uit MIRT-onderzoek 2019, geraamd in maart 2022.

<sup>32</sup> Oplossingsrichtingen afkomstig uit AVM.

<sup>33</sup> Kosten op basis van kentallen HWBP en uitgangspunten Maas 2050. Momenteel wordt het ingangstoets proces in gang gezet zoals beschreven in paragraaf 3.2.2.

<sup>34</sup> De 3<sup>e</sup> tranche van het PAGW kwam te vroeg voor dit project en de indiening is dan ook afgewezen. Door in de verkenning dit wel mee te nemen, zal het resultaat alsnog worden ingediend bij een volgende vierde tranche.

Onderstaande tabel geeft inzicht in de kosten en dekking voor Zuidelijk Maasdal:

Kosten opgaven obv meest voor de hand liggende mogelijke oplossingsrichting:	Realisatiekosten (x € mln)	Plankosten (2) (x € mln.)	Totaal (x € mln.)	Dekking realisatiekosten (x mln.)	Dekking plankosten (x € mln)	Totale dekking (1) (x € mln.)	Partij	Motivatie financiële bijdrage
Hoogwaterveiligheid: dijkversterking	155	59	214	139,5	53,1	192,6	Landelijk Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) - bijdrage 90%	Hoogwaterveiligheid - dijkversterking.
				15,5	5,9	21,4	Waterschap Limburg - bijdrage 10%	
Vlot en veilig transport over water	52	15,6	67,6	52	2	54	Rijk - Nautische veiligheid	Verwijderen obstakels en rivierverruiming tbv verbeteren nautische omstandigheden
Rivierverruiming (Franciscus Romanusweg + Eiland Bosscherveld)	80,5	34,5	115	42	18	60	Rijk - Integraal Rivierenmanagement	Rivierverruiming t.b.v. hoogwaterveiligheid
Ruimtelijk kwaliteit / stadsontwikkeling	15	0	15	15	0	15	Gemeente Maastricht	Ruimtelijke kwaliteit en (economische) stadsontwikkeling
Ruimtelijke kwaliteit en natuurontwikkeling	12	0	12	12	0	12	Provincie Limburg	Ruimtelijke kwaliteit en natuurontwikkeling
<b>TOTAAL</b>	<b>314,5</b>	<b>109,1</b>	<b>423,6</b>	<b>276</b>	<b>79</b>	<b>355</b>		
				88%	dekking	84%		
<small>(1) Geraamd overeenkomstig de Standaardsystematiek voor kostenramingen 2018 (ssk 2018). En hebben een bandbreedte van plus of min 35 tot 50%</small>								
<small>(2) Plankosten betreffen verkenningfase én studie- en planningsfase</small>								
<small>(3) Waterschap Limburg heeft toegezegd als onderdeel van de nog te maken afspraken met het HWBP de 10% projectgebondenbijdrage te reserveren</small>								
<small>(4) Plankosten pm, tevens dekking voor plankosten nog te bepalen</small>								

Tabel 9. Kosten en dekking op de realisatiekosten

Deze raming kent een onzekerheidsmarge. Dit betekent dat de scope en de raming van het uiteindelijke project anders kan zijn dan de scope en de raming die in dit startdocument is aangenomen. Gedurende de verkenning ontwikkelen en werken partijen oplossingsrichtingen uit die door middel van een zorgvuldige gebiedsparticipatie ook met de omgeving worden getoetst/ verbeterd. Pas aan het eind van de verkenning, bij de voorkeursbeslissing, ontstaat een beeld over de definitieve scope van een voorkeursalternatief. Dit zal naar verwachting bestaan uit een samenstel van dijkversterkings-, rivierverruimings-, nautische, ecologische en ruimtelijke maatregelen. Bij de voorkeursbeslissing moet balans bestaan tussen de (kosten van de) scope van het project en de dekking.

Partijen maken aan het eind van de verkenning bestuurlijke afspraken over wie welk deel meebetaalt aan het project. De betrokken partijen leggen deze en andere afspraken over het vervolg vast in een gezamenlijke bestuursovereenkomst. Deze bestuursovereenkomst wordt aan het eind van de verkenning door betrokken partijen ondertekend en vormt dan naast de voorkeursbeslissing de start van de plannings- en studiefase.

## 5.2. Planning

Na publicatie van de kennisgeving voornemen en participatie wordt begonnen met de uitvoering van de verkenning. De verkenning zal vanwege het complexe karakter naar verwachting langer kunnen duren dan de gebruikelijke twee jaar.

Huidige planning:

Verkenning tot en met de voorkeursbeslissing	2023 – 2026
Kennisnemen voortgang verkenning	BO MIRT najaar 2023
Zeef 1: eerste trechtering oplossingsrichtingen	voorjaar 2024
Zeef 2: voorkeursbeslissing en bestuursovereenkomst	BO MIRT najaar 2026

## BIJLAGE A: BELEIDSDOCUMENTEN

### *Nationale Omgevingsvisie (NOVI)*

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de lange termijn visie van het rijk en geeft een visie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met ambities en nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven.

Met de NOVI wordt gezocht naar maximale combinaties tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van ruimte. Met steeds een zorgvuldige afweging van belangen wordt gewerkt aan de volgende prioriteiten: ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie, een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De nationale belangen die in dit project samenkomen zijn (in bijlage B zijn deze verder uitgewerkt):

- Nationaal belang 6: Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem
- Nationaal belang 7: In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit
- Nationaal belang 14: Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit)
- Nationaal belang 15: Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater

Daarmee zijn de opgaven in deze verkenning, het verbeteren van hoogwaterveiligheid, rivierverruiming, veiligheid van de scheepvaart en de robuustheid van het riviersysteem, benoemd als opgaven van nationaal belang in de NOVI.

### *Nationaal Water Programma 2022-2027 (NWP)*

Het NWP beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en het beheer van de rijkswateren en rijkswaargewegen. Voor het waterbeleid is het NWP een uitwerking van de Nationale Omgevingsvisie. Belangrijke onderdelen van het NWP zijn de stroomgebiedbeheerplannen, het overstromingsrisicobeheerplan en het Programma Noordzee. Nederland heeft te maken met grote wateropgaven die bovendien in de toekomst steeds groter en complexer worden. Dit komt door een aantal samenhangende uitdagingen: klimaatverandering, bodemdaling, milieuverontreiniging, biodiversiteitsverlies en ruimtedruk. In de uitvoering ligt bovendien een grote opgave om verouderde infrastructuur zoals bruggen en sluizen in stand te houden en waar nodig te vervangen of te renoveren.

De wateropgaven waar Nederland op dit moment voor staat, de uitdagingen richting de toekomst en de noodzaak van een integrale aanpak vormen de basis voor 3 hoofdambities van dit NWP:

1. Een veilige en klimaatbestendige delta;
2. Een concurrerende, duurzame en circulaire delta;
3. Een schone en gezonde delta met hoogwaardige natuur.

De wateropgaven staan niet op zichzelf; een integrale aanpak met andere opgaven in de fysieke leefomgeving, zoals de energietransitie, de woningbouw, herstel natuur en de landbouwtransitie is noodzakelijk. Het bodem- en watersysteem stelt

randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen. Om deze randvoorwaarden ook juridisch te laten doorwerken zijn inhoudelijke kaders nodig voor de inrichting en gebruik van wateren alsook voor ruimtelijke inrichting, landgebruik en de wijze van bouwen. In Nederland komen veel opgaven voor de leefomgeving bij elkaar op een klein oppervlak. Niet alles kan, soms moeten keuzes worden gemaakt. Daarvoor zijn in het NWP een aantal afwegingsprincipes voor het waterbeleid en beheer opgenomen.

#### *Water en Bodem sturend*

Water en bodem zijn van grote invloed op ons dagelijks leven. De bodem biedt stevigheid, als fundament voor onze wegen en huizen. Is de bodem te nat of juist te droog? Dan merken we dat aan lagere opbrengsten, schade aan de natuur of in de supermarkt aan hogere prijzen. Elk stukje bodem en oppervlaktewater in ons land is in gebruik, soms voor vele doeleinden tegelijk. En niet alleen wat je ziet. Ook onder de grond is het een drukte van jewelste. Buizen, pijpen, kabels, winning van grondstoffen. Op die bodem moeten we zuinig zijn.

Het rijk kiest ervoor om water en bodem sturend te laten zijn in de ruimtelijke ordening opdat Nederland ook in de toekomst met een ander en grillig klimaat kan blijven leven, wonen en werken<sup>35</sup>. In programma's als Ruimte voor de Rivier, Integraal Rivier Management (IRM) en de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) zet het rijk het water- en bodemsysteem centraal en werkt zij volgens de door het kabinet vastgestelde randvoorwaarden. De principes vanuit de beleidsbrief Water en Bodem sturend zijn binnen de verkenning uitgangspunt.

#### *Programma Integraal Riviermanagement (IRM)*

Medio 2019 hebben bestuurders<sup>36</sup> uit het Maas- en Rijngebied, de Deltacommissaris en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat opdracht gegeven om een Programma onder de Omgevingswet (POW) Integraal Riviermanagement (IRM) te ontwikkelen.

De POW IRM zal een integrale visie op de Maas en Rijn bevatten met als doel om te komen tot een toekomstbestendig riviersysteem dat meervoudig bruikbaar is en als systeem goed functioneert. Dat houdt in dat er een optimale balans gezocht wordt tussen de verschillende functies van het rivierengebied (de vijf IRM-doelen): hoogwaterveiligheid, natuur & waterkwaliteit, bevaarbaarheid, zoetwatervoorziening en regionale ruimtelijke ontwikkeling. Ook deze verkenning streeft naar deze optimale balans, met oog voor het functioneren van de rivier als systeem.

#### *Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW)*

Met de Programmatische Aanpak Grote Wateren (PAGW) worden aanvullend op de programma's van Natura 2000 en KRW tot 2050 extra maatregelen genomen om ook op de langere termijn te zorgen voor schone en gezonde grote wateren. Waar dat kan wordt er meer ruimte gegeven aan het water, ecologische verbindingen hersteld en gezorgd voor een gevarieerder leefgebied. Daardoor wordt de biodiversiteit in het riviersysteem hersteld en duurzaam behouden.

Het gebied tussen Eijsden en Maasbracht is binnen de PAGW aangemerkt als de hotspot Grensmaas. Zo wordt er ingezet op het herstel van systeemcondities (stabiel stromend habitat en een natuurlijke balans van de sedimentdynamiek) en

---

<sup>35</sup> Brief Minister van Infrastructuur en Waterstaat Water en Bodem sturend (kenmerk IenW/BSK-2022/283041)

<sup>36</sup> Drie Ministeries, zes provincies, negen waterschappen en gemeenten langs de Maas en Rijn bouwen samen aan Integraal Riviermanagement (IRM).

het realiseren van een vismigratieroute zonder barrières. Vanuit de PAGW wordt een préverkenning Grensmaas gestart om de opgave voor herstel van ecologische waterkwaliteit en natuur in het gebied te onderzoeken.

*Toekomstbestendige vaarwegen: klimaatadaptief en betrouwbaar*

In de brief van november 2022 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de toekomst geschetst voor de hoofdvaarwegen in Nederland<sup>37</sup>. De belangrijkste veranderingen waar de binnenvaart mee te maken krijgt, zijn een gevolg van de energietransitie, de toenemende digitalisering, het streven naar ketenoptimalisatie en het omgaan met klimaatverandering.

De genoemde ontwikkelingen bieden de binnenvaart kansen om zich te positioneren als aantrekkelijke vervoersmodaliteit en daarmee als alternatief voor vervoer over de weg en/of het spoor. De komende tijd werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan een actieprogramma met taken en verantwoordelijkheden voor verladers, vervoerders, overheden en andere relevante partijen, met een bijbehorend inzicht in de daarvoor benodigde middelen.

*Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) en Maas 2050*

Om bewoners en bedrijven langs de Maas in Limburg te blijven beschermen tegen overstromingen, werkt het Waterschap Limburg aan sterke dijken. Om goed voorbereid te zijn op de toekomst met klimaatverandering zijn nog sterkere dijken nodig.

Sinds 2017 gelden er in Nederland nieuwe normen voor waterveiligheid. Dat zijn veiligheidseisen waaraan een dijk minimaal moet voldoen. Het is de taak van het Waterschap Limburg om ervoor te zorgen dat de Limburgse dijken in 2050 voldoen aan deze nieuwe eisen. Op dit moment werkt het Waterschap Limburg binnen het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) aan het op orde brengen van 54 kilometer dijken. Maar daarna is het werk nog niet klaar. De totale opgave tot 2050 heeft het Waterschap Limburg in september 2022 in het programma Maas 2050 samengebracht, waarna het Algemeen Bestuur haar voorkeur heeft uitgesproken voor het scenario Veilig met en voor de omgeving. Hiermee is besloten om in lijn met de Limburgse propositie de hoogwaterveiligheid in de stedelijke gebieden versneld op orde te brengen.

In Maas 2050 is ook de dijkversterkingsopgave benoemd die zich bevindt in het plangebied van de verkenning. De omvang van de dijkversterkingsopgave, met name de hoogte, is mede afhankelijk van de kansen op waterstandsaling uit rivierverruiming. Binnen de verkenning dient deze samenhang alsook de samenhang met de overige IRM-doelen te worden onderzocht.

*Waterbeheerprogramma Waterschap Limburg*

Elke zes jaar leggen waterschappen vast welke koers, aanpak en welke maatregelen op hoofdlijnen nodig zijn om het watersysteem en de waterkeringen op orde te brengen en te houden. Met het waterbeheerprogramma 2022-2027 geeft Waterschap Limburg richting aan het waterbeheer in de periode 2022-2027. Het programma geeft invulling aan het bestuursprogramma uit 2019 en de meerjarenbegroting waarin de koers voor de periode 2021-2025 is uitgezet.

Het Nationale Waterprogramma en het Provinciaal Waterprogramma hebben dezelfde looptijd en bieden de kaders voor dit waterbeheerprogramma. Zo zijn in het Nationaal Waterprogramma de Deltabeslissingen opgenomen. Het Provinciaal Waterprogramma geeft onder andere kaders voor het strategische

---

<sup>37</sup> IenW/BSK-2022/271554

grondwaterbeheer, de regionale normering wateroverlast, de functietoekenning voor onze oppervlaktewateren en de waterkwaliteitsdoelen voor de KRW-waterlichamen en de overige wateren.

#### *Programma Waterveiligheid en Ruimte Limburg*

Bij de kabinetsformatie van Rutte IV hebben provincie, Waterschap Limburg en Limburgse gemeenten een propositie ingediend om toekomstige wateroverlast tegen te gaan. Dit is uitgewerkt in het Programma Waterveiligheid en Ruimte Limburg (WRL). Het programma gaat aan de slag met het vergroten van de capaciteit van de afvoer van beken en zijrivieren, meer rekening houdend met de waterhuishouding bij de inrichting van de ruimtelijke ordening en met het verhogen van het klimaatbewustzijn van de inwoners. Daarbij heeft het programma aandacht voor zowel het hoofdwatersysteem (de Maas) als het regionale watersysteem (beken en zijrivieren). De focus richt zich qua fysieke maatregelen op het regionale watersysteem omdat daar een behoefte is aan een gezamenlijke visie en aanpak. Op 14 juli 2022 is voor dit programma een bestuursovereenkomst tussen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Limburg en Waterschap Limburg getekend<sup>38</sup>.

#### *Omgevingsbeleid Provincie Limburg*

De Omgevingsvisie Limburg is 1 oktober 2021 vastgesteld door Provinciale Staten. Dit is een strategische en lange termijn (2030-2050) visie op de fysieke leefomgeving en beschrijft onderwerpen zoals wonen, infrastructuur, milieu, water, natuur, landschap, bodem, ruimtelijke economie, luchtkwaliteit en cultureel erfgoed. Daarnaast worden ook de aspecten gezondheid, veiligheid en een gezonde leefomgeving in de Omgevingsvisie meegenomen. In de Omgevingsverordening legt de Provincie regels vast voor onder meer natuur, milieu, (grond-)water, ontgronding, wegen, ruimte (verstedelijking, woon- en werklocaties, agrarische bedrijven).

De Provincie heeft op dit moment twee omgevingsverordeningen: de Omgevingsverordening Limburg 2014 en de Omgevingsverordening Limburg 2021. De Omgevingsverordening Limburg 2014 komt in zijn geheel te vervallen op het moment dat de Omgevingswet in werking treedt. Op dat moment zal deze worden vervangen door de Omgevingsverordening Limburg 2021. Met de komst van de Omgevingswet is een nieuwe omgevingsverordening nodig die past binnen de kaders en de bewoordingen van de Omgevingswet.

De Omgevingsverordening Limburg 2021 kent voor een aantal onderwerpen andere regels, of regels onder een andere benaming dan de Omgevingsverordening Limburg 2014. Het meest in het oog springt de natuur- en landschapsbescherming. De zones 'Goudgroene natuur', 'Zilvergroene natuur' en de 'Bronsgroene Landschapszone' worden gewijzigd. De Goudgroene natuurzone wordt onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (Natuurnetwerk Limburg) en de Zilvergroene en Bronsgroene zones worden samengevoegd tot de 'Groen-Blauwe Mantel'.

#### *Maastrichtse Omgevingsvisie 2040*

In 2020 is de Structuurvisie van de gemeente Maastricht opgevolgd door de Omgevingsvisie Maastricht. De Omgevingsvisie vormt een strategische visie voor de leefomgeving en heeft een doorkijk naar 2040. Met deze visie heeft Maastricht de ambitie om haar positie als motor voor de (Eu)regionale economie te versterken en de lokale kwaliteit van leven te verbeteren.

---

<sup>38</sup> Staatscourant 27 juli 2022, nr. 19467.

De gemeente Maastricht werkt in de fysieke omgeving gericht aan de thema's (Eu)regionale netwerkfunctie, Beleving & Ontmoeting, Gezond & Leefbaar. Aan de hand van deze thema's moet de duurzame ontwikkeling van Maastricht vorm krijgen, waarbinnen nieuwe ontwikkelingen kunnen plaatsvinden en bestaande kwaliteit behouden blijft. Het ruimtelijk streefbeeld bestaat hierbij uit drie onderdelen: (1) een fijnmazig netwerk van ontmoetingsplekken; (2) Oost-west: barrières verminderen of verzachten; en (3) Noord-zuid: verbinding met de Maas en toevoegen groen en natuur. Een aantal integrale gebiedsontwikkelingen spelen hierin een sleutelrol. Deze thema's, pijlers en gebiedsontwikkelingen dienen ook in de verkenning meegenomen te worden bij het bepalen van kansrijke oplossingsrichtingen.

#### *Gemeente Eijsden-Margraten*

In de Strategische Visie Vernieuwen door Verbinden Eijsden Margraten 2012-2022 is ingezet op *Meer met de Maas*. Verschillende doelen zijn benoemd; onder meer inzetten op het leggen van verbindingen en het nadrukkelijk optrekken met provincie en Rijswaterstaat waarbij het gaat om thema's als bevaarbaarheid, natuurontwikkeling, veiligheid en toerisme. Dit is gebeurd in de Ontwikkelvisie Zuidelijk Maasdal en wordt nu vertaald naar de Omgevingsvisie Lijn 50 (samen met de gemeente Gulpen-Wittem en Vaals), waarbij voor het Maasdal en de wateropgave de *couleur locale* specifiek zal worden beschreven.

In het bestuursakkoord 2022 – 2026 is opgenomen: "Groen-blauwe verbindingzones realiseren door de herontwikkeling van het Noorddal te faciliteren en een vervolg te geven aan de Zuidelijke Maasdalvisie, startende met het uitwerken van een MIRT-studie".

Het gemeentelijk beleid met betrekking tot de omgeving is vastgesteld in het Waterprogramma 2023-2027 en de Klimaatadaptatiestrategie 2023-2027. In het waterprogramma staat hoe de gemeente Eijsden-Margraten de gemeentelijke watertaken uit wil voeren. Dit waterprogramma is gericht op de wettelijke zorgplichten van de gemeente voor afvalwater, hemelwater en grondwater, maar deze zorgplichten hebben natuurlijk raakvlakken met andere thema's zoals groen, ruimtelijke ordening en klimaatadaptatie. De klimaatadaptatiestrategie beschrijft de visie, doelen en een actieprogramma waar de gemeente Eijsden-Margraten tot 2035 aan de lat staat. Het gaat hier over doelen over wateroverlast, hitte, droogte, etc.

Voorafgaand aan deze plannen hebben de partners van het samenwerkingsverband Maas en Mergelland een gezamenlijk Waterketenplan en Klimaatadaptatiestrategie opgesteld. Hierin staan gezamenlijke doelen en acties op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater en de gevolgen daarvan voor oppervlaktewaterkwaliteit, de grondwaterkwaliteit en klimaatadaptatie.

#### *Gemeente Meerssen*

Gemeente Meerssen beschikt niet over een omgevingsvisie. Het gemeentelijk beleid met betrekking tot de omgeving is vastgesteld in het Waterprogramma 2023-2027 en de Klimaatadaptatiestrategie 2023-2027. In het waterprogramma staat hoe de gemeente Meerssen de gemeentelijke watertaken uit wil voeren. Dit waterprogramma is gericht op de wettelijke zorgplichten van de gemeente voor afvalwater, hemelwater en grondwater, maar deze zorgplichten hebben natuurlijk raakvlakken met andere thema's zoals groen, ruimtelijke ordening en klimaatadaptatie. De klimaatadaptatiestrategie beschrijft de visie, doelen en een actieprogramma waar de gemeente Meerssen tot 2035 aan de lat staat. Het gaat hier over doelen over wateroverlast, hitte, droogte, etc.



Voorafgaand aan deze plannen hebben de partners van het samenwerkingsverband Maas en Mergelland een gezamenlijk Waterketenplan en Klimaatadaptatiestrategie opgesteld. Hierin staan gezamenlijke doelen en acties op het gebied van afvalwater, hemelwater en grondwater en de gevolgen daarvan voor oppervlaktewaterkwaliteit, de grondwaterkwaliteit en klimaatadaptatie.

## BIJLAGE B: UITWERKING NATIONALE BELANGEN NOVI

### **Nationaal belang 6: Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem**

Zonder een goed functionerend mobiliteitssysteem komen onze economie en onze samenleving letterlijk tot stilstand. Het economische en sociale belang is gediend bij een goede bereikbaarheid op alle schaalniveaus. Het in samenhang functioneren van het totale systeem van wegen, spoorwegen, vaarwegen, infrastructuur voor lopen en fietsen, multimodale knooppunten en stations, havens en luchthavens, ook op de lange termijn, is een nationaal belang.

Het verkeer en het vervoer van personen en goederen moeten veilig en betaalbaar zijn, betrouwbare, acceptabele reistijden en reisalternatieven bieden en zo min mogelijk negatieve effecten op de omgeving veroorzaken. Het deel van de infrastructuurnetwerken dat van regio-overstijgend belang is voor de bereikbaarheid, wordt tot de hoofdinfrastructuur (hoofdwegennet, hoofdtrainnet, hoofdvaarwegennet) gerekend.

Bij veiligheid gaat het om verkeersveiligheid, sociale veiligheid, fysieke veiligheid en externe veiligheid. Het is van belang op de weg, het spoor, het water en in de lucht. In een robuust mobiliteitssysteem is de reistijd voorspelbaar en betrouwbaar. Daarbij hoort het naadloos schakelen tussen de verschillende modaliteiten. Daarnaast betekent robuust ook dat het mobiliteitssysteem toekomstbestendig is (inclusief klimaatbestendig). De uitstoot van fijnstof en andere luchtvervuilende stoffen en geluidhinder van verkeer dienen minimaal te zijn.

### **Nationaal belang 7: In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit**

Een goed functionerend mobiliteitssysteem vereist het waarborgen en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor het vervoer van personen en goederen via wegen, spoorwegen, luchtruim, zee en vaarwegen. Ononderbroken netwerken voor heel Nederland en in verbinding met het buitenland moeten worden gewaarborgd. Dit belang overstijgt territoriaal het gemeentelijke, regionale en provinciale niveau.

### **Nationaal belang 14: Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit)**

Dit nationaal belang kent de elementen: waterveiligheid, klimaatbestendigheid en waterrobuustheid.

#### *Waterveiligheid*

Het is van nationaal belang om de waterveiligheid te waarborgen. De veiligheid komt tot stand door inzet op de drie lagen van meerlaagsveiligheid: inzet op het voorkomen van een overstroming door sterke dijken, dammen en duinen (preventie) én het beperken van de gevolgen van een overstroming via waterrobuuste ruimtelijke inrichting en crisisbeheersing (evacuatie, rampenplannen).

Bij het realiseren van waterveiligheid staat preventie voorop, door primaire keringen, waaronder duinen en stormvloedkeringen, te onderhouden en te versterken, rivierverruimende maatregelen te nemen en zandsuppleties in het kustfundament uit te voeren. Het is van nationaal belang dat er voldoende ruimte is voor zandwinning voor de kust- en waterveiligheid (inclusief de toekomstige

versterking van waterkeringen. Het is tevens van nationaal belang dat er in de omgeving van waterkeringen voldoende ruimte is om toekomstige versterkingen van waterkeringen mogelijk te maken.

Het beleid is erop gericht dat in 2050 voor iedereen achter een primaire kering de kans op overlijden door een overstroming gelijk aan of kleiner is dan 1:100.000 per jaar. Extra bescherming wordt geboden op plaatsen waar kans is op grote groepen slachtoffers en/of grote economische schade en/of ernstige schade door uitval van vitale en kwetsbare infrastructuur van nationaal belang.

#### *Klimaatbestendigheid en waterrobuustheid*

De beperking van CO<sub>2</sub>-uitstoot zal niet alle klimaatverandering voorkomen. Door klimaatverandering neemt de kans op wateroverlast, hitte, droogte en overstromingen toe. Dat levert risico's op voor onze economie, gezondheid en veiligheid die ontstaan door zeespiegelstijging en toenemende neerslagintensiteit en periodes van droogte als gevolg van klimaatverandering. Ook levert het risico's op voor een veerkrachtige biodiversiteit.

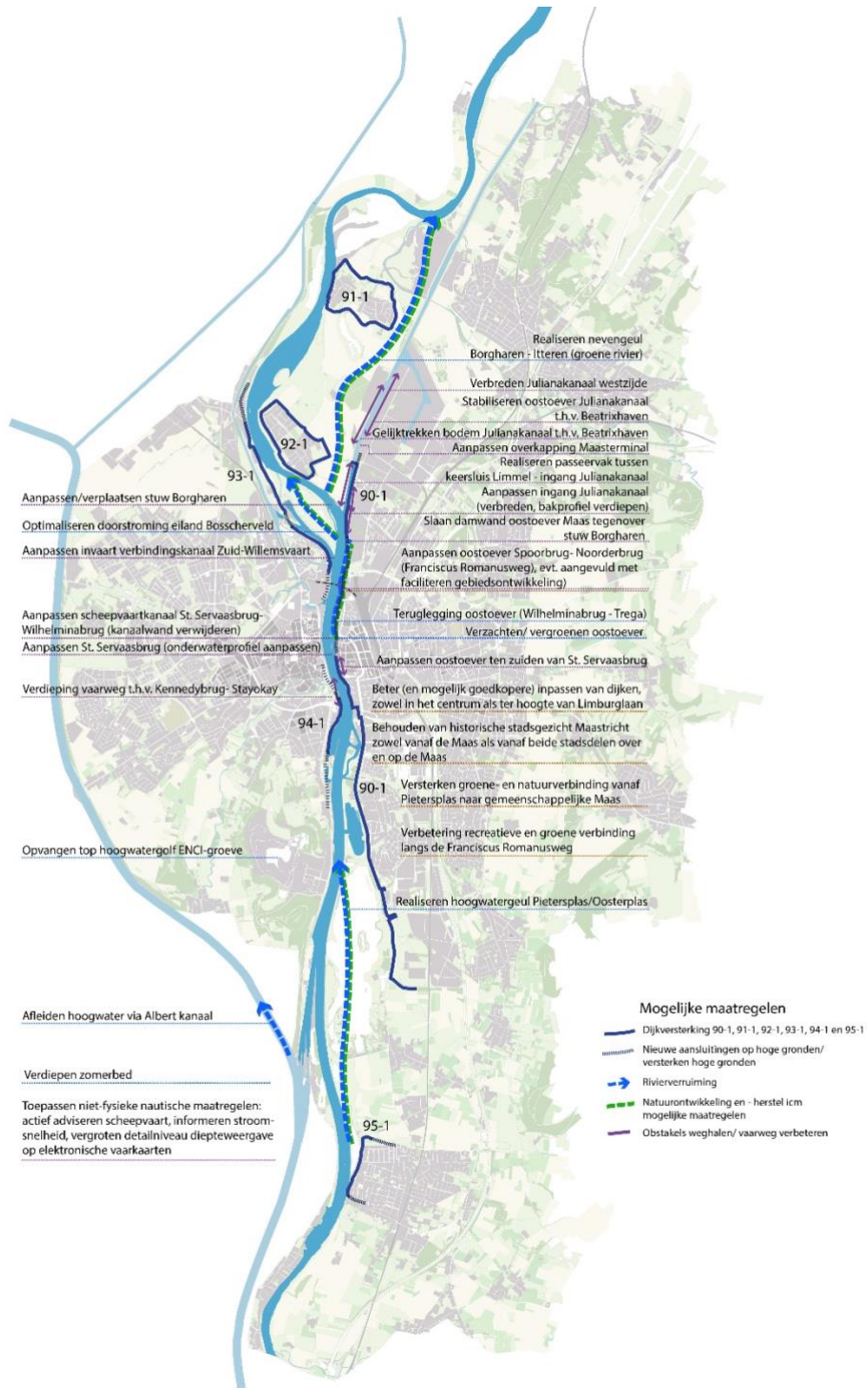
Het proces van bodemdaling heeft bovendien ook nog invloed op (de kosten voor) het peilbeheer en het cultureel erfgoed in de bodem. Het is van nationaal belang dat Nederland zich aanpast aan deze veranderingen, ook met het oog op de periode na 2050. Hoewel het tempo met onzekerheid omgeven is, zetten klimaatverandering en zeespiegelstijging ook na 2050 door. Als we niets doen dan is het gevolg een grotere kans op overstromingen, wateroverlast, hittestress en droogte. Een klimaatbestendig Nederland is ingericht op deze gevolgen van klimaatverandering, inclusief zeespiegelstijging en bodemdaling. In veel gevallen zal klimaatadaptatie invloed hebben op het ruimtegebruik van andere functies en opgaven.

#### **Nationaal belang 15: Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater**

Het is van nationaal belang dat voldoende zoetwater van goede kwaliteit (in de vorm van oppervlakte- en grondwater) beschikbaar is voor maatschappelijke en economische functies (drinkwater, landbouw en verwerking en industriële processen, scheepvaart, natuur, en dergelijke), ook op lange termijn. Cruciale gebruiksfuncties worden in perioden van watertekort beschermd volgens de wettelijk vastgelegde verdringingsreeks. In perioden van overschot is het van groot belang om – zonder daarbij overlast te veroorzaken – water zo lang mogelijk vast te houden en grondwatervoorraden aan te vullen. Naast voldoende (grond)water is het van nationaal belang dat we in Nederland een goede waterkwaliteit (oppervlakte- en grondwater) behouden en realiseren.

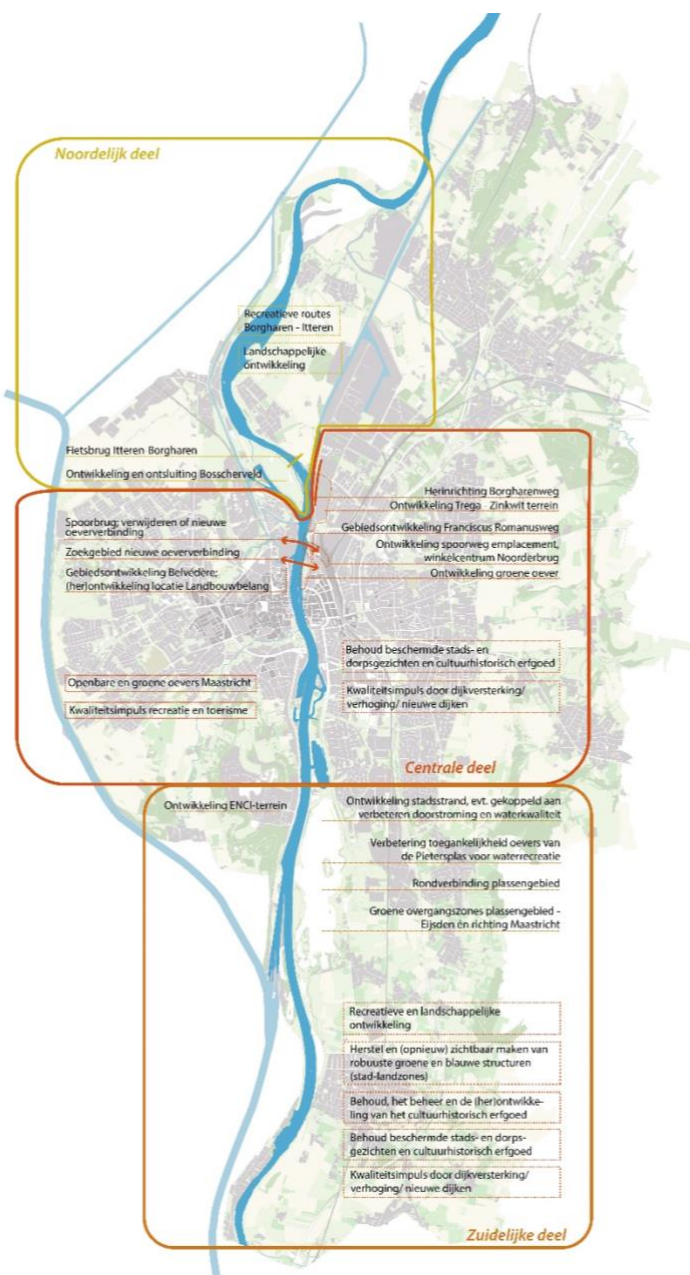
Een goede waterkwaliteit is nodig om het water te kunnen inzetten voor verschillende gebruiksfuncties, inclusief de ontwikkeling van natuur en biodiversiteit. Europese richtlijnen (zoals de KRW29, KRM30 en Natura 2000) dragen hier in belangrijke mate aan bij. Drinkwater is een eerste levensbehoefte en een duurzame veiligstelling van de openbare drinkwatervoorziening is dan ook van nationaal belang. Behalve de beschikbaarheid van voldoende zoetwater en de kwaliteit van de drinkwaterbronnen moet ook de kwaliteit en leveringszekerheid van het drinkwater zelf worden gewaarborgd.

## BIJLAGE C: OVERZICHT MOGELIJKE OPLOSSINGSRICHTINGEN



## BIJLAGE D: OVERZICHT MEEKOPPELKANSEN

Een voor het gehele gebied geldende meekoppelkans is het zoeken naar mogelijkheden voor **zoetwaterberging** in het rivierbed van de Maas. Een belangrijke doelstelling die bij de Maas in de knel komt bij langdurige lage Maasafvoeren is het zorgen van een minimale afvoer van 10m<sup>3</sup>/s over de Gemeenschappelijke Maas, om **schade aan de natuur** te voorkomen. Gezien de te verwachten afname van de afvoeren in zomer en najaar zal dit in toekomst steeds lastiger worden. Het kunnen bufferen/bergen van water in het voorjaar als er voldoende water beschikbaar is en dit kunnen gebruiken bij lage afvoeren in de zomer is een van de oplossingen waarnaar wordt gezocht.



Daarnaast zijn er stedelijke, landschappelijke en recreatieve kansen die zich in drie deelgebieden concentreren (noord, centraal en zuid). Voor het **noordelijk deel** van het plangebied liggen er kansen in recreatieve en landschappelijke ontwikkeling. Mogelijke ontwikkelingen zijn het ontsluiten van Bosscherveld en Rivierpark Maasvallei voor de recreanten, de opwaardering van de Stuwweg en een recreatieve oeververbinding in de nabijheid van de stuw van Borgharen.

Voor het **centrale deel** van het plangebied liggen er kansen in stedelijke/economische ontwikkeling en het behoud van beschermde stadsgezichten. Het gaat bijvoorbeeld om ontwikkelingen rondom het verleggen van de Franciscus Romanusweg, het behouden/herontwikkelen of verwijderen van de spoorbrug en de ontwikkeling van het TREGA-Zinkwittterrein. Ook in het zorgvuldig inpassen van dijkversterking met behoud van beschermde stadsgezichten liggen kansen.

Voor het **zuidelijke deel** van het plangebied liggen er kansen in recreatieve, landschappelijke en stedelijke (ENCI) ontwikkeling en het behoud van een beschermd dorpsgezicht van Eijsden. Het gaat bijvoorbeeld om het herstel en (opnieuw) zichtbaar maken van robuuste groene en blauwe structuren (stad-landzones), het behoud, het beheer en de (her)ontwikkeling van het cultuurhistorisch erfgoed en verbetering van de toegankelijkheid van de oevers van de Pietersplas voor waterrecreatie.

## BIJLAGE E: BO MIRT AFSPRAKEN

### Afspraken uit het BO MIRT 2020

#### Maasoevers Maastricht

- MIRT-onderzoek over hoogwaterveiligheid, stedelijke herstructurering en ruimtelijke kwaliteit is in 2019 afgerond. Nu is er urgentie vanuit mogelijke synergie met oplossen nautische knelpunten.
- Leervraag IRM: nautische veiligheid integraal benaderen, omgaan met het faseverschil in het oplossen van de diverse opgaven.
- Leervraag: met betrekking tot de dijkversterkingsopgave wordt een relatie gelegd met HWBP. Onderzocht wordt hoe een en ander zich verhoudt tot de spelregels van het HWBP.

### Afspraken uit het BO MIRT 2022

- Rijk en regio spreken af om naar verwachting in april 2023 gezamenlijk een gebiedsgerichte MIRT-verkenning te starten naar de IRM-pilot Maasoevers Maastricht.
- De MIRT-verkenning dient inzicht te geven in de rivierverruimingsopgave, dijkversterkingsopgave en ecologische waterkwaliteit- en natuuropgave en rond de Maas tussen Eijsden en de monding van de Geul.
- De kosten van de totaal mogelijke rivierverruimende oplossingsrichtingen uit het MIRT-onderzoek wordt geschat op € 317 mln. (prijspeil 2022). Daarnaast worden de kosten van de dijkversterkingsopgave geschat op 214 mln. voor 18,5 kilometer. De kosten voor de hoogwaterbeschermingsopgave staat nog niet geprogrammeerd en geprioriteerd in het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). De verbetering van de ecologische waterkwaliteit en natuuropgave voor het gehele gebied is ingediend bij tranche 3 van het PAGW. Op het moment dat positieve besluitvorming over de financiële bijdrage vanuit de 3e tranche PAGW voor Maasoevers Maastricht duidelijk is, wordt dit definitief toegevoegd aan de scope voor de startbeslissing.
  - o De partijen stellen, uitgaande van de mogelijke oplossingsrichtingen die voortkomen uit het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek (Groene rivier Borgharen/Itteren, doorstroming eiland Bosscherveld, verlegging Franciscus Romanusweg en nevengeul Pietersplas) de volgende middelen inclusief btw beschikbaar:
    - het rijk voor de rivierverruimingsopgave € 60 mln.;
    - de Gemeente Maastricht € 15 mln. voor de bijbehorende (economische) stadsontwikkeling en;
    - de Provincie Limburg maximaal € 12 mln. voor (de versterking van) ruimtelijke kwaliteit en koppeling aan provinciale doelen zoals natuur.
  - o Deze bijdragen van de partijen zijn gebaseerd op de meest logische oplossingsrichtingen uit het MIRT-onderzoek Zuidelijk Maasdal, te weten de combinatie van de maatregelen Franciscus Romanusweg en doorstroming eiland Bosscherveld. In de gebiedsgerichte MIRT-verkenning IRM Maasoevers worden deze oplossingsrichtingen verder onderzocht en aangevuld.
  - o Deze middelen zijn voor het gehele planproces van MIRT-Verkenning tot en met realisatie.

- Rijk en regio realiseren zich dat de financiële middelen niet toereikend zijn om alle oplossingsrichtingen uit het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek te realiseren.
- Tevens spreken rijk en regio af dat zij voor het realiseren van de rivierverruimende ingrepen, gezamenlijk op zoek gaan naar aanvullende financiering, kiezen voor versoeringen of de meest kosteneffectieve maatregelen selecteren.
- Waterschap Limburg zegt als onderdeel van de nog te maken afspraken met het HWBP toe de 10% projectgebonden-bijdrage te reserveren. De HWBP bijdrage voor de vermeden kosten dijkversterking aan dit project kan pas worden vastgesteld als het effect van de rivierverruiming aan het einde van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning wordt vastgesteld
- Voor het opstarten van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning wijst het Waterschap Limburg een kwartiermaker aan die samen met Rijkswaterstaat vanuit het project Aanpak Vaarweg Maastricht zorgt voor het in overleg met de andere projectpartners opstellen van de startbeslissing, de projectaanpak en het vormgeven van de organisatie van IRM Maasoevers. In deze projectaanpak zal ook de inzet van de verschillende partijen worden vastgelegd, gelet op het integrale karakter van waterveiligheid, ruimtelijke kwaliteit, gebiedsontwikkeling en nautische veiligheid. Daarvoor wordt een integraal projectteam van gezamenlijke partijen opgericht. De gemeente Maastricht is bestuurlijk voorzitter van de stuurgroep.
- Rijk en regio spreken af dat in de aanpak van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning, het rijk ook de samenhang met het project Aanpak Vaarweg Maastricht op zorgvuldige wijze borgt.