



Provincie
Limburg



1051 - 31



Investeren in kwaliteit

*Schets van het
Omgevingsbeleid
voor Limburg*

Investeren in Kwaliteit

*Schets van het omgevingsbeleid
voor Limburg*

Gedeputeerde Staten
23 februari 1999

Colofon

'Investeren in kwaliteit'

is een uitgave van de Provincie Limburg.

Vormgeving/zetwerk: Vermeulen/co, Landgraaf
Fotografie: Vermeulen/co, Landgraaf
Druk: Van Grinsven Drukkers, Venlo

Inhoudsopgave

1. Samenhangend beleid, efficiënte uitvoering	7	
2. Kwaliteit door integratie	13	
2.1. Zoektocht naar samenhang	13	
2.2. Limburg kwaliteitsregio	15	
3. Verdwijnt Limburg?	29	3
3.1. Limburg langs de tijdlat	29	
3.2. Het Voorland	31	
3.3. - Limburg grenzeloos	34	
3.4. Limburg op lange termijn (2030)	38	
3.5. Structuurbeelden voor Limburg	41	
4. Veranderen en behouden	45	
4.1. De vooruitzichten voor Limburg	45	
4.2. Het beheer van het kapitaal van voorraden	49	
4.3. Woningbouw naar wens	51	
4.4. Duurzame ruimte voor bedrijvigheid	54	
4.5. Milieukwaliteit en duurzame productie	60	
4.6. Veerkrachtige watersystemen	62	
4.7. Duurzame watervoorziening	67	
4.8. Draggers van identiteit: natuur, landschap en cultuurhistorie	69	
4.9. Netwerken voor bereikbaarheid	74	
5. Regionale uitwerkingen	83	
5.1. De Peel	86	
5.2. De Maas	89	
5.3. Het Heuvelland	96	
5.4. De stadsregio's	99	
5.4.1. Algemene visie op de steden en de stadsregio's	99	
5.4.2. Het structuurbeeld van Maastricht	109	
5.4.3. De beleidsopgaven voor de Parkstad Limburg	115	
5.4.4. Het Masterplan Venlo	118	
5.4.5. De potenties van Roermond	121	
5.5. Tussen Echt en Luik	122	
6. Aan de slag	127	
6.1. Algemene rolopvatting	128	
6.2. Strategische onderwerpen en maatschappelijke coalities	133	
6.3. Instrumenten voor uitvoering van het omgevingsbeleid	136	
6.4. Investeren in Limburg	136	
6.5. Naar een nieuw planstelsel		
Begrippen- en afkortingenlijst	140	
Literatuurlijst	143	
Bijlagen		
1. Het denkmodel voor POL		
2. Milieukwaliteit, Verkenningen van de Limburgse ontwikkelingen op het gebied van milieu, water, natuur, landschap, grond- en hulpstoffen		
3. Bedrijventerreinenstrategie		

Voorwoord

Voor u ligt de nota "Investeren in kwaliteit". Het is een schets van wat een Omgevingsplan zou kunnen zijn. Het is zeker geen ontwerp Omgevingsplan, maar wel een bewijs dat een integrale, interactieve en selectieve benadering van belangrijke maatschappelijke vraagstukken meerwaarde oplevert. Die meerwaarde is gelegen in de andersoortige oplossingen, in de harmonische afwegingen en het aangeven van de vitale provinciale belangen. Hiermee wordt een nieuwe rolverdeling mogelijk tussen provincie en gemeenten, tussen provincie en rijk, tussen provincie en het maatschappelijk middenveld, tussen provincie en bedrijfsleven, tussen provincie en onze grensregio's.

Wij hebben ons voorgenomen met de nota "Investeren in kwaliteit" niet alleen te horen wat men er van vindt, maar vooral in te steken op het horen wat men er mee wil gaan doen. Wij noemen dat een vorm van "coalitievorming" of het tot stand brengen van "allianties". Wij zijn op zoek naar het verkrijgen van inzicht in wie onder welke voorwaarden wil gaan investeren in de kwaliteit van Limburg. Deze nota is daarvoor een gespreksagenda.

Alle provincies zijn bezig te komen tot meer geïntegreerd beleid. Daar waar de meeste provincies hun energie gestoken hebben in het verbeteren van de samenhang tussen ruimte, water en milieu, hebben wij ingestoken op een bredere scoop: het verbeteren van de samenhang tussen ruimte, economie, milieu, mobiliteit, water en welzijnsaspecten. Dat is complexer en risicovoller, maar wij menen dat het voorliggende resultaat laat zien dat het kan. Wij vertrouwen erop dat de integratiekwaliteit ons verder helpt de maatschappelijke vraagstukken van Limburg beter te benaderen. Samen met vele partijen, die bij de oplossing ervan betrokken moeten worden, hopen wij, dat het provinciale beleid zal inspireren tot een kwaliteitsimpuls.

Het college van Gedeputeerde Staten.

Hoofdstuk I

Samenhangend beleid, efficiënte uitvoering



I. Samenhangend beleid, efficiënte uitvoering

Een andere aanpak

Limburg verandert steeds opnieuw. De bevolking vergrijst in rap tempo en er is een proces van 'vernederlandsing' gaande, dat wil zeggen dat de samenleving gemiddeld dezelfde waarden en normen aanneemt als de rest van Nederland. Maar anderszijds kan Limburg een sterke eigen identiteit behouden door te investeren in eigenschappen waar ze (nog) een voorsprong heeft. Dat zijn met name cultuur, sociale cohesie, een aantrekkelijk landschap en steden met een menselijke schaal. Kortom: verblijfskwaliteit.

De hoge economische groei heeft zijn weerslag op de fysieke omgeving. De ruimtedruk heeft zo langzamerhand de grenzen van het toelaatbare bereikt en er is plaatselijk een ongewenst hoge milieubelasting. Verdere aantasting van de omgevingskwaliteit vermindert het voordeel dat Limburg ten opzichte van andere gebieden heeft. Het omgevingsbeleid is dan ook de sleutel tot de verdere ontwikkeling van Limburg als een regio die kwaliteit (selectiviteit) stelt boven kwantiteit (meer van hetzelfde). Het is tijd om de voorspoedige groei een nieuwe koers te geven. In navolging van het rijksbeleid streven ook wij naar ontkoppeling van economische groei en de tot nu toe automatisch daaruit voortvloeiende toenemende milieu- en ruimtedruk. Met andere woorden: hoe kan economische groei worden gecombineerd met ontlasting van de fysieke omgeving? De voornaamste opgave voor ons omgevingsbeleid is het vinden van harmonie tussen menselijk welbevinden (welzijn), duurzame welvaart (economie) en omgevingskwaliteit (milieu). Dat vraagt om een andere, een meer integrale aanpak.

In deze schets is vanuit die vertrekpunten het omgevingsbeleid voor Limburg geschetst. Het is een eerste stap op weg naar integraal beleid. Integratie van beleid kost tijd en inspanning. Maar de ervaring tot nu toe leert, dat door het daadwerkelijk te doen, deze manier van werken steeds vanzelfsprekender wordt. Deze Schets is dan ook beslist geen 'eindpunt'. Het is, zoals de naam al aangeeft, eerder een eerste stap op weg naar integratie, een ruwe schets van hoe dat einddoel er uit zou kunnen zien.

Limburg heeft de afgelopen 25 jaar een voorspoedige groei doorgemaakt. In Zuid-Limburg maakte eenzijdige mijnindustrie plaats voor een gevarieerde economische structuur. Noord- en Midden-Limburg kende een voorspoedige uitbouw van de economische sterke punten op het gebied van distributie, kantoorautomatisering en agribusiness, waardoor deze regio onderdeel van de industriële mainport in zuidoost Nederland is gaan uitmaken.

De Schets heeft als doel om alle maatschappelijke partijen te bewegen samen te investeren in de omgevingskwaliteit van Limburg. Ook in dat opzicht moet dus integratie plaatsvinden. Analooq aan de bestuurlijke opzet van Nederland - met verbonden van diverse politieke partijen die samen de agenda bepalen

- kan dit proces worden beschouwd als maatschappelijke coalitievorming.

Voor Provinciale Staten (PS) vormt dit document medio 1999 de basis voor twee belangrijke besluiten. Ten eerste is dat een beoordeling van wenselijkheid en haalbaarheid van de richting en invulling van het omgevingsbeleid. Ten tweede gaat het om een besluit over het nut en de noodzaak van één geïntegreerd beleidskader voor economie, ruimte, water, milieu, mobiliteit en de "harde" elementen van het zorg- en cultuurbeleid. Als PS daartoe besluiten, wordt de Schets in het komende jaar uitgewerkt tot een formeel plan: het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). Net als bij de totstandkoming van de Schets, speelt ook bij deze stap in de planvorming de maatschappelijke coalitievorming een wezenlijke rol.

Nota "Samenhangend beleid, efficiënte uitvoering"

Provinciale Staten gaan bij hun besluitvorming over de Schets na in hoeverre de POL-benadering de verwachte meerwaarde oplevert zoals die in de nota 'Samenhangend beleid, efficiënte uitvoering' (1997) is beschreven. In deze nota staan drie punten waar met een integrale benadering winst wordt verwacht: beleidsinhoud, beheersmatige aspecten en financiën.

Eén Omgevingsplan, zo is in bovengenoemde nota te lezen, is het resultaat van een andere manier van denken: van taakgericht naar resultaatgericht en van buiten naar binnen. Het gaat er bij geïntegreerd beleid ook om een oplossing te vinden voor nieuwe vraagstukken, bijvoorbeeld om de vraag hoe wij kunnen bevorderen, dat de economische ontwikkeling een duurzame richting heeft. De verschillende beleidsvelden hebben elkaar nodig om de gestelde doelen te bereiken, omdat

men er afzonderlijk niet in slaagt complexe maatschappelijke vraagstukken te beheersen. Verder stelt de nota dat een integraal Omgevingsplan per definitie selectief is en dat er dus verlies van beleidsinhoud optreedt ten opzichte van de bestaande afzonderlijke plannen: het Economisch Beleidskader, de Streekplannen, het Milieubeleidsplan, het Waterhuishoudingsplan, Mobiliteitsplan en het recente Grondstoffenplan. Dat ogenschijnlijke verlies gaat echter ook gepaard met winst omdat het scherper aangeeft wat het bestuur met de provincie Limburg voor ogen staat.

De verwachting is dat één Omgevingsplan beheersmatig winst oplevert omdat de bestuurlijke prioriteiten overzichtelijk en eenduidig in een en hetzelfde document staan beschreven. Daardoor zijn ook de beschikbare middelen beter te verdelen over de verschillende actiepunten. Tot slot zullen de kosten van één integraal plan waarschijnlijk minder hoog zijn dan wanneer meerdere afzonderlijke plannen ontwikkeld moeten worden.

Als hoofdvraagstukken voor het Limburgse omgevingsbeleid geeft de nota "Samenhangend beleid, efficiënte uitvoering" de volgende onderwerpen aan:

- De identiteit van Limburg
- Duurzaamheid van onze leefwijze, waaronder:
 - richting economische ontwikkeling.
 - omgevingsprijs.
 - economische dynamiek als omgevingskans
- Ruimte voor het water, waaronder:
 - veiligheid
 - drinkwater: het goud van de 21e eeuw
- Werken in een duurzaam Limburg
- Landbouw
- Compacte stad of stadslandschappen?
- Meer van hetzelfde of verscheidenheid?

Een interactief proces in drie rondes

Deze Schets is interactief tot stand gekomen. Dat houdt in dat de provincie niet zelf al vooraf doelen heeft geformuleerd, maar deze in overleg met relevante partijen in de samenleving heeft bepaald. Daarbij heeft zij zich niet beperkt tot het "opschrijven wat maatschappelijke partijen willen". De provincie is en blijft eindverantwoordelijk voor het vaststellen van de kaders en die verantwoordelijkheid neemt ze dan ook.

De Schets is in drie rondes tot stand gekomen. De eerste ronde is in mei 1998 afgerond met de 'Nota Agenda van het POL, opdrachten voor de verkenning'. Daarin is onder meer een evaluatie van de lopende plannen uitgevoerd. Het werkdocument 'Beleids-

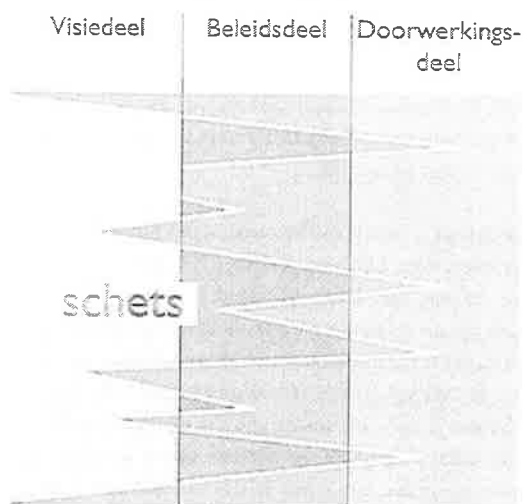
evaluatie' (augustus 1998) doet hier verslag van. De evaluatie leverde inzicht op in drie 'soorten' beleidsonderdelen:

1. onderdelen van het beleid die 'gewoon' doorgang moeten blijven vinden
2. enkele onderdelen waar onvoldoende van bekend was en die nader verkend moesten worden, en:
3. onderdelen die volgens de beleidsmakers verandering behoeven.

De eerste categorie ('gewoon doorgaan') krijgt in de Schets weinig aandacht; deze komen terug in het op te stellen formele Omgevingsplan. De tweede categorie ('verkennen') is de tweede ronde van POL aan bod geweest. De resultaten daarvan staan in de 'Nota Verkenningen, samenvatting van de onderzochte thema's' (oktober 1998). De laatste categorie ('aanpassen') is in het werkdocument 'Beleidsevaluatie' en in de 'Nota Verkenningen' beknopt beschreven en in de onderhavige Schets verder uitgewerkt. Voor sommige onderwerpen gaat die uitwerking verder dan voor andere.

Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat de lezer de Schets beschouwt als een ontwerp- Omgevingsplan. Zoals eerder al gezegd, is de Schets selectief in de uitwerking van onderwerpen en geeft een dwarsdoorsnede van de huidige stand van beleidsontwikkeling. Sommige onderwerpen zijn alleen op visieniveau behandeld, voor andere is ook meer concreet beleid aangegeven. Er zijn nog nauwelijks onderdelen tot het meer operationele doorwerkingsdeel uitgewerkt. De mate van uitwerking is te beschouwen als een zaag met ongelijke tanden (zie figuur 1.1). De tanden zijn in dit beeld de afzonderlijke onderwerpen.

Omgevingsplan



Figuur 1.1: De verhouding van de Schets tot het Omgevingsplan.

Door deze aanpak geeft de Schets ondanks de selectiviteit wel een beeld van hoe een Omgevingsplan er uit kan gaan zien. Hij demonstreert de eerste resultaten van de integrale benadering, de mogelijkheden voor beleidsextensivering en de afbakening van het Omgevingsplan ten opzichte van andere beleidsdocumenten.

Als PS besluiten tot het opstellen van een integraal Omgevingsplan zal dat in formele zin de volgende strategische plannen gaan vervangen:

- de beide Streekplannen Zuid-Limburg en Noord- en Midden-Limburg
- het Milieubeleidsplan
- de omgevingsaspecten van het Economische Beleidskader
- het Waterhuishoudingsplan
- het Provinciaal Mobiliteitsplan (oftewel het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan)
- het Grondstoffenplan
- de omgevingsaspecten van de Regiovisies Zorg en van de Cultuurnota.

Daarnaast zal het Omgevingsplan aangeven welke andere bestaande beleidsnota's er in zijn opgenomen en welke beschouwd moeten worden als nadere uitwerking van het Omgevingsplan. Daarbij kan worden gedacht aan de nota's Natuur, Bos, Landschap, Openbaar Vervoer, Toerisme, Logistiek, etc.

Voorbeelden van doorlopende beleidsprocessen:

Logistiek knooppunt Venlo (TPN)
 Grensmaas Zandmaas/Maasroute
 Bottleneck
 Projectvestiging glastuinbouw
 Open ruimte Zuid-Limburg
 Trade Port Europe/MAA
 Tegelen-Belfeld kleiwinning
 Bovenregionale bedrijventerreinen
 Reconstructie (PUN, beleid)
 Oosttangent Roermond
 N280

Hoofdstuk 2

Kwaliteit door integratie



2. Kwaliteit door integratie

2.1 Zoektocht naar samenhang

In de afgelopen decennia heeft het provinciale beleid in het teken gestaan van een zoektocht naar samenhang. In de jaren tachtig ging het vooral om de samenhang binnen de afzonderlijke sectoren. Vanaf de jaren negentig stond een betere afstemming tussen verschillende beleidsvelden centraal, ook wel aangeduid met het begrip 'externe integratie'.

Daarbij ligt de nadruk veelal op het 'stellen van waarden' vanuit een bepaald terrein voor andere sectoren. Vanuit de ervaringen met de integratie tussen sectoren gaat de zoektocht naar samenhang nu weer een stap verder naar één geïntegreerd totaal omgevingsbeleid. Het 'stellen van waarden' verandert dan naar het 'delen van waarden'.

Het omgevingsbeleid gaat uit van waarden die:

- de verschillende beleidssectoren en belanghebbenden delen, bijvoorbeeld in de vorm van gezamenlijke streef- of kwaliteitsbeelden;
- op korte en middellange termijn garanties bieden voor een goede leefomgeving, gebaseerd op de harmonie tussen de drie dimensies mens, welvaart en omgeving;
- op lange termijn (toekomstige generaties) goede garanties geven voor een duurzame omgeving;
- een leidraad vormen bij het uitwerken van de belangrijkste beleidsopgaven binnen het omgevingsbeleid.

Drie manieren van integratie

We hanteren in het POL drie manieren van integratie:

- het 'driehoeksdenken', waarbij we de omgeving benaderen vanuit de perspectieven mens, welvaart en omgeving;
- de integratie van drie schaalniveaus, namelijk Limburg in Noordwest Europa, Limburg met het direct aangrenzende buitenland en het niveau van de regio's binnen Limburg;
- integratie van visie, beleidsuitwerking en beleidsuitvoering.

In dit hoofdstuk geven we aan op welke manieren we in de Schets tot integratie komen. In paragraaf 2.2 is te lezen welke strategische hoofdlijnen het omgevingsbeleid omvat, welke doelen daarin centraal staan en wat we onder het begrip 'Limburg kwaliteitsregio' verstaan. Dit hoofdstuk is daarmee het meest strategische hoofdstuk van de Schets. Als zich in de toekomst onverwachte zaken aandienen kunnen we met behulp van de in dit hoofdstuk geschetste benoeding en de beschreven doelen een standpunt bepalen. Dit hoofdstuk vormt ook een leidraad voor de overige hoofdstukken, met name 4 en 5.

Het driehoeksdenken

Het driehoeksdenken voor het POL is ontwikkeld in intensieve samenwerking met het ICIS. Zie bijlage I voor een beschrijving en eerste evaluatie van dit denkmodel. Voor het omgevingsbeleid zijn drie dimensies van belang: mens, welvaart en omgeving. Deze zijn geoperationaliseerd in waarden en worden gekoppeld aan kwantitatieve gegevens (indicatoren), zodat een zo objectief mogelijk hulpmiddel

ontstaat bij de analyse en de formulering van doelstellingen. We beschouwen het denkmodel als een instrument om de gewenste integratie te helpen realiseren. Door ermee te werken zal het model zich de komende jaren gaandeweg steeds verder ontwikkelen.

Koppeling van drie invalshoeken:

- economische waarde E
- natuur en milieu NM
- sociale en culturele waarde SC

Koppeling van schaalniveau's:



Koppeling Visie-beleids-Uitvoering

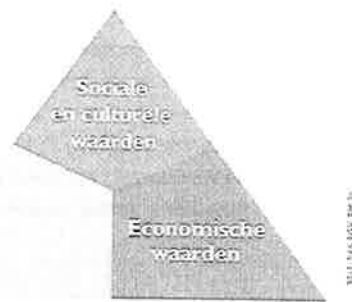


Figuur 2.1.1: Drie manieren van integratie

We onderscheiden de volgende waarden (die we ook wel aanduiden als kapitaalsvormen):

- economische waarde, waarbij we kijken naar de indicatoren economische structuur, de werkgelegenheid, het vestigingsklimaat en de voorraden grondstoffen;
- sociale en culturele waarde, die we beschrijven aan de hand van de bevolkingsstructuur, voorzieningen, veiligheidsbeleving en sociale cohesie;
- natuur- en milieuwaarde, bestaande uit de ecologische hoofdstructuur, milieubelasting, watervoorziening en landschapsstructuur.

Kapitaalsvormen

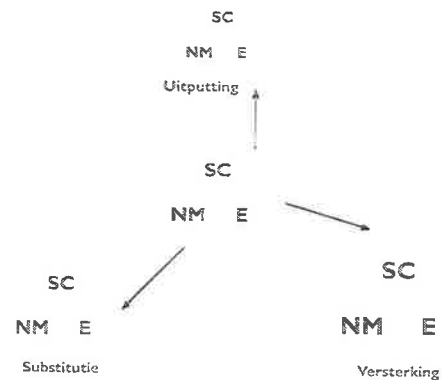


Figuur 2.1.2: De drie kapitaalsvormen

Deze drie waarden (kapitaalsvormen) vormen samen het Limburgse kapitaal. Het Limburgse kapitaal kan gelijk blijven, groeien of kleiner worden. Als eerste uitgangspunt geldt dat verkleining van het kapitaal, te beschouwen als verarming, onwenselijk is. Het beleid heeft tot doel om verarming te voorkomen en het Limburgse kapitaal zo mogelijk te laten groeien.

Indicatoren

De drie waarden zijn niet eenvormig of statisch. Ze vormen een verzameling onderling gerelateerde voorraden en kwaliteiten en zijn met behulp van indicatoren operationeel te maken. Het zijn de begrippen waar we mee werken en de indicatoren zijn de taal waarin we het beleid uitdrukken. Doordat de relaties tussen de indicatoren zijn aangegeven is het denkmodel dynamisch. Voorbeelden van indicatoren zijn de werkgelegenheid, de hoeveelheid bos en natuur, de waterkwaliteit, het aantal monumenten en het aantal seniorenwoningen.



Figuur 2.1.3: Substitutie, uitputting en versterking van het Limburgs kapitaal

Met behulp van indicatoren kunnen we doelstellingen formuleren die specifiek, meetbaar en tijdgebonden zijn. Ze hebben een belangrijke functie bij het aangeven van 'harde' doelen, de beschikbare onderhandelingsruimte of als 'thermometer' van de stand van zaken. Het 'wegen' van indicatoren ten opzichte van elkaar geeft aan dat het hier altijd om een politieke keuze gaat. In de praktijk is het immers doorgaans niet mogelijk alle doelen tegelijk te bereiken. Er moeten keuzes worden gemaakt. Concrete en meetbare indicatoren zijn daar een hulpmiddel bij. Voor enkele onderwerpen, bijvoorbeeld de bedrijventerreinen, is het denkmodel al operationeel gemaakt. Bij de ontwikkeling van het POL zal dat ook voor de andere onderwerpen gebeuren.

2.2 Limburg kwaliteitsregio

Zoals in het eerste hoofdstuk al is aangegeven leven wij in een dynamische omgeving. Landsgrenzen vervagen, kennistechnologie en meer welvaart zorgen voor nieuwe mogelijkheden en kansen. Maar er is ook een tendens naar individualisering waardoor zwakkere groepen in het gedrang dreigen te komen. Ook doet de groei van de voorspoed nog steeds een te grote aanslag op milieu en ruimte. De vooruitzichten voor Limburg bij ongewijzigd beleid zijn in paragraaf 4.1 geschetst.

Om goed in te kunnen spelen op deze situatie en de kansen te verzilveren, zonder evenwel afbreuk te doen aan de bijzondere kenmerken van onze provincie, is een duidelijke koers vereist. De provincie Limburg wil zich ontwikkelen van een regio met een aantal kwaliteiten naar een 'kwaliteitsregio' pur sang. Daarmee bedoelen we dat vergroting van het Limburgse kapitaal - en dus het streven naar harmonie en bestendigheid van de drie kapitaalsvormen, evenals selectiviteit - vanzelfsprekende uitgangspunten zijn.

Limburg investeert dus in kwaliteit. In een duurzame ontwikkeling. Dat wil zeggen een ontwikkeling die in de behoeften van de huidige generatie voorziet, zonder de toekomstige generaties te belemmeren in hun mogelijkheden om in hun behoeften te voorzien (UN-commissie Brundtland). Tot deze behoeften rekent men in het algemeen: gezondheid, leefbaarheid, werkgelegenheid en inkomen, mobiliteit, diversiteit van ecosystemen, een schoon milieu, cultureel en landschappelijk erfgoed, bodemvruchtbaarheid en voldoende voorraden. Duurzaamheid begint dus niet 'morgen', maar vandaag. Duurzaamheid vergt een lange adem en een vaste koers.

Drie strategische hoofdlijnen

De eerste vraag voor het omgevingsbeleid is welke doelen we in de kwaliteitsregio Limburg nastreven. De tweede vraag is hoe we die doelen kunnen bereiken. Uit het voorgaande is al duidelijk geworden dat er sprake is van meerdere doelen; doelen die de waarde van natuur en milieu bepalen, doelen voor de economische waarde en doelen voor de sociale en culturele waarde. In de Schets tekenen zich drie strategische hoofdlijnen af:

1. Veiligstellen van de basiswaarden (de 'harde kern') van de drie kapitaalsvormen (bescherming).
2. Loskoppelen van processen die elkaar tegenwerken (ontkoppeling).

3. Aanbrengen van nieuwe koppelingen tussen processen die elkaar kunnen versterken (win-win-strategie).

De doelen en de te volgen strategieën komen in de volgende paragraaf aan bod.

2.2.1

De waarden van natuur en milieu

Natuur en milieu zijn altijd sterk vanuit een nationaal, provinciaal of lokaal perspectief benaderd. Door het vervagen van de grenzen, die er overigens in de praktijk sowieso al niet waren, komen ook natuur en milieu meer in een Europese context te staan. De benadering van integratie van schaalniveaus werpt een ander licht op de problematiek van het natuur- en milieukapitaal. Welke natuur is in zo'n breder perspectief van wezenlijk belang? Welke problemen van milieu en water moeten we in de regio zelf oplossen en voor welke zaken werken we mee aan een bovenregionale oplossing, zoals bijvoorbeeld het klimaatprobleem?

Vanuit deze benadering en in afstemming met de andere twee kapitaalsvormen zijn de belangrijkste uitgangspunten voor natuur en milieu hieronder beschreven.

Realiseren van een grote biodiversiteit en een robuuste ecologische structuur

Natuur (flora, fauna en ecosystemen) heeft haar eigen intrinsieke waarde. Dat wil zeggen een heel fundamentele waarde die ook, los van hoe wij daar als mensen in de loop van de tijd over denken, behouden moet blijven, simpelweg omdat de natuur een gegeven is, een voorwaarde voor het bestaan. Daarnaast bepalen natuurgebieden mede de landschappelijke kwaliteit en draagt natuur bij aan het welzijn van de mens (genieten van mooie natuur, ontspanning, rust, gezondheid). Voorts levert een natuurrijke omgeving goede mogelijkheden voor een sterke toeristisch-recreatieve sector en een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat op. Zo is natuurbehoud een goed voorbeeld van een gedeelde waarde.

Robuust

Om natuurkwaliteit te realiseren is er een 'robuuste' ecologische structuur nodig. Robuust betekent hier dat elke schakel (elk natuurgebied) in de structuur een substantiële omvang heeft en tezamen met de andere onderdelen een flink natuurnetwerk vormt dat ook echt bijdraagt aan verbetering van ecosystemen. Bij de

ecologische structuur gaat het zowel om behoud van bestaande bos- en natuurgebieden als om het creëren van voorwaarden voor nieuwe natuur. Dat leidt op de ene plaats tot verbinding van losse 'snippers' tot grotere eenheden (robuustheid) en op een andere plek tot aansluiting van diverse natuurgebieden, met een samenhangend netwerk als resultaat. Koppeling van leefgebieden is voor flora en fauna van vitaal belang. Dieren moeten zich kunnen voortbewegen tussen verschillende gebieden op zoek naar voedsel, soortgenoten en geschikte voortplantingsplaatsen. Maar ook veel planten hebben een zeker areaal nodig om te kunnen overleven.

Voor Limburg gaat het om een structuur die past binnen het Europese ecologische netwerk. Het doel is om die structuur in 2020 gerealiseerd te hebben. Limburg beschikt met zijn ligging, variatie in geologie en landschappelijke kenmerken over het juiste potentieel om een grote verscheidenheid aan soorten, levensgemeenschappen en ecosystemen mogelijk te maken. Door de aansluiting met uitgestrekte natuurgebieden in België en Duitsland, kunnen verdwenen soorten vrij gemakkelijk terugkeren als de voor hun geschikte levensomstandigheden weer zijn hersteld.

De ecologische structuur in Limburg kent een beperkt aantal grote eenheden natuur. Natuur om de natuur - en dus niet in de eerste plaats voor menselijk gebruik - treffen we aan in het Maasdal, het Heuvelland en de internationaal beschermde natuurgebieden de Meijnweg, de Peelvenen, de Hamert /Maasduinen, het Leudal, de Weerter en Budelerbergen, het Savelsbos/ Bemelerberg, het Geuldal, de Brunssummerheide, de Schinveldse Bossen, de St. Pietersberg en de Grensmaas (zie figuur 2.2.1.1). Dit zijn de harde kerngebieden van het natuurbeleid, waar in principe dan ook geen verstoring wordt toegelaten.

Dat betekent niet dat in deze gebieden geen medegebruik mogelijk is. Recreatie is bijvoorbeeld toegestaan, zolang het de natuur maar niet aantast. De functie natuur staat dus voorop en dat houdt in dat er ook bij toenemende ruimtedruk geen aantasting en versnippering mag optreden. In de praktijk wil dat zeggen dat deze gebieden ongemoeid blijven.

Daarnaast geldt als voorwaarde, dat de kwaliteit van lucht, bodem en water zodanig is, dat het gezonde voortbestaan van flora en fauna geen gevaar loopt. In het jaar 2020 zullen in elk geval aan vier gebieden de ontbrekende 'snippers' toegevoegd worden, zodat natuurlijk beheerde eenheden van minimaal 500 hectare ontstaan. Hiervoor komen onder meer de Meijnweg,

de Hamert/Maasduinen, de Peelvenen en de Grensmaas in aanmerking. Dit is in de hoofdstukken 4 en 5 verder uitgewerkt.

Voor de natuurwaarden, die binnen de ecologische structuur vallen, maar die geen deel uitmaken van de grote eenheden, hanteren we het uitgangspunt, dat ruimtelijk-economische ontwikkelingen, die de natuurkwaliteit kunnen aantasten (zoals infrastructuur, woningbouw, bedrijven) niet worden toegestaan. Op dit uitgangspunt kan alleen een uitzondering worden gemaakt voor ontwikkelingen waarvoor geen alternatief beschikbaar is en als er versterking van het Limburgs kapitaal (vergroten van de driehoek) plaatsvindt. Een voorbeeld daarvan is compensatie van het verlies elders in de provincie. Vanzelfsprekend vindt in de driehoek afweging plaats. Als ergens verstoring optreedt, zal elders in de provincie compensatie van het natuurverlies moeten worden gerealiseerd. Het gaat dus in de eerste plaats om het realiseren van een robuust netwerk van natuur, de ecologische structuur en het behoud en ontwikkeling van de grote eenheden natuur. Om dit gestalte te geven zoeken we zoveel mogelijk naar koppeling met doelstellingen op het gebied van water (retentie en conservering), landschap (waardevolle patronen) en economie (toerisme/recreatie, natuurlijk beheer gronden).

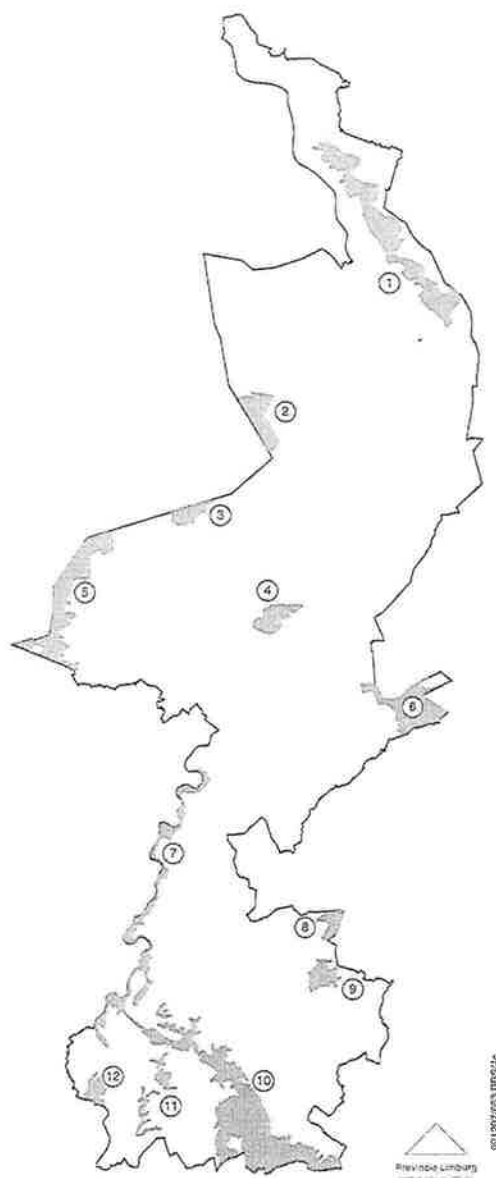
Natuurwaarde houdt niet op bij een ecologische structuur. Ook daarbuiten komen natuurwaarden voor. Een aantal soorten, zoals bijvoorbeeld de hamster en ijsvogel, worden via (inter)nationale regelgeving (Habitatrichtlijn en Natuurbeschermingswet) beschermd. Ten behoeve van die bescherming kan in uitzonderlijke gevallen worden overwogen om populaties te verplaatsen naar gebieden met betere levensomstandigheden. Dit gebeurt vanzelfsprekend alleen na grondig overleg met de bevoegde overheden.

Om Limburg 'groener' te maken is het de bedoeling om bij de aanleg van voorzieningen voor wonen, werken en infrastructuur tegelijkertijd zoveel mogelijk bos en andere natuur mee te laten liften. Kansen hiervoor ontstaan bij de bouw van nieuwe landgoederen en buitenplaatsen en bij de landschappelijke inpassing van bedrijventerreinen en wegen.

Veerkrachtige watersystemen

Limburg maakt onderdeel uit van het internationale stroomgebied van de Maas. Het Limburgse grondgebied ontwatert via een stelsel van beken en zijrivieren naar de Maas. Onder natuurlijke omstandigheden zou

- 1 Maasduinen/Hamert
- Peelvenen:
2. Mariapeel en Deurnse peel
- 3 Groote Peel
- 4 Leudal
- 5 Weertse- en Budeierbergen
- 6 Meinweg
- 7 Grensmaas
- 8 Vosbroek en Schinveldsebossen
- 9 Brunsummerheide
- 10 Geul- Gulpdal/ Vijfenerbos
- 11 Bemelerberg e.o./Savelsbos
- 12 St. Pietersberg en Jekerdal



Figuur 2.2.1.1: Grote eenheden natuur



Figuur 2.2.1.2: Het stroomgebied van Maas en Rijn

dit op een langzame manier gebeuren, te vergelijken met het leeglopen van een spons.

Het waterbeheer in Nederland is traditioneel gericht op het weghouden van water. Alles was erop gericht om het water zo snel mogelijk weg te werken. Talloze ingrepen in het watersysteem hebben ertoe geleid dat de sponswerking van Limburg sterk is afgenomen. De gevolgen daarvan zien we nu terug in de vorm van wateroverlast, bodemerosie, verdroging, een gebrekkig ecologisch functioneren, natuurverlies en aantasting van landschappelijke en economische waarden.

De vraag of er een klimaatsverandering aan de gang is, is inmiddels in brede kring met 'ja' beantwoord. Veranderingen in het klimaat zullen ertoe leiden dat we in de komende 50 jaar rekening moeten houden met meer en hogere afvoerpieken. De beken en rivieren moeten dan dus meer water afvoeren in minder tijd. De huidige watersystemen zijn daar niet toe in staat. Ze hebben onvoldoende ruimte en veerkracht om het aanbod van water op te vangen.

Om aan deze problematiek het hoofd te bieden is herstel van de sponswerking nodig. Dat betekent vergroting van het watervasthoudend vermogen (retentie) en

waterconservering. Voor waterretentie geldt op basis van internationale afspraken een doelstelling van minimaal 20% reductie van afvoeren met een herhalingsstijd van 25 tot 100 jaar. Dit houdt in dat bij waterniveaus die eens in de 25-100 jaar voorkomen 20% van de watermassa door middel van retentie tijdelijk wordt opgevangen in speciaal daarvoor geschikt gemaakte retentiegebieden. Dat zorgt ervoor dat er minder water door de rivier zelf afgevoerd hoeft te worden en dat vermindert het overstromingsrisico. Zodoende levert retentie een bijdrage aan de realisering van de doelstelling voor hoogwaterbescherming, namelijk verlaging van de overstromingskans naar 1 keer in de 250 jaar (als alle maatregelen bij de Maas zijn uitgevoerd). Maar retentie draagt ook bij aan de doelstellingen op het gebied van verdroging (ten opzichte van 1985 40% herstel van verdroogde gebieden in 2010), herinrichting van wateren, herstel van ecologisch functioneren van watersystemen en de bestrijding van bodemerosie en wateroverlast. De verdere uitwerking van het beleid voor veerkrachtige watersystemen is in paragraaf 4.6 te vinden en een gebiedsgerichte aanpak in hoofdstuk 5.

Sluiten van kringlopen en zuinig voorraadbeheer

Zoals hiervoor ook al is gezegd, is duurzame ontwikkeling niet alleen gericht op de toekomst, maar heeft vooral betekenis voor het handelen van vandaag. Het betekent dat we het natuurlijk draagvermogen van Limburg als vertrekpunt nemen voor de geplande ontwikkeling. We staan voor de taak om het regeneratievermogen van natuurlijke processen en systemen in stand te houden. Het betekent ook dat we voorraden natuurlijke hulpbronnen veiligstellen en dat we zuinig omgaan met eindige of schaarse voorraden. Waar mogelijk stimuleren we het vervangen van eindige of schaarse voorraden door vernieuwbare alternatieven. Dat is niet alleen van belang voor natuur en milieu, maar ook voor de economie. Een gedeelde waarde dus.

Dit voorraaddenken hangt nauw samen met een vorm van ketenbeheer, waarin het accent ligt op het voorkomen van verliezen in de keten van grondstof-productie-productgebruik-verwijdering. Het zuinig en zorgvuldig omgaan met eindige voorraden speelt ook bij de grondwatervoorraad. Er moeten zowel voldoende strategische drinkwaterreserves zijn als voldoende hoge grondwaterstanden in natuurgebieden om vitale ecosystemen mogelijk te maken. Meer over de toepassing van het voorraaddenken in het omgevingsbeleid is te lezen in paragraaf 4.2. 'Het be-

heer van het Limburgs kapitaal van voorraden'. Naast zuinig grondstoffen- en energiegebruik betreft voorraadbeheer ook preventie van het ontstaan van afvalstoffen en het zoveel mogelijk hergebruiken daarvan. Bij emissie naar lucht, water en bodem richt de aandacht zich vooral op die probleemstoffen waar de provincie een bijdrage kan leveren aan een oplossing. Dat geldt voor ammoniak, nitraat, fosfaat en zware metalen. Ook fijn stof in de lucht is een grootschalig kwaliteitsprobleem dat de aandacht behoeft. Voor CO_2 (kooldioxide), NO_x (stikstofoxiden) en SO_2 (zwaveldioxide) zijn in internationaal verband afspraken gemaakt over terugdringing van de emissies. In paragraaf 4.5 'Milieukwaliteit en duurzame productie' wordt hierop verder ingegaan.

Ontkoppeling van economische groei en emissies voorkomt verdere toename van de milieubelasting. Die ontkoppeling wordt bereikt door technische maatregelen te nemen én de ontwikkeling van de economie naar minder milieubelastende bedrijvigheid voort te zetten.

2.2.2.

De waarden van de economische structuur

De Limburgse economie blijft als gevolg van internationalisering en snelle technologische ontwikkelingen in de komende jaren sterk in beweging. Om hier goed op in te kunnen spelen en maximaal te profiteren van de kansen die zich voordoen, is een krachtig en innovatief bedrijfsleven noodzakelijk. Voorwaarde hiervoor is een duurzame productiestructuur. Dat wil zeggen een structuur die zo ongevoelig mogelijk is voor de fluctuaties in de (wereld)conjunctuur, die krachtig kan concurreren, een hoge toegevoegde waarde levert en waarbij voorraad- en ketenbeheer in de productiemethode zijn ingebed.

Deze visie op economische kwaliteit houdt in dat het beleid zich oriënteert op kennis, hoogwaardigheid en innovatie. Daarbij stimuleren we bedrijvigheid die hierin past. Aan bedrijvigheid die milieu en natuur te veel belasten stellen wij zodanige eisen, dat een ombuiging in een duurzame richting plaatsvindt. Ook wordt de bijzondere ligging van Limburg ten opzicht van andere Europese regio's maximaal benut.

De belangrijkste beleidsdoelen voor economie worden achtereenvolgens toegelicht.

Voortzetting van de transformatie van de economische structuur naar kennis, innovatie en hoogwaardigheid

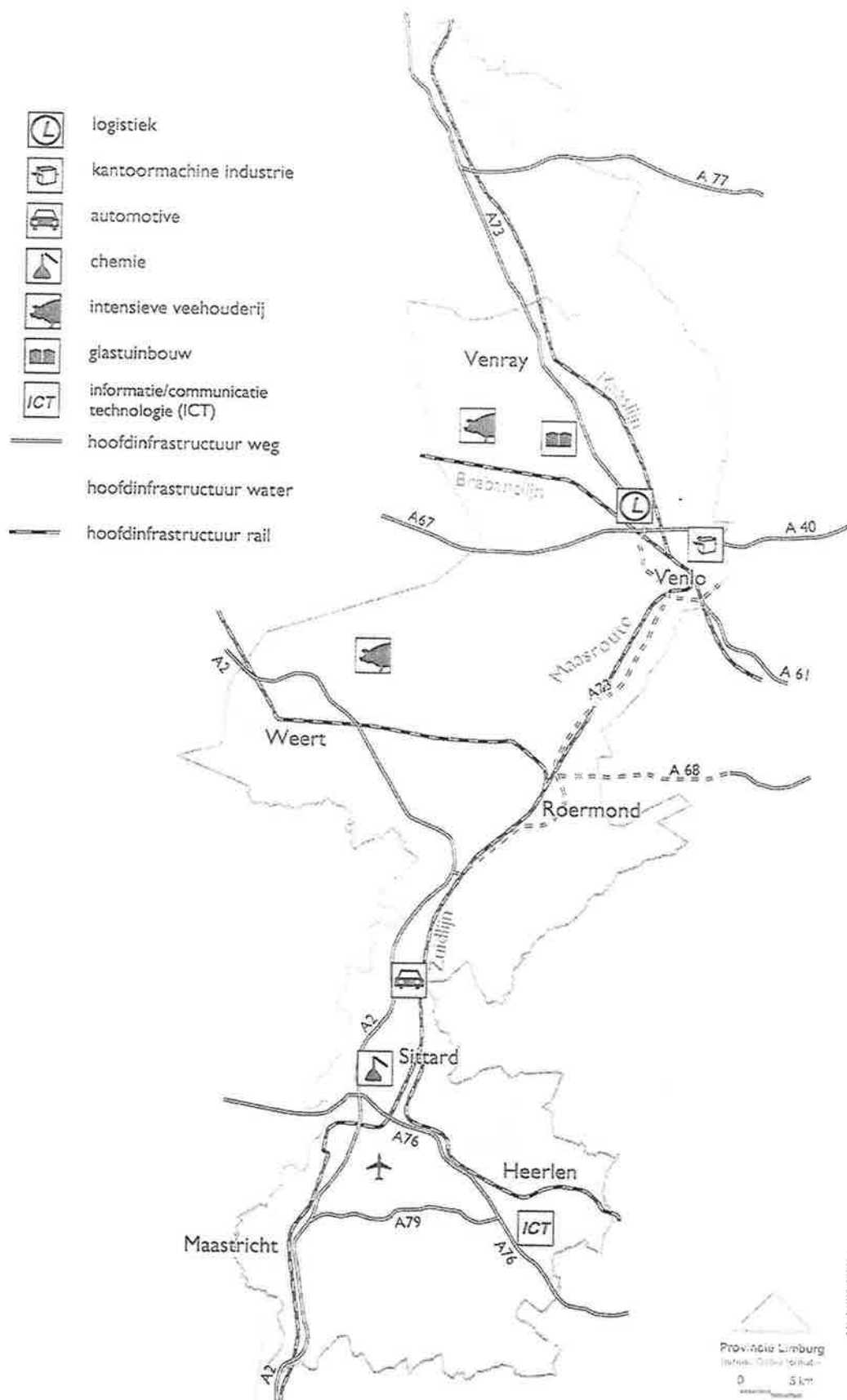
We zetten in op kennisintensieve, innovatieve en technologisch hoogwaardige bedrijvigheid. Dit geldt zowel voor de landbouw, industrie, logistiek, toerisme en recreatie als voor de tertiaire en quataire dienstverlening.

In de industrie is al een transformatie in gang gezet naar activiteiten met een hogere toegevoegde waarde, evenals in de logistiek. In die sector levert het uitgangspunt van waardetoevoeging (aangeduid als Value Added Logistics) gecombineerd met ketenlogistiek - waarbij productie, distributie en vervoer steeds meer geïntegreerd raken - interessante kansen op. Kansen voor versterking van de economische positie en kansen voor minder druk op de omgeving. Ook de landbouw zal de komende jaren een verdere gedaanteverandering ondergaan: in het Peelgebied in de richting van grootschalige, industriële landbouw en andere gebieden (Zuid-Limburg, WCL-gebied) gaan zich meer toeleggen op kleinschalige, biologische, op natuurbeheer of toerisme gerichte landbouw. Toerisme en recreatie zullen zich sterk moeten gaan richten op kwaliteitsverbetering en zijn daarbij gebaat met een goede kwaliteit van natuur, cultuurhistorie en landschap. De industrie blijft een solide basis voor een voortschrijdende groei van de tertiaire dienstverlening en de quataire sector. De ontwikkeling van die sectoren blijven we stimuleren.

Aan bedrijvigheid die de omgeving sterk belast stellen we strenge eisen om de milieubelasting terug te dringen, de ruimte optimaal te benutten en uitputting van voorraden te voorkomen.

Verankerde economische bedrijvigheid (clustervorming)

Een belangrijke verandering in de productieprocessen is de tendens bij bedrijven om zich op hun eigen kerntaken te concentreren, meer activiteiten uit te besteden en nieuwe producten samen met anderen te ontwikkelen. Bedrijven worden dus steeds afhankelijker van elkaar. Dat kunnen ze zich alleen permitteren als ze ervan verzekerd zijn dat benodigde componenten op tijd geleverd worden. Bedrijven uit één productiekolom hebben dan ook de neiging om zich bij elkaar in de buurt te vestigen. Zo ontstaat een plaatsgebonden economisch netwerk dat we aanduiden met de term 'cluster'. Uit het oogpunt van een duurzame productie-



Figuur 2.2.2.1: Economische clusters

structuur en continuïteit van de werkgelegenheid is het van belang om de reeds in Limburg aanwezige kennis-intensieve clusters nog steviger te verankeren. Cluster-vorming vermindert tevens de druk op het milieu en de ruimte, omdat er relatief weinig transport-kilometers tussen de bedrijven afgelegd hoeven te worden en de ruimte efficiënter wordt benut. (zie figuur. 2.2.2.1)

De belangrijkste clusters zijn de auto-, chemische- en kantoormachine-industrie, ICT, logistiek, glastuinbouw en intensieve veeteelt. Als provincie blijven we de groei van deze clusters bevorderen. Nu duidelijk is geworden dat de oost-westbaan van luchthaven Maastricht-Aachen Airport niet doorgaat, dienen zich hier nieuwe kansen aan. Paragraaf 4.4. gaat hier nader op in. Een essentiële voorwaarde voor clustervorming is de aanwezigheid van een goede kennisinfrastructuur.

Realiseren van concurrerende vestigingscondities

Om de beide voorgaande doelstellingen te kunnen realiseren is een aantrekkelijk vestigingsklimaat nodig. Dit betekent dat er voldoende 'economische ruimten' van de juiste kwaliteit beschikbaar zijn en dat de bereikbaarheid goed is. Dat geldt voor het woon-werk-verkeer en het zakelijk personenvervoer, maar ook voor de aan- en afvoer van grondstoffen en goederen. Multimodaal vervoer (gebruik van meerdere transportwijzen: weg, rail, lucht, water), logistieke knooppunten en regionale overslagcentra vervullen hierin een essentiële rol. Het beleid voor de bedrijventerreinen is uitgewerkt in paragraaf 4.4. Ook is het belangrijk dat er voldoende water, energie en grondstoffen beschikbaar zijn. Voorraad- en ketenbeheer zorgt voor afstemming met de natuur- en milieudoelstellingen. Kwaliteit van milieu, natuur en landschap wordt immers steeds meer een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en werknemers.

2.2.3

De sociale en culturele waarden

De Limburgse samenleving verandert snel. Vanouds sterke waarden als grote sociale cohesie en een heel eigen cultuur en identiteit vervagen. De cultuurhistorie is op veel plaatsen in het landschap te lezen. Dat landschap houdt niet op bij de grens. Zoals in de paragraaf 'Limburg in historisch perspectief' is te lezen, zijn de huidige bestuurlijke grenzen van recente datum en sluiten ze niet aan bij de mentale grenzen. Toch blijkt uit onderzoek dat Limburg in sociaal opzicht steeds meer

op de rest van Nederland gaat lijken (PBW Trend-rapportage, 1998). Zo is bijvoorbeeld de werkloosheid inmiddels op het landelijk gemiddelde gekomen. Het opleidingsniveau is in Limburg daarentegen gemiddeld lager. Ook de bevolkingsontwikkeling is duidelijk anders; vergrijzing en ontgroening doen in onze provincie sneller hun intrede dan elders in het land. Deze situatie heeft consequenties voor het omgevingsbeleid. In de strategie om de doelen voor natuur en milieu en economie te kunnen realiseren, moet dan ook het arbeidsmarkt- en zorgbeleid nadrukkelijk een plaats krijgen.

Voor de kwaliteitsregio Limburg betekent dit dat onderlinge solidariteit en sociale cohesie behouden blijven en dat de regio Europees burgerschap combineert met respect voor de eigen cultuur en identiteit. Basisvoorwaarden hiervoor zijn waarborging van werk en inkomen, zorg voor de eigen cultuur met een oriëntatie op de internationale omgeving en bereikbaarheid van culturele en zorgvoorzieningen.

De belangrijkste doelen voor het sociale en culturele beleid zijn:

Realiseren van een sluitende aanpak voor de arbeidsmarkt

Bij de economische kapitaalsvorm is aangegeven dat één van de belangrijkste beleidsdoelen is om in de economische structuur het accent steeds meer te verleggen naar technologie, kennis en innovatie. Dit heeft, zeker in relatie tot de beschreven bevolkingskenmerken, grote gevolgen voor de arbeidsmarkt. We streven naar zowel kwantitatief als kwalitatief voldoende werkgelegenheid. Het gaat dus niet alleen om aantallen arbeidsplaatsen, maar ook om de aard daarvan; de werkgelegenheid moet aansluiten bij de kwalificaties van de Limburgse beroepsbevolking.

De teneur van voortschrijdende internationalisering en globalisering en de ontwikkelingen in de informatie- en communicatietechnologie manifesteren zich duidelijk op de Limburgse arbeidsmarkt. Was er een jaar of vijf geleden nog sprake van een ruime arbeidsmarkt met een aanbodoverschot, nu is er sprake van een - op onderdelen - krappe arbeidsmarkt met een vraagoverschot. Met andere woorden: er zijn meer banen dan (geschikte) werknemers, waardoor veel vacatures moeilijk in te vullen zijn. De verwachting is dat dit tekort op de arbeidsmarkt de komende jaren bij ongewijzigd beleid verder stijgt.

Dit gebeurt in Limburg sneller dan elders vanwege de rap intredende ontgroening en vergrijzing. Verder is

kenmerkend dat de onderwijsparticipatie en het gemiddelde opleidingsniveau hier lager zijn dan landelijk en dat Limburg een hogere verborgen werkloosheid kent (leden van de beroepsbevolking die geen betaalde arbeid verrichten, maar niet als werkzoekende staan geregistreerd).

We kunnen de krapte op de arbeidsmarkt niet oplossen met een beleid dat op een lagere economische groei is gericht. Dat leidt namelijk niet vanzelfsprekend tot afname van de vraag naar bepaalde werknemers. Omgekeerd is het ook niet zo dat economische groei per definitie een evenredige groei van de werkgelegenheid oplevert. Nog steeds is een flink aantal Limburgers werkzoekend en, zoals gezegd, is er sprake van een aanzienlijke verborgen werkloosheid. Inschakeling van deze groepen is een voortdurend punt van zorg in het streven om ongewenste ontwikkelingen zoals tweedeling tussen 'rijk' en 'arm', lage participatie in de maatschappij of te grote migratie en forensenstromen tegen te gaan.

Ook met uitgebreide training en begeleiding is het niet mogelijk om alle werklozen zodanig te scholen dat zij bij de beschikbare vacatures passen. Het creëren van nieuwe (andersoortige) banen blijft daarom noodzakelijk voor doorstroom naar de arbeidsmarkt.

Zoals uit het bovenstaande blijkt is de arbeidsmarkt moeilijk voorspelbaar: tekorten en overschotten wisselen elkaar af. Andere veranderingen die voortdurend optreden zijn de verschuiving van agrarisch werk (via industrieel werk) naar dienstverlening, het gebruik van flexibele en tijdelijke contracten en uitzendwerk, de toenemende inzet van bepaalde groepen zoals vrouwen en ouderen en de veranderende opvattingen over de relatie tussen werk en vrije tijd. Dit alles vraagt om verbreding van het arbeidsmarktbeleid naar andere sectoren zoals zorg en dienstverlening met de daarbij behorende kenmerken (herintredende vrouwen, andere contractvormen). Tot slot wordt opgemerkt dat de arbeidsmarkt dynamisch is en deels in staat de problemen zelf op te lossen. Een voorbeeld is de migratie en forensenstroom bij toenemende krapte. Werknemers moeten dan immers van 'ver' worden aangetrokken en dat maakt dat het woon-werkverkeer over steeds grotere afstanden plaatsvindt.

Dit alles pleit ervoor om de aandacht van de huidige arbeidsmarktsituatie te verleggen naar de werking en dynamiek van die arbeidsmarkt in het algemeen. De aandacht moet dan ook verschuiven van de vraag "hoe vraag en aanbod nu bij elkaar gebracht moeten worden", naar de vraag "hoe vraag en aanbod *altijd* snel bij

elkaar kunnen komen". Met andere woorden: het gaat er om een arbeidsmarktsysteem (inclusief kennisinfrastructuur) te ontwikkelen waarin alle partijen zodanig met elkaar samenwerken dat ze snel kunnen inspelen op de voortdurend veranderende situatie. Dat biedt niet alleen een oplossing voor de korte termijn, maar ook voor de lange termijn. Het beleid loopt dan immers niet meer achter de onrustige arbeidsmarktontwikkelingen aan, maar beweegt daar soepel in mee.

De contouren van zo'n aanpak zijn herkenbaar in een zogenoemde 'sluitende aanpak', die de volgende elementen bevat:

- bevordering transparantie van de arbeidsmarkt;
- analyse van het arbeidsaanbod;
- verbetering van de toeleidingsinstrumenten, zoals scholing, bemiddeling, motivatie, etc.;
- afstemming beleid, planningscycli en financieringsbronnen;
- organiseren van netwerken en efficiënte, gecombineerde inzet van middelen;
- realiseren van strategische samenwerking tussen uitvoerende instellingen;
- ontwikkelen van sluitende dienstverleningsconcepten.

Zoals hierboven vermeld zal de migratie en het pendelen tussen huis en werk een belangrijke rol gaan spelen bij het al dan niet optreden van krapte op de arbeidsmarkt. Een belangrijke uitdaging ligt dan ook in het 'euregionaliseren' van de arbeidsmarkt. De situatie is nog lang niet bereikt dat het voor Duitsers, Belgen of andere Europeanen eenvoudig is om in Limburg aan het werk te gaan. Toch is een groot deel van de dynamiek van de arbeidsmarkt afhankelijk van de mogelijkheid om via dergelijke grensoverschrijdende uitwisseling van werknemers knelpunten op te lossen. Een voortdurende inzet van menskracht en middelen is vereist om de huidige situatie van regelgeving, organisatorische beperkingen en institutionele en bestuurlijke belangen te doorbreken.

Het arbeidsmarktbeleid wil dus voorzien in werkgelegenheid voor de Limburgse bevolking en inspelen op de omvorming van de economische structuur in de richting van meer kennisintensieve bedrijvigheid. Eenzijdige aandacht voor deze transformatie zou op de korte termijn leiden tot een situatie waarin de aangeboden banen niet aansluiten bij de scholingsgraad van de huidige bevolking, omdat op dit moment nog te weinig Limburgers over de daarvoor benodigde opleiding en ervaring beschikken. Om de vacatures toch in te kunnen vullen, moeten in dat geval werknemers van

elders komen. En dat brengt dan weer een grote migratie- en forensenstroom op gang, met alle gevolgen voor de belasting van de fysieke omgeving van dien. Maar omgekeerd geldt ook dat als we ons alleen richten op het creëren van werkgelegenheid die past bij het huidige arbeidsaanbod, dit op den duur tot beschadiging van de economische structuur kan leiden, waarvoor per saldo verkleining van het Limburgs kapitaal optreedt. Daarom richt de aandacht zich zowel op de 'bovenkant' (stimuleren van kennisintensief werk) als de 'onderkant' (aan het werk helpen van laag-gevoerde werkzoekenden) van de arbeidsmarkt. Het beleid is puntsgewijs als volgt weer te geven:

- Zoeken naar een evenwicht tussen optimale economische groei en het aan het werk helpen van diegenen die willen en kunnen werken;
- Stimuleren van onderkant én bovenkant van de arbeidsmarkt met - waar mogelijk - selectiviteit bij het aantrekken van werkgelegenheid (dus rekening houdend met het arbeidsaanbod);
- Bevorderen van doorstromingsmogelijkheden, dat wil zeggen zowel instroom van de onderkant van de arbeidsmarkt naar reguliere arbeid als doorstroom binnen de (MKB)bedrijven van lagere naar hogere segmenten;
- Stimuleren van de arbeidsparticipatie;
- Kwalitatief aanpassen van het arbeidsaanbod aan de eisen van de markt, door scholing en opleiding, het stimuleren van goede scholings- en opleidingsfaciliteiten en het bevorderen van arbeidsmobiliteit en flexibiliteit (human resource management);
- Nog meer benutten van de aanwezige kwaliteit in Limburg, zoals bijvoorbeeld meertaligheid.

Realiseren van een sterke zorginfrastructuur

De Limburgse samenleving krijgt op allerlei manieren te maken met meer ouderen en minder jongeren. Het aantal personen van 65 jaar en ouder zal tijdens de periode 1995 - 2015 toenemen met ruim 87.000. Deze ouderen zijn kapitaalcrachtiger dan vroeger en blijven langer vitaal. Desondanks zal het aantal ouderen met lichamelijke beperkingen toenemen.

Omdat ouderen liefst zo lang mogelijk zelfstandig blijven wonen, zal ook de woningvoorraad aangepast moet worden aan hun behoeften.

Behalve ouderen stellen ook gehandicapten, patiënten in de geestelijke gezondheidszorg en jongeren in tehuizen speciale eisen aan de inrichting van de omgeving. Het beleid is gericht op een verdergaande integratie van deze groepen in de samenleving. Dit betekent on-

der meer deconcentratie van woon- en zorgfuncties vanuit grootschalige instellingen naar kleinere woon-eenheden. Dit vraagt om nieuwe bestemmingen voor grote instellingsterreinen die geheel of gedeeltelijk vrijkomen. Verder zijn voor deze doelgroep enkele honderden aangepaste wooneenheden nodig. De stedelijke gebieden moeten rekening gaan houden met het realiseren van woningen met speciale eigenschappen. In paragraaf 4.3. 'Woningbouw naar wens' komen de kwaliteitsvragen van de woningmarkt verder aan bod.

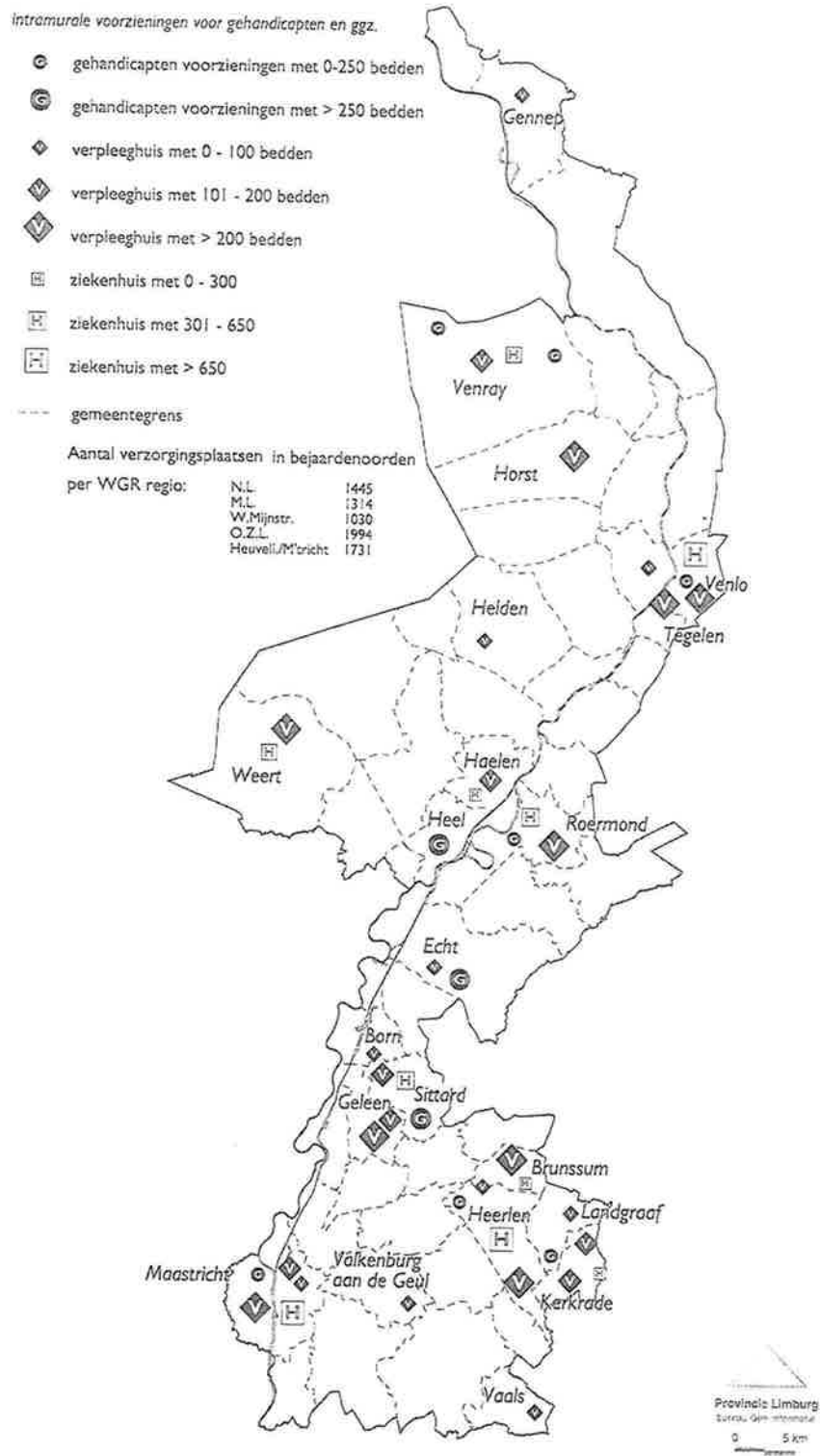
23

Zoals gezegd neemt het aantal ouderen in de nabije toekomst sterk toe. Naar schatting 60% daarvan zal behoefte hebben aan vrijwillige of professionele hulp bij het huishouden en de persoonlijke verzorging. Bijzondere aandacht vraagt het sterk groeiende aantal hoogbejaarden. Naar verwachting zijn er in het jaar 2015 in Limburg ongeveer 100.000 personen van vijftienzeventig jaar of ouder. Juist bij deze groep zal er sprake zijn van een krimpend sociaal netwerk, omdat zij immers menig een in de naaste omgeving overleven en er dus vaak alleen voor staan. Daarbij past een sterke en op de specifieke vragen afgestemde zorginfrastructuur. Daartoe zal de huidige structuur een transformatie doormaken en een innovatief, technologisch en grensoverschrijdend karakter krijgen.

Zoals in de onlangs gepresenteerde 'Regiovisies Zorg' tot uitdrukking komt, kent de inrichting en spreiding van een dergelijke zorginfrastructuur in Limburg een sterk regionale inslag. Topvoorzieningen zijn geconcentreerd in stedelijke centra, met name als het aankomt op de ziekenhuiszorg. Maastricht beschikt met het Academisch Ziekenhuis Maastricht reeds over zo'n topvoorziening met een provinciale en Euregionale betekenis. De overige stedelijke gebieden vervullen voor hun eigen regio op dit gebied een centrale functie en dat zal in het toekomstige regionale verzorgingsnetwerk nog verder worden versterkt.

Ook (Euregionale) samenwerking zal verder worden ontwikkeld. De voorzieningen krijgen het karakter van high-techinstituten met een klein beddenhuis, die in de steden profiteren van de aanwezigheid van andere bedrijvigheid, zoals informatie- en communicatie-technologie. Zij vormen een netwerk met over de regio gespreide overige instellingen die een lichtere vorm van zorg bieden.

Om de bereikbaarheid van ziekenhuizen, verzorgingshuizen en verpleeghuizen in de stedelijke gebieden voor een groeiend aantal bezoekers te waarborgen, is verbetering van de aansluiting op openbaar vervoer en



Figuur 2.2.3.1: Intramurale voorzieningen

de taxi noodzakelijk. In de periode tot 2015 zal de vraag naar 'vervoer op maat' aanzienlijk stijgen.

De vraag naar verzorging en serviceverlenende diensten neemt - zoals gezegd - sterk toe. Wat het effect van de marktwerking in de zorgsector is, kunnen wij op dit moment niet overzien. In elk geval is wel duidelijk dat de werkgelegenheid daar flink stijgt. Dat wordt nog eens versterkt doordat - als gevolg van de demografische en sociaal-culturele ontwikkelingen en het arbeidsmarktbeleid - de mantelzorg afkalft. Meer ouderen, minder jongeren en een groter aantal mensen dat betaald werk verricht maken immers dat er te weinig vrienden, burens en familieleden over blijven om vanuit sociale betrokkenheid voor onze behoeftige ouderen te zorgen. De nu nog aanwezige goede sociale samenhang in Limburg moet in dit verband dan ook behouden en waar nodig versterkt worden. De overheid kan hieraan bijdragen door ervoor te zorgen dat de maatschappij bepaalde bevolkingsgroepen (bijvoorbeeld bewoners van achterstandswijken) niet links laat liggen en dat de bereikbaarheid van sociale en culturele voorzieningen in de stad én op het platteland zo optimaal mogelijk is.

Behoud van identiteit in landschap en cultuur

In een kwaliteitsregio voelen Limburgers zich thuis. Zowel in de stad als in het omringende landschap. Landschapskwaliteit bestaat uit een samenhangend geheel van esthetische, ecologische en economische waarden. De landschappen met hun aardkundige vormen en cultuurhistorische elementen zijn feitelijk het geheugen van Limburg. Ze vertellen de ontstaansgeschiedenis van onze provincie.

Limburg kent vier grote landschapstypen: Heuvelland, Maasdal, dekzandgebied met beekdalen en veengebied met open vlakten. Elk type kent een eigen historie, karakteristieke bebouwingspatronen, open ruimten en grondgebruik. De variatie binnen en tussen deze landschapstypen verschaft Limburg zijn specifieke identiteit. Het gaat om de sfeer en uitstraling van gebieden, waarin mensen de natuur op zichzelf, rust, ruimte en geborgenheid kunnen ervaren. Aardkundige waarden vormen de dragers van het cultuurlandschap. Waardebepalend zijn bijvoorbeeld steilranden, hellingen, beekdalen, oude rivierbeddingen, oude bouwlanden, zandvlakten en duinen, laagtes en plateaus. Vaak gaat het om waarden die zijn ontstaan onder de invloed van stromend water.

Het Limburgse land is al lang door mensen in gebruik en heeft daardoor ook een grote dichtheid aan cul-

tuurhistorische waarden. Dat zijn onder meer in goede staat verkerende monumenten, typerende stads- en dorpsgezichten en een grote diversiteit aan archeologische vondsten, goed geconserveerd of gedocumenteerd. Landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit is niet alleen van belang voor het sociale en culturele kapitaal, maar ook voor de economie. Voor bedrijven en werknemers is dit namelijk in toenemende mate een voorwaarde om zich ergens te vestigen.

Alle om ruimte vragende woonwensen, bedrijvigheid en mobiliteit zetten deze waarden echter onder druk. Het geheugen van Limburg dreigt gewist te worden. Vanuit het uitgangspunt, dat de essentiële waarden veiliggesteld moeten worden, zal het beleid zich moeten richten op:

- Sterke visueel-ruimtelijke ordening binnen en tussen landschapstypen als het gaat om het inpassen van bouwlocaties, bedrijventerreinen, wegen en dergelijke. Dit betekent het onbebouwd laten van gebieden, instandhouden van grootschaligheid naast kleinschaligheid en bedenken van passende patronen;
- Instandhouding van grote en samenhangende bebouwingsvrije gebieden, als robuuste scheiding (groene longen) tussen bebouwde gebieden. Dit heeft onder meer consequenties voor de inrichting van corridors: wel 'kralen aan een snoer', maar geen aaneengesloten 'linten'.
- Duurzaam beheer van monumenten en archeologisch waardevolle elementen. Dit gebeurt door deze voorraden te beschouwen als inspiratiebron voor nieuwe ontwikkelingen in aansluiting op de bestaande morfologie. Bij het behoud van monumenten zoeken we bij voorkeur naar een functionele invulling in de toeristisch-recreatieve sfeer of andere bedrijfsmatige of maatschappelijke doeleinden. Zodoende kunnen waarden worden gedeeld door meerdere beleidsvelden en ontstaat integratie. De lagere overheden worden gestimuleerd om bewust met het erfgoed om te gaan in hun ruimtelijk beleid. Een 'cultuurhistorische waardenkaart' is daarbij een belangrijk hulpmiddel.

De ontwikkeling van bedrijvigheid langs vervoersassen heeft grote invloed op het aanzien van Limburg. In het Omgevingsplan komt een beleidslijn voor deze ontwikkeling te staan.

In paragraaf 4.8 'Dragers van identiteit: landschap, cultuurhistorie en natuur' is het beleid voor Limburg verder ingevuld. In de Cultuurnota staat het provinciale cultuurbeleid in zijn totale samenhang beschreven. De culturele voorzieningen komen bij de steden in hoofdstuk 5 aan bod.

Hoofdstuk 3

Verdwijnt Limburg?



3. Verdwijnt Limburg?

3.1 Limburg langs de tijdlat

Hoewel Limburg in de negentiende eeuw gaandeweg naar een bestuurlijke eenheid is gegroeid, zijn er in deze provincie altijd verschillen tussen de diverse regio's blijven bestaan. Voor en na het ontstaan van het huidige Limburg in 1839 deden zich diverse ontwikkelingen voor.

In de technologisch minder ontwikkelde samenleving bepaalden de fysische randvoorwaarden in belangrijke mate de mogelijkheden voor het bestaan. Integratie van technische kennis overbrugde natuurlijke barrières en zorgde voor meer welvaart. Door specialisering ontstonden binnen grotere landschapseenheden afzonderlijke gebieden. Geografisch gezien bestaat Noord- en Midden-Limburg (evenals Noord-Brabant en de Nederrijn) uit brede en vlakke zandige ruggen en plateaus met betrekkelijk smalle rivier- en beeklaagten. In de laagten voerde grasland (beemden) de boventoon, terwijl uitgebreide akkercomplexen en heidevelden op de hogere gronden lagen. Op de akkers domineerde rogge teelt en heidevelden boden ruimte aan schaapskuddes die met name voor de mest moesten zorgdragen. Tussen akkers en beekdalen zagen nederzettingen het licht. Het Zuid-Limburgse landschap valt (evenals het aangrenzende Duitsland en België) uiteen in een aantal uitgesneden plateauresten, waar onder andere tarwe kon worden verbouwd. Grotere nederzettingen hadden vrijwel uitsluitend een kans in het brongebied van laaggelegen beken. In de zestiende eeuw verdichtten in Zuid-Limburg agrarische nederzettingen in de welvarende gebieden door bevolkingsgroei en splitsing van bedrijven. De agrarische sfeer maakte geleidelijk plaats voor een meer gemengd sociaal-economisch karakter, met grote verschillen in welvaart tussen de sociale groepen. Op de zandgronden zet de verdichting van nederzettingen

Hoe stond het met de eenheid van Limburg in voorgaande eeuwen? Zal Limburg als samenhangend gebied de toekomst ingaan? Is Limburg een tussenregio in Europa of maakt het onderdeel uit van een gebied met een geheel eigen economische kracht? Heeft Limburg een landschap dat zich als afzonderlijk gebied onderscheidt of past het in een groter landschap? En hoe zit het met de milieukwaliteit? Zeker, Limburg bestaat op dit moment als bestuurlijke eenheid, maar blijft dat ook zo? Met andere woorden: gaat Limburg, dat in dit opzicht een bewogen geschiedenis achter de rug heeft, weer verdwijnen?

'We zullen sterker van buiten naar binnen' moeten gaan denken: vanuit Europa naar de eigen regio. Tegelijkertijd moeten we ons als provincie op onze sterke punten richten en bepalen welke positie we als regionaal bestuur in de internationale omgeving innemen. In dit hoofdstuk werpen we een blik op de verschillende tendensen die de positie van Limburg ten opzichte van het omringende land bepalen.

pas in de achttiende eeuw in. Bevolkingstoename leidt na de Franse tijd tot ontginning van de heidevelden en omvorming van gehuchten tot dorpskernen. De verschillen tussen 'arm en 'rijk' waren minder groot dan in het zuiden; op de zandgronden hadden de meeste inwoners een lager bestaansniveau.

Overheersers komen en gaan

De hierboven geschetste tweedeling is in zekere zin ook in bestuurlijk opzicht aanwezig. Geen enkele provincie in Nederland heeft in bestuurlijk opzicht zo'n verbrokkeld verleden als Limburg. Pas tijdens de Franse tijd werd in dit gebied enige samenhang geschapen door de vorming van de departementen van de Nedermaas en de Roer in 1794. Voordien was het gebied opgedeeld in

grotere en kleinere territoria, waarvan de grenzen het grondgebied van de huidige provincie overschreden en die bestuurd werden vanuit verre residenties, zoals Brussel, Den Haag, Wenen en Berlijn.

De grootste bestuurlijke eenheid werd gevormd door het Overkwartier van Gelre met als hoofdstad Roermond. Dit gebied bestond uit het hedendaagse Noord- en Midden-Limburg en het aangrenzende Duitsland. Het Overkwartier had vanouds nauwe banden met de drie Gelderse Nederkwartieren, waarvan het sinds 1580 in bestuurlijk opzicht was gescheiden. In de achttiende eeuw verbrokkelde het Overkwartier in een Staats (hoofdstad Venlo), een Oostenrijks-Habsburgs (hoofdstad Roermond) en een Pruisisch (hoofdstad Geldern) deel.

De 'Brabantse' Landen van Overmaze in zuidoost Limburg waren het tweede belangrijke bestuurlijke kerngebied, dat vanaf 1661 als betwiste zone verbrokkeld raakte in een Staats en een Spaans deel. Naast het Overkwartier en de Landen van Overmaze kende het grondgebied van de huidige provincie Limburg vóór de

eenwording nog een groot aantal kleinere territoria: het in Luikse handen zijnde graafschap Horn, Luiks en Staats Maastricht, hertogdom Gulik in oostelijk Limburg, alsmede een zestiental vrije rijksheerlijkheden die alleen het gezag van het Duitse Rijk boven zich wisten,

Naar een eigen identiteit

Vanaf de negentiende eeuw was dit opgedeelde gebied een bestuurlijke eenheid, alhoewel nog afsplitsingen (1839 Belgisch Limburg) plaatsvonden en afscheidingsbewegingen richting Duitsland en België lange tijd stand hielden. In feite kan men spreken van een 'vernederlandsing' van Limburg. De mentale horizon en de identiteit van de bewoners van Limburg reikten daarom in de vorige eeuw meestal 'niet verder dan de slagschaduw van de plaatselijk kerktoeren'. De Limburgers identificeerden zich met de eigen woongemeenschappen en de naaste buurdorpen. Van een bovenlokaal of provinciaal bewustzijn was bij het overgrote deel van de bevolking dan ook geen sprake.

Dit 'localisme' werd op het einde van de negentiende eeuw langzaam opgebroken. Allereerst bij de bestuurlijk actieve elite, die dankzij communicatiemiddelen zoals de vele regionale kranten, landelijke problemen en tegenstellingen (verzuiling!) het bewustzijn op een provinciaal niveau brachten. Deze elites trof men vooral aan in de belangrijkste steden: Maastricht voorop, gevolgd door het oude bestuurscentrum Roermond en de oude handelsstad Venlo. Hier wordt dan ook voor het eerst op bredere schaal een positieve belangstelling voor de sociaal-culturele identiteit ontwikkeld. Dit zelfbewustzijn ontsteeg het louter lokale niveau toen ook in de overige plattelandsgebieden en in de ontluikende mijnstreek een bovenlokale verbondenheid begon te groeien. Een ontwikkeling die nagenoeg geheel op het conto van de parochiegeestelijkheid en de in de provincie werkzame (hoofd)onderwijzers kan worden geschreven. Deze twee beroepsgroepen hebben als geen ander bijgedragen in het ontstaan van een 'provinciaal' zelfbewustzijn, met een eigenstandige positie voor de regio's Maastricht, de Mijnstreek en Noord- en Midden-Limburg.

Het regionaal zelfbewustzijn trad pas echt met kracht aan de dag toen de belangrijkste regio's ingrijpende veranderingen meemaakten. In de van oorsprong agrarische Mijnstreek zette de winning van steenkolen en de daarmee gepaard gaande komst van vele niet-Limburgers, een proces van urbanisatie en nieuwe levensstijlen in gang. Ook in Noord- en Midden-Limburg voltrok zich een verandering in de samenleving als gevolg

van een ommekeer in de zandgrondgebonden agrarische activiteiten en de nieuwe grootschalige industriële en logistieke impulsen. Het resultaat van deze turbulente ontwikkelingen was een mentaliteitsomslag en een allengs strijdbaarder wordend regionaal zelfbewustzijn. 'Chauvinisme', oftewel defensief zelfbewustzijn, deed zijn intrede. De defensieve houding was het gevolg van de angst dat de eigen belangen schade zouden ondervinden (bijvoorbeeld Limburg tegen Nederland) of ondergesneeuwd zouden raken (bijvoorbeeld Noord- en Midden-Limburg tegenover Maastricht).

Tegenstromen

De identiteit van Limburg is dus jong. De vraag is zelfs of ze nog wel een lang leven beschoren zal zijn. In de afgelopen decennia heeft het Limburgse cultuurpatroon een toenemende externe oriëntatie te zien gegeven. Inwoners van Limburg profiteren steeds meer van economische en maatschappelijke zelfstandigheid en van de moderne, vrijwel onbegrensde, communicatiemogelijkheden. Als gevolg van die ontwikkelingen is de samenleving opener geworden, is er een meer stedelijk cultuurpatroon ontstaan en is er meer variëteit in de verbandingen die mensen aangaan. Het cultuurpatroon van de Limburgers gaat steeds meer op dat van overig Nederland lijken. Dit proces van 'vernederlandsing' gaat voorlopig in een stevig tempo door en Limburgers werpen dan ook het defensieve zelfbewustzijn af (PBW Trendrapportage, 1998). Niettemin blijft voor de Limburger de beleving van de eigen regionale identiteit zeer zeker belangrijk. Dit uit zich in gehechtheid aan kleinschalige verbanden en een scala aan sociale en culturele activiteiten. Daarin past ook een over het algemeen positieve beleving van Limburg als een aantrekkelijke provincie om te wonen, werken en leven.

Limburg staat op de drempel van een heel nieuw tijdvak. Was in het verleden de verruiming van de horizon van het eigen dorp naar de omliggende regio een enorme stap, nu staan we op de drempel van Europa. In het Europa van de regio's zal er sprake zijn van een 'schaalsprong'. Integratie en schaalvergroting van markten nopen tot bestuurlijke samenwerking, met hulpstructuren zoals een Euregiaraad, en wellicht ook tot samensmelting op bestuurlijk niveau (integratie). Deze algehele horizonverruiming gaat gepaard met een neiging tot vervlakking. Culturen gaan immers meer op elkaar lijken en verliezen daardoor in zekere mate een stukje van hun eigen karakteristieken. Tegelijkertijd tekent zich een tegenstroom van schaalverkleining af als het erom gaat de eigen lokale en regionale identiteit en

3.2 Het Voorland

baarheid te ontdekken en te benadrukken. Dat onder meer in streekeigen producten en cultuursportieve manifestaties.

Moet Limburg kiezen?

al de toekomst van Limburg eruit zien in het in de Europese schaa sprong? Zal Limburg op een verbond met Zuid-Nederland om daarmee eringen in die regio te bewerkstelligen? Het Con voor Zuid-Nederland wijst in die richting. Of zal rg zich splitsen en opgaan in Euregionale verban- Een werkverband is dat van Noord- en Midden- rg met Oost-Brabant, Arnhem-Nijmegen, eld en Mönchengladbach. Dit is ook wel aangeduid NEA+. In het zuiden is er de samenwerking van de s Maastricht, Heerlen, Aken en Luik: het MHAL- ed. Maar misschien moet Limburg wel inzetten op soverschrijdende samenwerking met Belgisch Lim- g vanwege de oude culturele banden en het econo- che perspectief van nieuwe grensoverschrijdende sters, zoals de auto-industrie (Ford in Genk en dcar in Born). Of zijn de administratieve grenzen ch nog wel heel sterk en richt Limburg zich op ver- rking van haar positie binnen Nederland?

e consequenties van de verschillende opties zijn nog : onduidelijk om nu al een keuze te maken. Misschien al Limburg op een dag moeten kiezen, maar nu is het aarvoor nog te vroeg. In het omgevingsbeleid gaan we it van twee hoofdbewegingen: enerzijds nauwere euregionale vervlechting en anderzijds uitbouw en ver- sterking van de eigen voordelen, zoals de ligging in Eu- ropa, de omgevingskwaliteit en de culturele identiteit en sociale cohesie. Limburg blijft daardoor het ko- mende decennium samenwerken in verschillende ver- banden: Zuid-Nederland, LINEA+, MHAL, het Europa van de Regio's, Belgisch Limburg, etc. Vooral in de grensoverschrijdende samenwerking zullen we in de komende planperiode voortgang moeten maken.

Metropolen, corridors en knooppunten

Binnen Europa tekent zich steeds meer een continen- tale hoofdstructuur af van zogenoemde 'metropolitane gebieden'. Dat zijn economische kerngebieden (metro- polen) die onderling verbonden zijn via min of meer vaststaande routes (corridors) met daarbinnen weer verschillende knooppunten. Tegelijkertijd vormt Europa steeds meer één marktgebied waarbinnen iedere regio zich specialiseert in datgene waar ze kwalitatief het beste in is. Het nationale kader is, zeker voor Limburg, niet langer de vanzelfsprekende schaal voor allerlei ontwikkelingen die zich voordoen. Dat is steeds meer het gebied Noordwest-Europa. Daar bevinden zich op korte afstand van elkaar drie belangrijke metropolen: de Randstad, het Rijn-Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit (Brussel-Antwerpen-Gent). Deze metropolen maken op hun beurt weer onderdeel uit van het Noord-West Europese Metropolitane Gebied (NWMA)¹. Door het opheffen van binnengrenzen, het harmoniseren van richtlijnen en de invoering van de euro draagt de Euro- pese Unie bij aan deze oriëntatie op Europa en dus op het continentale in plaats van het nationale.

31

Corridors op schaal NWMA

Tussen de economische kerngebieden vindt een inten- sieve stroom van goederen, personen, en informatie plaats. Als gevolg hiervan stijgt het personen- en goederenvervoer sterker dan de economische groei (elke procent economische groei levert ongeveer 1,2 - 1,5% mobiliteitstoename op).

Een corridor op dit schaalniveau omschrijven we als 'een keten van ruimtelijke en economische regio's in Europa, waarbinnen bundels van hoofdtransportassen en knooppunten dragers zijn van verdere ruimtelijk- economische ontwikkelingen'. Met andere woorden: buiten de metropolen bepalen corridors in hoge mate hoe, waar en in welke mate ergens in Europa economi- sche bedrijvigheid tot bloei zal komen. Immers daar zijn juiste randvoorwaarden aanwezig, waaronder be- langrijke transportassen en knooppunten (wegen, ha- vens, rivieren, vliegvelden, spoorwegen). Op grond van deze definitie is het gehele gebied tussen de metropo- len Randstad, Rijn-Ruhrgebied en Vlaamse Ruit te be- schouwen als één groot corridorgebied met een sterke oost-west oriëntatie. Om in lijn te blijven met de lan- delijke aanpak onderscheiden we in deze Schets (inter- nationale) corridors op een lager schaalniveau, gecon- centreerd rond de belangrijkste bundels van hoofd- transportassen.

¹ Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP), concept 1997/1998, Europese Ministers voor Ruimtelijke Ordening; Tweede Benelux Structuurschets, ontwerp beleidsaanbeveling 1997, Benelux Ministers Ruimtelijke Ordening.

Knooppunten in de goederenstromen zijn de economische clusters en logistieke centra; knooppunten in de personen- en informatiestromen zijn de stedelijke gebieden en stadsregio's. Multimodale logistieke knooppunten die een ondersteunende functie hebben voor de mainports kunnen als internationale corridor-knooppunten worden aangemerkt.



Figuur 3.2.1: Achterland-corridors vanuit Randstad gezien volgens Incodelta

Het Voorland

In rijksnota's wordt sterk geredeneerd vanuit een west-oost-perspectief. Corridors zijn vanuit die optiek verbindingen van de Randstad met het achterland. Deze benadering is uitgebeeld in figuur 3.2.1 en onder meer terug te vinden in het Plan van Aanpak Incodelta (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1998).

In het Memorandum van het Voorland (1998) is een heel ander uitgangspunt gehanteerd. Het gebied van de drie zuidelijke provincies Zeeland, Brabant en Limburg tezamen met het knooppunt Arnhem-Nijmegen wordt daarin niet beschouwd als 'achterland' maar juist als 'voorland'. Samen met delen van de Regierings-bezirken Köln en Düsseldorf en de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant, Liège en Belgisch Limburg is het een gebied met een schaal die in Noordwest-Europa gezien mag worden. Het Voorland heeft twee gezichten. Deze zijn verbeeld in de figuren 3.2.2 en 3.2.3.

Het Voorland als tussenliggend gebied

Het Voorland is enerzijds het gebied tussen de drie metropolen Randstad, Rijn-Ruhr-gebied en Vlaamse Ruit, dat wordt doorsneden door vijf internationale corridors en waarin vijf logistieke knooppunten en en-



Figuur 3.2.2: het Voorland als gebied tussen de metropolen Randstad, Rijn-Ruhr-gebied en de Vlaamse ruit

kele stedelijke agglomeraties (Brabantse stedenrij en het MHAL-gebied) zijn gelegen.

Vanuit Limburgse optiek zijn vooral twee oost-west geörienteerde corridors van belang:

- de internationale corridor Rotterdam-Brabantse stedenrij-Venlo-Ruhrgebied
- de internationale corridor Antwerpen-Hasselt/Genk-Sittard-Aken-Ruhrgebied

In een breder verband is tevens de internationale corridor Londen-Luik-Aken-Ruhrgebied van invloed op de positie van Limburg. De internationale corridors met daarin hoofdtransportassen worden ondersteund door corridorversterkende transportassen op nationaal niveau, zoals de A2. Binnen Limburg zijn de stadsregio's Venlo en Sittard-Geleen internationale knooppunten. Voor de verdere ontwikkeling van beide is samenwerking onontbeerlijk.

Het Voorland gekenmerkt door economische formaties

Anderzijds kent het Voorland vier economische 'formaties', die naast hun autonome lokale functie ook stuwend en stimulerend werken voor de metropolen. De formaties laten zich geografisch moeilijk afbakenen omdat zij meer als dynamische netwerken fungeren dan als op een bepaalde plaats gelegen ruimtelijke clusters (zie figuur 3.2.3).

Het gaat om de volgende formaties:

- de industrieel-technologische formatie (gebied Eindhoven-Luik-Breda)
- de agribusiness formatie (gebied Venlo-Den Bosch-Eindhoven)
- de kennis-diensten formatie (MHAL-gebied)
- de maritiem-logistieke formatie (Rijn-Schelde delta)



figuur 3.2.3: De vier economische 'formaties' in het Voorland

3.3 Limburg grenzeloos

Onze provincie heeft door zijn typerende ligging veel raakvlakken met de omringende buitenlandse regio's. Dit betekent dat in de fysieke omgeving de interactie met het buitenland groter en intensiever is dan met de rest van Nederland. Hieronder wordt daar kort op ingegaan.

34

Om problemen op het gebied van milieu, water, natuur en ruimte op te lossen en om kansen beter te benutten, zijn allerlei grensoverschrijdende overlegstructuren

ingesteld. Samen met overheden en andere betrokkenen in Noordrijn-Westfalen, Vlaanderen en Wallonië zet de provincie projecten op om de milieukwaliteit te verbeteren, landschaps- en natuurontwikkelingsprojecten uit te voeren, integraal waterbeheer vorm te geven en tot betere ruimtelijke afweging te komen. Ook worden projecten uitgevoerd in samenwerking met de Benelux Economische Unie, de Europese Unie en de Euregio's.

Onderwerpen op de agenda zijn onder andere milieueffectrapportage, milieuhandhaving, koppeling van luchtkwaliteitsmeetnetten, de afvalproblematiek (inclusief hergebruik en eindverwerking), integraal waterbeheer in grensoverschrijdende beekdalen, ruimtelijke ontwikkelingsperspectieven en de Grensmaas.

Lucht en water

Lucht beweegt zich met de daarin aanwezige verontreinigende componenten over landsgrenzen heen. Bepaalde emissies in de ons omringende regio's beïnvloeden dan ook de luchtkwaliteit in Limburg, maar andersom is dit net zo goed het geval. Daarbij gaat het vooral om componenten die een geringe depositie- en omzettingssnelheid hebben en die dus lang in de atmosfeer blijven en over langere afstanden worden getransporteerd.

De belangrijkste in dat verband zijn verzurende stoffen (stikstofoxiden, zwaveloxiden en ammoniak) en fijn stof, maar ook componenten die bijdragen aan de klimaatverandering, in het bijzonder CO₂.

Nederland is een netto exporteur van stikstofoxiden. Dit betekent dat er meer van deze stof naar het buitenland wegwaait dan hier vanuit het buitenland binnenkomt. Hetzelfde is van toepassing op ammoniak. Limburg draagt bij aan deze emissies. Voor zwaveldioxide en (fijn) stof is de situatie omgekeerd: vooral in de wintermaanden komt er veel

zwaveldioxide binnen, vooral vanuit Duitsland en de Oost-Europese landen. Per saldo zijn Nederland en ook Limburg netto importeurs van deze stoffen. Met aanscherping en uitvoering van het Europese beleid voor stikstofoxiden en zwaveldioxide zal de zure depositie dalen, maar niet voldoende om de doelstellingen te halen. De emissie en depositie van ammoniak daalt eveneens. Voor de verzuringsgevoelige zandgronden in het Peelgebied zijn de niveaus echter ook dan nog te hoog en dus schadelijk.

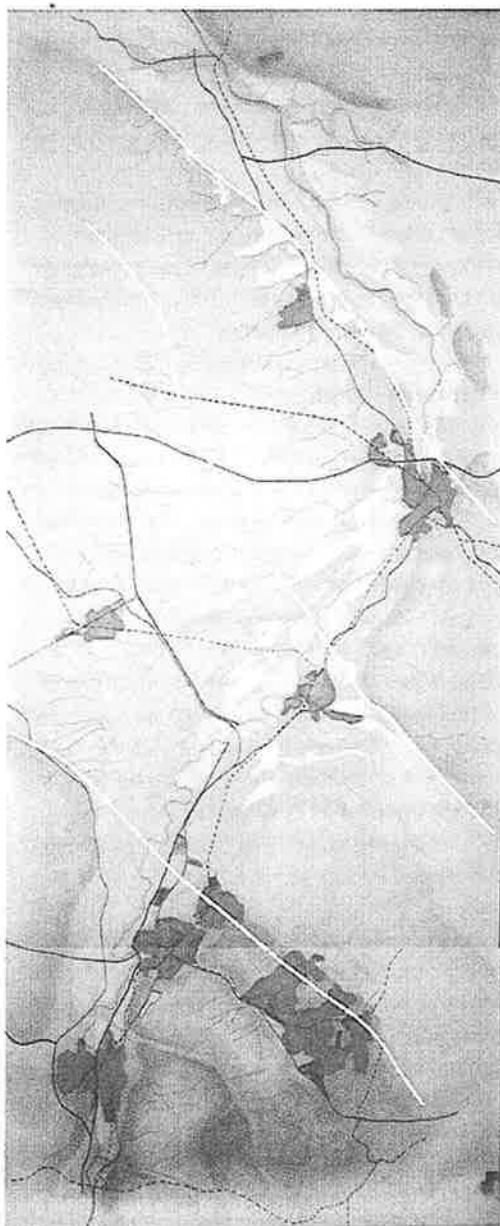
Water beweegt zich al net zo vrijelijk over de grens. Limburg wordt aan alle kanten gevoed met water uit bovenstroomse gebieden in het buitenland. Door verstedelijking en talloze maatregelen om gronden geschikt te maken voor de landbouw, is de sponswerking van de stroomgebieden de laatste decennia sterk afgenomen. Het gevolg is dat bij er bij hevige regenval problemen ontstaan. Dan moet in korte tijd snel veel water worden afgevoerd en dat kan leiden tot overstromingen benedenstrooms. In Limburg dus. De belangrijkste oppervlaktewateren die Limburg binnenstromen zijn: de Maas, Geul, Roer, Swalm, Niers en Tengelroyse beek. De kwaliteit van die wateren is nog steeds onvoldoende als gevolg van de aanwezigheid van verontreinigende stoffen. Zware metalen, vermestende stoffen en bestrijdingsmiddelen zijn de belangrijkste probleemstoffen. Door decennia lange belasting van het water zijn ook de waterbodems van deze rivieren ernstig verontreinigd geraakt. Om de kwaliteit van water en waterbodem te verbeteren is het terugdringen van lozingen in het buitenland essentieel.

Niet alleen het oppervlaktewater, maar ook het grondwater onder onze voeten stroomt over de grens. Het diepere grondwater wordt behalve door het oppervlaktewater ook gevoed vanuit het buitenland. Dit geldt zowel voor het water in het Mergelland, de Roerdalslenk als de Venloschol. In het algemeen is het diepe grondwater van goede kwaliteit. De kwaliteit en het functioneren van grensoverschrijdende riviersystemen en de inrichting en geleiding van het gebruik ervan, inclusief de bescherming tegen hoogwater, is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van de staten die een (sub)stroomgebied delen. Onze provincie is op dit gebied in actief overleg met Noordrijn-Westfalen, Wallonië en Vlaanderen.

Natuur en landschap

Limburg kent een uitgebreide ecologische structuur met veel bos- en heidegebieden en rivierdalen. Deze gebieden hebben een natuurlijke aansluiting bij de ons omringende buitenlandse natuurarealen.

De geologische structuur van Limburg en omgeving is geïllustreerd in *figuur 3.3.1*. Hoger en lager gelegen delen in het terrein, begrensd door drie geologische breuken (in de figuur aangegeven met witte lijnen), sturen de stroming van het water en leggen daarmee de basis voor de huidige landschappen. Ten zuiden van de Feldbissbreuk ligt het opgeheven (bruin in de figuur) gebied van Heuvelland en, in Vlaanderen, het Kempisch Plateau. Tussen deze gebieden stroomt de Grensmaas, als landsgrens tussen Nederland en België. Tussen de Feldbissbreuk en de Peelrandbreuk ligt het gedaalde gebied van de Roerdalslenk. De rivier waaierte hier in het verleden breed (groen in de figuur) uit en heeft



Figuur 3.3.1 : Geologische structuur Limburg en omgeving

een groot gebied opgevuld met grind en zand. Tussen de Peelrandbreuk en de Venlobreuk ligt het opgeheven gebied van de Peelhorst, waar de Maas zich in een smaller dal heeft ingesneden. Deze op- en neergaande lijn zet zich ten noorden van de Venlobreuk door in een laag gebied waar de Maas in bredere meanders verder stroomt. Aan de noordkant hiervan komen Maas en Rijn samen in de brede Nederlandse rivierendelta richting Noordzee. De dalen van Niers en Roer (groen) zijn in eerdere ijsstijden beide stroomgebied van de Rijn geweest en danken daaraan hun grote breedte. In Noord- en Midden-Limburg begrenzen hoger gelegen zones de oostkant van de Maasvallei. Ten westen van de Maas ligt het lagere en vlakkere dekzandlandschap, dat zich voortzet naar Brabant, met op de waterscheiding van Limburgse en Brabantse beken het hoogveengebied van de Peel.

35

Naar het zuiden toe past het Mergelland bij de uitgebreide bos- en heuvelgebieden van de Ardennen en de Eifel. De Grensmaas vindt aansluiting bij het Kempisch plateau in het westen. De Peelrestanten (*lichtpaars in figuur 3.3.1*) maken onderdeel uit van het Peelgebied op de grens van Brabant en Limburg. In het noordoosten sluiten de Maasduinen aan bij het Duitse Reichswald en het Swalm-Nette gebied. En in Midden-Limburg vormt het Meijnweggebied vrijwel één geheel met het Brachter en Elmpster Wald van onze oosterburen.

Door deze aansluiting bij grote natuurgebieden in Noord-Brabant, België en Duitsland heeft de natuur in Limburg bij uitstek de mogelijkheid om zich te ontwikkelen tot een hoogwaardig niveau met een grote diversiteit aan soorten en levensgemeenschappen. Vanuit de buitenlandse natuurgebieden kunnen in Limburg uitgestorven soorten gemakkelijk terugkeren, waarbij de grensoverschrijdende rivierdalen natuurlijke migratieroutes vormen. Herstel van de leefgebieden in Limburg en het realiseren van ecologische verbindingzones is in dit kader van essentieel belang.

Ruimtelijke omgeving

Ontwikkelingen op tal van beleidsterreinen in de omliggende landen en in Europees verband hebben een steeds verdergaande invloed op Limburg. Bij het omgevingsbeleid voor onze provincie moeten we daar dan ook serieus rekening mee houden. Naast concrete afstemming in het grensgebied houdt dit ook in dat wordt ingespeeld op voor Limburg gunstige zaken én dat nadelige invloeden zoveel mogelijk worden beperkt. De zowel specifieke als algemene invloeden spelen op verschillende schaalniveau's, variërend van grensregionaal tot nationaal en in toenemende mate ook op Europees niveau.

Aan de oostzijde grenst Limburg in de volle lengte aan een van de grootste en dichtstbevolkte Bundesländer: Noordrijn-Westfalen, met het nabijgelegen sterk verstedelijkte Rhein-Ruhr gebied. De ontwikkelingen aldaar hebben een grote invloed op Limburg. Daarbij gaat het met name om:

- Een zich westwaarts manifesterende verstedelijkingsdruk en komst van nieuwe bedrijventerreinen, die in de regio's Aachen en Mönchengladbach direct aan Limburg raken (bij Parkstad Limburg en Venlo-Tegelen).
- De concentratie van technologische kennisinstituten en high-tech bedrijvigheid in de driehoek Aachen-Köln-Düsseldorf, waarvan een groot deel in de nabijheid van Limburg ligt.
- De uitbouw van de verkeersinfrastructuur aan Duitse zijde richting Nederland, die om een gelijktijdige grensoverschrijdende koppeling ter hoogte van Venlo, Roermond en Sittard vraagt.
- De gezamenlijke wens van Noordrijn-Westfalen en Limburg ten aanzien van een zuidelijke 'arm' van de Betuwelijn via Venlo.
- De effecten van het beleid aan Duitse zijde betreffende het multimodaal vervoer (Güterverkehrszentren) en het terugdringen van het vrachtvervoer over de weg via stimulering van rail- en watervervoer.
- De effecten van grootschalige ontgroningen (zand, grind, bruinkool), vooral ten aanzien van landschap, grondwater en milieu. Bij zand en grind is eveneens grensoverschrijdende afstemming nodig als het gaat het bepalen van de hoeveelheid en de fasering bij de winning van deze delfstoffen. Dit is van belang met het oog op de prijsvorming, hetgeen weer indirect van grote invloed is op de rendabiliteit van het Grens- en Zandmaasproject, die immers nauw samenhangt met de winning van zand en grind in en rond de Maas.
- De omvorming van militaire terreinen en vliegvelden naar een nieuwe economische toepassing.
- Het op elkaar laten aansluiten van de ecologische structuren en de ontwikkeling van natuur- en landschapsparken, mede in het kader van de uitwerking van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn.

Dit komt terug in verschillende plannen aan Duitse zijde, waarvan voor POL met name de volgende van belang zijn:

- Het Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen;
- Het Bundes- en het Landes-Verkehrswegeplan;
- De Gebietsentwicklungspläne voor het Bezirk Düsseldorf en de regio Aachen.

Aan de west- en zuidzijde vormt het gewest Vlaanderen, met de Provincie Belgisch Limburg en de Voerstreek, de grens van Limburg. Eveneens aan de zuidzijde is het gewest Wallonië met de provincie Luik gelegen, waarmee steeds meer inhoudelijk-functioneel wordt samengewerkt.

Voor het POL relevante ontwikkelingen en plannen aldaar zijn:

- De wens voor een directe goederen-spoorverbinding van Antwerpen met het Duitse achterland en de IJzeren-Rijnverbinding met tracévarianten.
- De gewenste ontwikkeling van de 'stedelijke netwerken op Vlaams niveau' (Hasselt-Genk) en de Kempische As (Herentals-Over/Neerpeit).
- De voorgestane ontwikkeling van 'Economische knooppunten in het economisch netwerk van het Albertkanaal'.
- Het in stand houden van groot aaneengesloten buitengebied, Kempisch Plateau en Belgisch Brabant/Haspengouw, met daarin aandacht voor het creëren van een (open) verbindingzone daar tussen ten oosten van Hasselt/Genk.
- De concrete uitwerking van het concept van het 'Drieiandenpark-gebied' als open ruimte en natuurlijk-landschappelijk beschermingsgebied tussen de stedelijke agglomeratie Maastricht-Hasselt-Aken-Luik (MHAL). Daarin staat het instandhouden en creëren van groene bufferzones naar de omringende open en grote ruimtelijke natuureenheden (Ardennen/Eifel, Selfkant/Ruhrslenk, Kempisch Plateau en Haspengouw/Hesbaye) centraal.
- De aanleg van de HST-verbinding Brussel-Keulen met aandacht voor de ontwikkelingen in de halte plaatsen Luik en Aken, alsmede de uitdaging om daarvoor een adequaat euregionaal aanvoer- en distributiesysteem te ontwikkelen.
- De ontwikkeling van de luchthaven Liège-Bierset en de koppeling daarvan met de HST-lijn (TGV-fret).
- Ontwikkelingen in de haven van Luik en de binnen scheepvaart op het Albertkanaal en de Maas, waarbij gestreefd wordt naar een betere koppeling daartussen door middel van een nieuwe grotere sluis bij Ternaaien.
- Stedelijke ontwikkelingen, inclusief nieuwe bedrijventerreinen, in en rond de agglomeratie groot Luik-Verviers.
- Ontwikkelingen en vestigingsinitiatieven in de grootschalige detailhandel met een groot (grensoverschrijdend) bereik. Relevante plannen in dit

verband zijn het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen uit 1997, de in voorbereiding zijnde uitwerking daarvan in de vorm van het Structuurplan Belgisch Limburg, het onlangs vastgestelde 'Schéma de Développement de l'Espace Régional pour la Région Wallonne' en het reeds langer vastgestelde 'Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief voor het MHAL-gebied', dat in oktober 1998 wederom bestuurlijk is bevestigd.

Ook ruimtelijke ontwikkelingen, visies/perspectieven en projecten/programma's op een hoger schaalniveau zijn relevant voor het Provinciaal Omgevingsplan Limburg. Met name kan daarbij worden verwezen naar de 'Ruimtelijke Structuurschets Benelux', het 'Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief' en de concrete projecten in het kader van het internationale ruimtelijke ontwikkelingsprogramma 'Interreg II-C'.

De 'Benelux Structuurschets' is voor het POL van belang omdat daarbij het gehele Beneluxgebied met de omgeving in samenhang is gezien voor wat betreft ruimte, mobiliteit en ecologie. In feite biedt dit een samenhangende ontwikkelingsvisie voor een groot deel van het Noordwest-Europese Metropolitane gebied, waarbinnen de situering en de positionering van de provincie Limburg een geheel andere dimensie en potentie hebben dan wanneer alleen vanuit nationaal en regionaal oogpunt wordt gekeken. De betreffende ministers voor ruimtelijke ordening hebben zich op basis van beslispunten met een daaraan verbonden inspanningsverplichting voor daadwerkelijke uitvoering, aan de Benelux Structuurschets gecommitteerd.

Het Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP) is voor het POL van belang omdat dit de gezamenlijke en gelijklopende ruimtelijke beleidslijnen bevat van de ministers voor ruimtelijke ordening van de lidstaten van de Europese Unie. Daarmee is eveneens een relatie gelegd met het Europese beleid en toekomstige Europese programma's en fondsen, inclusief de Communautaire Initiatieven van de Europese Commissie en met name het nieuwe Interreg III- Programma vanaf het jaar 2000. Dit laatste zal, naast de bestaande grens-regionale component (A), ook uit een transnationale ruimtelijke component (voortzetting II-C) en een thematische interregionale component gaan bestaan. In het algemeen zijn daarbij voor een groot deel grensoverschrijdende schaalvergroting en netwerkvorming te verwachten, die gericht zijn op projectontwikkeling ten behoeve van de concretisering van de inhoud van het EROP.

Over het EROP wordt in de eerste helft van 1999 een besluit genomen, op basis van een eerder ontwerp dat in juni 1997 in Noordwijk is vastgesteld, hegeen mede was gebaseerd op het rapport 'Europa 2000+', Samenwerking voor de ruimtelijke ordening van Europa' van de Europese Commissie (1995). Het EROP moet bijdragen aan de verwezenlijking van de drie grote doelstellingen van de Europese Unie:

- Economische en sociale samenhang;
- Duurzame ontwikkeling;
- Een sterkere concurrentiepositie voor de regio's van Europa.

37

Het EROP moet ook leiden tot een grotere samenhang tussen de verschillende Europese beleids-onderdelen en aan het meer rekening houden met de ruimtelijke implicaties daarvan. De belangrijkste politieke doelen en opties daarbij zijn:

- Naar een meer evenwichtig, complementair en polycentrisch systeem van steden en een nieuwe relatie tussen stad en landelijke gebied;
- Gelijke toegang tot infrastructuur en kennis;
- Behoedzaam beheer en ontwikkeling van het natuurlijk en cultureel erfgoed;
- Het creëren van een raamwerk voor een geïntegreerd ruimtelijk beleid.

Op het transnationale schaalniveau wordt momenteel door middel van het nieuwe en experimentele Interreg II-C Programma ervaring opgedaan met projectontwikkeling en netwerkvorming.

Daarbij zijn voor Limburg, en ook voor de inhoud en de doorwerking van het POL, twee deelprogramma's van belang:

- Het Noordwest-Europees Metropolitane Gebied (NWMA), gericht op:
 - stedelijke en regionale netwerken.
 - infrastructuur en communicatie.
 - natuur en landschappelijk en cultureel erfgoed.
- Interreg II-C Rijn en Maas Activiteiten (IRMA), gericht op:
 - voorkoming van hoogwaterproblemen via preventieve ruimtelijke maatregelen;
 - herstel van de natuurlijke loop van beken en retentiegebieden in het stroomgebied van Rijn en Maas.
 - vertragen van de afvoer van regenwater in stedelijke en landelijke gebieden;
 - verbreding en verdieping van de rivieren in het winterbed van Rijn en Maas.

Thans wordt vanuit Limburg reeds deelgenomen aan een aantal transnationale ruimtelijke projecten in het kader van Interreg II-C. Wat het NWMA-programmagebied betreft gaat het daarbij met name om:

- Inventarisatie en afstemming van de ontwikkelingen in de grootschalige detailhandel;
- In stand houden van duurzame open ruimten;
- Inspelen van stedelijke regio's op het netwerk van de Hogesnelheidstrein (HST);
- Netwerk van grensoverschrijdende polycentrische stedelijke systemen.

38

Wat het IRMA-programmagebied betreft is reeds vanuit het Grens- en Zandmaasproject met concrete voorstellen ingehaakt op de mogelijkheden van Europese co-financiering. Stimulering van projecten in het totale stroomgebied van de Maas, ook binnen Limburg, is in dit verband nog gewenst om meer profijt uit het IRMA-programma te kunnen halen. In het ontwerp POL zullen de projecten uit Europese programma's worden verankerd.

3.4

Limburg op lange termijn (2030)

In 1997 en 1998 is door TNO in opdracht van Provinciale Staten een toekomstverkenning voor Limburg uitgevoerd om zicht te krijgen op een strategie voor Limburg op langere termijn, het jaar 2030. In het rapport van deze studie, 'Limburg 2030 uitstekend in Europa' (oktober 1998) staat een richtbeeld voor Limburg op de lange termijn, dat wil zeggen een beschrijving van de gewenste ontwikkeling van Limburg in de komende dertig jaar. Een citaat uit deze nota:

"Het richtbeeld heeft een stevige economische basis. Een dergelijk stevig economisch profiel vraagt om een behoorlijke omvang en kwaliteit van de beroepsbevolking. Daarin ligt een zekere spanning met de bevolkingsontwikkeling. Het 'opheffen' van deze spanning vraagt op termijn om een actief wervingsbeleid voor nieuwe arbeidskrachten. Mede gezien het sterke economische profiel, waarin zeker in Noord- en Midden-Limburg veel ruimte vragende sectoren als industrie en logistiek belangrijk blijven, kan men nog een behoorlijk grote ruimte vraag voor de werkfunctie tegemoet zien. Daarbij hoeft overigens niet elke hectare in 'het platte vlak' gevonden te worden: stapeling en ondergronds ruimtegebruik zijn opties waarbij efficiënter met de beperkte ruimte wordt omgegaan en ruimtelijke kwaliteiten betere kansen lijken te hebben. Juist de kwaliteit van de leefomgeving zal ook moeten worden ingezet om Limburg aantrekkelijk te maken en te houden voor werknemers (migratie) en daarmee ook voor bedrijven. Een andere 'consequentie' van het richtbeeld betreft het goederentransport: de inzet op toegevoegde waarde logistiek (VAL) zal - boven op de autonome groei - een behoorlijke extra groei van het aantal voertuigkilometers oproepen, waarmee we zeker aan de 'bovenkant' van de bandbreedte uitkomen. Bovendien betekent de inzet op de combinatie productie en logistiek dat de huidige infrastructuur niet zonder meer toereikend is: dit vraagt dus om behoorlijke investeringen in de capaciteit en kwaliteit van de verschillende infrastructuurnetwerken.

Naast economie is ook het bieden van kwaliteit in de leefomgeving van groot belang in het richtbeeld. Niet alleen als vestigingsplaatsfactor voor mensen en bedrijven, maar ook vanwege intrinsieke kwaliteiten van de Limburgse leefomgeving die om behoud en/of versterking vragen. De ontwikkeling van het totale Maas-systeem tot ecologische ruggengraat en het vrijwaren van dit Maassysteem van verdere versterking is hiervan een voorbeeld.

Deze ontwikkeling draagt ook bij aan een hoger beschermingsniveau van de Maas tegen overstromingen. Ook de investeringen in woonmilieus, het niet verder verstenen van het Heuvelland en de investeringen in het Noord- en Midden- Limburgse landschap zijn hiervan voorbeelden. Het sociaal-culturele profiel van het richtbeeld is vooral geïnspireerd op Trefpunt Noordwest-Europa. In Trefpunt Noordwest-Europa spelen nieuwe vormen van sociale binding een belangrijke rol. Deze nieuwe vormen van sociale binding zijn vooral uitgewerkt als nieuwe bindingen tussen culturen (multiculturele samenleving) en nieuwe bindingen tussen jong en oud. Binnen deze vormen van sociale binding hecht men wel zeer aan de mogelijkheden van individuele ontplooiing.

De immigratie naar Limburg vanuit binnen- en buitenland is in dit richtbeeld, noodzakelijkerwijs, hoger dan ooit. Deze immigratie verhoogt de culturele rijkdom

van Limburg, maar houdt tevens risico's in. Ook het evenwicht tussen jong en oud is van groot belang. Vergrijzing, op termijn in combinatie met een daling van de bevolkingsomvang, betekent dat de actieve oudere in 2030 een belangrijk stempel zet op de Limburgse samenleving. Ook in politiek en bestuurlijk opzicht zijn ouderen sterk gezichtsbepalend. Het risico bestaat dat er daardoor weinig aandacht voor jongeren zal zijn: de jongere als minderheidsgroep, met het risico van typische minderheidsproblemen. In een open samenleving, waarin een hoge 'verplaatsingsbereidheid' van personen een vaststaand gegeven is, bestaat het risico dat jongeren onder die omstandigheden hun heil elders zoeken. Jongeren zijn wel essentieel voor het 'maatschappelijk evenwicht' en voor de Limburgse economie. Er moet dus gezocht worden naar een juist evenwicht tussen 'oud en jong'. Tijdens de workshops is regelmatig gewezen op ontwikkelingen als schaalvergroting op allerlei terrein en internationalisering. Voor

39

	1995	2030
Bevolking	1.138.000	1.131.000
<i>Groei tot ongeveer 2010, daarna geleidelijke daling. Limburg profiteert als grensprovincie als eerste van het wegvallen van grenzen met als resultaat hogere inkomende migratie. Ruim 30% van de bevolking in 2030 is 65 jaar of ouder, 55% is tussen 15 en 65 jaar en 15% jonger dan 15.</i>		
Beroepsbevolking	476.000	507.000
<i>Groei tot ongeveer 2015, daarna geleidelijke daling. De extra migratie komt voor 50% ten goede aan beroepsbevolking.</i>		
Werkgelegenheid	444.000	500.000
<i>Groei tot ongeveer 2020. Omvang beroepsbevolking dreigt werkgelegenheidsontwikkeling te beperken. Daarnaast kwalitatieve discrepanties.</i>		
Woningvoorraad	445.000	580.000
<i>Blijft behoorlijk toenemen onder andere als gevolg van huishoudenverdunding.</i>		
Ruimte voor wonen	20.000 ha	25.000 (ha)
<i>Stijgingspercentage minder hoog dan bij woningvoorraad door onder andere veel kleine woningen voor alleenstaande ouderen.</i>		
Ruimte voor werken	5.400 (ha)	8.200 (ha)
<i>Toename tot ongeveer 8.600 hectare rond 2020, daarna afname.</i>		
Index aantal personenkilometers	100	120
<i>Ongeveer 80% van het aantal personenkilometers wordt per auto of (in 2030) een daarmee vergelijkbaar voertuig afgelegd.</i>		
Index voertuig kilometers goederen	100	300
<i>Een hoge groei, samenhangend met de inzet op Value Added Logistics</i>		

Schema: Enkele kwantitatieve indicaties samenhangend met het richtbeeld

Limburg heeft dit - mede gezien de grensligging - directe consequenties voor het 'denken over de grenzen heen'. Voor heel Limburg zal men in het beleid 'internationaal' moeten denken.

Voor Zuid-Limburg is deze keuze uitgewerkt in het denken over de complementaire regio Eurostad. Voor Noord- en Midden-Limburg betekent dit vooral het denken in doorgaande oost-west relaties. Deze keuzes en samenhangen zijn ook doorvertaald in meer kwantitatieve termen. Deze staan vermeld in bijgaand schema. Voor alle duidelijkheid: het schema biedt cijfermatige indicaties van de randvoorwaarden waaronder dit richtbeeld tot stand kan komen (bijvoorbeeld omvang beroepsbevolking) of cijfermatige indicaties van de effecten die dit richtbeeld zal hebben (bijvoorbeeld ruimtebehoefte voor de werkfunctie). Het schema is geen overzicht van de meest waarschijnlijke cijfermatige ontwikkeling richting 2030. Uitspraken hierover in een dergelijke absolute zin zijn ook niet mogelijk".

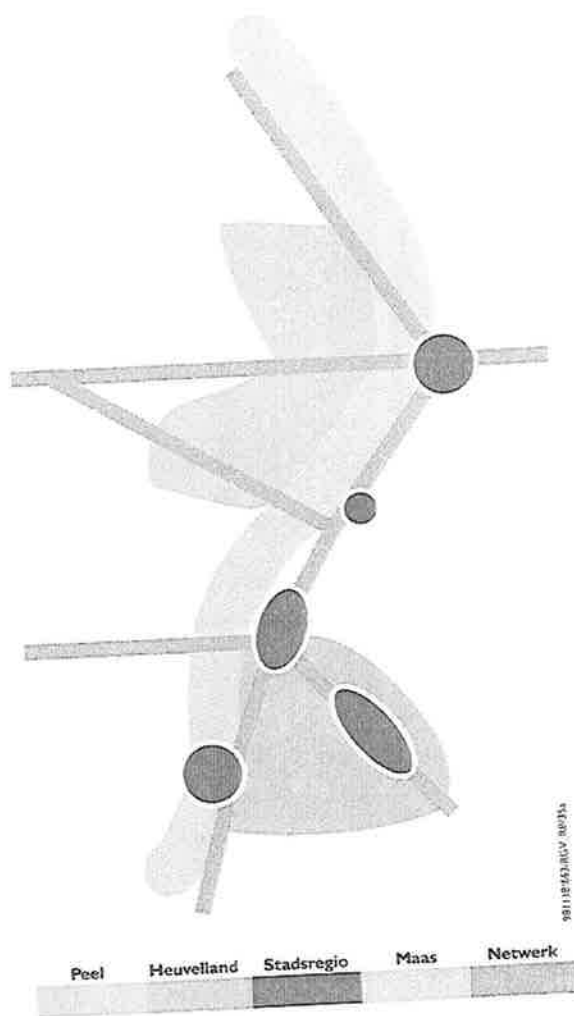
Uit het door TNO geschetste richtbeeld komt een aantal ontwikkelingen naar voren waar het POL op zal moeten inspelen:

- Een mix van locatiekwaliteiten zal gaan bepalen of een gebied aantrekkelijk is voor vestiging en verdere ontwikkeling van bepaalde typen bedrijven. Naast traditionele vestigingsfactoren als arbeidsklimaat, arbeidsmarkt, bereikbaarheid en prijs, is de kwaliteit van de leefomgeving in toenemende mate van belang. Daarbij gaat het om zaken als het woningaanbod, het landschap, de cultuur en ruimtelijke differentiatie.
- In Limburg is in 2030 sprake van minimaal twee deeregio's. Het noorden en midden die samen met Zuidoost Brabant en Arnhem Nijmegen een kennisintensieve regio vormen met als trekkers de industrie, logistiek en landbouw. En het zuiden dat profijt trekt van de bestuurlijke positie, de ligging nabij het Europese bestuurscentrum en de aantrekkelijke landschappelijke omgeving. De scheiding tussen beide regio's is natuurlijk niet hard, maar kent een geleidelijke overgang.
- De gehechtheid aan de eigen woonplek neemt toe. De 'streek' is daarbij minder gebonden aan 'administratieve' grenzen dan vroeger: de kring van sociale integratie wordt steeds ruimer.
- De keuze van de woonplaats is minder afhankelijk van de vestiging van de werkgever en de keuzevrijheid op de woningmarkt neemt toe. Het woonmilieu (de kwaliteit van de woning en woonomgeving) speelt daarin een belangrijke rol. Migratie over grotere afstanden naar aantrekkelijke woonomgevingen komt meer voor.
- Zware spitsbelastingen doen zich nauwelijks meer voor. Daarentegen neemt het sociale en recreatieve verkeer toe. De gevolgen van het verkeer voor het milieu zijn door technologie sterk gereduceerd.
- De zorgsector is steeds meer gericht op maximale zelfredzaamheid en integratie van hulpbehoevende mensen in de samenleving. De vraag naar zorg zal stijgen, maar de mogelijkheden voor mantelzorg zullen door verschillende oorzaken (grotere arbeidsparticipatie, familie op grotere afstand etc.) kleiner worden. Daarom worden zorgtaken steeds vaker 'ingekocht'.
- Er zal op korte termijn een groeiende spanning tussen de omvang en kwaliteit van de beroepsbevolking enerzijds en de economische structuur en de arbeidsvraag anderzijds optreden.
- Ondanks de stagnerende bevolkingsontwikkeling, is er toch nog een behoorlijke ruimtevraag voor wonen en werken te verwachten.
- Gezien de prognoses over het milieu zal de milieudruk ondanks technologische ontwikkelingen problematisch blijven.
- Belangrijke beleidsopgaven voor POL zijn:
 - Verleggen van grenzen
 - Maassysteem als ecologische ruggengraat.
 - Twee richtingen voor de landbouw
 - Scharnierpunt distributie
 - Suburbane kwaliteit
 - Complementariteit van centra in Eurostad

3.5 Structuurbeelden voor Limburg

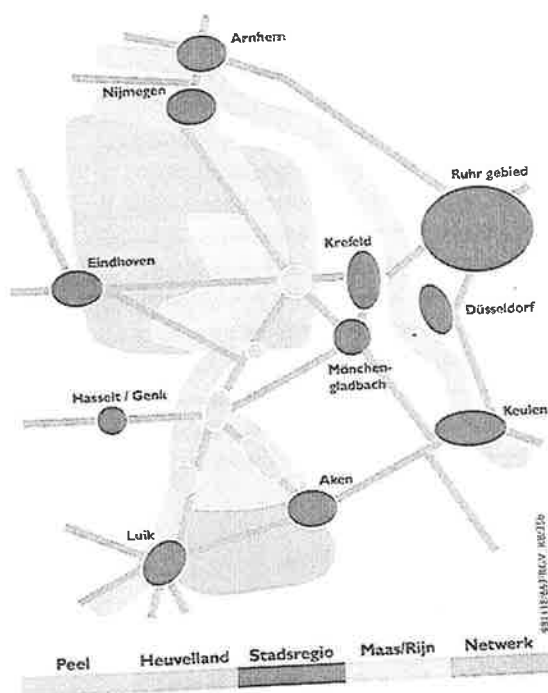
Bestuurlijke grenzen vervagen, maar tegelijkertijd wordt ons denken over de toekomst nog vaak bepaald door het beeld van een Limburg dat door een 'harde' provinciegrens is afgebakend. Over die grens heen kijken doet echter meer recht aan de werkelijke samenhang die er is met de buurgebieden.

Kaartbeelden zijn een hulpmiddel om verschillende perspectieven visueel inzichtelijk te maken. Toegepast op de ruimtelijke omgeving levert dit een structuurbeeld op. Een structuurbeeld geeft in één oogopslag de essentie van de fysieke kenmerken van een gebied weer.



Figuur 3.5.1 Regionaal structuurbeeld

Het eerste kaartbeeld (figuur 3.5.1) geeft een regionaal structuurbeeld van het provinciale grondgebied met de kenmerkende elementen van landschap, (toekomstige) infrastructuur en verstedelijking. De provinciegrens belemmert een goed begrip van verbanden met het omringende gebied. Als vergelijkingsmogelijkheden buiten het provinciale grondgebied ontbreken, is het bepalen van de eigen positie in het grotere geheel onmogelijk.



Figuur 3.5.2: Euregionaal structuurbeeld

Het tweede kaartbeeld (figuur 3.5.2) laat een soortgelijk structuurbeeld zien, maar dan op Eurogonaal niveau. Hierin is het gebied van Maas en Rijn duidelijk weergegeven en is Limburg in een breder perspectief geplaatst. De niet geringe verstedelijking aan de Rijn begrenst het kaartbeeld in het oosten en is daarmee een zeer bepalende factor voor de ruimtelijke structuur van Limburg. In het noorden vormt Arnhem met het begin van de Veluwe een natuurlijke grens. Datzelfde geldt in zuidelijke richting voor Luik en de uitlopers van de Ardennen. Naar het westen toe is Eindhoven te beschouwen als een afbakening. Voor Limburg wezenlijke plaatsen als Antwerpen en Rotterdam vallen buiten dit beeld. In paragraaf 3.2 is de rol van de zuidelijke provincies als Voorland in Europa en de functie van Limburg daarin reeds besproken.

Toekomstige infrastructuur

42

Vanuit de grote verstedelijking aan de Rijn is een 'ladder' van oost-westverbindingen, waarmee de Maasvallei ontsloten wordt, als de 'voortuin' van het Ruhrgebied te beschouwen. De rijksweg 73 koppelt deze wegen in noord-zuid richting. In het zuiden springt onmiddellijk de positie van Luik in het oog: wegverbindingen naar alle kanten, een hogesnelheidstrein (TGV) en een snel groeiend vliegveld markeren Luik als hét grote verkeersplein ten noorden van de Ardennen. Aan de voet van de Veluwe vormt Arnhem een meer bescheiden tegenhanger met diverse wegen en spoorlijnen (Betuweroute) naar het noorden en Ruhrgebied toe. Venlo ligt als verdeelcentrum strategisch op een snijpunt van hoofdwegen naar zuid-Duitsland en het Ruhrgebied. Als militaire vliegvelden geschikt gemaakt worden voor de burgerluchtvaart, krijgt deze regio rond Venlo een grote dichtheid aan vliegvelden. In dit ruimtelijke beeld ligt Maastricht, met Maastricht Aachen Airport, relatief geïsoleerd. Kanalen staan op kaart als verbindingen voor de scheepvaart, maar zijn in de toekomst wellicht ook te benutten voor buizentransport.

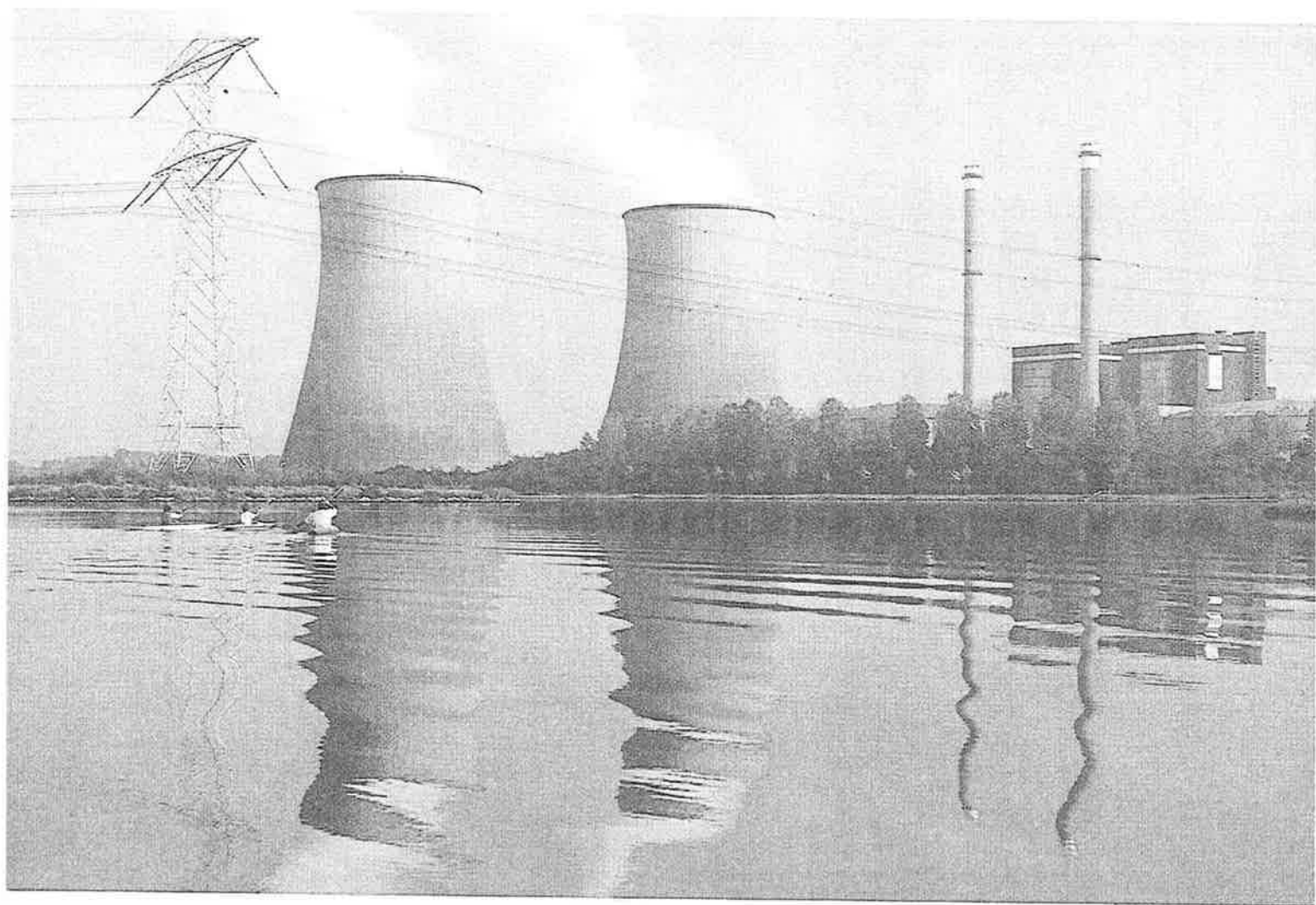
Verstedelijking

In vergelijking met omliggende gebieden is de mate van verstedelijking in Limburg bescheiden. Aan de Rijn vormt het Ruhrgebied met Keulen het stedelijke zwaartepunt. In het zuiden geldt dat voor Luik, dat de komende tijd ongetwijfeld nog verder in betekenis zal toenemen. De groei van Luik maakt dat het doorbreken van de cultuurbarrière in die richting meer dan ooit aan de orde is. Eindhoven en Aken zijn voor Limburg belangrijke technologische kenniscentra.

Hoofdstuk 4

Veranderen en behouden

investeren in kwaliteit



4. Veranderen en behouden

4.1 De vooruitzichten voor Limburg

Recent zijn verschillende onderzoeken verschenen die zich in kwantitatieve termen uitspreken over de toekomst van Limburg:

- Publicaties van het Economisch Technologisch Instituut Limburg (ETIL) over bevolking, woningbehoefte en economische ontwikkelingen;
- Het TNO-rapport 'Limburg 2030';
- BCI-studies over de behoefte aan bedrijventerreinen en ruimtelijk-economische ontwikkelingen;
- Nationale rapporten van de Rijksplanologische Dienst (RPD), het Cultureel Planbureau (CPB) het Rijks instituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM) waarin de landelijke ontwikkelingen regionaal gespecificeerd worden.

Al deze studies verschillen niet alleen naar onderwerp (demografie, economie, milieu) maar ook naar tijdshorizon en geografische schaal. Het zou hier te ver voeren ze allemaal afzon-

derlijk te bespreken. We proberen wel om uit de diverse onderzoeken per onderwerp een 'centrale set kernvariabelen' te destilleren die kan dienen als voorlopig uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het POL. Vaak hanteren we daarbij een marge of breedte waarbinnen de variabelen zich bewegen. We spreken niet voor niets van 'proberen', want de uitkomsten van de verschillende prognoses sluiten niet op elkaar aan. Belangrijker zijn daarom de aanbevelingen voor verdere modelontwikkeling die volgen uit de vergelijkende analyse van de onderzoeken. Maar eerst iets over een gemeenschappelijk kenmerk van alle toekomststudies: onzekerheid.

De ecologische omgeving is gebaat bij stabiliteit. Dat staat in schril contrast met de snel veranderende economische en sociaal-culturele omgeving. Dit spanningsveld vraagt om een beleidsreactie, maar moet het beleid mee veranderen of is het juist goed zoals het is? Daar gaan we in dit hoofdstuk op in. De beleidsonderwerpen die hier aan de orde komen zijn relevant voor heel Limburg, terwijl in hoofdstuk 5 de zwaartepunten van het beleid voor iedere regio afzonderlijk worden uitgewerkt.

Het gaat om een nadere uitwerking van de keuzes uit hoofdstuk 2. Voor sommige onderwerpen betreft het consolidatie van bestaand beleid (bijvoorbeeld doelstellingen voor milieu, duurzame productie en bereikbaarheid). Bij andere thema's gaat het om een verandering (bijvoorbeeld woningbouw, bedrijventerreinen, waterbeheer) of wordt een mogelijke wijziging van beleid aangekondigd (natuur en cultuurhistorie). Het driehoeksdenken staat weliswaar aan de basis van dit hoofdstuk, maar is voor slechts een enkele beleidsopgave (bedrijventerreinen) helemaal uitgewerkt. In de verdere totstandkoming van het Omgevingsplan gaan we dit ook voor de andere onderwerpen doen. Voor integraal beleid is een gezamenlijke cijfermatige nodig. Die missen we op dit moment. Om écht verder te komen met integrale beleidsontwikkeling moet die basis er komen..

Onzekerheid

De toekomst van Nederland wordt sterk bepaald door de internationale omgeving. Dit geldt in de eerste plaats voor de economie, maar zeker ook voor de bevolkingsontwikkeling en het milieu. De internationale context verandert ingrijpend: de eenwording van Europa, liberalisering van de wereldhandel en het internationaal betalingsverkeer en de revolutie in de informatie- en communicatietechnologie zijn hier voorbeelden van. Door zijn specifieke grensligging wordt Limburg wellicht nog meer dan andere provincies geconfronteerd met de onzekerheid die deze ontwikkelingen met zich mee brengen. Limburg heeft niet alleen meer exporterende bedrijven, het aandeel van de export in de totale omzet van het bedrijfsleven is ook hoger dan landelijk. De woning- en arbeidsmarkt zijn grensoverschrijdend en daarmee ook afhankelijk van nauwelijks te beïnvloeden gebeurtenissen aan de andere kant van de grens. Ook de kwaliteit van lucht en water wordt sterk beïnvloed

door initiatieven en maatregelen buiten de landsgrenzen. Alle aanleiding dus om prognoses met meer dan de gebruikelijke voorzichtigheid te hanteren.

De centrale set bevolkingsvariabelen is in tabel 4.1.1 dikgedrukt en gaat uit van de zogenoemde ETIL-middenvariant. Daarin groeit de bevolking tot 2010 met 27.000 personen. Vervolgens treedt een daling op van de bevolkingsomvang. Rond 2025 heeft de bevolking vervolgens weer dezelfde omvang als in 1995. Intussen heeft er wel een ingrijpend vergrijzingsproces plaatsgevonden. Dit is onder meer te zien aan de daling van de potentiële beroepsbevolking (15 tot 65-jarigen). De gemiddelde leeftijd van de beroepsbevolking stijgt dan ook sterk. Tegelijkertijd gaat de daling van de potentiële beroepsbevolking gepaard met een verwachte stijging van de werkgelegenheid.

Kenmerken	1995	2010	2020	2030
Geboorte-overschot (1)	ETIL: 2.475			
Migratie-overschot (2)	ETIL: 1.144			
Omvang bevolking (5)	ETIL: 1.130.050 TNO: 1.138.000	ETIL: 1.157.000	ETIL: 1.090.000 à 1.198.000 CPB: 1.190.000 à 1.310.000	TNO: 1.131.000 ETIL: 1.030.000 à 1.189.000
Potentiële beroepsbevolking (3)	ETIL: 784.533	ETIL: 779.000	ETIL: 722.000	ETIL: 636.000
Woningvoorraad (3)	TNO: 445.000 P	Prov.: 504.000	ETIL: 526.000	

(1) Prognose ETIL geboorte-overschot tot 2030: gemiddeld per jaar minimaal -1600 (dus afname), maximaal + 400.

(2) Prognose ETIL migratie-overschot tot 2030: gemiddeld per jaar minimaal 0 en maximaal +2320.

(3) Aantal personen tussen 15 en 65 jaar.

(4) Aantal woningen: bij 2010 zijn de huidige provinciale richtcijfers inclusief de VINEX-toekstelling aangegeven, 2020 is gebaseerd op ETIL-berekeningen t.o.v. de woningbehoefte.

(5) Het verschil tussen de gegevens over 1995 van de diverse organisaties is op dit moment niet verklaarbaar. Dat de prognoses uiteenlopen komt door een verschillende inschatting van de migratiestromen.

Tabel 4.1.1: Demografische kernvariabelen

	1995	2020
Werkzame beroepsbevolking (1)	ETIL: 437.600	
Arbeidsvolume (2)	ETIL: 372.400	
Werkgelegenheid (3)	ETIL: 414.000 CPB/BCI: 411.000	CPB/BCI: 429.000 - 525.000
Werkloosheid	ETIL: 38.700 (4) ETIL: 59.050 (5) BCI: 68.000 (5)	CPB/BCI: 63.000 - 73.000
Economische groei (6)	4%	2,5 à 3 %
Bedrijventerreinen (7)	TNO: 5400 ha BCI: 6400ha	TNO: 8600 ha BCI: 8400-9000 ha

Tabel 4.1.2: De economische kernvariabelen

- (1) Aantal personen dat werk heeft of wil hebben voor minstens 12 uur per week.
- (2) Werkgelegenheid uitgedrukt in full-time-eenheden (ofwel aantal mensjaren).
- (3) Aantal arbeidsplaatsen ongeacht het aantal uren per week. Het verschil tussen de cijfers van ETIL en CPB/BCI is op dit moment niet te verklaren.
- (4) Aantal personen zonder betaalde arbeidsplaats van minstens 12 uur per week.
- (5) Aantal NWW-werklozen: aantal personen ingeschreven bij het arbeidsbureau en meegateld als niet-werkende werkzoekende. Het verschil tussen ETIL en BCI is op dit moment niet verklaarbaar.
- (6) Uitgedrukt als de jaarlijkse toename van het Bruto Regionaal Product.
- (7) Het verschil tussen de prognose van TNO en BCI wordt veroorzaakt doordat TNO is uitgegaan van feitelijk ruimtebeslag van bedrijventerreinen en BCI ook de nog niet gerealiseerde, maar wel in goedgekeurde plannen opgenomen, terreinen heeft meegenomen.

De gegevens in tabel 4.1.2 zijn ontleend aan enkele onderzoeken naar de economische groeiverwachtingen en de behoefte aan bedrijventerreinen. De prognoses duiden op een voortdurende groei van de economie en werkgelegenheid. Tussen de bedrijfssectoren is hierbij wel variatie. Naar verwachting zal de werkgelegenheid in de landbouw en industrie afnemen, evenals in de bouwnijverheid. De mate waarin hangt af van het gehanteerde economische scenario. In de tertiaire sector verwacht men groei, evenals in de quartaire sector (onderwijs, gezondheid, maatschappelijke dienstverlening en overheid). Daar staat tegenover dat de potentiële beroepsbevolking daalt. Dit kan leiden tot een krapte op de arbeidsmarkt, waardoor de economie wellicht minder groeit dan mogelijk zou zijn bij een ruim arbeidsaanbod. Dit geldt voor de totale arbeidsmarkt. Niet uitgesloten is dat in bepaalde bedrijfssectoren ernstige fricties zullen optreden. Een fenomeen dat zich nu al voordoet in onder meer de detailhandel, technische beroepen en de zorgsector.

Hoewel de potentiële beroepsbevolking in omvang afneemt, zal in de werkzame beroepsbevolking zeer waarschijnlijk een toename te zien zijn van ca. 25%. Dit komt door reductie van de werkloosheid, een hogere arbeidsparticipatie en - indien de vraag naar arbeid voldoende hoog is - ook door een forse inwaartse migratie van arbeidskrachten en forensenstroom. Uitbreiding van de Europese Unie met landen uit het voormalige Oostblok zou ertoe kunnen leiden dat vanuit die streken eveneens een stroom arbeidskrachten naar Limburg op gang komt.

Welke ontwikkeling feitelijk plaatsvindt, kan niet uit bovenstaande prognoses worden afgeleid en is dus onzeker. Daarom is in het arbeidsmarktbeleid ingezet op een zogenoemde 'sluitende aanpak' (zie paragraaf 2.2) waarin als het ware op meerdere paarden tegelijk gewed wordt en zowel aan het arbeidsaanbod als de arbeidsvraag wordt gewerkt. Tevens is veiligheidshalve bij het beleid voor bedrijventerreinen rekening gehouden met een 'strategische reserve' om snel en adequaat aan een eventuele stijgende vraag te kunnen voldoen. Op die manier is in een onzekere context toch een krachtige beleidsmatige respons te geven. Op de onzekerheden van de prognoses en de gevolgtrekkingen wordt nader ingegaan in de paragraaf 'Consistentie tussen de kernvariabelen'.

Kernvariabelen voor het milieu

Dankzij het milieubeleid is in het afgelopen decennium een daling van de uitstoot van allerlei milieubelastende componenten gerealiseerd, waardoor de druk op het milieu is afgenomen. Dit heeft geleid tot een verbetering van de milieukwaliteit. De emissiereductie zal zich (behalve voor CO₂) ondanks economische groei de komende jaren nog voortzetten. Er is een (in veel gevallen absolute) ontkoppeling opgetreden van economische groei en milieubelasting.

De huidige beleidsinspanningen zijn echter niet toereikend om de emissiedaling ook na 2010 in voldoende mate vast te houden. Door de verwachte hoge economische groei zal de uitstoot zelfs weer kunnen toenemen. De ontwikkeling volgens het gemiddelde groeiscenario 'European Coördination' (EC-scenario) is in tabel 4.1.3 herkenbaar door een lagere afname van emissies of belasting in 2020 ten opzichte van 1995 of een grotere toename in 2010 ten opzichte van 1995. De tabel bevat prognoses van het CPB en RIVM voor het landelijke gemiddelde. Voor enkele aspecten is in het kader van POL door BCI een voor Limburg specifieke prognose gemaakt. Deze staat tussen haakjes.

De huidige beleidsinspanningen zijn echter niet toereikend om de emissiedaling ook na 2010 in voldoende mate vast te houden. Door de verwachte hoge economische groei zal de uitstoot zelfs weer kunnen toenemen. De ontwikkeling volgens het gemiddelde groeiscenario 'European Coördination' (EC-scenario) is in tabel 4.1.3 herkenbaar door een lagere afname van emissies of belasting in 2020 ten opzichte van 1995 of een grotere toename in 2010 ten opzichte van 1995. De tabel bevat prognoses van het CPB en RIVM voor het landelijke gemiddelde. Voor enkele aspecten is in het kader van POL door BCI een voor Limburg specifieke prognose gemaakt. Deze staat tussen haakjes.

Tabel 4.1.4 geeft een beeld van de ontwikkelingen in de kwaliteit van de fysieke omgeving in Limburg, hetgeen uitgebreider beschreven wordt in bijlage 2.

De tabel geeft een doorkijk naar het jaar 2010 (en in sommige gevallen 2020), waarbij de periode 1995-1998 als referentie dient. Waar mogelijk is gebruik gemaakt van Limburgse gegevens. Door het veelal ontbreken van specifieke prognoses voor Limburg is de beschrijving voor een belangrijk deel echter gebaseerd op landelijke prognoses uit de Nationale Milieuverkenning 1997-2020. Daarbij is uitgegaan van het CPB-scenario 'European Coördination'.

Consistentie tussen de kernvariabelen

De kernvariabelen in de tabellen 4.1.1-4.1.4 zijn afkomstig uit verschillende bronnen, met elk hun eigen invalshoek (demografie, economie en milieu). We herkennen er de drie dimensies van het driehoeksdenken in. Deze bronnen hanteren vaak uiteenlopende uitgangspunten en methodieken en dat heeft gevolgen voor de consistentie en dus vergelijkbaarheid van de kernvariabelen. De demografische variabelen bijvoorbeeld (natuurlijke aanwas, migratie, bevolkingsgroei, woningbouw) zijn onderling consistent: ze zijn allen ontleend aan dezelfde ETIL-middenvariant voor de toekomstige economische groei. Hetzelfde geldt binnen de twee andere clusters van variabelen, namelijk de economische en milieuvariabelen. Het is met de nu beschikbare gegevens echter niet mogelijk om met zekerheid vast te stellen of er tussen de clusters van variabelen sprake is van consistentie. Dit is een probleem, omdat de clusters onderling duidelijke raakvlakken hebben.

Prognose milieudruk volgens het EC-scenario (landelijk gemiddelde; Li = Limburg-specifiek)

	Verandering 2010 t.o.v. 1995	Verandering 2020 t.o.v. 1995
Personenmobiliteit		
Reizigerkilometers (excl. luchtvaart)	+ 18% (+ 11% Li)	+ 23%
Goederenmobiliteit		
Vrachtautokilometers	+ 55%	+ 115% (+120% Li)
Tonkilometers (weg, rail, binnenvaart)	+ 46%	+ 91%
Energievraag		
Huishoudens		+ 20% (+12% Li)
Industrie		+ 27% (+48% Li)
Verkeer en overig		+ 44% (+39% Li)
Totaal		+ 23% (+29% Li)
Waterverbruik		+ 30% (Li +35%)
Emissies		
CO ₂	+ 13%	+ 18% (Li +25%)
NO _x	- 23%	- 18% (Li -14%)
SO ₂	- 35%	- 32% (Li -29%)
NH ₃	- 28%	- 32% (Li -35%)
Fosfaat		- 19% (Li -24%)
Nitraat		- 20% (Li -24%)
Afvalaanbod	+13%	+ 22%
Hergebruik afval	+ 8%	+ 9%

Tabel 4.1.3 Prognose milieudruk

Ontwikkeling kwaliteit fysieke omgeving

	2010 t.o.v. 1995	2020 t.o.v. 2010
Stedelijke leefomgeving		
Luchtverontreiniging	Beter, maar normoverschrijding fijn stof	
Geluidhinder	Afname industrielawaai	Toename door verkeerslawaaai
Geurhinder	Beter	beter, m.u.v. stank door verkeer
Bodemverontreiniging	Beter	Beter
Externe veiligheid	Beter	Beter
Landelijke leefomgeving		
Verzuring	Beter, maar norm nog niet gehaald	Beter
Vermesting	Beter, maar nog geen stand still	
Verdroging	Beter, meer oppervlakte GGOR	
Bodemerosie	Beter, wel nog lokale erosie	
Bodemverontreiniging	Grootschalige diffuse verontreiniging blijft	
Verstoring	Beter, ook t.a.v. stiltegebieden	Verslechtering door verkeer
Watersystemen		
Grondwaterkwaliteit	Overschrijding norm voor nitraat	Ook uitspoeling zware metalen
Oppervlaktewaterkwaliteit	Normoverschrijding zware metalen en	Bestrijdingsmiddelen
Waterbodempkwaliteit	Verontreiniging blijft	Verontreiniging blijft
Waterkwantiteit	Verbetering, minder overstromingsrisico	Overstromingsrisico weer groter
Natuur	Biodiversiteit en oppervlakte natuur groter	Beter
Landschap en cultuurhistorie	Variatie stabiel, kwaliteit beter	Stabiel
Voorraden		
Oppervlaktedelstoffen	Stabilisatie of afbouw winning	idem 2010
Waterwinning	Referentieplafond op 154 miljoen m ³	
Afvalstoffen	Toename huishoudelijk afval, meer hergebruik	

Tabel 4.1.4: De toekomstige kwaliteit van de fysieke omgeving in Limburg

Voor daadwerkelijk integraal beleid is ook een integrale set van gegevens vereist. Daarmee wordt het denkmodel geoperationaliseerd. Uit het voorgaande blijkt dat in de huidige situatie 'elke hoek van de driehoek' zijn eigen methode en uitgangspunten voor het maken van prognoses heeft en dat daar niet zonder meer een gezamenlijke dataset uit af te leiden valt. Wil integrale beleidsontwikkeling vooruitgang boeken, dan is koppeling en samenhang tussen die uiteenlopende methodieken noodzakelijk. Hieraan zullen we bij de uitwerking van het Omgevingsplan een eerste invulling geven.

Voor de korte termijn, dat wil zeggen tot het Omgevingsplan een feit is, blijven de bestaande documenten het uitgangspunt voor beleid. Dit houdt in dat de richtcijfers voor de woningbouw, het beleid inzake bedrijventerreinen (zoals onlangs vastgesteld door GS en verwoord in paragraaf 4.4 van deze Schets) en het Milieubeleids- en Waterhuishoudingsplan vooralsnog onverminderd van kracht zijn.

4.2 Het beheer van het kapitaal van voorraden

Het voorraaddenken gaat er van uit dat de fysieke omgeving van Limburg is opgebouwd uit een stelsel van voorraden en voorzieningen van zeer uiteenlopende aard.

Met deze manier van denken introduceert POL een benadering van vraagstukken van de fysieke omgeving die wellicht nieuwe oplossingen stimuleert. Het voorraaddenken sluit aan bij het driehoeksdenken en in paragraaf 2.2 is spaarzaam gebruik van voorraden en het sluiten van kringlopen als doelstelling opgenomen.

49

Het aantal categorieën voorraden en voorzieningen en relaties daartussen zijn zeer omvangrijk en divers. In het rapport 'Limburgs kapitaal van voorraden en voorzieningen' zijn de volgende elf groepen van samenhangende voorraden en voorzieningen onderzocht:

- water
- natuurlijke grondstoffen (incl. afvalstoffen en energie)
- ecologisch erfgoed
- cultuurhistorische waarden
- fysieke infrastructuur
- bedrijventerreinen
- landbouw
- wonen
- recreatie, toerisme, cultuur en sport
- zorg en onderwijs
- detailhandel

Het belang van voorraden of voorzieningen kan in de loop van de tijd veranderen. Voorraden die nu als onbeperkt of onbelangrijk bestempeld worden en mede daarom niet zijn bestudeerd, kunnen door veranderende maatschappelijke omstandigheden of een dreigende schaarste in de toekomst wel degelijk belangrijk worden. Uit het grote aantal voorraden en voorzieningen is voor deze Schets een relevante selectie gemaakt.

Het hiervoor genoemde rapport reikt vier mogelijkheden voor uitwerking van het voorraaddenken aan:

1. Het Limburgs kapitaal van voorraden en voorzieningen.

Dit is een vorm van voorraadbeheer waarbij de nadruk ligt op de waarde van het totaal aan voorraden en voorzieningen in Limburg. Dit totaal is dan als het Limburgs kapitaal van voorraden en voorzieningen te beschouwen. Het driehoeksdenken is hier een uitwerking van. Deze benadering dooradert het hele POL, al is het niet voor alle onderwerpen volledig uitgewerkt.

2. Het samenspel van voorraden en voorzieningen.

Hierbij ligt het accent op mogelijke interactie tussen voorraden en voorzieningen. Ook in het driehoeksdenken gaat het om samenspel - relaties - tussen verschillende soorten voorraden. Het ICIS heeft het denkmodel beschreven in de notitie 'Een denkmodel van kapitaalsvormen, voorraden en stromen' (1998).

50

3. Geen verspilling van voorraden.

Duurzaam beheer van eindige of schaarse voorraden, onder meer door uitwisseling (vervanging) met niet-eindige voorraden, staat hier voorop. Dit uitgangspunt is al veelvuldig uitgewerkt in sectorale beleidsplannen en hangt nauw samen met ketenbeheer, waarin het accent ligt op het voorkomen van verlies van voorraden.

4. Ruimtegebruikbalans in beweging

Deze manier van voorraaddenken gaat uit van het gegeven dat de ruimte in Limburg volledig is bestemd en daarom een schaars goed is geworden. Alle ruimte is als het ware al 'vergeven'. Om aan de groeiende ruimtebehoefte voor bepaalde voorraden en voorzieningen tegemoet te komen is afname van het ruimtegebruik door andere voorraden nodig.

Het samenspel van voorraden en voorzieningen

Deze benadering gaat uit van de relaties tussen voorraden en voorzieningen. Tussen vrijwel alle hierboven genoemde voorraden doen zich relaties voor. Die zijn meestal niet eenduidig. Bepaalde voorraden kunnen elkaar versterken, andere beïnvloeden elkaar negatief. Vaak is er sprake van een combinatie van positieve en negatieve effecten. We beperken ons daarom tot een paar vormen van samenspel, met telkens een aantal voorbeelden ter illustratie. Een groot aantal van die voorbeelden is terug te vinden in de volgende paragrafen van dit hoofdstuk en in de regionale uitwerkingen in hoofdstuk 5.

Wanneer voorraden elkaar onderling versterken, is er onderscheid tussen situaties waarin sprake is van koppeling of combinatie van functies en situaties waarin de onderlinge nabijheid voordelen oplevert (win-win).

Voorbeelden van versterking door koppeling of combinatie:

- Gebruik van oppervlaktewater als infrastructuur-

voorziening (zie bijvoorbeeld par. 5.2).

- Verbetering van het beheer van cultuurhistorische elementen door koppeling aan een toeristisch-recreatieve bestemming of woonfunctie (par. 4.8).
- Combinatie van delfstoffenwinning, waterberging en natuurontwikkeling, bijvoorbeeld in het Grensmaasproject (par. 5.2.)
- Aantrekkelijke detailhandel als recreatieve voorziening (par. 5.4.)
- Koppeling van onderwijs en wonen, in de vorm van zogenoemde 'schoolwoningen'.
- De 'Rood voor groen'-benadering, waarbij ontwikkeling van groen (bos, natuur) is gekoppeld aan bijvoorbeeld voorzieningen voor werken (buitenplaatsen) en wonen (landgoederen). Zie hiervoor ook paragrafen 5.2 en 5.2.

Voorbeelden van versterking door nabijheid zijn:

- Goede aansluiting bedrijventerreinen op infrastructuur. Dit geldt met name voor de bedrijfstereinsegmenten 'gemengd plus', transport en logistiek (zie par. 4.4).
- Aanwezigheid van zorgvoorzieningen in de woonomgeving.
- Bundeling van stedelijke voorzieningen; een samenhangend netwerk van voorzieningen voor wonen, zorg, detailhandel, recreatie e.d. (zie par. 5.4.)

Overigens heeft situering van voorzieningen in elkaars nabijheid vaak ook een keerzijde. Als bedrijventerreinen bijvoorbeeld dicht in de buurt van infrastructuurknooppunten zijn gelegen, dan kan dat tot vergroting van de afstand tot de woonomgeving leiden en dat levert dan weer meer woon-werkverkeer op, met alle nadelen van dien.

Voorraden en voorzieningen kunnen ook botsen. Dat is het geval bij negatieve beïnvloeding tijdens het gebruik of belemmering van de ontwikkelingsmogelijkheden.

Voorbeeld van negatieve beïnvloeding tijdens het gebruik zijn:

- Aanleg en gebruik van infrastructuur leidt tot doorsnijding van ecologische zones.
- Delfstoffenwinning leidt tot verlaging van de grondwaterstand en tot verlies van landbouwgrond.
- Negatieve effecten op ecologie en water als gevolg van bedrijvigheid, afvalverwerking, delfstoffenwinning en gebruik van infrastructuur.

Sommige voorzieningen hebben overigens maar een tijdelijk karakter, zoals winplaatsen voor delfstoffen en

afvalstortplaatsen. Als hun taak is beëindigd kunnen ze een andere functie krijgen. Ze gaan dan deel uitmaken van een andere voorraad.

Voorbeelden van belemmering van de ontwikkelingsmogelijkheden zijn:

- Concurrerend ruimtegebruik (zie ook onder het kopje 'Ruimtegebruikbalans in beweging');
- De aanwezigheid van elementen van groot cultuurhistorisch belang kan de ontwikkeling van andere voorzieningen beperken (zie par. 2.2 en 4.8).

Ruimtegebruikbalans in beweging

De benadering van ruimte als voorraad wordt meer concreet in de vorm van een 'ruimtegebruikbalans'. Zo'n balans geeft ontwikkelingen weer van verschillende ruimtevrageende voorraden en voorzieningen in de vorm van bandbreedtes. Daarbij wordt het duidelijk of zich knelpunten zullen voordoen. De interne studie 'Ruimte op Voorraad' (1998) is hier een voorbeeld van. Het schaalniveau is in deze benadering een belangrijke factor. Op het niveau van de provincie Limburg als geheel kunnen vraag en aanbod redelijk in balans zijn, terwijl er zich regionaal grote fricties voordoen. Ook is het belangrijk om niet alleen aandacht te hebben voor de kwantiteit. Vraag en aanbod moeten ook kwalitatief in overeenstemming zijn.

Een belangrijke bijdrage kan geleverd worden door intensivering van het ruimtegebruik. Dit kan op verschillende manieren:

- Door gebruik te maken van de 'derde dimensie' van de ruimte, bijvoorbeeld gestapeld of ondergronds bouwen. Dat speelt onder meer bij bedrijventerreinen en bij infrastructuur (leiding transport, in de toekomst mogelijk ook voor vaste stoffen).
- Door een betere benutting van voorzieningen. Dit speelt onder meer bij toeristische voorzieningen (verlenging van het seizoen), bij infrastructuur (betere benutting van de capaciteit van wegen) en bedrijventerreinen (revitalisering). In paragraaf 4.4 is hieraan voor de bedrijventerreinen invulling gegeven. In paragraaf 4.9. vinden we deze benadering terug bij het beleid voor de bereikbaarheid.

4.3 Woningbouw naar wens

Het volkshuisvestingsbeleid is de jaren na de oorlog vooral gericht geweest op kwantiteit. Ging het in de jaren '50 en '60 met name om herstel en een inhaalslag in de productie, in de jaren '70 moest de geboortegolf van direct na de oorlog worden gehuisvest. Momenteel is het tij langzaam aan het keren: de bevolkingsgroei neemt in Limburg af, het woningtekort loopt sterk terug en zal binnen enkele jaren naar verwachting nog maar 0.8% bedragen. De hoeveelheid woningen is dus niet meer het punt. Er zijn heel nieuwe vragen gerezen. Voldoet de woningvoorraad nog wel aan de vraag van de consument? Is er voldoende differentiatie in de woningvoorraad (voor elk wat wils)? Voldoet de woningvoorraad aan de woonwensen en eisen van toekomstige huishoudens? Zijn er niet teveel eenzijdig opgebouwde wijken, buurten en kernen ontstaan? Wat zijn de gevolgen hiervan op de sociale samenstelling van deze wijken, buurten en kernen? En welke rol heeft de provincie bij dit alles?

51

De kwalitatieve woonvraag verandert

In de periode tussen 1995 en 2010 zal de woningvoorraad nog circa 13% stijgen (ongeveer 1% per jaar). Het gaat in totaal om zo'n 59.000 woningen. Ter vergelijking: in de periode tussen 1995 en 1998 is de woningvoorraad met ongeveer 17.000 woningen toegenomen. Het tempo van groei van de woningvoorraad neemt dus duidelijk af.

Er is dus niet zozeer behoefte aan méér woningen; we moeten er vooral voor zorgen dat de beschikbare woningen voldoen aan de woonvraag. Die woonvraag gaat naar verwachting nogal veranderen. Twee factoren zijn daarbij van doorslaggevende invloed: de demografie en de sociaal-maatschappelijke ontwikkelingen.

De opbouw van de Limburgse bevolking naar leeftijd wijzigt de komende jaren sterk. Zo komen er steeds meer 55-plussers, die een specifieke woningbehoefte met zich meebrengen. Daarnaast zal de 'extra-muralisering' van de zorg (meer thuiszorg in plaats van verblijf in instellingen) ertoe leiden dat er een grotere vraag komt naar speciale woningen voor onder andere gehandicapten en patiënten in de geestelijke gezondheidszorg. Als het goed gaat in Limburg en de inkomens van de mensen stijgen, ontstaat er een andere woningvraag en behoefte aan woonmilieus dan bij een stagnerende inkomensontwikkeling. De grootste verandering in de kwalitatieve woningvraag zal zich voordoen bij de 55-plus huishoudens.

Centrumgemeente		Stadsregio	
Maastricht	4.200	Maastricht e.o.	6.000
Heerlen	3.000	Parkstad	7.100
Venlo/Tegelen	4.100	Venlo e.o.	5.900
Sittard/Geleen	3.200	Westelijke Mijnstreek	5.900
Roermond	2.400	Roermond e.o.	3.700
Weert	2.600	Weert e.o.	3.400
Venray	2.000	Venray	2.000
Overig Limburg	20.100	Buiten de stadsregio's	7.600
Totaal Limburg	41.600		41.600

Tabel 4.3.1: Toename woningvoorraad 1998-2010

Huisvesting van 55-plus huishoudens

Voor een deel van de 55-plus huishoudens is een voor de leeftijd aangepaste woning steeds meer een wens. Het beeld van de huidige ouderen kan echter niet zo maar overgezet worden op de ouderen van de toekomst. Dé oudere bestaat niet. Kan de huidige groep ouderen nog wel als een tamelijk homogene groep worden beschouwd, voor de komende generaties geldt dat zeker niet. In die groep zullen de levenspatronen grote variatie laten zien. Algemene trends van levensfasen, aantallen en macht gaan zich vertalen naar nieuwe woon- en zorgwensen. Al enige tijd is het uitgangspunt van rijksbeleid het zo lang mogelijk zelfstandig blijven wonen. Dat betekent niet dat de ouderen blijven wonen waar ze nu wonen. Deze groep zal willen kiezen voor woon-, zorg- en dienstverleningsconcepten die aan hun eigen behoeften voldoen.

Eengezinswoningen met de vertrekken gelijkvloers en meergezinswoningen (appartementen) met lift lijken de toekomst te hebben in de huisvesting voor senioren. De beschikbaarheid van geschikte huisvesting loopt naar het zich laat aanzien sterk achter bij de vraag. Het aantal huishoudens 55-plus is 33% van het totaal aantal huishoudens in Nederland. De potentiële huisvesting voor ouderen blijft echter steken op 19% (cijfers per 31-12-1997). Door gebrek aan informatie is in deze cijfers de ligging van de woning ten opzichte van voorzieningen niet meegenomen.

Naar verwachting stijgt het aantal ouderenshuishoudens in de periode 1997-2010 met bijna 50.000 op een totaal aantal Limburgse huishoudens van circa 508.000 in het jaar 2010. In de hele provincie zal zich waarschijnlijk een tekort aan grote eengezinswoningen aandienen. In de gewesten Noord-Limburg en Maastricht- en

Mergelland treedt een tekort aan kleine meergezinswoningen op, terwijl oostelijk Zuid-Limburg juist te maken krijgt met een overschot aan grote meergezinswoningen. Daarnaast wil men steeds meer ruim wonen in een aantrekkelijk buitengebied.

We zullen gemeenten er toe aanzetten de komende jaren op uniforme wijze de feitelijke kwalitatieve woningvraag van de groep 55-plussers te inventariseren. Ook gaan we onderzoek naar alternatieve huisvesting en zorgfaciliteiten voor speciale doelgroepen stimuleren, zoals bijvoorbeeld patiënten in de geestelijke gezondheidszorg en gehandicapten.

Hierstructurering en nieuwbouw

Eén van de instrumenten om meer differentiatie in het aanbod aan woningen en woonmilieus te bewerkstelligen is de strategie voor de nieuwbouw. De komende jaren is er nog maar een beperkte uitbreiding van de woningvoorraad nodig in Limburg. Een goede afweging vooraf van de benodigde kwaliteit op de juiste locatie is daarom een vereiste. Tevens heeft nieuwbouw direct of indirect effect op de bestaande voorraad, zowel kwantitatief als kwalitatief.

De gemeente is primair verantwoordelijk voor het gemeentelijk huisvestingsbeleid. Inzicht in de effecten van de nieuwbouw is daarbij onontbeerlijk. Daarom zullen wij de komende jaren het opstellen van nieuwbouweffectrapportages stimuleren. In dit verband zullen wij ons ook bezinnen over de aard van de nieuwbouwtaakstelling voor de centrumgemeenten. Mede om de bij het omringende land achterblijvende woningbouw in deze gemeenten te bevorderen, werd de afgelopen decennia geen bovengrens gehanteerd bij de woning-

bouwrichtcijfers. De in de streekplannen aangezette locatie-ontwikkeling en de inzet van subsidies (Vinex-gelden) hebben er eveneens toe bijgedragen dat de woningbouw in de centrumgemeenten nu in het algemeen op het gewenste niveau is. Door een afnemende behoefte dreigt echter het gevaar van een overaanbod met een sterk teruglopende vraag aan de 'onderkant' van de markt. Dit kan betekenen dat in de toekomst alleen nog een beperkt aantal centrumgemeenten boven de richtcijfers mag bouwen, bijvoorbeeld op grond van substantiële en structurele migratie, dat wil zeggen alleen wanneer zich onevenredig veel nieuwe inwoners in de betreffende gemeente vestigen en extra woningen onontbeerlijk zijn.

Een tweede instrument om differentiatie te bewerkstelligen is herstructurering van bestaande wijken. Lokale partijen - gemeenten, corporaties, woning-beheerders en projectontwikkelaars - zijn verantwoordelijk voor de totstandkoming van nieuwe en de omvorming van bestaande woonmilieus. Uit onderzoek ('Kwalitatieve woningmarktanalyse', *sturing op kwaliteit*, Damen Consultants, 1999) blijkt dat er een toenemende vraag is naar wonen in de stad (centraal stedelijk woonmilieu), in het centrum van dorpen (centrum-dorps) en het landelijke gebied. De fysieke maatregelen in wijkontwikkelingsplannen moeten dus gericht zijn het creëren van woningen in deze segmenten.

Verdeelsleutel Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing

Momenteel is de bundeling van rijksmiddelen voor kwaliteitsverhoging van woon- en werkmilieus tot één investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) in voorbereiding. Het gaat om het Stadsvernieuwingsfonds, het Besluit Woninggebonden Subsidies, het Besluit Locatiegebonden Subsidies, de Tijdelijke Stimuleringsregeling Herstructurering Goedkope Huurwoning-voorraad en de subsidies voor bodemsanering en geluidsisolatie. Mogelijk wordt het ISV nog uitgebreid met subsidies voor stadseconomie. Gemeenten die voor toekenning van de ISV-gelden in aanmerking willen komen moeten een ontwikkelingsvisie opstellen.

Het rijk kent de budgetten rechtstreeks toe aan de gemeenten waar het Grote Stedenbeleid (GSB) van toepassing is; de provincie wordt budgethouder van de overige gemeenten. Naast de toedeling aan de andere gemeenten krijgt de provincie verantwoordelijkheid voor de bovenlokale afstemming van het beleid voor de stedelijke vernieuwing. De provincie krijgt bij inwe-

ring van het ISV een adviesfunctie bij de beoordeling van de ontwikkelingsvisies van alle gemeenten.

Regionale samenwerking

Gezien het feit dat processen op de woningmarkt gemeentegrensoverschrijdend zijn moet de afstemming van nieuwbouw- en herstructureringsplannen op regionaal niveau plaatsvinden. Gemeenten moeten hun plannen onderling afstemmen. Het heeft immers geen zin de herstructureringsprojecten in de ene gemeente te frustreren door nieuwbouw in een andere gemeente. De regio zou een goed niveau zijn om binnen bepaalde randvoorwaarden (richtcijfers en waar van toepassing ruimtelijke contouren) de lokale partijen zelf het volkshuisvestingsbeleid te laten uitstippelen. De provincie zal de regionale samenwerking nadrukkelijk stimuleren en zo nodig afdwingen.

Duurzaam bouwen

Voor duurzaam bouwen (dubo) is het belangrijk om koppelingen te leggen tussen milieubelasting, grondstoffen- en energiegebruik, ruimtelijke inpassing en de leefbaarheid voor de bewoners. Dit betekent bouwen en renoveren met een kwaliteit die aansluit bij de wensen van bewoners en die tegelijk voldoet aan de milieu- en ruimtelijke eisen.

Projectontwikkelaars, architecten en bouwers zullen bij nieuwbouw- en renovatieplannen veel meer dan nu rekening moeten houden met de eisen van duurzaamheid. Dat betekent het gebruik van duurzame materialen, zo mogelijk geproduceerd via hergebruik van afval. Het houdt ook het gebruik van zonne-energie en warmte-isolatie in, gecombineerd met binnenklimaat-beheersing, want dat is van eminent belang voor een gezond binnenmilieu. Waterbeheer, zoals bijvoorbeeld het gebruik van hemelwater, landschappelijke inpassing en de aanwezigheid van groen en water in de bebouwde omgeving, zullen een belangrijke plaats moeten innemen in de plannen. En bij de keuze van locaties is de nodige aandacht voor een goede bereikbaarheid van belang.

De provincie gaat zich ten aanzien van duurzaam bouwen de komende jaren richten op een tweesporenbeleid:

- Voortzetting van de inspanningen om in alle regio's in Limburg vergelijkbare dubo-convenanten tussen gemeenten en het bouwbedrijfsleven af te sluiten; het gaat daarbij om coördineren en stimuleren.

- Waar mogelijk en zinvol het stimuleren en verder uitbouwen van overige inspanningen op dubo-gebied, bij voorkeur in samenspraak met externe partijen. De aandacht gaat daarbij in het bijzonder uit naar het maximaliseren van de inspanningen op de gebieden waar de provincie al taken heeft in relatie tot duurzaam bouwen, zoals ruimtelijke ordening, waterbeheer en de inzet van grondstoffen. Daarnaast zullen we kansrijke aanvullingen op het bestaande pakket van energiebesparende maatregelen onderzoeken.

4.4 Duurzame ruimte voor bedrijvigheid

Een duurzaam bedrijventerrein voldoet aan z'n economische functie en heeft milieudruk, ruimtegebruik en aantasting van het landschap tot een minimum teruggebracht. Het is hierbij belangrijk is om niet alleen te kijken naar nieuw aan te leggen bedrijventerreinen, maar vooral ook een koppeling te leggen met revitalisering van bestaande terreinen. Zuinig ruimtegebruik vraagt om een goede ruimtelijke planning van de bedrijventerreinen, efficiënt grondgebruik, een goede bereikbaarheid, adequate segmentering en een goede landschappelijke inpassing.

Talioze, vaak tegengestelde ontwikkelingen beïnvloeden de hoeveelheid en kwaliteit van de fysieke ruimte die nodig is voor economische activiteiten. Het bedrijfsleven verwacht een kwaliteit van dienstverlening van de overheid die in de pas loopt met die ontwikkelingen. De overheid voorziet het bedrijfsleven immers van infrastructuur, bedrijfsterreinen, scholing en dergelijke. Voor bedrijventerreinen zijn knooppunt-, netwerk- en clustervorming, multimodaliteit en schaalvergroting - in samenhang met het uitgangspunt van 'concentratie' - de sleutelwoorden waar het om draait. In de kwaliteitsregio Limburg zal steeds voldoende en op de vraag afgestemde ruimte voor bedrijvigheid beschikbaar moeten zijn. Dat is nodig voor een duurzame verankering van bedrijvigheid in Limburg. Dat is een opgave waar bedrijfsleven en overheid samen voor staan.

Plannen van bedrijventerreinen is een kunst

Er zijn verschillende mogelijkheden voor een kwantitatieve benadering van de hoeveelheid ruimte die nodig is voor bedrijventerreinen. Het is belangrijk om daarbij te bedenken dat de onzekerheidsmarge toeneemt naarmate de periode van vooruit kijken groter is. Dat heeft onder andere te maken met het feit dat conjuncturele en economische ontwikkelingen en het vestigingsgedrag van bedrijven van grote invloed zijn op de ruimtebehoefte. Overschotten of tekorten kunnen dan ook onverwacht optreden, waardoor het op elkaar passen van vraag en aanbod een moeilijke opgave blijkt. Daarnaast speelt de lange doorlooptijd tussen planning en daadwerkelijke realisering van een bedrijventerrein een belangrijke rol. Zo kan het gebeuren dat er op dit moment in Limburg tekorten zijn, terwijl er op regionaal niveau (in streekplannen) voldoende locaties staan gepland. Doordat de procedures echter nog niet definitief vastliggen, treedt er vertraging op. Betere en tijdige

afstemming van de procedurele voorbereidingstijd (bestemmingsplannen) en de uitgifte van terreinen kan in dit opzicht winst opleveren.

Kwaliteit krijgt steeds meer de nadruk

Naast een kwantitatieve benadering wordt de laatste jaren het kwalitatieve aspect steeds belangrijker. Daarbij gaat het om een aantal samenhangende factoren. In de eerste plaats is dat een herkenbare karakterisering van terreinen: science park, business park, gemengde terreinen, logistieke terreinen, etc. Mede door milieu-invloeden vindt er steeds meer 'segmentatie' van terreinen plaats, waarbij onder andere de mate en aard van de milieubelasting bepaalt welke (soortgelijke) bedrijven zich waar mogen vestigen. Gekeken wordt onder andere naar de uitstoot van stoffen, geluids- of geuroverlast, de intensiteit van de verkeersstroom door aan- en afvoer van goederen en het risico op calamiteiten. Voor bedrijven is het van groot belang dat zij de zekerheid hebben dat het beleid op dit punt standvastig is en dus niet aan al te veel ingrijpende nieuwe regelgeving onderhevig is.

Zoals ook in hoofdstuk 3 al is aangegeven, concentreren goederenstromen zich meer en meer op multimodale plekken. Dat wil zeggen bij terreinen die over een goede aansluiting via verschillende vervoerwijzen beschikken (weg, rail, water, lucht). Economisch gezien, biedt concentratie van activiteiten efficiencyvoordelen. Bij gemengde terreinen wordt steeds meer gewicht toegekend aan een functiespecifieke indeling. Daarbij vestigen zich steeds meer kantooractiviteiten in de (zakelijke) dienstverlening op de meer hoogwaardige terreinen. Parkeerplaatsen, groen, terreinonderhoud, veiligheid en in toenemende mate ook energie en water, worden 'op maat gesneden' en kunnen door de bedrijven gezamenlijk ontwikkeld en afgenomen worden. Ook de uiterlijke verschijningsvorm telt meer mee, waarbij men er steeds meer waarde aan hecht dat de vormgeving het type terrein weerspiegelt; een business park is tenslotte niet hetzelfde als een meer gemengd bedrijventerrein. Een logisch gevolg van deze aandacht voor kwaliteit is dat er beheersorganisaties komen die de kwaliteit bevorderen en handhaven en diensten-pakketten aanbieden.

Bedrijven veranderen snel

Het bedrijfsleven zelf heeft de afgelopen jaren eveneens aanzienlijke veranderingen doorgemaakt. Zo leidde de internationalisering tot een grotere onderlinge concurrentie. Tegelijkertijd is het tempo van het

economisch verkeer sterk toegenomen. Dientengevolge moeten bedrijven ook steeds sneller in staat zijn hun producten aan de veranderende wensen van de markt aan te passen. Het gevolg hiervan is dat zij zich enerzijds sterk oriënteren op de steeds groter wordende markt en anderzijds streven naar meer efficiency van de productie. Dit betekent dat alle bedrijfsactiviteiten die daar niets aan bijdragen, worden afgestoten en vervolgens extern bij toeleveranciers en dienstverleners worden ingekocht.

55

Ook de invloed van de technologie laat zich gelden. Niet alleen 'robotisering' en automatisering bij de meer traditionele productieprocessen hebben bedrijven veranderd; het is vooral de informatietechnologie waarvan de effecten nog lang niet duidelijk zijn. Overigens is er een trend waarneembaar dat de grotere bedrijven 'joint-ventures' aangaan en kleinere bedrijfseenheden creëren die relatief zelfstandig opereren. Ook komen er steeds meer kleinere bedrijven, die snel en flexibel onderlinge samenwerkingsverbanden kunnen aangaan voor zowel de productie als marktbewerking. Een ander aspect is dat, mede in het licht van de eerder geschetste duurzaamheid, schaalvoordelen gezocht worden die tezamen vragen om (gesegmenteerde) schaalvergroting.

Detailhandel en kantoren

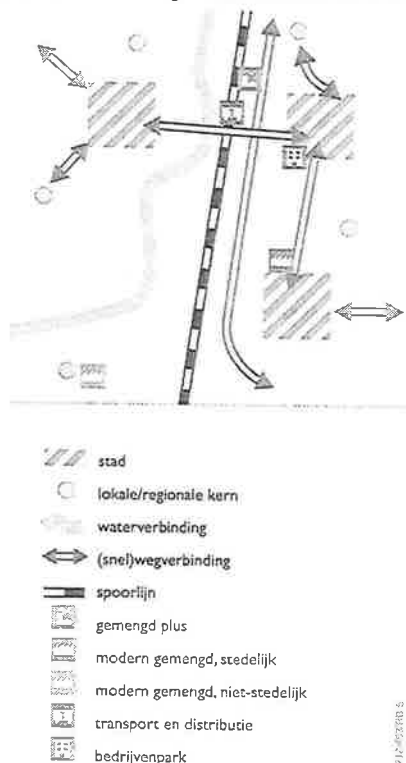
Hieronder hebben we de strategie voor bedrijven-terreinen op hoofdlijnen verwoord. Voor een meer uitvoerig en samenhangend beeld wordt naar bijlage 3 verwezen. In die bijlage is het geïntegreerde beleid voor bedrijventerreinen gepresenteerd. Het beleid voor winkels, perifere en grootschalige detailhandel en (solitaire) kantoren is daarin niet aan de orde gekomen. Voor de distributieplanning dient de nota 'Detailhandel' (1999) als uitgangspunt. Integratie vindt plaats in het uiteindelijke Omgevingsplan. Gezien de recente ontwikkelingen in het stedelijk knooppunt Maastricht/Heerlen en de feitelijke marktontwikkeling, gaan we ons wel opnieuw oriënteren op het beleid voor de grootschalige detailhandel, met vooral aandacht voor de omvang en ligging. Ten aanzien van specifieke kantorenlocaties verlopen de ontwikkelingen grillig. Hiervoor is al aangegeven dat bedrijvenparken en kantorenlocaties steeds meer in elkaar overvloeien. Momenteel verkennen wij de verwachte ontwikkelingen, mede op basis van onderzoek en overleg met marktpartijen. Naar aanleiding van de resultaten hiervan bepalen we of aanpassing van het Limburgse beleid nodig is. Dat wordt dan verwerkt in het Omgevingsplan.

De segmentatie

Om in de toekomst in te kunnen spelen op locatievoorkeuren van bedrijven is het voor Limburg noodzakelijk om een gevarieerd pallet aan vestigingslocaties te kunnen aanbieden. BCI/ETIL hebben in de door hun uitgevoerde marktverkenningen (1998) de behoefte aan locaties gesegmenteerd aan de hand van de volgende typen bedrijventerreinen:

- Bedrijvenparken: terreinen die specifiek bestemd zijn voor bedrijven met hoogwaardige (productie- en/of research&development-) activiteiten of bedrijven die een representatieve uitstraling behoeven (hindercategorie I t/m 3);
- Moderne gemengde terreinen: locaties voor alle soorten bedrijvigheid (hindercategorie I t/m 4);
- Gemengd-plus terreinen: terreinen waar de vestiging van alle, maar met name grootschalige, soorten bedrijven zijn toegestaan, inclusief milieu hinderlijke bedrijvigheid (hindercategorie I t/m 5);
- Transport- en distributierreinen: terreinen die specifiek bestemd zijn voor transport, distributie en groothandelsbedrijven (hindercategorie t/m 4);

De voorkeur voor deze locaties qua ligging komt schematisch tot uitdrukking in onderstaand overzicht.



Figuur 4.4.1 Overzicht voorkeurslocaties vier hoofdtypen terreinen

Om tot een heldere provinciale vertaling te kunnen komen, zijn de segmenten naar twee verschillende soorten bedrijventerreinen onderverdeeld, namelijk segmenten die gebonden zijn aan steden (bedrijvenpark en modern gemengd) en segmenten die regionaal gebonden zijn (grootschalige en milieuhinderlijke bedrijven en transport en distributiebedrijven). Er is dus als het ware een stedelijke en een regionale behoefte. Daarnaast zijn er specifieke segmenten te benoemen zoals de automotive en de chemie.

Behoeftes aan bedrijventerreinen

De behoefte van de marktverkenningen is gebaseerd op een model dat landelijk, in samenwerking tussen het Ministerie van Economische Zaken, het Centraal Planbureau en het bureau BCI, is ontwikkeld. Tevens heeft doorrekening plaatsgevonden op basis van berekeningen die zijn verricht in het kader van Limburg 2030, POL en de ETIL-studies. Al deze berekeningen leveren over de hele linie een soortgelijk resultaat op, op basis van verschillende methodieken. Voor de hier gehanteerde cijfers heeft de BCI/ETIL-studie als uitgangspunt gediend.

Er is een basisscenario opgesteld. Daarin is de behoefte afgezet tegen het aanbod. Het aanbod is gedefinieerd als 'courante' restcapaciteit op bestaande terreinen, plus de 'harde' plannen. Met harde plannen worden uitbreidingen en nieuwe terreinen bedoeld die binnen vijf jaar uitvoerbaar zijn en daarmee in het reeds in gang gezette provinciale en gemeentelijke beleid passen. Naast harde restcapaciteit op bestaande terreinen (opgave gemeenten) is dus in het aanbod ook al rekening gehouden met plannen die nog niet in exploitatie zijn genomen (lopende procedure). Dat betreft bijvoorbeeld Venlo Trade Port Noord, Bedrijvenstad Fortuna, Keulse baan Zuid, Holtum-Noord, Grensoverschrijvend Bedrijventerrein Heerlen/Aken en Maastricht/Gronsveld (samen goed voor zeker 500 ha). Per saldo blijft er dan een tekort dan wel een overschot over.

In tabel 4.4.2 is de planningsopgave voor het Basis+-scenario het verschil tussen de vraag en het aanbod. Als het aanbod groter is dan de vraag is het 'overschot' tussen haakjes aangegeven. Behalve een basis+-scenario is er ook een taakstellend scenario doorgerekend. Hierin is provinciaal beleid verdisconteerd, zoals opgenomen in bijvoorbeeld de Industrienota en de nota Logistieke Ontwikkeling in Limburg. Het taakstellende scenario resulteert in een extra ruimtebehoefte. Die extra behoefte is in de planningsopgave als 'strategische reserve' opgenomen. In bijlage 3 bij deze Schets

	Vraag		Aanbod per 1-1-1997	Planningsopgave	
	Basis +	Taak		Basis +	Taak
Stedelijk gebied					
Venray	50	75	25	25	25
Venlo	85	100	100	0 (15)	0
Weert	70	90	55	15	20
Roermond	75	95	70	5	20
Westelijke Mijnstreek	150	180	140	10	30
Parkstad	185	220	145	40	35
Maastricht	125	150	75	50	25
Regio					
Noord-Limburg	45	60	75	0 (30)	0
Midden-Limburg	95	110	60	35	15
Zuid-Limburg	115	145	80	35	30
Regiospecifiek					
BOVO Horst	20	20	20	0	0
Veiling ZON	30	30	30	0	0
Log.ind.knp.Venlo	200	200	200	0	0
Swentibold/Nedcar	60	60	0	60	0
Log.knp. Born	50	60	30	20	10
Chemie DSM	170	170	170	0	0
Landelijk gebied					
Noord-Limburg					
Gennep	15	15	0	15	0
Noord-Limburg					
Helden	35	35	45	0	0
Midden-Limburg	65	65	40	25	0
Zuid-Limburg	20	20	15	5	0
Totaal	1660	1900	1375	340¹	210¹

Tabel 4.4.2: Kwantitatieve planningsopgave bedrijventerreinen (1997-2010) zonder rekening te houden met extra kwaliteitsslag.

is de betekenis van de scenario's en de cijfers uitvoeriger uitgelegd. Tevens is daar rekening gehouden met de provinciale strategie zoals hieronder op hoofdlijnen verwoord. Daardoor kan de uiteindelijk extra te reserveren ruimte kleiner zijn dan de kwantitatieve planningsopgave in tabel 4.4.2. Bedoelde kwaliteitsslag leidt dan tot een planningsopgave van 270 ha en een strategische reserve van 190 ha.

De planningsopgave is weergegeven in netto hectares. Het zal van de specifieke omstandigheden en soorten bedrijven afhangen hoe het uiteindelijke beslag op de ruimte in bruto hectares uitpakt.

Efficiënt uitgeven, revitaliseren, hoogwaardigheid

De kwantitatieve planningsopgave moet, zoals hiervoor aangegeven, via een ruimtelijke strategie omgezet worden in een kwalitatieve planningsopgave, waarbij het te plannen aanbod marktconform is. Bij de bepaling van het daadwerkelijk te reserveren ruimtebeslag voor ste-

delijke dan wel regionale bedrijvigheid hanteren we een strategie waarin we streven naar een zo beperkt mogelijk extra ruimtebeslag. Voor de korte termijn staat het efficiënt omgaan met de bestaande terreinen, invulling van de huidige restcapaciteiten en harde plannen op de agenda.

Om te voorkomen dat niet tijdig aan de vraag kan worden voldaan, moeten we steeds werken met een voorraad van vijfmaal de jaarlijkse uitgifte per segment per regio c.q. stedelijk gebied. Voor de korte termijn is het zaak de reeds vastgestelde plannen zo snel mogelijk op de markt te brengen. Ter voorkoming van dergelijke problemen in de toekomst moeten we het opgezette monitoringssysteem (REBIS) effectiever benutten.

Daarbij bestuderen we de mogelijkheid om het beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening, infrastructuur, arbeidsmarkt, kennisinfrastructuur, technologie en milieu ondersteunend aan elkaar in te zetten. Ook is onderzoek nodig naar de mogelijke uitwisseling van segmenten (flexibilisering) indien er sprake is van een overaanbod in een bepaald segment.

¹ Het uiteindelijke getal zal in verband met genoemde kwaliteitsslag lager zijn.

Sociaal en cultureel kapitaal	Natuur en milieukapitaal	Economische kapitaal
Minder afname ruimte voor wonen	Minder afname ruimte voor natuur en bos	Toename ruimte voor bedrijvigheid
Toename werkgelegenheid	Minder toename hinder	Minder afname ruimte voor landbouw en recreatie
	Minder afname milieukwaliteit	Minder sterke toename vervoersprestaties
		Minder sterke afname bereikbaarheid
		Hogere kosten

Tabel 4.4.3: Het effect van de 'bedrijfsstrategie' op de drie kapitaalsvormen

Voor regionale en lokale kernen blijft een terughoudend beleid ten aanzien van bedrijventerreinen het uitgangspunt. Het gaat daarbij alleen om de verplaatsings-behoefte van (kleinschalige) bedrijvigheid in de categorie 'modern gemengd'; uitwisselbaarheid van de vraag tussen gebieden beperkt zich tot een straal van ca. 20 km. Binnen de gehanteerde segmentering geldt dit met name voor de categorieën 'gemengd plus' en 'transport en distributie'. Deze zijn ruimtelijk minder sterk gericht op de stedelijke gebieden en meer op de ligging ten opzichte van vervoersassen.

In alle gevallen is revitalisering van bestaande bedrijventerreinen een belangrijk speerpunt. Nieuwe terreinen moeten voldoen aan de eisen van duurzaamheid. Er wordt ingezet op het planologisch vastleggen van de vraag uit het basisscenario (inclusief regiospecifieke vraag zoals bijvoorbeeld de auto-industrie bij Nedcar) en in de aanpak wordt globaal een strategische reserve aangegeven. Daarmee kunnen we anticiperen op de ontwikkelingen voor de middellange tot lange termijn (vanaf 2005). Strategische reserves bieden het voordeel dat wanneer op een gegeven moment veel ruimte voor bedrijventerreinen nodig is, daar op hoofdlijnen reeds een besluit over is genomen. Is daarentegen juist minder ruimte nodig, dan zijn slechts weinig investeringen nodig om het gereserveerde gebied voor overige doeleinden te gebruiken.

In onze strategie gaan we impliciet uit van een overgang van de zware industrie naar de meer hoogwaardige kennisintensieve industrie. Eén van de voordelen hiervan is dat de milieukwaliteit in een minder snel tempo verslechtert. De geschetste strategie levert versterking van de drie kapitaalsvormen op, hetgeen in tabel 4.4.3 is samengevat.

Planning, ontwikkeling, exploitatie en beheer van bedrijventerreinen vragen om een andere aanpak. Planning en uitvoering zullen meer geïntegreerd moeten worden en het proces van planning naar beheer moet professioneler. Ook de samenwerking tussen overheden onderling en tussen overheid en bedrijfsleven is hierbij een punt van aandacht. Inmiddels is hieroverigens al een begin mee gemaakt. Illustratief hiervoor zijn het eerder genoemde REBIS-systeem met daaraan gekoppeld structureel overleg tussen provincie en gemeenten, de ontwikkelingsfunctie van LIOF-Bedrijventerreinen en de samenwerking tussen centrum-gemeenten en grondgebiedgemeenten bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

Vertaling van de strategie

In bijlage 3 is uitvoerig ingegaan op de strategie en vertaling daarvan naar concrete locatiemogelijkheden. Op deze plaats volstaan we met de conclusies op hoofdlijnen.

Mits de plannen en mogelijkheden die reeds zijn vastgesteld in streekplankader spoedig op de markt komen, lijkt de ruimteproblematiek betreffende het aanbod van bedrijventerreinen zeker tot 2005 oplosbaar te zijn. Daarbij wordt uitgegaan van het procedureel afronden van de in gang gezette streekplan (uitwerkings)trajecten ten behoeve van Venlo Trade Port Noord, Nedcar en omgeving en de functie-wijziging van TPE te Beek. Een uitzondering hierop vormt mogelijk de bedrijventerreinontwikkeling in VVeert. Gezien de recente uitgifte zal het inzetten van de strategische reserve ter plaatse versneld noodzakelijk kunnen zijn.

Voor de periode na 2005 moeten gemeenten nog de nodige inspanningen leveren om locaties aan te wijzen (bedrijvenparken en gemengde terreinen) binnen, dan wel direct aansluitend, aan de begrensde stedelijke gebieden. In een enkel geval zullen we nagaan of het oprekken van de grenzen van het stedelijk gebied nodig is. Daarbij is een afweging nodig van de overige belangen die spelen. Ook revitalisering van bestaande bedrijventerreinen is een belangrijk aandachtspunt. Naast een kwaliteitsverbetering, doen we onderzoek naar mogelijke ruimtewinst.

Wij staan terughoudend ten aanzien van de uitbreiding van regionale/locale terreinen. In bedoelde gevallen gaat het om de verplaatsingsbehoefte van (kleinschalige) bedrijvigheid in het segment 'modern gemengd'.

Om ook na 2005 te kunnen beschikken over een marktconform aanbod van bedrijventerreinen is het noodzakelijk op korte termijn inhoudelijk en procedureel te starten met uitwerking van bedrijvenlocaties in de omgeving van Maastricht Aachen Airport en Ei van St. Joost. Gezien de recente ontwikkelingen met de oost-westbaan ligt het voor de hand de korte termijnbehoefte voor Zuid-Limburg te koppelen aan de luchthaven/TPE. De locatie samen laten smelten met een goed opgezette en voor heel Limburg in te richten air-roadterminal met 'Park en Ride' faciliteiten kan het gebied laten uitgroeien tot een regionaal vervoerscentrum van formaat. De bestaande ontwikkelingen rondom de noord-zuidbaan (waaronder de terminal) zullen nadrukkelijk bij deze herschikking betrokken moeten worden. Met het oog op het in gang gezette openruimtebeleid ter plaatse en de ligging van bestaande woonkernen is een zorgvuldige inpassing nodig. We denken aan het meest westelijk deel van de oost-westbaan. In ieder geval lijkt het vanuit het oogpunt van bescherming van het Heuvelland niet verstandig de bestaande provinciale weg N584 in oostelijke richting te overschrijden. Deze oplossing biedt kansen voor zowel het openruimtebeleid als voor de ontwikkeling van een economisch gezonde luchthaven.

Om de tekorten in Midden-Limburg en bij het logistiek knooppunt Zuid-Limburg (de locatie Holtum Noord voldoet niet geheel aan de vraag) op te lossen, kan de locatie in Ei van St. Joost (zoekgebied Maasbracht/St. Joost/De Berkt en De Loop in Echt) uitgroeien tot een volwaardig geclusterd logistiek verzamelterrein. Daarmee komt een eind aan de versnippering van bedrijvigheid op (uitbreidings-)locaties bij Roermond, EPZ Maasbracht en Ittervoort. Versnippering van

bedrijventerrein heeft niet de voorkeur, vanwege de functiebeperkingen die dat voor de afzonderlijke terreinen met zich meebrengt, het verlies van economische meerwaarde en de tegenstrijdigheid met het uitgangspunt van efficiënte benutting van ruimte. Dit alles impliceert eerder concentratie dan verdeling.

Op de genoemde locaties mogen dan ook in principe geen ontwikkelingen worden toegestaan die in tegenspraak zijn met het eerder geformuleerde uitgangspunt van de compacte locatie. Voor de langere termijn moeten we op de as Echt-Luik rekening houden met een strategische reserve, op een of meerdere locaties.

Milieuzorg op bedrijventerreinen

Vanuit het oogpunt van milieu is ketenbeheer een belangrijk uitgangspunt, waarbij de aandacht is gericht op zuinig grondstoffen-, energie- en watergebruik, preventie en hergebruik van afvalstoffen, het beperken van emissies en het goed organiseren en zo mogelijk beperken van de mobiliteit. Daarvoor zijn de instrumenten bruikbaar die in de volgende paragraaf, bij 'duurzaam produceren', zijn genoemd.

Ook de juiste grondprijs in relatie tot de bestemming is een essentieel aspect. Het gezamenlijk gebruik of de koppeling van nutsvoorzieningen kan mogelijkheden bieden voor kostenbesparing.

Om het concept van duurzame bedrijventerreinen een kans van slagen te geven, achten wij het nodig om per (type) bedrijventerrein, in overleg met de daar aanwezige bedrijven en de betreffende gemeente, aan te geven welke maatregelen technisch en financieel haalbaar zijn. Op basis daarvan worden concrete doelen voor een bedrijventerrein geformuleerd. Misschien is het op termijn mogelijk om te werken met een 'methodische beoordeling' van bedrijventerreinen in combinatie met een benchmark. In hoofdstuk 6 is ingegaan op de manier waarop we duurzame bedrijventerreinen willen realiseren.

4.5 Milieukwaliteit en duurzame productie

In hoofdstuk 2.2 'Limburg kwaliteitsregio' zijn de belangrijkste beleidsdoelen voor milieu gegeven, waarbij het behouden van basiskwaliteiten en het goed benutten van bestaande voorraden centraal staat. In deze paragraaf zijn deze doelen concreet vertaald.

60

Veiligstellen van de basiskwaliteit van lucht, bodem en water

In het milieu- en waterbeleid zijn op basis van milieu-problemen diverse thema's onderscheiden: verspreiding, verzuring, verdroging, etc. Uitgangspunt voor het omgevingsbeleid is, dat wij vasthouden aan de kwaliteitsniveaus die binnen deze thema's zijn geformuleerd. Daarbij maken wij de nationale doelstellingen, die in het derde Nationale Milieubeleidsplan en de vierde Nota Waterhuishouding zijn opgenomen, tot de onze. Dat geldt zowel voor de kwaliteitsniveaus als voor de daarin gestelde termijnen.

Passend binnen de doelstellingen zullen we differentiatie naar functies en gebieden aanbrengen. Een voorbeeld van wat wij hiermee bedoelen is het experiment 'Stad en Milieu'. De kern van dat project is dat er in principe zoveel mogelijk maatregelen worden getroffen om de gewenste kwaliteit te bereiken. Maar als andere zwaarwegende belangen daarom vragen en de totale omgevingskwaliteit er mee gebaat is, kan de maximale wettelijke ruimte benut of zelfs overschreden worden, mits elders compensatie plaatsvindt. Andere voorbeelden van deze manier van denken zijn de Modernisering Instrumentarium Geluidhinder (MDW/MIG) en de provinciale uitwerking van de geurhinder-systematiek. Deze beleidslijnen krijgen een plaats in het POL. In het kader van de Beleidsvernieuwing Bodemsanering (Bever) hebben we recent beleid voor Actief Bodembeheer vastgesteld voor stedelijke gebieden. Wij zullen dit beleid uitbreiden naar andere gebieden en bedrijventerreinen. Verder is ons streven om een koppeling te maken met het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing. Dit is een budget waarin bestaande sectorale financieringsstromen zijn gebundeld om zo maatschappelijke ontwikkelingen sneller en doeltreffender mogelijk te maken. Daarbinnen bestuderen we tevens de mogelijkheden voor het oplossen van de nog bestaande problemen op het gebied van externe veiligheid, zoals bij de NS-rangeeremplacementen van Sittard, Venlo en Maastricht. We zijn ons er van bewust

dat er nu nog wettelijke belemmeringen bestaan om aan een gedifferentieerd beleid concreet breder invulling te geven. Samen met andere provincies en het ministerie van VROM/DGM wordt bezien hoe deze obstakels opgelost kunnen worden.

Het beleid voor de milieubeschermingsgebieden zetten we voort. In het huidige beleid voor de milieubeschermingsgebieden is een sterke differentiatie in soorten gebieden aangebracht, zoals bijvoorbeeld stiltegebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en ecologische beschermingsgebieden. Niet voor alle typen gebieden is speciaal beleid uitgewerkt. We gaan daarom na of beleidsuitwerking nodig is. Tegelijk gaan we na of het beleid vereenvoudigd kan worden. Dit moet in principe mogelijk zijn, omdat de bescherming van een bepaalde kwaliteit, bijvoorbeeld stilte, ook in het voordeel werkt van andere kwaliteiten (bijvoorbeeld natuur). In ieder geval zullen wij de aanwijzing van de grondwaterbeschermingsgebieden in het kader van SWITCH herzien. Dit werken we in het Omgevingsplan verder uit.

Voor water worden provinciale waterstreefbeelden ontwikkeld met gedifferentieerde normen voor de kwaliteit van oppervlaktewateren en ondiep grondwater. We zullen die kwaliteitseisen relateren aan de gewenste grond- en oppervlaktewaterregimes (GGOR). Voor het bereiken van de gewenste waterkwaliteit(en) is een aanpak van diffuse bronnen van verontreiniging van groot belang. De bijdrage van afzonderlijke diffuse bronnen is niet zo groot, maar samen nemen ze ongeveer tweederde van de vervuiling - door middel van onder meer nutriënten, bestrijdingsmiddelen, zware metalen en PAK - van het oppervlaktewater voor hun rekening. Deze vervuiling is afkomstig van de landbouw, de bouw, huishoudens, verkeer, scheepvaart en atmosferische depositie. Diffuse verontreiniging vraagt om een gezamenlijke aanpak. Daarom is een intentieverklaring ('Landelijk Actieprogramma Diffuse Bronnen') door rijk, provincies, gemeenten en waterbeheerders ondertekend. Bij deze aanpak vervult de provincie de rol van 'regisseur'.

Naast het streven naar gedifferentieerd kwaliteitsbeleid streven wij ook naar, waar doelmatig, decentralisatie van bevoegdheden, zodat taken op het meest efficiënte niveau worden uitgevoerd. Voor bodemsanering en geluidsbeleid hebben we hiermee een begin gemaakt. We zullen nagaan voor welke onderwerpen dat nog meer aan de orde kan zijn.

Duurzaam produceren

Behalve het beschermen van gebieden tegen bepaalde belastende activiteiten of invloeden, is het voor het verbeteren van de milieukwaliteit ook nodig om de milieubelasting te verminderen. De aanpak om dit te realiseren is in het algemeen aan te duiden met de begrippen duurzaam en zuinig. In paragraaf 4.1. is gesteld dat de emissies in de periode tot 2010 weliswaar zullen dalen, maar dat deze als gevolg van een voorspoedige economische groei na 2010 weer gaan stijgen. Ons beleid is erop gericht om dat te voorkomen en een zodanige ontkoppeling van economische groei en emissies te bereiken dat die stijging zich niet voordoet. Die ontkoppeling zal tot stand moeten komen door technische maatregelen te treffen en door voortzetting van de transformatie van de economische structuur naar kennis, innovatie en hoogwaardigheid (zie par. 2.2.).

Wij gaan ervan uit dat bedrijven en bedrijfstakken hun eigen verantwoordelijkheid nemen voor het beperken van de milieubelasting. Het realiseren van duurzame productie moet dan ook deel uitmaken van de ondernemingsstrategie. Uit onderzoek blijkt dat bedrijven die de beste milieuresultaten halen ook de beste bedrijfsresultaten laten zien (IVM, 1998). Uit een analyse van de kosten en de sociaal-economische effecten die voorvloeien uit het milieubeleid blijkt dat deze een zeer gering effect hebben op zowel de bedrijfs-economische situatie (de 'gezondheid' van de bedrijfstak) als de werkgelegenheid. Het banenverlies als gevolg van het huidige milieubeleid is minder dan 1 promille per jaar (IVM, 1998). Wij zien dus geen enkele reden waarom bedrijven niet de nodige milieu-maatregelen zouden nemen. In de transformatie naar een meer kennisintensieve, innovatieve en technologisch hoogwaardige economische structuur zien wij goede kansen om de economische groei en de milieu- en ruimtedruk te blijven ontkoppelen. Behalve dat door deze omvorming het aandeel groeit van bedrijvigheid die minder milieubelastend is, zien wij het ook als een noodzakelijke voorwaarde om nieuwe technologieën te ontwikkelen die gericht zijn op proces- of productgeïntegreerde of end-of-pipe maatregelen. Daarom zal in de Regionale Technologie Plannen het milieu een wezenlijk punt van aandacht vormen.

Het doelgroepenmanagement zetten we voort. Dit betekent dat we doorgaan op de weg van het afsluiten van convenanten met bedrijfstakken. Het gaat daarbij om de bedrijfstakken basismetaal, chemie, zuivel-industrie, papier en karton, textiel en tapijt, metaal-

electro, grafische industrie, beton en de vleesindustrie. Wij zullen bedrijven stimuleren om bedrijfsmilieuplannen op te stellen en bedrijfsinterne (BIM) en -externe (BEM) milieuzorg toe te passen. De manier waarop we dit samen met gemeenten en het bedrijfsleven willen doen, hebben we in de 'Nota BIM' neergelegd.

De verwachting is dat bedrijven hierbij inzetten op het spaarzaam benutten van voorraden, dus vooral het zuinige gebruik van eindige primaire grondstoffen, preventie en hergebruik van afvalstoffen en zuinig en duurzaam energie- en watergebruik. Zuinigheid is voordelig voor zowel het milieu als de economie. Zelf zullen wij preventie van afvalstoffen bevorderen via projecten in samenwerking met bedrijfstakken en gemeenten. Voor afvalpreventie werken we samen in RAOZ en IPO-verband. Spaarzaam omspringen met grondstoffen wordt bevorderd door via vergunningverlening de delfstoffenmarkt krap te houden en een link te leggen met het hergebruik van afvalstoffen. Dit betekent dat wij het beleid zoals dat recent is vastgelegd in het 'Grondstoffenplan' en de 'Visie op Afval', overnemen in het POL. In een 'Plan van aanpak Secundaire Grondstoffen' zullen wij aangeven hoe we het gebruik van andere materialen als vervanger van delfstoffen gaan stimuleren.

Bij de vergunningverlening staat het ALARA-principe centraal, onder voorwaarde dat de grenswaarden van milieunormen niet worden overschreden. Indien bij de belangrijke economische clusters hiermee knepunten zouden ontstaan, waardoor de verankering in Limburg in het geding komt, werken we mee aan het zoeken van oplossingen door differentiatie of fasering in het realiseren van de benodigde milieumaatregelen. Anderzijds komen er, in gebieden die een bijzondere bescherming behoeven of waar de milieubelasting ontoelaatbaar hoog is, zonodig aanvullende milieueisen. Dit heeft bijvoorbeeld voor de veehouderij in Noord- en Mid-Limburg, waar sprake is van een buitengewoon hoge ammoniakbelasting, al zijn beslag gekregen in het regionaal ammoniakbeleid.

Sinds enkele jaren verkennen bedrijfsleven en overheden gezamenlijk de mogelijkheden om in Nederland een andere aanpak van de verzurende emissies van zwaveldioxiden en stikstofoxiden door te voeren. Die aanpak moet zoveel mogelijk ruimte bieden voor kosteneffectieve reducties. Een nieuw instrument dat op dit moment voor stikstofoxiden wordt onderzocht en ontwikkeld is 'kostenverevening'. Dat houdt in dat bedrijven onderling bepalen waar de maatregelen het

meest kosteneffectief getroffen kunnen worden. Ze dragen onderling, via een soort marktwerking, financieel bij aan de realisering van de maatregelen om zo de 'harde doelstelling voor reductie van stikstofoxiden' te halen. Wij zullen deze ontwikkelingen op de voet volgen en nagaan of een instrument als kosten-verevening zover geoperationaliseerd kan worden dat praktische toepassing in het voordeel van zowel bedrijven als milieu mogelijk is. Dit zal in een uitwerking van het POL worden neergelegd.

Tot dusver hebben wij in Limburg weinig aandacht besteed aan het vraagstuk van klimaatverandering en de daarmee samenhangende broeikasproblematiek. In navolging van het rijk zullen wij in het POL de uitstoot van broeikasgassen, met name CO₂ wel meenemen. De CO₂-emissie is direct gekoppeld aan het gebruik van fossiele brandstoffen en kan dus teruggebracht worden door energiebesparing en meer gebruik te maken van milieuvriendelijke energie via wind, zon en water. In het Omgevingsplan zullen we ons energiebeleid vormgeven.

Duurzaam bouwen

Aanvullend op hetgeen over dit aspect in de paragraaf 'Woningbouw naar wens' al is gezegd, wordt nog het volgende opgemerkt. Voor duurzaam bouwen is het belangrijk om verbanden te leggen tussen milieubelasting, grondstoffen- en energiegebruik, ruimtelijke inpassing en leefbaarheid voor de bewoners. Dit betekent bouwen en renoveren met een kwaliteit die aansluit bij de wensen van bewoners en die tegelijk voldoet aan de milieu- en ruimtelijke eisen.

4.6

Veerkrachtige watersystemen

Gezonde watersystemen en een goede watervoorziening zijn van wezenlijk belang voor ons welzijn, onze economie en onze leefomgeving. Water in de vorm van neerslag is soms in overmaat aanwezig. Omwille van onze veiligheid nemen we maatregelen bij hoogwater in de rivieren. Als schoon drinkwater is het echter maar beperkt voorradig; daar moeten we dus juist zuinig mee omgaan. Water heeft derhalve ook een economische waarde.

Water kent diverse gebruiksfuncties (drinkwater, agrarische, industriële, recreatieve, ecologische en transport functies), die elk hun eigen aanspraken op de watervoorraad maken. Door functies toe te kennen aan watersystemen geven we aan wat het belangrijkste gebruiksdoel van dat systeem is. Water is daarmee één van de bepalende sturende factoren in de ruimtelijke ordening.

Limburg als geheel maakt onderdeel uit van het internationale stroomgebied van de Maas. Het Limburgse grondgebied ontwatert via een stelsel van beken en zijrivieren naar de Maas. Onder natuurlijke omstandigheden zou dit op een langzame manier gebeuren, te vergelijken met het leeglopen van een spons. Door menselijke ingrepen is de sponswerking echter sterk afgenomen, hetgeen heeft geleid tot problemen als wateroverlast, bodemerosie, verdroging, gebrekkig ecologisch functioneren, natuurverlies en aantasting van landschappelijke en economische waarden. In de ondergrond bevinden zich grondwaterstelsels waaruit nog steeds (drink)water van goede kwaliteit gewonnen kan worden. De kwaliteit van dit diepe grondwater is door de ligging onder onderdoorlatende grondlagen van nature goed beschermd. Het ondiepe grondwater heeft daarentegen een minder goede bescherming en is daardoor gevoeliger voor aantastingen.

Door menselijke activiteiten zijn de Maas, de regionale wateren en het grondwater in meerdere of mindere mate verontreinigd, hetgeen een belemmering vormt voor zowel ecologische als mensgerichte functies. Voor bijna alle regionale waterlopen geldt dat ze hun oorsprong in het buitenland hebben. Daar spelen dezelfde problemen van verminderde sponswerking en verontreiniging van het water als bij ons. Daarom is het nodig om de waterproblematiek internationaal aan te pakken.

Vanuit de hierboven beschreven problematiek zijn er drie hoofdopgaven voor het water in het omgevingsbeleid:

- herstel van de sponswerking;
- waarborging duurzame (drink)watervoorziening;
- bescherming van de waterkwaliteit.

De eerste twee hoofdpogaven worden in deze paragraaf en in 4.7 uitgewerkt. De waterkwaliteit is in de voorgaande paragraaf aan bod gekomen.

Herstel van de sponswerking

De sponswerking van de Limburgse bodem is de afgelopen decennia sterk afgenomen, met name als gevolg van ontwikkelingen in de landbouw, uitbreiding van woonkernen, aanleg van wegen en bedrijfsterreinen en ontgrondingen. Dit complex van ingrepen heeft vooral in het zandgebied van Noord- en Midden-Limburg geleid tot verdroging van natuur- en landbouwgebieden en in het Zuid-Limburgse lössgebied tot meer wateroverlast en erosie. Bijna overal in Limburg is sprake van een versnelde afvoer van oppervlaktewater naar de Maas met een vergrote kans op hoog water in de Maas als resultaat.

Berekeningen van het Intergovernmental Panel on Climatic Change (1995) voorspellen hogere waterafvoeren voor de komende 50 jaar. De reden hiervoor is de op handen zijnde klimaatsverandering. Het KNMI houdt rekening met 20% meer neerslag in de wintermaanden. Dit vertaalt zich rechtstreeks in 20% hogere piekafvoeren. In de zomer krijgt de neerslag een buiiger karakter, waarbij de zwaarste buien heviger worden dan we nu gewend zijn. Per saldo zal er in de zomer echter sprake zijn van langere droogteperiodes. Het gevolg is dat de beken en rivieren in de nabije toekomst meer water te verwerken krijgen in minder tijd. De huidige watersystemen hebben onvoldoende ruimte en veerkracht om zo'n aanbod van water op te vangen. Daarvoor zijn ze teveel in hun natuurlijke functioneren en sponswerking beperkt. Ook verruiming van het zomerbed van de Maas biedt op termijn geen soelaas meer. Dat komt doordat benedenstrooms de dijken hoger worden gemaakt. Als zich dan een overstroming voordoet, zijn de gevolgen ook groter. Bovendien kan het water minder snel wegstromen doordat de zeespiegel stijgt.

De sponswerking van het gehele stroomgebied zal dan ook drastisch vergroot moeten worden om de gewenste beschermingsniveaus en ruimtegebruiksfuncties te realiseren en langdurig te kunnen waarborgen. Daarmee zal er op termijn een situatie moeten ontstaan waarbij conservering en retentie van water in evenwicht zijn met het gebruik van water voor allerlei functies.

Het vergroten van de sponswerking van het stroomgebied via waterretentie en waterconservering dient meerdere doelen op het gebied van integraal waterbeheer: hoogwaterbescherming, het tegengaan van verdroging, de herinrichting van wateren, het herstel van het ecologisch functioneren van watersystemen en de bestrijding van bodemerrosie en wateroverlast. Daarbij is goed een koppeling met natuurdoelen te maken. Dat geldt ook voor koppeling met doelen voor landschap, toerisme en recreatie en stadsontwikkeling gericht op duurzaam bouwen. De aanpak van deze problematiek gebeurt per stroomgebied. Bij de uitvoering krijgen lopende projecten als de Tengelroyse Beek, Geul, Niers en Roer voorrang.

Waterretentie

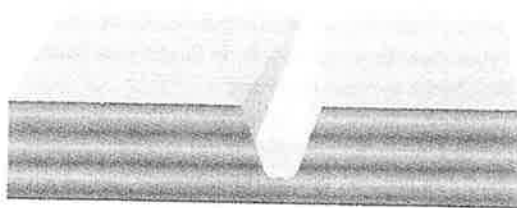
Retentie is gericht op het vergroten van de berging van oppervlaktewater in het waterlopenstelsel om de piekafvoeren te verlagen (zie figuur 4.6.1). Naar aanleiding van de overstromingen in 1993 en 1995 zijn internationale afspraken (Arles, Straatsburg, Namen) gemaakt om te komen tot een afgestemde en integrale aanpak voor hoogwaterbescherming. Voldoende ruimte voor de berging van water staat daarin voorop. 's Winters is daarmee de veiligheid gediend en 's zomers wordt verdroging tegengegaan. In dat kader zijn maatregelen om het water langer in het stroomgebied vast te houden door middel van retentie en conservering een goedkoper en duurzamer alternatief voor de periodieke verhoging van kades en dijken.

In het rapport 'Waterberging binnendijs' (Rijkswaterstaat, 1995) staat dat we van dergelijke maatregelen een reductie van extreem hoge waterstanden in beekdalen in de orde van grootte van 20 -25 % mogen verwachten. De bijdrage van retentiemaatregelen in regionale watersystemen aan de afname van piekafvoeren in de grote rivieren is minder groot. Die afvoer staat onder invloed van de omstandigheden in het hele stroomgebied van de rivier. Effecten van neerslagverdeling in West-Europa en de risico's van het mogelijk samenvallen van piekafvoeren in de grote rivieren met vertraagde piekafvoeren vanuit de regionale wateren spelen daarbij een rol.

Als voorlopig beleidsuitgangspunt hanteren we op basis van de internationale afspraken voor de waterretentie een doelstelling van minimaal 20% reductie van afvoeren met een herhalingsdij van 25 tot 100 jaar. Vooralsnog gaan we uit van een generieke doelstelling. Dit betekent dat in de Limburgse beekdalen gezocht moet worden naar gebieden die voor waterretentie in aan-

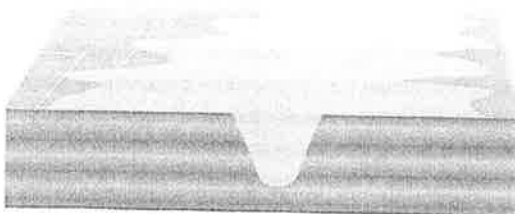
huidige situatie

zomer



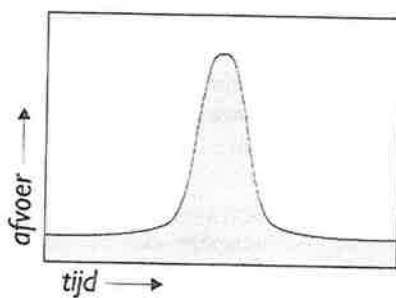
• kunstmatig verdiept profiel

winter



• snelle afvoer

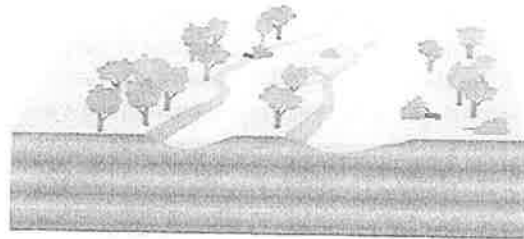
afvoer patroon



• hoge afvoerpiek

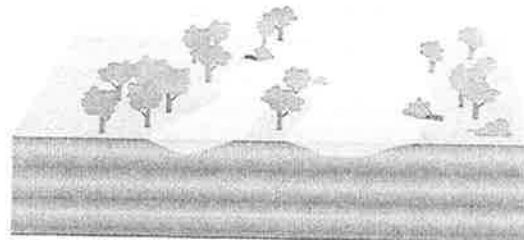
situatie na ingreep

zomer



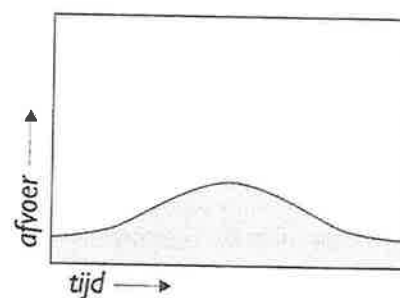
• verbreed profiel

winter



• vertraagde afvoer

afvoer patroon



• gelijkmatige afvoer

Figuur 4.6.1: Schema werking waterretentie



Figuur 4.6.2: Potentiële waterretentiegebieden

merking komen. In figuur 4.6.2 zijn deze zoekgebieden voor potentiële waterretentiegebieden indicatief weer-gegeven.

Binnen deze zoekgebieden zullen zoveel mogelijk in samenhang met doelstellingen voor natuurontwikkeling, landschapsherstel, recreatie, stadsontwikkeling, waterzuivering en waterconservering concrete voorzieningen voor waterretentie tot stand moeten komen. Het bepalen van deze zoekgebieden betekent ook dat de beekdalen gevrijwaard moeten blijven van nieuwbouw. En doordat de bodem natter wordt, ondervindt ook de landbouw beperkingen in deze gebieden. Nadere uitwerking van retentiedoelstellingen gebeurt via gebiedsgerichte projecten. De resultaten van het project 'Waterstreefbeelden en Watersysteemverkenning provincie Limburg' en het 'Hydrologisch modelonderzoek Tungelroyse beek' worden meegenomen bij de gebiedsgerichte uitwerking.

Gebiedseigen water conserveren

Voor het verdrogingbeleid zijn landelijk doelstellingen voor de korte en middellange termijn geformuleerd:

- in 2000 terugdringen van verdroging met 25 % t.o.v. 1985
- in 2010 terugdringen van verdroging met 40 % t.o.v. 1985

Als provincie nemen we deze doelstellingen over in ons omgevingsbeleid. Centraal in de verdrogingsbestrijding staat de conservering van gebiedseigen water. Dat betekent maatregelen die er voor zorgen dat het water langer in het gebied blijft en dus de tijd krijgt om door te zijgen (sijpele) naar het grondwater. Dat levert een bijdrage aan de bestrijding van de verdroging van natuurgebieden en droogteschade in de landbouw. Het verdrogingbeleid is uitgewerkt in het provinciale 'Plan van Aanpak Verdrogingsbestrijding'. Daarin is aandacht besteed aan het generieke beleid en de specifieke aanpak voor 28 prioritaire verdrogingsgevoelige natuurgebieden. Ook is aandacht nodig voor de verdere uitwerking van de zogenaamde GGOR. Die afkorting staat voor gewenste grond- en oppervlaktewater regimes. Dat zijn waterstanden die vereist zijn om de juiste omstandigheden te creëren voor waardevolle natuurtypen en een goed functionerende landbouw. De Vierde Nota Waterhuishouding geeft aan dat provincies in het jaar 2002 een GGOR moeten hebben opgesteld. De GGOR voor Limburg wordt in relatie met het project 'Waterstreefbeelden en Watersysteemverkenningen nader uitgewerkt.

Herinrichting wateren

Binnen de potentiële waterretentiegebieden liggen beken met een specifiek ecologische functie. Deze beken krijgen ruimte in een aan weerszijden gelegen meanderzone, waarvan de breedte afhankelijk is van de grootte van de beek en de morfologie van het beekdal. Daarmee dragen we bij aan de doelstellingen voor waterretentie en het creëren van voorwaarden voor natuur. Tevens ontstaan zo landschappen die aantrekkelijk zijn voor toerisme en recreatie. Herinrichting van deze beken gebeurt in samenwerking met regionale en lokale partners via gebiedsgerichte uitwerkingen. De uitkomsten van het project 'Waterstreefbeelden en Watersysteemverkenningen provincie Limburg' worden daarbij toegepast.

In de meanderzones worden condities gecreëerd voor zo natuurlijk mogelijke processen en de daarbij behorende spontane ecologische ontwikkeling. Waterschappen en natuurbeschermingsorganisaties moeten de gronden binnen de meanderzones (op vrijwillige basis) verwerven, om die daarna ecologisch verantwoord te beheren.

Bodemerosie en wateroverlast

In het Heuvelland speelt een bijzonder probleem, namelijk bodemerosie en wateroverlast door plaatselijke stortbuien. Dit leidt tot landbouwschade en overlast in het bebouwde gebied. Herstel van de sponswerking vergroot het waterbergend vermogen en vermindert zo deze overlast. Daarbij volgen we een aanpak langs drie sporen:

- teelttechnische maatregelen, dat wil zeggen bodembedekkers, gewaskeuze en verbod op het scheuren van grasland;
- natuurtechnische maatregelen: het herstellen of behouden van waterremmende groenstructuren, zoals graften en grasbermen;
- aanleg van regenwaterbuffers in de droogdalen en beekdalen.

Realisatie van maatregelen vindt plaats door inzet van de Erosieverordening, gemeentelijke bestemmingsplannen, het 'Waterbeheersplan' en - waar mogelijk - landinrichtingsplannen. Het geheel aan maatregelen krijgt begin 1999 zijn beslag in een convenant tussen provincie, waterschap, gemeenten, landbouw en landinrichtingscommissies.

4.7

Duurzame watervoorziening

In Limburg is er jaarlijks een netto neerslagoverschot van ca. 600 miljoen m³ grondwater. Dat water komt terecht in ondiepe en diepe watervoerende pakketten. In de Peelschol en een groot gedeelte van Zuid-Limburg komt slechts één watervoerend pakket voor, het zogenoemde freatische (=ondiepe) pakket, dat van nature een beperkte bescherming heeft tegen mogelijke verontreinigingen. Om dat water te kunnen gebruiken voor drinkwater is extra bescherming dan ook noodzakelijk. In de Venloschol en de Roerdalslenk komen daarentegen ook diepe, van de bovengrond geïsoleerde watervoerende pakketten voor, die daardoor van nature nauwelijks met verontreinigingen te maken hebben.

Zo'n 100 miljoen schone 'kuub's'

Voldoende water van een goede kwaliteit is een basisbehoefte. Momenteel wordt 90% van de drinkwaterbehoefte (ongeveer 90 miljoen m³ in 1998) gedekt uit de grondwaterwinning en 10% uit de winning van water uit de Maas en inkoop uit Duitsland. Ter bescherming van de grondwaterkwaliteit zijn grondwaterbeschermingsgebieden aangewezen. Uit het oogpunt van verdrogingsbestrijding en een verwachte groeiende waterbehoefte is door de provincie in het Toetsingskader (Evaluatie Waterhuishoudingsplan, 1995) een gedeeltelijke omschakeling naar winning uit oppervlaktewater voorgesteld in een verhouding van 70% grondwater en 30% oppervlaktewater.

De afgelopen jaren zijn er diverse ramingen uitgevoerd naar de toekomstige drinkwaterbehoefte in Limburg. De ramingen in het 'Integraal Waterbehoeftegedekkingsplan' van de Waterleiding Maatschappij Limburg (WML) en het Toetsingskader geven aan dat de behoefte aan water medio 2004 ongeveer 125 miljoen m³ zal zijn. In reactie op de SWITCH-studie van de WML zijn deze ramingen door de provincie nog eens kritisch beschouwd en tegen het licht gehouden van de laatste ontwikkelingen. Het bewuster watergebruik bij de huishoudens en de industrie en de trend om eigen waterputten te slaan (vluchtgedrag) hebben gezorgd voor een duidelijke neerwaartse trend in de drinkwaterafzet van de WML. Op basis van bovenstaande analyses kunnen we voor de toekomstige drinkwaterbehoefte uitgaan van 90 à 100 miljoen m³ in het jaar 2004 en 100 à 115 miljoen m³ in het jaar 2015.

Uit de grond of uit de Maas

Vanuit het algemene maatschappelijk belang moeten we zorgdragen voor genoeg schoon grondwater van voldoende kwaliteit voor huidige én toekomstige generaties. Duurzame drinkwatervoorziening is daarbij het uitgangspunt. Dat is een watervoorziening die te allen tijde voorziet in het leveren van voldoende water van een kwaliteit waarbij risico's voor de volksgezondheid nagenoeg ontbreken én waarbij de onttrekking en natuurlijke aanvulling van voorraden met elkaar in evenwicht zijn.

Vooralsnog betekent dit dat er zoveel mogelijk drinkwater uit het grondwater wordt gewonnen en zo min mogelijk uit het oppervlaktewater. Aanhoudende aandacht voor spaarzaam en duurzaam watergebruik zal de drinkwaterbehoefte verder terugdringen. Hierdoor is er ook op termijn genoeg grondwater, zodat - daar waar ruimtelijke (economische) knelpunten optreden - mogelijkheden ontstaan om de ligging van pompstations te wijzigen of pompstations te sluiten. (Drink)waterbesparende maatregelen, zoals waterbeheer in de bebouwde omgeving en de toepassing van 'E-water', zijn belangrijke bouwstenen om het beschikbare kwalitatief goede grondwater maximaal in te zetten voor hoogwaardig gebruik als drinkwater.

Behalve voor de reguliere watervoorziening strekt de provinciale zorg zich ook uit naar de watervoorziening in tijden van calamiteiten. Dat betekent dat er speciale voorraden moeten zijn voor noodsituaties. De diepe grondwatervoorraden in de Roerdalslenk, Venloschol en het Mergelland zijn daarvoor geschikt. Keuze voor een duurzame (drink)watervoorziening houdt in dit geval dan ook het aanwijzen en beschermen van die strategische (= duurzame) grondwatervoorraden in. Om deze in geval van nood snel te kunnen aanspreken is het belangrijk dat er voortdurend winninginstallaties operationeel zijn.

Uit recent onderzoek (IWACO, 1998) blijkt dat er in Limburg met de bestaande pompstations van de WML winning van ca. 65 miljoen m³ grondwater mogelijk is zonder dat dit invloed heeft op de prioritaire verdrogingsgevoelige natuurgebieden. Hiervoor is ca. 16.000 ha. grondwaterbeschermingsgebied nodig. Dat is minder dan op dit moment is aangewezen. Concreet betekent dit dat op basis van de huidige prognoses 70% van de drinkwaterbehoefte uit het grondwater kan worden onttrokken zonder dat de verdrogingsbestrijding in gevaar komt en zonder dat op dit moment te voorziene ruimtelijke ontwikkelingen

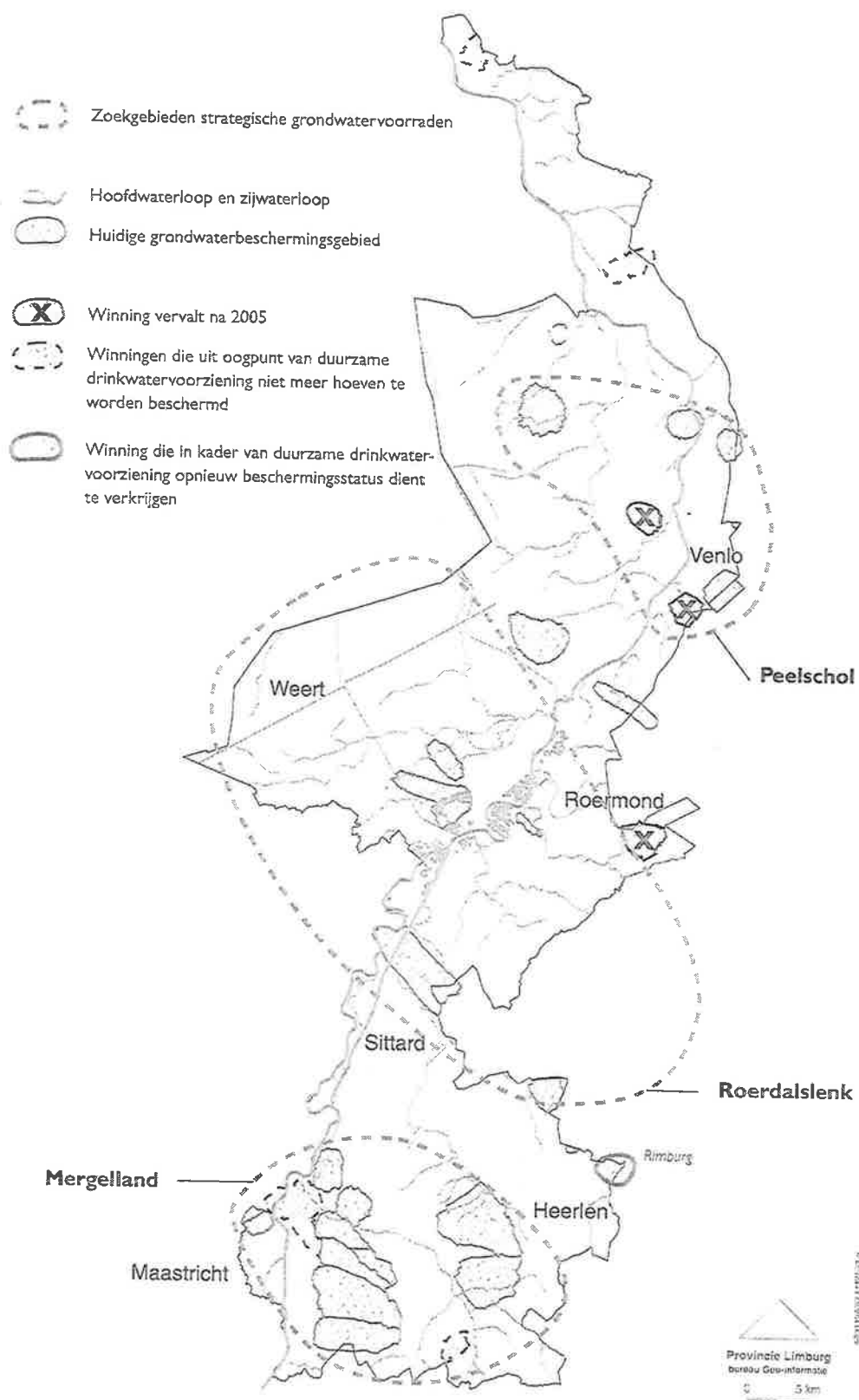


Fig. 4.7.1: Grondwaterbeschermingsgebieden

belemmeringen hoeven te ondervinden. De conclusie luidt dan ook dat er vanuit de verdrogingbestrijding geen noodzaak is om voor meer dan 30 % over te schakelen op oppervlaktewaterwinning. De grondwaterbeschermingsgebieden die aangewezen moeten blijven, zijn in figuur 4.7.1 weergegeven.

Provincie en WML

Het provinciaal bestuur heeft de uitvoering van het beleid voor de winning van het drinkwater slechts ten dele in eigen hand. Hoe de markt omgaat met waterwinning ligt buiten onze directe invloed. Wel kunnen we samen met de andere aandeelhouders van de WML ons aandeelhouderschap benutten om invloed uit te oefenen vanuit de brede maatschappelijke taak die de provincie heeft.

De aanwijzing van grondwaterbeschermingsgebieden is een instrument dat wij direct kunnen inzetten. We zullen de voor duurzame drinkwaterwinning en strategische grondwatervoorraden benodigde grondwaterbeschermingsgebieden aanwijzen. Mocht de WML het duurzaam beschikbare grondwater niet oppompen, dan zullen wij de grondwaterreserves reserveren voor drinkwaterdoeleinden en een gedeelte daarvan beschikbaar stellen voor hoogwaardig gebruik in de industrie. Voor de WML heeft dit als nadeel dat een deel van de (industriële) watervraag wegvalt, doordat bedrijven zelf in de behoefte aan schoon water kunnen voorzien. Geringere afzet kan ertoe leiden dat de Limburgse consumenten meer voor hun drinkwater moeten gaan betalen.

4.8

Dragers van identiteit: natuur, landschap en cultuurhistorie

Limburg herbergt gebieden met een belangrijk natuurlijk en cultuurhistorisch erfgoed met prima mogelijkheden om te wonen, werken en recreëren, maar ook om goed waterbeheer te voeren. Het Heuvelland als onderdeel van het Drielandenpark, het Maas-Swalm-Nette gebied met daarbinnen het Waardevol Cultuurlandschap Midden-Limburg en het Grensoverschrijdende Landschap Laurabossen-Stramproyerbroek zijn hiervan duidelijke voorbeelden. Ook de Nationale Parken De Grootte Peel, De Meijnweg en De Hamert illustreren, dat het natuurlijk erfgoed voor Limburg van grote betekenis is. De Hamert zal binnenkort worden uitgebreid en als Nationaal Park Maasduinen een groter gebied gaan omvatten.

69

Natuurlijk erfgoed

Flora, fauna en ecosystemen in Limburg kennen vele verschijningsvormen en hebben hun eigen intrinsieke waarde. Genieten van planten en dieren kan natuurlijk in bos- en natuurgebieden, maar ook in binnensteden, landbouwgebieden en wateren. Als zodanig is het natuurlijk erfgoed van grote betekenis voor het welzijn van de mensen. Je hoeft de soorten niet te kennen om ervan te kunnen genieten; de natuur op zichzelf is een voorwaarde voor ontspanning, rust en gezondheid. Voor de meeste Limburgers, stedelingen even goed als plattelanders, geldt dat zij hun identiteit en oriëntatie mede ontleen aan dit natuurlijk erfgoed ('het bronsgroen eikenhout') en in Limburg willen blijven wonen en werken. Maar het erfgoed is zeker ook van economische betekenis, aangezien de bijzondere eigenschappen eveneens aantrekkingskracht uitoefenen op toeristen en bedrijven en dus inkomsten opleveren.

In hoofdstuk 2 is aangegeven dat een belangrijk doel in het omgevingsbeleid het realiseren van een grote biodiversiteit en een robuuste ecologische structuur is. De ecologische structuur bestaat uit 'parels', zijnde bestaande en nieuw te ontwikkelen bos- en natuurgebieden, die geregen zijn aan 'snoeren' van ecologische verbindingzones. De parels moeten groot genoeg zijn of worden om bestaansvoorwaarden te bieden voor de aanwezige of toekomstige ecosystemen. Uitwisseling van dieren en planten tussen natuurgebieden (migratie) is noodzakelijk om het risico van lokaal uitsterven van soorten te minimaliseren. Vandaar de grote betekenis van de verbindingzones.

Robuust betekent voldoende grote eenheden van natuur

Nadat er decennia lang sprake is geweest van een gestage achteruitgang van het areaal aan natuur en bos, kunnen we inmiddels spreken van een trendbreuk: het totaal oppervlak van bos en natuur gaat namelijk weer groeien. Dit is het resultaat van de beleidsinspanningen om de ecologische (hoofd)structuur op de kaart te zetten. In de nota 'Natuur en landschapsbeheer 2000-2010' is dit nader toegelicht en uitgewerkt. Sleutelfactor daarbij is het vrij komen van de in het kader van de Provinciale Ecologische Structuur (PES) 'begrensde' landbouwgrond, die benut kan worden voor nieuwe natuur. Zowel de landbouw zelf als de grote natuurbeschermingsorganisaties kunnen deze taak ter hand nemen. Een geringe grondmobiliteit is tot nu toe oorzaak van de relatief geringe voortgang in de realisatie van nieuwe natuur. Daarnaast wordt door het rijk en de provincie ingezet op uitbreiding van het bosareaal via onder meer nieuwe boslocaties bij de stedelijke gebieden en landinrichtingsprojecten (Bosnota 1998).

Situatie in 1997

Areaal bos en natuur	34.000 ha
Gerealiseerde nieuwe natuur en bos (RBON)	1.500 ha
Nog te realiseren nieuwe natuur en bos (RBON)	10.338 ha
Nog te realiseren nieuw bos (Bosnota)	1.750 ha
Areaal voor beheerslandbouw	7.132 ha
Landbouwgrond met beheersovereenkomst	3.700 ha

Tabel 4.8.1: Stand van zaken bos- en natuurareaal in 1997

In het POL zal worden onderstreept dat vóór het jaar 2020 de ongeveer 12.000 ha. nog te realiseren nieuwe natuur- en bosgebieden RBON en Bosnota (zie tabel 4.8.1) alsnog worden voltooid. Om dat te realiseren is verhoging van de grondmobiliteit noodzakelijk.

Robuust betekent voldoende duurzaam en draagkracht

Behoud van de bestaande bos en natuurgebieden blijft een belangrijk aandachtspunt. In het kader van de Boswet en Natuurbeschermingswet heeft de provincie onder meer toezichthoudende taken. Het recreatief medegebruik van bos en natuurgebieden is een belangrijk maatschappelijk gegeven en een fundament onder het huidige natuur- en bosbeleid. Door zonering en uitbreiding houden we de draagkracht van de ecologische structuur in evenwicht met het medegebruik. De Natuurbeschermingswet is van

toepassing op twintig gebieden, waaronder St. Pietersberg, Brunssummerheide, Sarsven en de Banen, Graauveen en Zelderse Driessen (zie figuur 4.8.2). Voor ca. 3.700 ha bos geldt dat daar al meer dan 200 jaar ononderbroken sprake is van bos, hetgeen ze een bijzondere waarde verleent. In de Bosnota zijn deze boslocaties (A-locaties) gespecificeerd en aangegeven hoe behoud en bescherming daar gerealiseerd wordt.

Niet alle onderdelen van de huidige nagestreefde ecologische structuur zijn even robuust of kansrijk. Er is soms nog een flinke kwaliteitsslag te maken. Afhankelijk van de omstandigheden is het zelfs denkbaar dat op grond van een brede maatschappelijke overweging bepaalde delen van de ecologische structuur van functie veranderen. Daarbij zullen de verloren gegane waarden op een andere plaats gecompenseerd moeten worden. Daarnaast kan blijken dat, sterker dan nu is voorzien, er (meer) grotere natuureenheden moeten komen, waardoor de begrenzing van nieuw te ontwikkelen natuur op landbouwgronden op onderdelen herziening behoeft. Met name in en rond stedelijke gebieden bestaat grote behoefte aan zogenoemde mensgerichte natuur of bosgebieden, die als zodanig zeker een dynamisch karakter kunnen krijgen en behouden. Daar zal een belangrijk deel van het nieuwe bos worden gerealiseerd.

Biodiversiteit betekent variatie en verschillen

De voor Nederlandse begrippen aanzienlijke variatie in de bodem- en watereigenschappen in Limburg maakt dat er ook een grote diversiteit aan ecosystemen (habitats), planten en dieren aanwezig is.

De manier waarop in gebieden beheer en gebruik plaatsvindt, bepaalt mede de aard van de ecosystemen (grasland of bos) en de soorten. Rijk en provincie proberen de biodiversiteit te verbeteren door aan gebieden verschillende natuurdoeltypen toe te kennen. Binnen de robuuste ecologische structuur wordt ingezet op het realiseren van een aantal grotere (minstens 500 ha) natuurlijk beheerde gebieden. Hiervoor komen in de eerste plaats de Grensmaas, de Peelvenen, de Meijnweg en de Hamert/Maasduinen in aanmerking.

Voor grote delen van de ecologische structuur zijn semi-natuurlijke natuurdoeltypen, zoals kalkgraslanden en vochtige heide en natuurdoeltypen van het agrarisch cultuurlandschap van toepassing. Via het zogenoemde 'Programma Beheer' wordt particulier natuurbeheer, met name in de vorm van beheerslandbouw, zoveel mogelijk gestimuleerd. Als uitwerking van de

ur- en Landschapsbeheer 2000-2010' wor-
de in de 'Stimuleringsplannen Natuur, Bos en
' gebiedsspecifieke natuurdoeltypen aange-

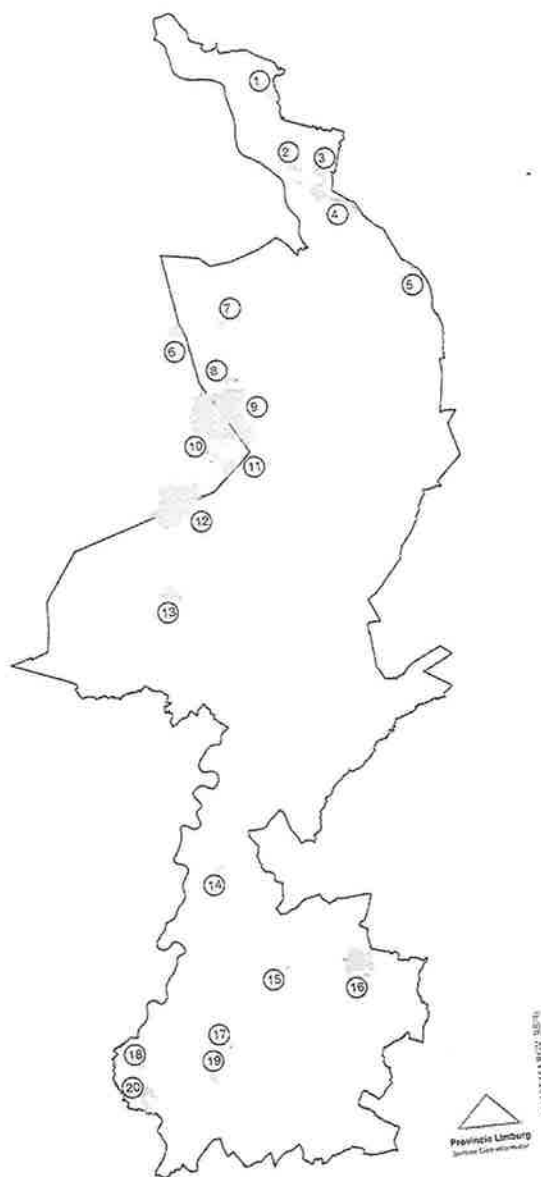
planten en dieren hebben een leefgebied bin-
ur- en bosgebieden. Een aantal hiervan wordt
i in het voortbestaan en is op grond van natio-
elgeving (o.a. Natuurbeschermingswet) of inter-
ie verdragen (o.a. Europese Vogel- en
richtlijn) beschermd. Limburg herbergt een flink
n deze beschermde planten en dieren, zoals de

hamster, geelbuikvuurpad en ijsvogel. In figuur 4.8.3 zijn
de gebieden aangegeven die op grond van de voorko-
mende soorten en habitats te maken hebben met de
Europese regelgeving. De meeste daarvan zijn of wor-
den voorgedragen door het rijk als Speciale
Beschermingszone dan wel gebieden van Europese be-
tekening.

In het POL leggen we de hoofdlijnen van het natuur-
beleid neer. Daarbij houden we rekening met de be-
scherming van de genoemde gebieden, die overigens
overlappen met de 'parels' binnen de ecologische
structuur van Limburg.

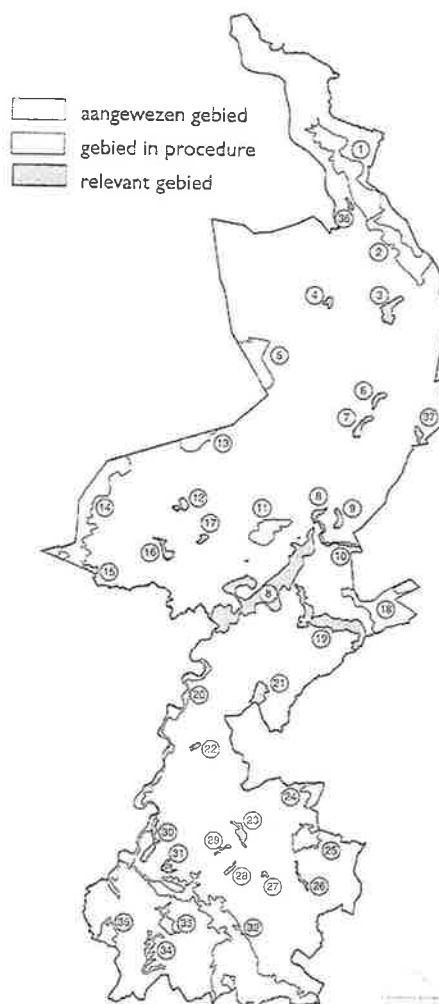
71

- 1 Zelderse Driessen
- 2 Rimpeld
- 3 Duivelskuil
- 4 Heideterreinen Bergen
- 5 Groeve Driessen
- 6 Deurnse Peel
- 7 Rouwkuilen
- 8 Grauwveen
- 9 Mariapeel
- 10 Heitraksche Peel
- 11 Het Zinkske
- 12 De Groote Peel
- 13 Sarsven en De Banen
- 14 Grasbroek
- 15 De Kathagerbeemden
- 16 Brunsummerheide
- 17 Meertensgroeve
- 18 De Hoge Fronten
- 19 Groeve 't Rooth
- 20 Sint Pietersberg



Figuur 4.8.2: Op grond van natuurbeschermingswet beschermde gebieden

- 1 Maasduinen
- 2 Hamert
- 3 Schuitwater/ Broekhuizerbroek
- 4 Castenrayse ven
- 5 Mariapeel en Deurnse peel
- 6 Koelbroek
- 7 Dubbroek
- 8 Midden Limburgse Maasplassen
- 9 Beesels broek
- 10 Swalmdal
- 11 Leudal
- 12 Sarsven en de Banen
- 13 Groote peel
- 14 Weerter- en Budelerbergen
- 15 Wijffelterbroek
- 16 De Krang
- 17 Keversbroek
- 18 Meinweg
- 19 Roerdal
- 20 Grensmaas
- 21 Lilbosch/ Haeselaarsbroek
- 22 Grasbroek
- 23 Kathagerbroek e.o.
- 24 Vosbroek en Schinveldsebossen
- 25 Brunsummerheide
- 26 Broekbossen Caumerbeekdal
- 27 Broekbossen Voerendaal
- 28 Broekbossen Hulsbergbeekdal
- 29 Broekbossen Platsbeekdal
- 30 Bunderbos e.o.
- 31 Kloosterbossen/ Watervolderbos
- 32 Geul- Guipdal/ Vijlenerbos
- 33 Bemelerberg e.o.
- 34 Savelsbos
- 35 St. Pietersberg en Jekerdal
- 36 Heuloërbroek
- 37 Bronbossen Jammerdaal



Figuur 4.8.3: Globale begrenzing Habitatrictlijn en Vogelrichtlijngebieden

Biodiversiteit betekent duurzame omgevingskwaliteit

Uit alle tot nu toe verschenen rapporten over de kwaliteit van bos en natuur in Limburg en Nederland blijkt dat de biodiversiteit nog steeds verder achteruitgaat. Wel is door doeltreffende maatregelen het tempo van die achteruitgang afgevlakt en is hier en daar zelfs een verbetering te zien. De oorzaken zijn bekend en worden aangeduid met de inmiddels in brede kring ingeburgerde 'V-reeks': verdroging, verzuring, vermessing, versnippering en verstoring (o.a. Natuurverkenning 1998).

Voortzetting van het gebiedsgerichte omgevingsbeleid is essentieel om de kwaliteit van bodem, water en lucht binnen de ecologische structuur te behouden of te herstellen. Het gaat dan in het bijzonder om:

- herstel van de waterhuishouding in de 28 prioritaire gebieden van het verdrogingsbeleid (Plan van aanpak verdroging);
- het terugbrengen van de ammoniakbelasting in de meest verzuringgevoelige gebieden (Regionaal ammoniak beleid);
- herstel van natuurlijke vormgeving, waterkwaliteit en meandering van beken met een specifiek ecologische functie in de zoekgebieden voor waterretentie (zie paragraaf 4.6. 'Veerkrachtige watersystemen').

Bij de ontwikkeling van het POL streven we naar verdere integratie van deze onderwerpen. Voor zover de problemen spelen in plattelandsgedebieden waar de Reconstructie van toepassing is, wordt de uitvoering meegenomen in het nog op te stellen Reconstructieplan.

Cultuurhistorisch erfgoed

Cultuurhistorische waarden van stad en landschap zijn een voorraad van betekenis in de provincie Limburg. Het zijn belangrijke peilers onder het huidige aange-name woon-, werk- en leefklimaat en ze bepalen in hoge mate de identiteit van onze omgeving. Het omgevingsbeleid zal zorgvuldig moeten omgaan met deze cultuurhistorische waarden. Dat veronderstelt in de eerst plaats dat beleidsmakers zich actief bewust zijn van deze waarden. De 'cultuurhistorische waardenkaart' is daarvoor een belangrijk instrument. In de tweede plaats veronderstelt dat een duidelijke visie op de verdere ontwikkeling van cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren. Voor een dergelijk beleid zal het Omgevingsplan het kader schetsen.

Op de cultuurhistorische waardenkaart staan de belangrijkste structuren, elementen en gebieden met cultuurhistorische en archeologische waarden vermeld. In het POL wordt deze als 'signaleringskaart' opgenomen, dat wil zeggen dat de kaart als het ware signaleert waar zich waardevolle elementen bevinden die Provincie en andere overheden nadrukkelijk in overweging moeten nemen bij het maken van plannen voor allerehande activiteiten in die gebieden. Voor Midden-Limburg is hiertoe in een pilotproject een methodiek ontwikkeld. De signaleringskaart is enerzijds van belang voor ruimtelijke afwegingen op provinciaal niveau. Over de eigen planningsingrepen moet dan ook in het licht van de reeds aanwezige waarden worden beslist. De signaleringskaart is echter ook van belang voor gemeenten. We moeten hen zonedig aansporen om bij hun ruimtelijk beleid rekening te houden met deze waarden. We zouden daarvoor een stimuleringsbeleid, bijvoorbeeld in de vorm van enkele pilotprojecten, kunnen opzetten. Ook zou de provincie in het planologisch toetsingsbeleid kunnen beoordelen in hoeverre gemeenten hier concreet werk van maken.

Een provinciale visie op cultuurhistorisch waardevolle elementen en structuren moet idealiter ingaan op het beoogde evenwicht tussen de behoudende en vernieuwende elementen in het ruimtelijk beleid. Daarbij moet vooral innovatie aandacht krijgen. Rekening houden met cultuurhistorische waarden wordt immers nog te veel geassocieerd met restrictief, weinig selectief, conserverend beleid. Evenals het overige cultuurbeleid, zou ook het cultureel erfgoed onder de vlag van 'vernieuwing met oog voor traditie' moeten varen. Dit betekent concreet dat architectuur en stedenbouw zich niet alleen bewust moeten zijn van aanwezige waarden, maar tevens de ambitie zouden moeten hebben daar-

aan nieuwe kwaliteit te willen toevoegen. Het eerste aspect kunnen we bevorderen door middel van het beschreven stimuleringsbeleid rond de cultuurhistorische waardenkaart. Het tweede aspect kan worden ondersteund door lokale initiatieven op het gebied van ruimtelijk kwaliteitsbeleid te stimuleren. Wellicht kan de provincie ook op dit terrein een regie- of platformfunctie vervullen. In dat opzicht kan het gezamenlijk initiatief van het Monumentenhuis en de Stichting Ruimtelijke Kwaliteitszorg van betekenis zijn.

4.9

Netwerken voor bereikbaarheid

Tot nu toe beschouwt de burger het als een recht om zich naar eigen inzicht en vermogen vrijelijk te kunnen verplaatsen. Daarbij heeft de overheid de plicht uitoefening van dit recht mogelijk te maken door middel van infrastructuur en openbaar vervoer. De markt speelt hierin, het vrachtvervoer uitgezonderd, nauwelijks een rol van betekenis. Deze opvatting is inmiddels aan verandering onderhevig als gevolg van de problemen rond mobiliteit. Mobiliteit wordt meer en meer als een maatschappelijk vraagstuk gezien; verplaatsingen van mensen, goederen en informatie zijn voor het functioneren van de samenleving nu eenmaal noodzakelijk, maar brengen ook de nodige overlast en problemen met zich mee.

74

Doorstroming, benutting en bereikbaarheid

Tot voor kort lag het accent vooral op knelpunten in de snelheid van de verkeersafwikkeling, oftewel files. Stagneerde het verkeer te vaak, dan was dat een reden om de infrastructuur aan te passen. Recent is daaraan een nieuwe dimensie toegevoegd: het beter benutten van bestaande infrastructuur- en vervoerstelsels. Dit heeft in belangrijke mate bijgedragen aan de opvatting dat mobiliteit vooral een organisatorische opgave is. Beter benutten sluit aan bij het voorraaddenken, zoals dat in paragraaf 4.2 'Beheer van het Limburgs kapitaal van voorraden' is beschreven. Ook bij mobiliteit staat immers het duurzaam en zuinig gebruik van de voorraad centraal. Het beter benutten van infrastructuur- en vervoerstelsels heeft alles te maken met doorstroming. Als de doorstroming vermindert ontstaan er problemen. Op lokaal niveau zijn dat opstoppen en op regionaal niveau verminderde bereikbaarheid. De belangrijkste opgave voor het mobiliteitsbeleid is dan ook het bevorderen van de doorstroming door middel van het beter organiseren en benutten van infrastructuur- en vervoerstelsels.

Meer efficiënte benutting impliceert ook dat bij de planning van nieuwe bedrijventerreinen, woningbouwlocaties, recreatievoorzieningen en dergelijke ter dege rekening wordt gehouden met de aanwezigheid en capaciteit van bestaande infrastructuur- en vervoerstelsels.

Nu wordt ook het inzicht toegevoegd dat het organiseren en benutten van infrastructuur en vervoerstelsels doelen van bereikbaarheid moet dienen. Bezien vanuit de primaire verantwoordelijkheid van de provincie staat de regionale bereikbaarheid en dan in het bijzonder de bereikbaarheid van de stadsregio's voorop.

Dit betekent dat de stadsregio's goed ontsloten dienen te zijn via corridorversterkende transportassen en regionale verbindingen. Daarvoor moeten deze in elke stadsregio in principe een 'tangentiële ringwegstructuur' vormen van waaruit de centrale overstap- en overslagpunten direct aangesloten kunnen worden. Buiten de stadsregio's zijn in ieder geval de regionale verzorgingskernen op het regionaal verbindend net aangesloten. In de overige gebieden zal de bereikbaarheid beperkt zijn en sterk vraagafhankelijk gestuurd. Verdere uitwerking krijgt vorm door gebiedsgerichte bereikbaarheidsprofielen op te stellen. Dat biedt ook aanknopingspunten om het driehoekdenken op het probleem van de bereikbaarheid toe te passen. In het beleid voor de bereikbaarheid, waarin de netwerk- en ketenbenadering een belangrijke plaats inneemt, staat nu veeleer integratie van schaalniveaus centraal,

Overheid en markt

Zoals in het begin van deze paragraaf al werd opgemerkt, is mobiliteit tot dusverre altijd als een recht ervaren dat de overheid diende te garanderen. Mede door de globalisering en individualisering is deze zienswijze aan het veranderen. Daarbij speelt zeker ook een rol dat de rijksoverheid af wil van het exclusieve 'eigenaarschap' van mobiliteitsproblemen. Die rijksverantwoordelijkheid gaat zelfs zover, dat problemen, die in de eerste plaats op lokale en regionale schaal spelen, via de nationale agenda opgelost worden.

Daarin komt verandering. De verschillende overheden hebben de taken verdeeld. Die taakverdeling is vastgelegd in het zogenaamde 'VERDI-convenant'. De nationale overheid concentreert zich in toenemende mate op het continentale (Europese) schaalniveau en de nationale betekenis en vertaling daarvan. De provincie dient zich steeds meer toe te leggen op het (eu)regionale schaalniveau en de gemeenten richten zich vooral op de lokale situaties. Met het regionale schaalniveau bedoelen we in deze paragraaf het provinciale niveau. Het is belangrijk om dat even aan te geven omdat we in andere delen van de Schets (bijvoorbeeld in hoofdstuk 5) met het regionale niveau deelregio's van Limburg bedoelen.

De nieuwe taakverdeling betekent dat het rijk lokale en regionale problemen niet meer voor ons oplost en dat de provincie meer middelen moet vrijmaken of genereren om regionale mobiliteitsproblemen op eigen kracht op te lossen. Dat zou kunnen door een regionaal infrastructuurfonds, analoog aan het Infrastructuurfonds van het rijk, in het leven te roepen. De gel-

den die nu nog ingezet worden voor regionale en lokale problemen in het rijksfonds zouden daar dan ook naar overgeheveld moeten worden.

Naast een verdeling van verantwoordelijkheden over de overheidslagen tekent zich ook een verantwoordelijkheidsverdeling tussen overheid en markt af. De overheid is daarin primair belast met de zorg voor de infrastructuur en de markt met die voor het vervoer. Deze tendens geeft aan dat niet alleen de overheid verantwoordelijk is voor de organisatie van de mobiliteit. Naar het zich laat aanzien zal deze tendens nog verder doorgaan en zal de overheid de markt - in navolging van andere landen - ook steeds meer bij de aanleg, de financiering en het beheer van infrastructuur gaan betrekken. Dat geldt zeker voor ondergrondse infrastructuur in het goederenvervoer. Naar verwachting zal de overheid het gebruik van infrastructuur geleidelijk aan onder marktwerking plaatsen. Hierover zijn in de Europese Raad van Transportministers reeds afspraken gemaakt. Op termijn zal mobiliteit volledig onder marktwerking komen. Uiteindelijk zal er sprake zijn van een mobiliteitsstelsel waarin directe verrekening plaatsvindt van het gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen. In de prijs van mobiliteit kunnen dan de schaarste (aan vervoersruimte) en mogelijk ook de kosten van milieu- en ruimtebeslag doorberekend worden. De individuele verantwoordelijkheid van de verkeersdeelnemer (de vervuiler betaalt) komt zo centraal te staan. Dat is een heel ingrijpende wijziging ten opzichte van de huidige situatie. Het is dan ook niet te verwachten dat het van vandaag op morgen gerealiseerd zal zijn. Ongetwijfeld zal dit veranderingsproces vele jaren in beslag gaan nemen.

Stelsels, ketens en netwerken

Het beter benutten van infrastructuur- en vervoerstelsels in verband met de doorstroming en bereikbaarheid leidt tot een denken in termen van 'netwerken' en 'ketens'. Netwerken, die bestaan uit logische doorgaande verbindingen en waar niet teveel toegangen naar zijn, bieden de mogelijkheid om verkeersstromen adequaat te beheersen.

We onderscheiden infrastructuurnetwerken op drie schaalniveaus:

- **Continentaal:** dit netwerk omvat de hoofd transportassen die gebundeld zijn in de internationale corridors (zie paragraaf 3.3 'Het Voorland');
- **Nationaal:** dit netwerk verbindt de stedelijke centra in en buiten ons land met elkaar;

verbindingen behorend tot dit netwerk hebben een ondersteunende en versterkende functie richting de internationale corridors;

- **Regionaal:** dit netwerk verbindt steden en verzorgingskernen binnen Limburg en daarbuiten met elkaar.

Naast deze drie netwerken is er ook nog een lokaal bedienend stelsel, dat voorziet in de lokale verkeersafwikkeling en de aansluiting op de verbindende netwerken.

75

De verantwoordelijkheid voor de netwerken is, zoals hiervoor geschetst, over de drie overheidslagen verdeeld. Het lokaal bedienend stelsel is een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Het continentaal netwerk is een zaak van zowel de Europese Unie als het rijk. Het rijk is tevens verantwoordelijk voor de nationale structuur en de provincie zwaait de scepter over het regionaal netwerk. Alle netwerken en stelsels hebben invloed op elkaar, waarbij de lagere netwerken niet zonder de hogere kunnen functioneren. Daarom is het zo belangrijk dat de verschillende overheden duidelijk zijn in hun gedrag naar elkaar toe, oog hebben voor ieders belangen en in een goede verhouding samen tot oplossingen komen. Gebeurt dit niet, dan bestaat het gevaar dat de ene overheid zijn problemen alleen afwentelt op de andere.

Naast infrastructuurnetwerken bestaan er ook vervoersketens die verschillende schaalniveau's aan elkaar koppelen. Zowel in het goederen- als het personenvervoer neemt het belang van ketenvervoer steeds meer toe. Nu al valt er een toename van zogenoemde 'integrators' te constateren, die het volledige transport van deur tot deur verzorgen. In het goederenvervoer is dat al verder voortgeschreden dan in het personenvervoer. Naar verwachting zal dit met de introductie van marktwerking ook in het personenvervoer een hoge vlucht nemen.

In het ketenvervoer wordt gebruik gemaakt van verschillende vervoerswijzen. Voor alle vervoerswijzen is in ieder geval weginfrastructuur nodig ten behoeve van het voor- en natransport. Wegvervoer is en zal dan ook de meest gebruikte en meest omvangrijke vorm van vervoer blijven. Het belang van het onderscheiden van hiërarchische netwerken is hier dan ook het grootst. Voor water- en spoorinfrastructuur geldt dat, wanneer de capaciteit dat toelaat, infrastructuur van een hogere orde benut moet kunnen worden voor een lager schaalniveau.

Hieronder wordt nader ingegaan op de verschillende netwerken en de opgaven die daar liggen. In figuur 4.9.1 is de belangrijkste infrastructuur op kaart weer-gegeven.

Het continentale netwerk in Limburg

De volgende verbindingen in Limburg fungeren als corridor-hoofdtransportassen:

- de A67 en de Brabantlijn, die via Eindhoven en Venlo naar het Rijn-Ruhrgebied lopen. Indien de zuidelijke tak van de Betuwelijn gerealiseerd wordt, komt de Maaslijn hier nog bij, evenals in de toekomst mogelijk de IJzeren Rijn.
- de A76, die via Hasselt-Genk en Sittard naar het Rijn-Ruhrgebied loopt.

Direct buiten de provincie, maar wel van invloed op Limburg, bevinden zich eveneens twee belangrijke bundels van corridor-hoofdtransportassen:

- de Waal en de A15/A12 via Arnhem/Nijmegen richting Ruhrgebied en Midden-Duitsland, waar in de toekomst de Betuwelijn en de HSL-oost aan toegevoegd worden;
- de TGV, de Montzenlijn, het Albertkanaal en de E40 (A3) vanuit Luik richting het Rijn-Ruhrgebied.

Wat de corridor-hoofdtransportassen betreft doen zich in Limburg nog enkele knelpunten voor. De Maas als water-hoofdtransportas staat vanuit Limburg gezien weliswaar haaks op de oost-west oriëntatie, maar vanuit het perspectief van Noordwest-Europa is de rivier (evenals het Albertkanaal) wel degelijk een oost-west-verbinding. De Maas echter is nog niet toegerust voor een functie als hoofdtransportas. Na voltooiing van het project om de Maasroute te moderniseren (MOMARO) zal dat wel het geval zijn. Dan ontstaat ook de mogelijkheid om 'rond' te varen van Rotterdam via Venlo naar Luik en vervolgens via Antwerpen terug naar Rotterdam.

Ook de spoorverbindingen zijn niet allemaal op niveau.

Gezien de enorme omvang van het transitoverkeer tussen het Rijn-Ruhrgebied en de Vlaamse Ruit door Limburg kan de IJzeren Rijn hier verlichting brengen. Het ligt niet voor de hand om deze lijn op het zuidelijke deel van het Rijn-Ruhrgebied te richten. In het zuiden (vlak onder de landsgrens in België) is de Montzenlijn al een veelgebruikte verbinding met dat gebied. De IJzeren Rijn zou georiënteerd moeten zijn op het noordelijk deel van het Rijn-Ruhrgebied. Als knooppunt in Limburg komt alleen Venlo in aanmerking. Ook uit het oogpunt van natuur en milieu heeft

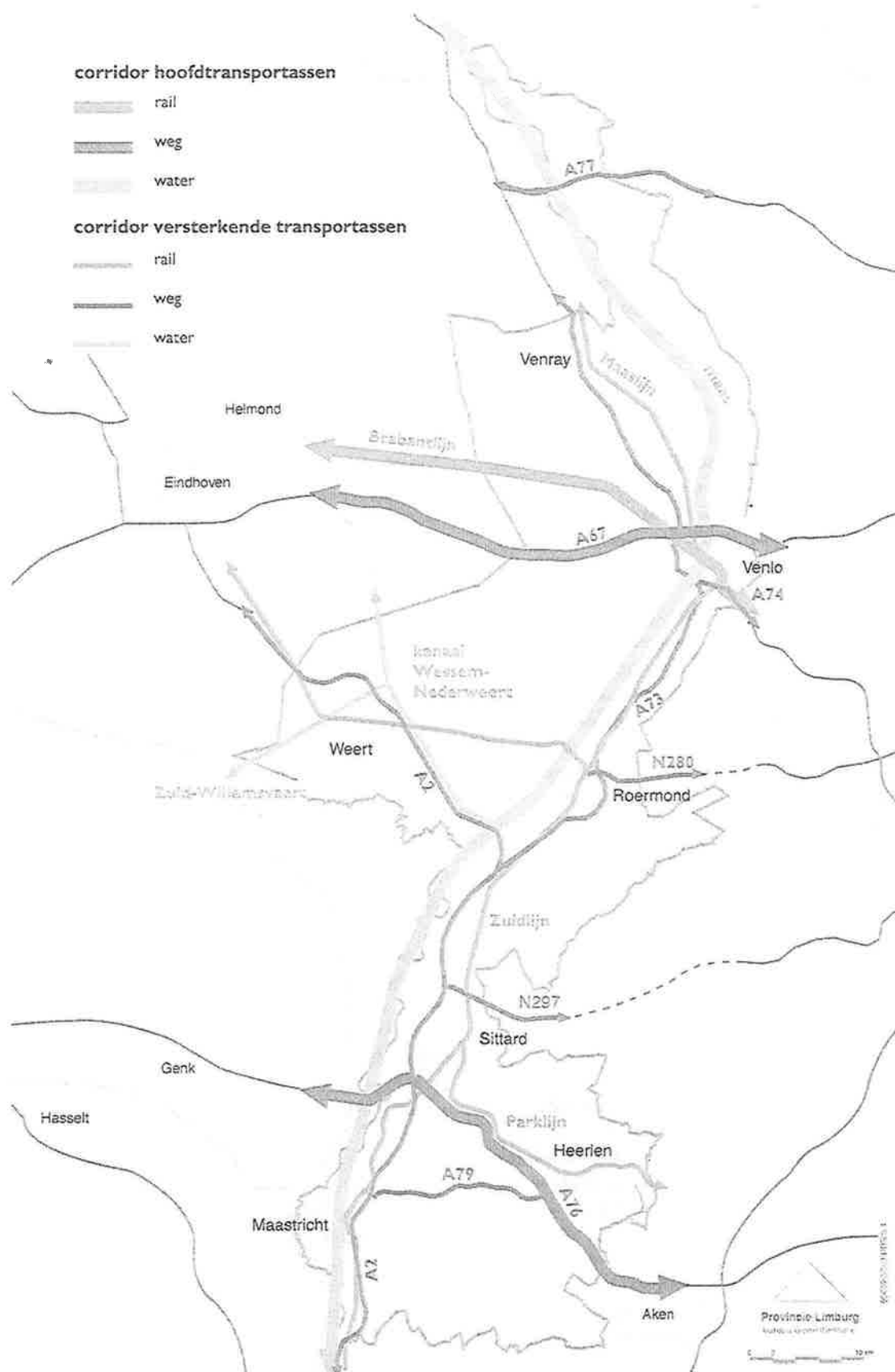
een tracé via Venlo de voorkeur. Mocht het tracé toch anders uitvallen, dan mag dat niet leiden tot de realisatie van een nieuw knooppunt in Limburg. Dat zou namelijk een ongewenst effect hebben op de ontwikkeling van de bestaande internationale knooppunten.

De knelpunten in water- en spoorverbindingen in het Limburgse deel van het continentale netwerk zijn de oorzaak van het gegeven dat er met name in Zuid-Limburg voorlopig een grote druk blijft liggen op het wegvervoer.

De stadsregio's Venlo en Sittard-Geleen zijn beide potentiële knooppunten in de continentale corridors. Dit betekent dat de economische dynamiek, die een corridor nu eenmaal met zich meebrengt, vooral op deze regio's gericht moet worden. Beide knooppunten moeten daarvoor trimodaal - dus over weg, rail én water - aangesloten worden op de corridor-hoofdtransportassen. Corridorversterkende transportassen en regionale verbindingen zijn daarbij ondersteunend.

Duidelijk zal zijn dat met name de hoofdtransportassen optimaal moeten doorstromen en dat de knooppunten goed bereikbaar moeten blijven. Vermindering van het aantal aansluitingen kan bijdragen aan de doorstroming. Dat geldt ook voor betalen bij gebruik van infrastructuur. Als het rijk dit invoert, zullen de hoofdtransportassen daar als eerste voor in aanmerking komen. Dit zal ongetwijfeld consequenties hebben voor de overige infrastructuurnetwerken. Het doorvoeren van dit soort maatregelen, hoe verdedigbaar ook vanuit de rijksverantwoordelijkheid, zal dan ook in nauw overleg met de provincie moeten gebeuren.

Alle prognoses wijzen erop dat het goederenvervoer een enorme vlucht neemt. Voor Limburg wordt in 2030 een verdrievoudiging ten opzichte van 1995 verwacht. Mede daardoor komt ondergrondse infrastructuur steeds meer in beeld. Deze voorziening zal in ieder geval in de corridors gesitueerd worden, niet alleen omdat doorstroming hier van vitaal belang is, maar ook omdat alleen dáár het economische draagvlak voor dit soort ingrijpende infrastructuur aanwezig is. In Limburg komen dan alleen de stadsregio's Venlo en Sittard-Geleen als corridorknooppunten in aanmerking voor een aansluiting. Ondergrondse transportbuisleidingen om bedrijven met knooppunten te verbinden behoren uiteraard niet tot de hoofdtransportassen.



Figuur 4.9.1: Het stelsel van (hoofd)transportassen

Het nationale netwerk in Limburg

De corridorversterkende transportassen worden aangemerkt als nationale infrastructuur. Het verschil met hoofdtransportassen zit vooral in het aantal aansluitingen op beide infrastructuurvormen. De corridorversterkende transportassen verbinden in ieder geval de knooppunten met elkaar en met de stadsregio's binnen en buiten Limburg.

78

Ter versterking van het goederenvervoer zijn bij alle aan het water gelegen stedelijke regio's regionale overslagcentra (ROC's) gepland om de capaciteit van het watertransport beter uit te baten. Overigens dragen de ROC's op regionaal niveau bij aan versterking van de structuur binnen de corridor. Vandaar dat deze centra zo direct mogelijk aangesloten dienen te zijn op corridorversterkende transportassen. Daarvoor is het ook nodig dat de Midden-Limburgse kanalen, Zuid-Willemsvaart en het kanaal Wessem-Nederweert, tot corridorversterkende transportassen opgewaardeerd worden.

Ook de Maaslijn (spoorlijn Nijmegen-Venlo-Roermond) is als corridorversterkende transportas nu nog zwaar onder de maat. Als deze lijn moet gaan fungeren als zuidelijke tak van de Betuwelijn, dan is er nog flink werk aan de winkel om de kwaliteit voldoende op niveau te brengen. Deze lijn biedt in potentie de mogelijkheid om, in combinatie met de verbinding tussen Venlo en Keulen, de functie van corridorhoofdtransportas te gaan vervullen. Dat zou de positie van de regio Venlo als corridorknooppunt aanzienlijk versterken. Dat geldt nog meer als ook het tracé van de IJzeren Rijn via Venlo gaat lopen. Dit alles brengt wel met zich mee dat er mogelijk een aanpassing van de spoorpassage door Venlo nodig is. Zie hiervoor ook paragraaf 5.4.

De Parklijn heeft een verstevigende functie voor de internationale corridor rond de A76. Qua uitrusting is dit spoorgedeelte hier echter zeker niet op berekend. De aanleg of voltooiing van de A73, A74, N280 en N297 zorgt, samen met bestaande wegen als de A2, A77 en A79, voor het corridorversterkend niveau van de weginfrastructuur. De A74 wordt daarbij in relatie tot de A67 en de Bundes Autobahn 61 (BAB 61) in wezen opgeschaald tot een hoofdtransportas. Maastricht, Parkstad, Roermond, Weert en Venray zijn wel aangesloten op corridor-hoofdtransportassen en corridorversterkende transportassen, maar vervullen geen knooppuntfunctie in een corridor. Daarmee hebben ze vooral een regionale functie.

Het regionale netwerk

Als de capaciteit het toelaat kunnen de water- en spoorwegen die een functie hebben in het continentale of nationale netwerk, ook nuttig zijn voor het regionaal vervoer. Bij het vervoer over water is de capaciteit sowieso geen probleem, maar vormen de kosten en de snelheid een belemmering. Bij het spoor kan op bepaalde trajecten de capaciteit wel een probleem (gaan) vormen. Waar mogelijk moet op bestaande trajecten capaciteit gereserveerd worden voor regionaal personenvervoer per spoor. Daarvoor is het van belang de betreffende baanvakken, naast de huidige treinverbindingen, ook geschikt te maken voor light-rail. Regionale light-railverbindingen vormen samen met hoogwaardige buslijnen het regionaal verbindend OV-net, dat daarmee de ruggengraat is van het collectieve vervoer in de provincie. Op het baanvak Maastricht-Heerlen-Kerkrade is reeds een light-railverbinding gepland. We gaan na op welke trajecten dit systeem nog verder toepasbaar is. Daarbij hebben verbindingen met de steden in de Euregio de hoogste prioriteit. Uiteindelijk kan dit zelfs leiden tot een complete 'Euro-ring', zoals geschetst in de Nota 'Limburg 2030, uitstekend in Europa'. Dat is een hoogwaardige railverbinding die de steden Luik, Maastricht, Sittard, Parkstad, Aken en mogelijk ook Hasselt, met elkaar verbindt en aansluit op de hogesnelheidstrein. Zo'n ring is overigens alleen bedoeld als vervoerssysteem en zeker niet als ontwikkelingsas voor verstedelijking.

Op regionaal niveau ligt het accent vooral op het regionaal verbindend wegennet, dat alle steden en regionale verzorgingskernen binnen en buiten Limburg met elkaar moet verbinden. Dit Limburgse net staat niet op zichzelf maar maakt deel uit van het regionaal netwerk in aangrenzende gebieden. Over het algemeen sluiten de regionaal verbindende wegen in Limburg daar goed bij aan. Een uitzondering daarop vormt Parkstad, waar men noodgedwongen meer gebruik maakt van hoofdtransportassen en/of lokale wegen. In zekere mate geldt dat eveneens voor Weert in de richting Valkenswaard/Eindhoven.

Zoals voor alle verbindende netwerken geldt ook voor het regionaal verbindend wegennet dat de belangrijkste doelstelling het verzorgen van de doorstroming is. Als gevolg van het rijksbeleid zal naar verwachting in de toekomst meer regionaal verkeer uitwijken naar het regionaal verbindend wegennet. Vandaar dat in het kader van de voorbereiding van het NVVP (Nationaal Verkeers- en Vervoerplan) nadrukkelijk de mogelijkheid voor de provincies naar voren is gebracht om ook vor-

(gedifferentieerde) betaling op het regionaal
nd wegnnet door te voeren.

rop te anticiperen moeten we nu al intensief
aan het zoveel mogelijk sluiten van het regio-
bindend net. Verder zal dit net kwalitatief op
gebracht moeten worden. Daarvoor moet het
ansluitingen (nu nog zo'n 1500) flink verminde-
dat verband verdient het idee om alleen nieuwe
tingen toe te staan wanneer tegelijkertijd twee
nde ingeleverd worden, serieuze overweging.
hele regionaal verbindend wegnnet moet uit
angswegen bestaan. We zullen zoveel mogelijk
enging' van verkeerssoorten en homogenisering
nelheden doorvoeren. Dit betekent dat we alleen
nelheden van 50km (bebouwde kom), 80 km
elbaans) en 100 km per uur (dubbelbaans) hante-
Om het langzame verkeer van de hoofdweg af te
n, komen er buiten de bebouwde kom parallel-
en voor (brom)fietsers, landbouwvoertuigen e.d.
die wegen zal een maximale snelheid van 40 km
uur gelden. Dat wordt mogelijk ingevuld door het
vouden van fietspaden tot bijvoorbeeld kantel-
gen.

provincie is beheerder van het grootste deel van
t regionaal verbindend wegnnet. Bij de invulling van
t wegbeheer komt steeds meer nadruk te liggen op
tegraal wegbeheer, het plegen van duurzaam onder-
oud en optimale inzet van secundaire grondstoffen.

Regionaal openbaar vervoer

Het op niveau brengen van het regionaal verbindend
wegennet is met name ook van belang voor de door-
stroming van het regionaal openbaar vervoer. Dit is ge-
baat bij snelheid, stiptheid, comfort en betrouwbaar-
heid om de concurrentie aan te kunnen met de auto.
Maastricht en Parkstad zijn voldoende groot voor een
eigen stedelijk openbaar vervoerstelsel dat, in combi-
natie met het regionaal en nationaal verbindend open-
baar vervoersnet, een goede bereikbaarheid van de
steden per openbaar vervoer moet garanderen. Andere
steden en verzorgingskernen zijn aangesloten op het
regionaal verbindend openbaar vervoernet. Juist in de
verbindingen tussen de stedelijke centra dient het
openbaar vervoer een hoogwaardig alternatief te vor-
men voor het autoverkeer.

Ook bij het openbaar vervoer voltrekt zich een
veranderingsproces, dat uiteindelijk moet resulteren in
volledige marktwerking met een directe relatie tussen
reiziger en vervoerder. De provincie ondersteunt bur-

gers, die daar zelf onvoldoende toe in staat zijn, via
'vraag'-subsidies in hun mobiliteitsbehoefte.
Onder volledige marktwerking zal het personenver-
voer alle schakeringen laten zien, van individueel tot
collectief en van het zelf regelen tot volledig georgani-
seerde dienstverlening. Maar zo ver is het nog lang
niet.

Allereerst zal, via aanbesteding op concessies, de
marktwerking voor OV-bedrijven doorgevoerd moeten
worden, waarbij aanbod- en vraaggestuurde systemen
op elkaar afgestemd zijn.

79

Selectieve ontwikkeling corridors

Om een perfecte bereikbaarheid van de corridor-
knooppunten te garanderen zetten we sterk in op
optimalisatie van de doorstroming van het verkeer op
corridor-hoofdtransportassen en, in iets mindere mate,
op corridorversterkende transportassen. Dit maakt de
internationale corridors en de zones rond de corridor-
versterkende transportassen tot gebieden met belang-
rijke economische vooruitzichten en daarmee aantrek-
kelijke locaties voor de ontwikkeling van economische
activiteiten. In de praktijk is er al sprake van toene-
mende druk op deze gebieden. De provincie streeft
naar selectief gebruik van deze gebieden. Daarbij gaat
het met name om het onderbrengen van grootschalige,
milieubelastende en logistieke (multimodale) functies.

Met het bieden van meer ruimte voor verstedelijking
buiten de steden wordt de tamelijk scherpe scheiding
tussen de compacte stad en het restrictieve beleid
daarbuiten doorbroken. Dat heeft te maken met de
schaal van de bedrijfsontwikkeling. Enerzijds wordt de
scheiding tussen productie en diensten vager, waardoor
meer bedrijven zich op bedrijvenparken c.q. kantoor-
locaties in of nabij de stad kunnen vestigen, anderzijds
geeft de schaalvergroting van bedrijven en de milieu-
zonering in een compacte stad de betreffende bedrij-
ven te weinig speelruimte. Een geconcentreerde vesti-
ging in corridors, mits goed ingevuld, biedt dan een
oplossing die voor alle kapitaalsvormen gunstig kan uit-
pakken. De keuze voor een selectieve ontwikkeling van
internationale corridors en zones langs corridor-
versterkende transportassen is overigens geen keuze
tégen de stad. Voor de economische ontwikkeling blij-
ven de steden van onschatbare waarde. Om die reden
achten wij het van belang dat de ontwikkeling van de
corridors mede aangestuurd wordt vanuit de stads-
regio's en zeker niet ten koste mag gaan van de vitali-
teit van die regio's.

Omwille van ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden is het van groot belang dat de corridors niet volledig uitgebuit worden ten gunste van uitsluitend economische ontwikkeling. Een planmatige, geïntegreerde aanpak met behulp van de driehoeksbenadering is hiervoor de aangewezen weg. Langs de potentieel in aanmerking komende transportassen moeten we kiezen voor een beperkt aantal ontwikkelingslocaties. Die locaties worden op deze assen aangesloten. Voor het overige betrachten we terughoudendheid als het om aansluitingen gaat. Dat is nodig omdat elke aansluiting, vooral op een corridorhoofdtransportas, in potentie een economische ontwikkelingslocatie is. Om te voorkomen dat zich binnen het corridorgebied een ongebreidelde (semi-)stedelijke ontwikkeling gaat voordoen, kan het nodig zijn om regionaal verkeer te beperken in het gebruik van corridorhoofd- en corridorversterkende transportassen. Op dezelfde manier moet het lokale verkeer beperkt worden in het gebruik van regionale verbindingen, zij het dat dit veel moeilijker is en ook niet altijd noodzakelijk.

Verdere uitwerking hiervan vindt plaats in paragraaf 5.4.1. Daar zijn ook de criteria aangegeven voor de gebieden die mogelijk voor de geschetste corridorontwikkeling in aanmerking komen.

Hoofdstuk 5

Regionale uitwerkingen

investeren in kwaliteit



5. Regionale uitwerkingen

De regio's op het platteland

Het buitengebied is onderverdeeld in vijf regio's die zich van elkaar onderscheiden door de fysieke kenmerken van bodem, de landschappelijke kenmerken en verschillen in identiteit, schaalniveau en landgebruik.

Voor een beschrijving hiervan verwijzen we naar paragraaf 2.2.3 en figuur 3.3. 1. Deze verschillen uit zich ook in de ambities voor de gebieden. Tegelijkertijd is het van belang te bedenken dat de grenzen in werkelijkheid vaag zijn en dat bepaalde problemen in meerdere regio's op dezelfde manier spelen.

We onderscheiden vijf plattelandsregio's: de Peel, de Maas en het Heuvelland, waarbij de Maas weer onder te verdelen is in: Maasvallei-West, Maasdal en Maasvallei-Oost.

Deze indeling speelt wel een rol bij de visievorming en de inrichting van het gebied, maar niet bij de uitvoering van het beleid. In de volgende paragrafen wordt eerst een beeld geschetst van de belangrijkste ontwikkelingen op het platteland. Daarna formuleren we per regio 'richtinggevende uitspraken' en een eerste aanzet voor het omgevingsbeleid. De richtinggevende uitspraken vormen een kader voor de discussie in de volgende ronde van POL.

Landbouw

De landbouw is nog steeds cruciaal voor het platteland. De vanzelfsprekende aanwezigheid en sturende rol ten aanzien van inrichting en beheer van het platteland wordt echter minder dominant. In de komende 20 jaar treedt een substantiële terugval in werkgelegenheid en naar verwachting ook in grondgebruik op. Steeds meer is er sprake van 'agribusiness' in plaats van landbouw. Daarmee wordt duidelijk gemaakt dat het inmiddels om meer dan de primaire landbouw-productiebedrijven alleen gaat; er is een hele structuur van toeleveranciers, afnemers, scholing, (bio)technologie, dienstverlening en andere bedrijvigheid omheen ontstaan.

De verschillende regio's in Limburg onderscheiden zich duidelijk van elkaar. En dat geldt ook voor de problemen die er spelen. Bijna heel Limburg maakt deel uit van een ROM-gebied (Ruimtelijke Ordening en Milieu) en dat houdt in dat er spanningen zijn tussen de ruimtelijke verdeling van functies en de natuur- en milieukwaliteit. Het gaat hierbij om het ROM-gebied Mergelland en het NUBL-gebied (Nadere Uitwerking Brabant en Limburg).

Naast vijf plattelandsregio's (zie hiernaast) onderscheiden we vijf stadsregio's met ieder een heel eigen profilering en problematiek: Maastricht, de Parkstad, Sittard/Geleen, Roermond en Venlo.

Agribusiness

Binnen de agribusiness onderscheiden we primaire bedrijven en overige agribusiness-bedrijven. Primaire bedrijven houden zich rechtstreeks met de agrarische productie bezig (akkerbouw, veeteelt, tuinbouw). Overige agribusiness-bedrijven leveren goederen en diensten aan primaire bedrijven of zorgen voor verwerking, afzet en transport van de geproduceerde agrarische producten. De bedrijven in

verwerking en distributie zijn zeker niet alleen afhankelijk van de Limburgse primaire bedrijven. Integendeel, het grootste deel van de groei in de omzet en werkgelegenheid bij deze bedrijven wordt nu al bepaald door producten van primaire land- en tuinbouwbedrijven, die niet in Limburg liggen en dat deel neemt nog toe.



Figuur 5.1: De vijf regio's op het platteland

In 1997 telde Limburg bijna 7600 agrarische bedrijven die samen 106.500 hectare grond in gebruik hadden. De afname bedroeg in de periode 1992-1997 2,5% per jaar. Daarentegen nam in diezelfde periode de gemiddelde productieomvang per bedrijf met 6% per jaar toe. In de komende jaren zet de afname van het aantal primaire agrarische bedrijven door.

De verwerkende industrie en distributie, maar ook de primaire sector, zullen moeten inspelen op een verandering van een aanbodgestuurde markt naar een vraaggestuurde markt. Een van de veranderingen is de 'ketenverkorting' en de integratie en verweving van primaire productie-activiteiten met toelevering, verwerking en distributie.

Landbouw op de tweesprong

De dynamiek in de sector komt voor een groot deel voor rekening van bestaande bedrijven. Deze staan veelal voor de keuze te stoppen of te groeien. De autonome dynamiek wordt nog verder versterkt door een aantal bijkomende externe ontwikkelingen. Zo maken de aanleg van de A73, de werkzaamheden in en rond de Maas in het kader van het project 'de Maaswerken' en de herstructurering van de intensieve veehouderij, verplaatsing van landbouwbedrijven noodzakelijk.

De eisen aan een vestigingslocatie zijn vanuit de land- en tuinbouw gezien tegenwoordig hoger dan voorheen. Het gaat dan om de aanwezigheid van nutsvoorzieningen, ontsluiting, omvang van kavels en dergelijke. Er is dan ook sprake van een toenemende aandacht voor de kansen die agrarische bedrijventerreinen bieden aan kapitaalintensieve, niet-grondgebonden bedrijfstypen zoals de glastuinbouw en de intensieve veehouderij. Daarbij moet ook gekeken worden naar de mogelijkheden van 'ketenverkorting' en 'ketenbeheer' op deze terreinen.

Binnen de agribusiness is een brede verscheidenheid aan bedrijven aanwezig, met uiteenlopende perspectieven, kansen en problemen. De landbouwsector laat een tweedeling over de hele linie zien. De ene richting is te kenmerken als grootschalig, kennisintensief en gespecialiseerd en de andere juist door extensieve en biologische landbouw en 'agrotourisme', zoals open dagen op boerderijen en fietsroutes langs historische hoeses. Om de omgevingskwaliteit op het platteland meer in evenwicht te brengen moet de 'hoogdynamische landbouw' (glastuinbouw, intensieve veeteelt) meer dan nu het geval is, gescheiden worden van meer 'laagdynamische landbouw' (extensieve melkveehouderij), natuurgebieden en woonkernen.

In het Heuvelland en het Maasdal zien wij geen perspectief voor intensieve veehouderij en glastuinbouw. Alleen in het Peelgebied achten wij concentratie van clusters grootschalige intensieve veehouderij of glastuinbouw inpasbaar. Om 'verstening' (steeds meer bebouwing en minder groen) van het platteland zo veel mogelijk te beperken, moeten toekomstige landbouwbedrijven bij groei bij voorkeur uitgaan van aanpassing en/of uitbreiding van de bestaande bouwkavels. Een op maat gesneden sociaal- en/of ruimtelijk economisch beleid is nodig om de noodzakelijke dynamiek te ondersteunen en te begeleiden. In het POL beraden we ons opnieuw over de aard en locatie van centrumgebieden en het beleid voor vestiging, omschakeling en nevenactiviteiten. Voor de vrijkomende agrarische gebouwen geldt dat hergebruik niet mag leiden tot belemmeringen voor reeds aanwezige plattelandsfuncties. Wij zijn voorstander van sloop van de vrijgekomen bedrijfsgebouwen met prioriteit bij de belangrijkste natuurgebieden.

Toerisme

Limburg is op dit moment een van de belangrijkste toeristische gebieden in Nederland. De kwaliteit van landschap en natuur maakt dat toeristen en recreanten graag voor onze provincie kiezen. In de laatste jaren is dan ook gebleken dat de toerisme en recreatie (TR) een groeiende sector is, die toenemende bestedingen en een meer dan gemiddelde groei van de werkgelegenheid laat zien. Het perspectief is goed, maar om de gunstige positie van Limburg ook in de toekomst te behouden en versterken, moeten we voortdurend kunnen inspelen op de grillige wensen van de consument en dient de kwaliteit van de leefomgeving voorop te staan.

Het doel van het huidige provinciale TR-beleid is om de volgende knelpunten op te lossen:

- de kwaliteit van het toeristisch en recreatief product laat te wensen over;
- onvoldoende samenhang tussen TR-voorzieningen;
- te weinig en onvolledig recreatief aanbod in de stedelijke gebieden;
- vermindering van de landschappelijke aantrekkelijkheid;
- vermindering van de recreatieve mogelijkheden en toegankelijkheid in het landelijk gebied;
- beperkte mogelijkheden om in het ruimtelijk beleid ontwikkelingen in de TR-sector te ondersteunen en faciliteren.

Het beleid richt zich dan ook op het zodanig optimaliseren van het TR-product dat de werkgelegenheid en het 'regionaal toeristisch inkomen' toenemen, met inachtneming van het uitgangspunt van duurzaamheid. Dat betekent dat natuur-, cultuur- en milieuwaarden worden gerespecteerd en versterkt. Om deze doelstelling te verwezenlijken dient het bewustzijn over de sterke wisselwerking en afhankelijkheid van toerisme en recreatie met de fysieke omgeving te groeien. Een essentiële voorwaarde is dat, meer dan nu het geval is, het belang van de sector als economische peiler in de provincie wordt onderkend, zodat afwegingsvraagstukken evenwichtiger kunnen plaatsvinden. Kiezen voor versterking van de TR-sector als economische 'drager' vraagt om keuzes en prioriteiten binnen de branche zelf, maar zeker ook in andere sectoren.

Toerisme en recreatie hebben naast een economische betekenis ook een sociale functie. Recreatie is bepalend voor het individuele welzijn en ontspanning wordt steeds meer als een eerste levensbehoefte beschouwd. Daarnaast zal ook het sociale effect van TR-ontwikkelingen nadrukkelijk aan de orde moeten komen. Een goede afstemming blijft nodig om tot een invulling van toerisme en recreatie te komen die door de Limburgse bevolking gedragen wordt. Het zijn immers vaak de negatieve gevolgen die de aandacht krijgen. Activiteiten die niet in goede banen worden geleid, zeker als ze een massaal karakter hebben, kunnen bijvoorbeeld de belasting op de omgeving verhogen en zo tot weerstand leiden.

Bij een TR-ontwikkelingsvisie hoort de aandacht voor de 'grondstoffen' van het product - dat wil zeggen natuur, milieu, cultuur en landschap - zeker voorop te staan. Ook de TR-sector zelf is hier steeds meer van doordrongen. Toch moet het besef nog groeien dat, juist door het sociale en economische belang van toerisme en recreatie, ontwikkelingen in deze sector het draagvlak kunnen vormen voor verbeteringen van de kwaliteit van de leefomgeving.

De hier geschetste verweving, met kansen en bedreigingen, vraagt om een lange termijnvisie met een integrale insteek.

Natuur en milieuwaarden

In alle regio's wordt landbouwgrond onttrokken om in totaal ongeveer 12.000 ha. aan nieuwe natuur en bosgebieden te realiseren. In aanvulling op het algemene anti-verdrogingsbeleid streven we, in samenhang met de realisatie van nieuwe natuur- en bosgebieden, naar het oplossen van de verdroging in de 28 prioritaire natuurgebieden die zijn aangegeven in het 'Plan van aanpak Verdroging'.

In Noord- en Midden-Limburg is de verwezenlijking van 'varkensclusters' een belangrijke opgave. Dit gebeurt door varkensvrije zones langs de Brabant-Limburgse grens in te stellen. Rond de verzuringsgevoelige natuurgebieden komen 'varkensluwe' zones met een breedte van 250-500 meter. Wij willen in de beekdalen en stroomgebieden in Limburg de sponswerking (watervasthoudend vermogen) vergroten, wateroverlast en erosie beteugelen en het retentievermogen (vertraging waterafvoer) versterken. Uitvoering van de lopende projecten Tungelroyse beek, Geuldal, Niers en Roer krijgen daarbij prioriteit. Voor de overige stroomgebieden dient de planvoorbereiding te worden opgepakt, zodat de uitvoering in het kader van de Reconstructie van Noord- en Midden-Limburg zo snel mogelijk van start kan gaan.

Nu al kunnen we aangeven dat de voortzetting van het project ROM-Mergelland en de 'Reconstructie' onderwerpen zijn voor maatschappelijke coalitievorming. Meer hierover is te vinden in hoofdstuk 6.

De Reconstructiecommissie stelt in 1999 in overleg met alle relevante betrokkenen een Reconstructieplan voor Noord- en Midden-Limburg op. De provincie ziet hierin voor zichzelf een coördinerende en probleemoplossende rol weggelegd. De binnenkort vast te stellen 'Provinciale Uitgangspuntennota' (PUN) bevat de meest essentiële randvoorwaarden en handreikingen voor de Reconstructiecommissie.

5.1 De Peel

Gebiedsbeschrijving

Het gebied 'De Peel' omvat het Limburgse deel van het dekzandgebied met oud-bouwlanden en beekdalen temidden van heide- en hoogveenontginningsgebieden, dat zich voortzet tot in Noord-Brabant. Het is een wijdmazig mozaïek van grote bos- en landbouwgebieden en nog resterende hoogveengebieden (peelvenen).

Binnen De Peel vallen de stroomgebieden van de Loobeek, Oostrumse beek, Groote Molenbeek, Everlose beek en de bovenlopen van de Aa en Roggelse beek. Buiten de steden Weert en Venray bestaat de bebouwing uit een wijds netwerk van overwegend kleinere kernen, enkele grote kernen en een aantal grote toeristisch-recreatieve voorzieningen. Het landelijk gebied kent met name in de oostelijke helft veel lintbebouwing en overwegend in het westelijke deel nog een aantal open of nauwelijks bebouwde gebieden.

De Peelregio wordt ontsloten door de A2, A67 en A73, spoorwegen en kanalen. Er zijn daardoor uitstekende verbindingen met de omliggende verstedelijkte gebieden van de regio Eindhoven en Ruhrstreek.

Visie

In het Peelgebied staan de volgende doelstellingen centraal:

- Het behouden en verder ontwikkelen van het agribusinesscomplex in combinatie met het verbeteren van de kwaliteit van bodem, water en lucht;
- Het realiseren van enkele grote natuurgebieden die voldoen aan de criteria in de Europese Habitatrichtlijn;
- Het versterken van de toeristisch-recreatieve structuur in samenhang met verbreding van de werkgelegenheid;
- Herstel van de sponswerking door waterconservering in de Peelvenen en retentie in de beekdalen, in combinatie met natuurontwikkeling;
- Het vergroten van de landschappelijk kwaliteit;
- Het vrijwaren van de regio van grootschalige bedrijfsterrinontwikkeling of woningbouwconcentraties buiten de stedelijke gebieden van Venlo, Weert en Venray.

Met de NUBL is een begin gemaakt met het aanpakken van de problemen die te maken hebben met het intensieve grondgebruik en de geografische ligging van de diverse functies ten opzichte van elkaar. De plattelands vernieuwing heeft recent een extra dimensie ge-

Richtinggevende uitspraken

- De regio Peel is hét agribusinessgebied van Limburg. Het verder ontwikkelen van de clusters intensieve veehouderij en glastuinbouw betekent dat goede basisvoorzieningen moeten worden geboden, onder meer in de vorm van 'projectvestigingen' of agrarische bedrijventerreinen. Dit gebeurt in principe binnen de huidige centrumgebieden. Per saldo dient daarbij, conform de huidige doelstellingen, een duurzame verbetering van de natuur- en milieukwaliteit op te treden. Tevens zullen we optimalisering van de ketens van toeleveranciers, verwerking en afzet bevorderen. Dat doen we onder meer met behulp van subsidiëring. Het Kenniscentrum Horst en de Veiling ZON vormen belangrijke onderdelen van de agribusiness.
- Een gericht haalbaarheids- en locatieonderzoek voor agrarische bedrijfsterreinen als onderdeel van het in voorbereiding zijnde Reconstructieplan.
- Binnen De Peel geven we prioriteit aan het realiseren van het 'Strategisch Groenproject Peelvenen' en het optimaliseren van de milieu- en watercondities in de kleinere Peelrestanten. Dat laatste gebeurt in samenhang met de versnelde totstandkoming van de ecologische structuur. In en nabij deze onderdelen van het raamwerk bestaan goede kansen voor extensieve en verbrede vormen van landbouw, zoals bijvoorbeeld recreatie en natuurbeheer.
- De ammoniak-, stank- en nitraatproblematiek dient niet alleen via generiek beleid (o.a. de mineralenboekhouding) te worden teruggedrongen, maar ook via 'maatwerk' te worden aanpakt. Hierbij spelen meerdere opties een rol, zoals het verplaatsen van intensieve veehouderij bij woonkernen en het verwijderen of 'stankvrij' verklaren van woonhuizen die solitair in concentratiegebieden van veehouderij liggen. Het beleid ten aanzien van de fosfaat-emissies blijft van kracht, maar we zien af van sanering van fosfaatverzadigde gronden.
- Bescherming van de laatste open landschappen, waarbij het met name gaat om het gebied tussen de Groote Peel en de peelrestanten en het terrein ten oosten van de Weerter Bossen en omgeving Melderslo.

kregen door een omslag in de landbouw (varkenshouderij, pluimveehouderij) als gevolg van nieuwe regelgeving en internationale marktontwikkelingen. En in overleg met de regio (Reconstructiecommissie) is reeds een begin gemaakt met de daadwerkelijke reconstructie

Om de problemen in De Peel op te lossen is een integrale werkwijze onontbeerlijk, evenals samenwerking met de lokale en regionale partijen. Zoals eerder vermeld, wordt hiertoe binnenkort de Provinciale Uitgangspunten Nota (PUN) vastgesteld, met daarin de randvoorwaarden voor de Reconstructiecommissie. In het jaar 2000 stellen Provinciale Staten het Reconstructieplan vast.

De feitelijke regulering van de landbouw blijft in hoge mate de verantwoordelijkheid van de gemeenten. In het POL geeft de provincie echter wel de gezamenlijk ontwikkelde, kaders daarvoor aan.

Thema: Intensieve veehouderij

Onder de intensieve veehouderij verstaan we de niet-grondgebonden varkens-, pluimvee- en rundveehouderij, die vooral is geconcentreerd ten westen van de Maas. Aan de oostzijde van de Maas liggen bij Montfort, Gennep en Siebengewald enkele lokale clusters. Limburg telt 777 varkensbedrijven en 331 pluimveebedrijven (LEI-DLO, 1998). Maar liefst 28 % van het totaal aantal varkens komt voor op niet-gespecialiseerde varkensbedrijven. In de pluimveehouderij is dit 15%. De Limburgse pluimvee- en varkensbedrijven zijn gemiddeld flink groter dan hun collegabedrijven in de rest van Nederland.

De hoge veedichtheid brengt een aantal problemen met zich mee op het gebied van onder andere milieu, landschap en veterinaire kwetsbaarheid.

Als gevolg van de Herstructureringswet, de huidige slechte marktpositie en de autonome ontwikkeling zal een groot deel van de varkenshouderijen stoppen. Tegelijkertijd kan het totale aantal varkens en pluimvee door invoering van een stelsel van varkensrechten en een stop op het verlenen van bouwvergunningen voor pluimveestallen, niet groeien. Het aantal bedrijven neemt dus fors af en de totale productie-omvang laat een lichte teruggang zien. Dit betekent dat de gemiddelde bedrijfsomvang toeneemt; meer dieren per bedrijf dus. Om de kans op dierziekten te verminderen zullen ondernemers ernaar streven om verschillende locaties van één bedrijf samen te voegen. Daarnaast

gaan eisen op het gebied van dierwelzijn en hygiëne er toe leiden dat de bouwkvavels groter worden.

Het gros (circa 75%) van de bestaande locaties met intensieve veehouderij kan in de toekomst niet uitbreiden tot een volwaardig bedrijf met minimaal 2500 mestvarkens. Dit wordt meestal veroorzaakt door de ligging van het bedrijf in de nabijheid van een 'geur-gevoelig object' of voor verzuring gevoelig natuurgebied, in een varkensvrije zone of in het winterbed van de Maas. In de varkensvrije zone en in de nabijheid van zeer voor verzuring gevoelige natuurgebieden zal bedrijfsbeëindiging en/of uitplaatsing worden gestimuleerd.

Dynamiek in de intensieve veehouderij is belangrijk ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit in Noord- en Midden-Limburg. Door verplaatsingen kunnen knelpunten op het gebied van milieu en stank worden opgelost. Bij verplaatsing moet ernaar worden gestreefd het bedrijf zo ver mogelijk uit de buurt van de verzuringsgevoelige natuurgebieden te vestigen en het aantal 'geurgehinderden' te verminderen, zonder afbreuk te doen aan de landschappelijke kwaliteit in een gebied. Dynamiek betreft niet alleen verplaatsing maar ook uitbreiding van bestaande bedrijven. Bij verplaatsing en bij uitbreiding worden over het algemeen de nieuwste technieken gebruikt. Dynamiek is dan ook zeer belangrijk voor innovatie in de intensieve veehouderij.

Het huidige streekplan wijst gebieden aan waar vestiging en uitbreiding van intensieve veehouderij mogelijk is. Daarnaast zijn er gebieden waar wel normale ontwikkelingsmogelijkheden worden geboden (bouwkvavel maximaal 1,5 ha), maar waar vestiging en grootschalige uitbreidingen niet mogelijk zijn. In de open landschappelijke gebieden komt van oudsher minder intensieve veehouderij voor. Vestiging van intensieve veehouderij in deze gebieden tast het open karakter en de rust aan. In het huidige streekplanbeleid wordt deze mogelijkheid in het algemeen dan ook niet geboden.

Om de dynamiek te bevorderen is het noodzakelijk om voldoende uitbreidings- en vestigingsmogelijkheden te bieden. Uit het voorgaande is gebleken dat verweving van intensieve veehouderij met andere functies in het landelijke gebied conflicten oplevert. We streven dan ook naar concentratie van uitsluitend intensieve veehouderij in daarvoor aangewezen gebieden.

De volgende beleidsscenario's voor vestiging en uitbreiding zijn denkbaar:

1. Het huidige beleid handhaven; vestiging en ruime ontwikkelingsmogelijkheden in centrumgebieden. De ligging van de centrumgebieden moet dan heroverwogen worden;
2. Bestaande intensieve veehouderij gebieden 'indikken' door gericht ruilen van burgerwoningen en andere agrarische sectoren met intensieve veehouderij;
3. Alleen vestiging en grootschalige uitbreidingen op speciaal ingerichte terreinen.

Bij de optie 1 en 2 is met name aandacht nodig voor de stankproblematiek en moet nieuwe burgerbewoning in de vestigingsgebieden worden tegengehouden. Over de haalbaarheid van de derde optie is nog geen duidelijkheid. Onderzoek hiernaar op korte termijn is wenselijk. Tevens zal bezien moeten worden in hoeverre een combinatie tussen de verschillende opties een oplossing kan betekenen.

Vooralsnog zien wij in De Peel de beste mogelijkheden voor het concentreren van de intensieve veehouderij, door zoveel mogelijk bouwkvavels te benutten in nu al varkensrijke gebieden. Om dynamiek te brengen in het proces van concentratie zullen we moeten nagaan of deze gebieden 'stankvrij' verklaard kunnen worden en zullen we een haalbaarheidsonderzoek doen naar het ontwikkelen van enkele kleinere bedrijventerreinen voor intensieve veehouderij.

Thema: Glastuinbouw

Voor de glastuinbouw geldt eveneens de trend van een gecombineerde krimp en groei als gevolg van onder andere de ontwikkelingen in de energieprijzen. Een sterkere concentratie en de ontwikkeling van speciale bedrijfsterreinen in de Peel is aan de orde. In de omgeving van de Veiling ZON zoeken we naar een nieuw glastuinbouwbedrijventerrein (projectvestiging). Een MER op basis van de marktverkenning wordt voorbereid. *In de Schets gaan we nu niet verder in op de andere landbouwsectoren, zoals de melkveehouderij, champignonenteelt, etc.*

Thema: Ruimte voor waterbeheer

Binnen de Peel is een goede sponswerking van essentieel belang voor de Peelvenen en de kleinere peellrestanten. Peilopzet in waterlopen, dempen van sloten in en nabij natuurgebieden en wateraanvoer naar omliggende landbouwgebieden (bij de Grootte Peel) zijn enkele maatregelen die, in overleg met de regio, voor de diverse prioritaire verdroogde natuurge-

bieden in het gebied Peel zijn geformuleerd. Deze maatregelen zullen we de komende jaren uitvoeren. Naast waterconservering is ook waterretentie in de beekdalen een extra aandachtspunt (zie paragraaf 4.6).

In het gehele gebied zijn maatregelen nodig om de toestroming van water naar het grondwater te bevorderen en de piekafvoeren in het afwateringsstelsel te verlagen. Dit wordt in de uitwerkingsplannen verder geconcretiseerd, daarbij gaat het onder meer om:

- herinrichting van beken: bedding verhogen en beekprofiel verbreden (herstel meandering, aanleg twee-fasenprofiel);
- creëren van inundatiegebieden in combinatie met natuurontwikkeling;
- aftappen, hergebruik en infiltratie van hemelwater (in de bodem) in combinatie met vergroting van de bergingscapaciteit in rioleringsstelsels in bebouwde gebieden. Dit betekent dat in het POL vastgehouden moet worden aan het voorkomen van nieuwbouw in beekdalen en in zones rondom de prioritaire verdrogingsgevoelige natuurgebieden.

Thema: Het oplossen van milieuproblemen

De hoge belasting met stikstof in de vorm van nitraat en ammoniak moet bij de Reconstructie sterk dalen. Door verplaatsing van intensieve veehouderij te stimuleren kan enerzijds de inperking van kernen door 'stankcirkels' (die uitbreiding belemmeren) verminderen en anderzijds de belangrijkste verzuringgevoelige natuurgebieden (gedifferentieerde normstellingen) beter worden beschermd. Het beleid ten aanzien van de fosfaatemissies zetten we voort, maar we zien af van het saneren van fosfaatverzadigde gronden.

Thema: De versterking van de toeristische recreatieve structuur

Hoofdaccent ligt hierbij op het versterken van de onderlinge samenhang in het aanbod en kwaliteitsverbetering van de voorzieningen. In uitwerkingsplannen van het op te stellen Reconstructieplan zal de landschappelijke aantrekkelijkheid en ontsluiting van het landbouwgebied voor recreatie moeten worden opgepakt. Daarnaast is er binnen de zoekgebieden ruimte voor enkele nieuwe voorzieningen die in het imago van De Peel passen. Binnen de natuurgebieden is een goede zonering van het recreatieve medegebruik een blijvend punt van aandacht.

Thema: De realisatie van grote eenheden natuur

De gebieden De Groote Peel en Mariapeel/Deurnese Peel worden door natuurontwikkeling sterk vergroot en ontwikkelen zich verder als natuurgebieden van Europese betekenis (EG Habitatrichtlijn, Wetlands), een en ander onder leiding van de 'Streekcommissie Peelvenen'. Daarnaast zoeken we voor de verdrogingsproblemen in de Weerterbossen en de kleinere Peelrestanten oplossingen in samenhang met het herstel van het natuurlijk watersysteem. Verplaatsen en extensivering van landbouwbedrijven is daarbij aan de orde. Daartoe komt er extra ruimte voor andere inkomensbronnen (verbrede landbouw), die passen in het karakter van de nabij gelegen natuurgebieden.

Rolopvatting:

De provincie wil in overleg met de regionale en lokale betrokkenen een Reconstructieplan opstellen. Wij zullen de uitgangspunten daarvoor neerleggen in een Provinciale Uitgangspunten Nota (PUN). De uitvoering daarvan heeft een programmatisch karakter en krijgt via verschillende lijnen invulling, zoals bijvoorbeeld in bestemmingsplannen. De provincie heeft een toezichthoudende, programmerende en subsidiërende taak op onder meer het gebied van (nieuwe) natuur, milieu, landinrichting en natuurwetgeving.

Actiepunten

- Reconstructieplan;
- Haalbaarheidstudie bedrijfsterreinen intensieve veehouderij;
- Locatie-mer bedrijfsterrein glastuinbouw;
- Realisatie strategisch groenproject Peeivenen;
- Onderzoek mogelijkheid 'actief stankbeleid';
- Uitvoeren anti-verdrogingsmaatregelen;
- Uitwerkingsplannen waterretentie in beekdalen.

5.2. De Maas

Gebiedsbeschrijving

De regio Maas omvat een groot deel van Noord- en Midden-Limburg en een deel van Zuid-Limburg. Het winterbed van de Maas loopt, deels grensoverschrijdend, dwars door heel Limburg. Ten noorden van Elsloo verbreedt de Maasvallei zich sterk tot over de landsgrenzen. In de Schets onderscheiden we drie subregio's:

- Maasvallei-West (van Stramproy/Thorn tot Geijsteren)
- Het Maasdal (het winterbed van Eijsden tot Mook)
- Maasvallei-Oost (van Stein tot Molenhoek).

In de regio Maas liggen vier grote stedelijke gebieden: Maastricht, Sittard/Geleen, Roermond en Venlo, die in paragraaf 5.4. aan de orde komen.

5.2.1 Maasvallei West

Een kampen- en rivierenterrassenlandschap dooraderd met beekdalen en oude maasmeanders

De Maasvallei-West omvat een rijk geschakeerd vrij kleinschalig landschap met her en der verscholen in het bos vele relatief kleine kernen. De stadsregio Venlo verdeelt de subregio in twee deelgebieden. Op de grens met het Maasdal liggen, verbonden door de Napoleonsweg (de N273), op relatief korte afstand veel kernen. Ten zuiden van Venlo zijn deze tamelijk groot, terwijl het noordelijk deelgebied vrijwel uitsluitend kleine kernen omvat. In het noordelijke deel domineren grote boscomplexen en oude maasmeanders en nog vrij veel grondgebonden landbouw, zoals boom- en rozenteelt. Het zuidelijk deel is een beekdalen-gebied dat grotendeels samenvalt met het stroomgebied van de Tungelroyse beek en gedeeltelijk met het grensoverschrijdende landschap Stramproyer broek/Laurabossen.

Richtinggevende uitspraken

- Vanwege de aanwezige omgevingskwaliteit willen wij in de regio Maasvallei-West een ontwikkeling zoals die in het WCL-gebied aan de andere kant van de Maas eveneens plaatsvindt.
- Het Project Tungelroyse beek geeft een extra accent aan versterking van de retentiefunctie.
- Er zijn goede mogelijkheden om langs de beekdalen vanuit de vrijkomende agrarische gebouwen landgoederen te ontwikkelen, als onderdeel van de raamwerkgebieden.

- *In het gebied tussen Thorn en Swartbroek zal een experiment 'verbrede economische basis' plaatsvinden, waarbij kleine bedrijven uit de tertiaire en quartaire sector worden toegelaten binnen de vrijkomende agrarische bebouwing. Wij bepalen nog welke restrictieve maatregelen dit experiment gaan begeleiden.*

Visie

Wij willen de Maasvallei-West verder ontwikkelen als toeristisch-recreatief aantrekkelijk gebied. Op de hogere gronden zien wij een goed ontsloten landbouwgebied met een brede economische basis. In de lagere gebiedsdelen een robuuste natuurlijke structuur, waarbinnen waterconservering en -retentie en natuurontwikkeling nadrukkelijk een plaats krijgen.

Thema: Heroriëntatie van de landbouw

In paragraaf 5.1 is aangegeven dat in de intensieve veehouderij een belangrijk proces van krimp en groei gaat optreden. Voor de Maasvallei zijn wij vanwege de landschappelijke kwaliteiten, de betekenis en kansen van het gebied voor recreatie en toerisme en de hogere dichtheid aan kernen geen voorstander van concentratie van grootschalige bedrijvigheid. In overleg met de regio bepalen we waar (binnen de centrumgebieden), naast groei van bestaande bedrijven, nog ruimte is voor nieuwe vestigingen van grote bedrijven. Dit is een kwestie van maatwerk. Voor glastuinbouw wordt in deze regio geen grootschalige ontwikkeling voorgestaan.

De provincie wil in overleg met de regio een goed Plan van aanpak (Reconstructieplan) opstellen en zal daartoe haar harde uitgangspunten duidelijk inbrengen (Provinciale Uitgangspunten Nota).

Thema: Extra aandacht voor waterbeheer

De Maasvallei-West zal in belangrijke mate invulling gaan geven aan waterconservering en waterretentie. De smalle en laaggelegen beekdalen in het relatief grote stroomgebied van de Neerbeek lenen zich hier goed voor, maar verliezen als gevolg van vernatting in belangrijke mate hun betekenis als landbouwgebied. Bebouwing en/of verharding in de beekdalen moeten we voorkomen. In samenhang hiermee wordt de ecologische structuur versterkt door de realisatie van nieuwe natuurgebieden in de beekdalen en maasmeanders. Tevens zal tegelijkertijd voor de diverse ver-

droogde natuurgebieden een structurele oplossing worden geboden tegen de verdroging.

In het stroomgebied van de Neerbeek is de problematiek van diffuse verontreiniging het meest compleet in kaart gebracht. Voor het omgaan met de historische water(bodem)verontreiniging met cadmium en zink wordt de beleidslijn actief bodembeheer voorgestaan. Daarnaast zijn extra maatregelen nodig om de diffuse belasting van stikstof, fosfaat, koper, PAK's, atrazine en lindaan terug te dringen.

De waterschappen hebben, al dan niet in combinatie met de Dienst Landelijk Gebied, een belangrijke uitvoerende taak, maar worden aangestuurd door de provincie. De provincie ziet via geregeld overleg over en goedkeuring van de gemeentelijke bestemmingsplannen toe op de uitvoering.

Thema: Versterking recreatief-toeristische structuur

De wisselwerking tussen maasplassengebied/Thorn/Heel en de omgeving van Stramproy/Swartbroek kan worden verbeterd door verbreding van het gebiedseigen voorzieningenniveau, versterking van de landschappelijke structurering en ontsluiting van de cultuurhistorische waarden. Dit vraagt echter om een regionaal gedragen plan en een goede inpassing, aangezien op diverse plaatsen reeds sprake is van grote recreatieve druk in bos- en natuurgebieden. Het plan moet ook het Maasplassengebied omvatten.

De provincie ziet voor zichzelf een rol als initiator bij het (samen met de betrokkenen) opstellen van een regionaal Plan van uitvoering. Verder kan zij daarbij faciliteren via subsidies en inzet van regiomanagers.

Thema: Verbreding economische basis platteland

In grote delen van de Maasvallei-West neemt de werkgelegenheid in de primaire landbouwsector af. Vervangende werkgelegenheid is tot nu toe steeds gevonden in de steden. Wij streven naar een verbreding van de economie, met een relatieve verschuiving naar meer tertiair en quartair, voor delen van het platteland. Dit betekent niet dat we de deur wijd open zetten. Vooralsnog houden we vast aan het beperken van niet op het landelijke gebied georiënteerde functies tot de bestaande kernen. Veel zullen we bij wijze van experiment andere bedrijven in de tertiaire en quartaire sectoren

toelaten in vrijkomende agrarische gebouwen in het gebied Stramproy-Swartbroek-Thorn. Een begeleidend restrictief beleid hiervoor werken we nog uit. De provincie ziet zich hier in de rol van discussie-partner voor de gemeenten, die in dit opzicht het bevoegde gezag zijn.

Thema: Kansen voor bijzondere woonmilieus

In de Maasvallei-West zien wij goede kansen voor enkele nieuwe landgoederen. Dat zijn luxe woningen in combinatie met bos en landschappelijk groen op minimaal 5 ha. grond. Wij zien vooral mogelijkheden nabij beekdalen. Daar kan gebruik worden gemaakt van in het kader van de Reconstructie en natuurontwikkeling vrijkomende agrarische gebouwen. De landgoederen worden op die manier ingepast in de landschappelijke structuur waarbij de beekdalen een meer bebost en natuurlijk karakter krijgen. Op die manier ontstaan er meer kansen voor 'suburbaan' wonen, op voorwaarde dat er tevens nieuwe bos of natuur komt. Dit mag echter niet gepaard gaan met extra belemmeringen voor de landbouw.

Actiepunten:

- Reconstructieplan;
- Extra waterretentie door EU-project Tungelroyse beek;
- Concretiseren landgoederenbeleid;
- Plan van uitvoering toerisme en recreatie;
- Anti-verdrogingsprojecten;
- Versnelling realisatie ecologische structuur;
- Diffuse verontreiniging;
- Experiment verbreding economische basis.

5.2.2 Het Maasdal als slagader van Limburg

Met het Maasdal bedoelen we het winterbed van de Maas tussen Eijsden en Mook. In het Maasdal is op gezette tijden sprake van hoogwatergolven en daarmee samenhangende overstromingen. Het Maasdal in Limburg vormt de 'middenloop' van de Maas en staat als zodanig onder directe invloed van gebeurtenissen in onder andere Frankrijk, Duitsland, Wallonië en Vlaanderen, maar heeft zelf ook rechtstreeks effect op het benedenstroomse deel van de Maas in Brabant, Gelderland en Zuid-Holland.

Richtinggevende uitspraken

- Uit het rapport 'Limburg 2030, uitstekend in Europa' komt naar voren dat er in de toekomst een verhoogd risico ontstaat op grote waterafvoerpieken in de Maas. Extra retentiegebieden lijken dan ook noodzakelijk om het nagestreefte veiligheidsniveau (een kans op overstroming van eens in de 250 jaar) en het voorkómen van benedenstroomse effecten te kunnen garanderen.
- Er zijn geen mogelijkheden voor niet-watergebonden bedrijvigheid in het winterbed van de Maas.
- Uitvoering geven aan de in 1999/2000 vast te stellen projecten Grensmaas en Zandmaas/Maasroute.
- Vanwege de veeleisende taakstellingen op het gebied van natuurontwikkeling en de vérgaande gevolgen van het project Zandmaas/Maasroute op de landbouwstructuur in het winterbed moet - in aanvulling op de tot nu toe voorziene maatregelen - het instrument 'landinrichting' worden ingezet. Dat is nodig om de natuurontwikkeling direct aansluitend aan het gebied van de Maaswerken te kunnen realiseren en het resterende landbouwgebied ten noorden van Venlo goed te kunnen inrichten.
- De modernisering van de Maasroute is van Mook tot Born verzekerd. We willen het gehele traject - dus tot aan Visé - vóór 2020 aan de eisen van de tijd aanpassen en de ring Rotterdam-Luik-Antwerpen sluiten. In samenhang daarmee gaan we bij het rijk bepleiten dat de per verdrag vastgelegde reservering voor het Cabergkanaal bij Maastricht wordt opgeheven.

Visie

Voor het Maasdal wensen wij een inrichting die uitgaat van het waarborgen van een afdoende veiligheid bij overstromingen, het verbeteren van de vaarroute voor het goederentransport, verbetering van de recreatie en het herstel en ontwikkelen van enkele aaneengesloten grote riviergebonden natuurgebieden.

De functie als 'slagader' betekent dat letterlijk ruimte wordt gegeven aan de rivier en dat er sprake is van dynamiek, waarbij natuur en watergebonden economie samen opgaan. Binnen het Maasdal kan onderscheid gemaakt worden tussen:

1. Stadsmaas (Eijsden-Borgharen)
2. Grensmaas (Borgharen-Roosteren)
3. Plassenmaas (Ohé en Laak-Neer)

4. Peelhorst (Neer-Arcen)
5. Venloslenk (Arcen-Mook)

Wij willen die visie langs de volgende lijnen operationeel maken.

Thema: Waterretentie in combinatie met versterking ecologische structuur

Sinds 1995 wordt er hard gewerkt aan het bereiken van een hogere veiligheid tegen overstromingen in het winterbed. De aanleg van kaden en de nog uit te voeren maatregelen in het kader van 'de Maaswerken' (projecten Grensmaas en Zandmaas/ Maasroute) moeten leiden tot een adequate waterretentiecapaciteit in het Maasdal. Binnen de projecten Grensmaas en Zandmaas/Maasroute werken we onder meer aan verruiming van het zomerbed (verbreding en deels verdieping), aanleg van hoogwater- en nevengeulen, weerdverlaging en natuurvriendelijke oevers.

Om te voorkomen dat zich benedenstrooms bij zeer hoog water calamiteiten voordoen, kan het nodig zijn om extra retentiegebieden in het Maasdal te realiseren. Dit zijn gebieden die in geval van nood kunnen onderlopen. Daarnaast zal nog meer ingezet moeten worden op verhoging van de waterretentiecapaciteit in de sub-stroomgebieden van de Maas.

In het Maasdal werken we aan de realisatie van ruim 3.600 ha natuur (en water) met de Grensmaas als een 'vrij' meanderende rivier, een samensmelting van kleinere (deels nieuwe) natuurgebieden tussen Heel en Rijckel en een nieuw natuurgebied tussen Ooijen en Afferden. Tevens creëren we mogelijkheden voor een vrije doortocht van (trek-)vissen en paai- en opgroeiplaatsen met goede verbindingen met de grotere zijrivieren Geul, Roer en Niers. Buiten de Maaswerken achten wij in het winterbed de inzet van het instrument landinrichting wenselijk. Voor uitvoering van de Maaswerken is een samenwerkingscontract afgesloten met de Ministeries van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en Verkeer en Waterstaat. De provincie is mede initiatiefnemer en heeft een faciliterende en regulerende rol bij de uitvoering. Andere belangrijke partijen bij de uitvoering zijn Rijkswaterstaat, de Dienst Landelijk Gebied en de waterschappen.

Thema: Versterking van de scheepvaartfunctie

In het kader van de Maaswerken wordt de Maas verdiept en verbreed en het waterpeil omhoog gebracht (peilopzet). Verder ondergaan bruggen en sluizen een

aanpassing, zodat moderne beroepsvaart de ruimte krijgt. Om de mogelijkheden voor vervoer per schip goed te benutten en aan te sluiten op andere vormen van vervoer is - naast de Barge Containerterminals bij Venlo en Born - tevens de uitbouw van regionale overslagcentra bij Gennep, Wanssum, Maasbracht-Echt, Stein en Maastricht gewenst.

De Maaswerken hebben geen betrekking op het traject tussen Born en Eijsden. Dat moet in de Maasroute als nog meegenomen worden om te kunnen anticiperen op de aanleg van de vierde sluis bij Ternaaijen. Daarmee wordt het mogelijk om 'rond' te varen van Rotterdam naar Venlo en Luik en via Antwerpen weer terug. Het idee van een 'Cabergkanaal' bij Maastricht kan dan komen te vervallen.

Thema: Verantwoord gebruik van de aanwezige delfstoffen

Met verantwoord delfstoffengebruik bedoelen we het afbouwen van op zichzelf staande grootschalige winning en het dusdanig maatschappelijk en landschappelijk verantwoord inrichten van de winning dat dit bijdraagt aan de hoogwaterbescherming, natuurontwikkeling of recreatie. De beperkte winbare hoeveelheden van bepaalde delfstoffen noopt tot een goede afstemming met andere functies. Na beëindiging van de winning moet immers een andere bestemming voor het terrein worden gevonden. Door daar al van te voorzien op in te spelen, kan dit relatief effectief gebeuren. Teneinde gebruik van secundaire grondstoffen te bevorderen is een goede fasering bij het vrijkomen van delfstoffen binnen de Maaswerken van grote betekenis. In het winterbed zijn daarbij zowel het rijk als de provincie het bevoegd gezag voor de planvorming en vergunningverlening.

Thema: Versterking recreatieve betekenis

De Maas en de (nieuwe) natuurgebieden in het winterbed hebben grote recreatieve waarde en bieden faciliteiten voor watergebonden activiteiten. Bij de verdere inrichting spelen we zo goed mogelijk in op de ontwikkelingskansen in het hoger gelegen gebied aan weerszijden van de Maas. Dat vraagt om voldoende ruimte ten behoeve van aanlegplaatsen voor de pleziervaart. Aandacht is tevens nodig voor de veiligheid bij elkaar kruisende routes, met name in het Maasplassen-gebied ter hoogte van Wessem. Snelle watersport krijgt vanwege de geluidshinder en het intensieve recreatieve gebruik van de wateren en plassen slechts in enkele Maastrajecten wat speelruimte.

Thema: Afname bebouwing in het water-voerend winterbed

Binnen het winterbed van de Maas moet vanwege de veiligheid de waterafvoer en -retentie gegarandeerd zijn. Het weren van onnodige bebouwing is daarom een belangrijk aandachtspunt. Van oudsher bevindt zich in dit gebied enige bebouwing. Voor het watervoerende deel van het winterbed wordt toegewerkt naar een afname van de nu aanwezige (niet watergebonden) bebouwing. Dat is op verschillende manieren te bewerkstelligen.

Variant 1: stimuleren sanering

Zowel binnen als buiten de stedelijke gebieden wordt de aanwezige niet-watergebonden bebouwing in het stroomvoerend winterbed over een periode van dertig jaar zoveel mogelijk afgebouwd en gesaneerd door een gericht lange termijn verplaatsingsbeleid.

Variant 2: extra watergebonden bebouwing in ruil voor afbouw niet-watergebonden bebouwing

Alleen buiten het stedelijk gebied wordt ingezet op afbouw van niet-watergebonden bebouwing, echter met een beperkte (bijvoorbeeld 50% 'afroming') mogelijkheid tot uitruil en optimalisering van de watergebonden bebouwing in het winterbed.

Actiepunten:

- Project Grensmaas uitvoeren;
- Project Zandmaas/Maasroute uitvoeren;
- Logistieke knooppunten Venlo en Born;
- Regionale overslagcentra;
- Toeristische aanlegplaatsen;
- Terugdringen delfstofwinning;
- Afbouw van niet-watergebonden bebouwing;
- Inzet landinrichting naast Project Zandmaas;
- Verbeteren Maasroute traject Born-Eijsden;
- Herzien verdrag Cabergkanaal.

5.2.3 Maasvallei-Oost

De groene ruggengraat van Limburg

De Maasvallei-Oost beslaat het gehele gebied ten oosten van het winterbed van de Maas en ten noorden van de stadsregio Sittard-Geleen. De diverse grote grensoverschrijdende bos- en natuurgebieden vormen als het ware een ruggengraat van Vlodrop tot Mook. Maar ook de Limburgse economie vindt hier belangrijke ankerpunten in de vorm van de A2 en A73, technologie, toerisme en logistieke centra. In de zone tussen Roermond en Venlo ontstaat ten westen van de

A73 een soort 'stedensnoer', dat is verbonden door bos- en natuurgebieden. Er zijn in dit gebied, buiten de stadsregio's Roermond en Venlo, vier duidelijke deergebieden te onderscheiden:

1. De 'flessenhals' (bottleneck) van Born tot Roermond (ten westen van de N276);
2. Het Waardevol Cultuurlandschap Midden-Limburg oost, dat het Nederlandse deel vormt van het Maas-Swalm-Nette gebied;
3. Het interstedelijke gebied tussen Roermond en Venlo (westelijk van de R73);
4. Het gebied Maasduinen van Velden tot Mook.

93

In paragraaf 5.5. komt de ontwikkeling van de zone Echt-Luik en het verankeren van de economische clusters 'automotive' en 'chemie' aan de orde en in paragraaf 5.4 wordt aandacht gegeven aan de verankering van de clusters 'indistributie' en 'kantoor-automatisering' in de stadsregio Venlo. De steden Roermond en Venlo vormen samen met Krefeld en Mönchengladbach een internationale stedenvierhoek, met daartussen een groot deel van het Maas-Swalm-Nette-park.

Richtinggevende uitspraken

- Buiten de zone Echt-Luik vatten wij de regio Maasvallei-Oost op als een 'grensoverschrijdende groene ruggengraat'.
- Het Nederlandse deel van het Maas-Swalm-Nette-park omvat het Waardevol Cultuurlandschap Midden-Limburg en kan worden uitgebreid tot Venlo.
- Het gebied ten noorden van Venlo zien wij als een voortzetting van het Maas-Swalm-Nette-gebied, waar met name een verdere ontwikkeling van natuur en daarmee goed samenhangende toeristische sector zal plaatsvinden.
- In het gebied tussen de kernen Bergen en Gennep zien wij ruimte voor een experiment 'verbrede economische basis', waarbij kleine bedrijven uit de tertiaire en quataire sector worden toegelaten binnen de vrijkomende agrarische gebouwen, mits dit geen belemmeringen oplevert voor de aanwezige plattelandsfuncties. Wij zullen nog uitwerken welk begeleidend restrictief beleid hierbij nodig is.
- Wij ondersteunen de uitbreiding van het Nationaal Park De Hamert tot Nationaal Park Maasduinen.
- Voor de stroomgebieden van de Niers en Roer streven wij naar internationale samenwerking van Nederlandse en Duitse partijen om zo vorm te geven aan een versterking van de waterretentie.

- Grootchalige ontwikkeling en nieuwvestiging van intensieve veehouderij of glastuinbouw behoort niet tot de mogelijkheden.
- Buiten de stadsregio's zien wij goede mogelijkheden voor de totstandkoming van landgoederen vanuit vrijkomende agrarische gebouwen.

Visie

De Maasvallei-Oost ontwikkelt zich tot een aantrekkelijk woon- en werkgebied van internationale allure vanwege de mix van uitgestrekte natuurgebieden, grote cultuurhistorische rijkdom, toeristische voorzieningen en relatief extensieve landbouw. Het gebied ten noorden van Venlo (Peelschol) bevat een grensoverschrijdende strategische grondwatervoorraad.

De volgende lijnen worden ingezet om de visie nader te operationaliseren:

Verankering van de technische en industriële bedrijvigheid

In de zone tussen Sittard en Maasbracht zal de aanleg van nieuwe en verbetering van bestaande infrastructuur en stimulering van de regionale technologie bijdragen aan clustervorming en de verankering van clusters. Daarbij wordt ingezet op aanpassing van de infrastructuur en railterminals en op een nieuw centraal gelegen duurzaam bedrijventerrein (Ei van St.Joost) in plaats van een versnipperde groei van bestaande terreinen. We besteden tevens veel aandacht aan een samenhangende landschappelijke structuur omdat dat een belangrijke vestigingsfactor is.

De belangrijke infrastructurele west-oostrelaties blijven geconcentreerd langs bestaande 'assen' ter hoogte van Sittard, Roermond, Venlo en Gennep en zullen verder worden versterkt. Als de IJzeren Rijn er komt, moet het tracé via Venlo lopen en niet door het Nationaal Park De Meijweg. Dat is immers een van de grote eenheden natuur die we willen veiligstellen. Ook vanwege de positie van Venlo is die route voor Limburg gunstiger.

De provincie beschouwt het als haar kerntaak om samen met de gemeenten via een stimulerend, aansturend en faciliterend beleid te zorgen voor regionale verankering van de voornaamste economische clusters op haar grondgebied.

Verbreiding economische basis platteland

Binnen de Maasvallei-Oost zijn we vanwege de aanwezigheid van veel kwetsbare natuur en belangrijke

woon- en recreatievoorzieningen geen voorstander van sterke groei van de glastuinbouw of intensieve veehouderij.

Met name in het gebied ten noorden van Venlo neemt de werkgelegenheid in de primaire landbouwsector af. Vervangende werkgelegenheid is tot nu toe steeds gevonden in de steden. Een verbreding van de economie met een relatieve verschuiving naar meer tertiair en quartair, kan voor dit gebied uitkomst bieden. Wij zullen hiertoe een experiment uitvoeren in het gebied Bergen-Gennep. Verwezen wordt naar de passage over de regio Maasvallei-West, waar een soortgelijk experiment in het gebied tussen Thorn en Swartbroek aan de orde komt.

Versterking ecologische structuur en sponswerking

Het grootste deel van de ecologische structuur staat al en moet zich alleen nog in omvang en kwaliteit verder ontwikkelen. De Nationale Parken De Meijweg en Maasduinen zijn als gebieden van Europees belang (Vogel- en Habitatrichtlijn) belangrijke kernen binnen de structuur. Versnelde realisatie van nieuwe natuur en een goede zonering en ontsluiting kunnen bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het gebied voor toerisme en recreatie en kunnen dus een duw in de rug betekenen voor de TR-sector. Zowel in Midden- als Noord-Limburg kunnen grensoverschrijdende natuurgebieden vorm en inhoud krijgen. Daarin vormen de Roer, Swalm en Niers belangrijke verbindingen tussen het Maasdal en grote natuureenheden als De Meijweg, Nettetthal en Reichswald. Op diverse plaatsen doorsnijden beeksystemen het gebied. Hiervoor geldt als extra aandachtspunt het vergroten van de retentiecapaciteit. Met name voor Roer en Niers dient dit in grensoverschrijdende werkverbanden nader te worden uitgewerkt.

De provincie heeft een centrale regierol bij de begrenzing, verwerving en handhaving van de ecologische structuur. Zij zal het initiatief nemen voor uitwerkingen van grensoverschrijdende natuurgebieden.

Verbeteren van de omgevingskwaliteit

Het verenigen van zowel de economische als de ecologische ruggengraat binnen de regio vergt flink aandacht voor een goede balans in het gebruik van de ruimte en het behoud van een goede leefomgevingskwaliteit. Dit betekent dat we voor de zone tussen Roermond en

Venlo scherpe grenzen stellen aan stedelijke bebouwing en bedrijfsterreinen en tussen het Maasdal en het Brachterwald in Duitsland het behoud en versterken van de landschappelijke relaties voorop zetten. Daarom wordt maximaal ingezet op het opnieuw benutten van oude bedrijfsterreinen (reconversie en revitalisering) en het stimuleren van schone bedrijvigheid. Vanwege de wisselwerking tussen de stad en het platteland is een verdere of nieuwe concentratie van glastuinbouw in de regio niet gewenst.

In verband met de gewenste woon- en natuurkwaliteit stellen wij hoge eisen als het aankomt op stank, ammoniak, mineralenoverschotten, verdroging en stilte. Voor de watersystemen geldt dat we prioriteit geven aan herstel van natuurlijke watersystemen van onder andere de Vlootbeek, Roer, Swalm, Niers en de kwelzones langs de Duitse grens. Om dit te effectueren zal een groot deel van de regio worden aangewezen als samenhangend milieubeschermingsgebied.

Bij het versterken van de omgevingskwaliteit is bijzondere aandacht vereist voor de IJzeren Rijn, de ontwikkelingen rond de vliegvelden Laarbruch en Brüggen en de gevolgen van de bruinkoolwinning in het aangrenzende Nordrhein-Westfalen.

Versterken van toeristisch-recreatieve betekenis

De regio heeft door haar ligging ten opzichte van de zwaar verstedelijkte Ruhrstreek zeer goede perspectieven voor het behoud van de sterke positie als toeristisch-recreatief gebied. Om deze koppositie te handhaven is echter vooral binnen de verblijfsrecreatie een kwaliteitsslag nodig. Hiertoe zal de provincie steun blijven geven aan de regiomanagers. Indien nodig zullen we - met het oog op een betere zonering in de regio - het verplaatsen van voorzieningen ondersteunen. Het accent ligt hierbij op het gebied ten noorden van Venlo.

Versterken van sociaal-culturele samenhang

De Maasvallei-Oost herbergt een enorme rijkdom aan cultuurhistorie en archeologische waarden. Door de veranderingen in de landbouw is de sociaal-economische basis van diverse kernen ten noorden van Venlo een belangrijk punt van aandacht. De toeristische sector biedt hierbij in samenhang met de ontwikkelingen in het Maasdal goede perspectieven. Wij zien verbreding van de plattelandseconomie als een goede mogelijkheid om de van oudsher sterke en vooral op de landbouw gerichte sociaal-culturele structuur in de divers kernen te behouden en versterken.

Het woningbouwbeleid krijgt eveneens een sterke kwaliteitsimpuls om tegemoet te komen aan de woonwensen van ouderen en jongeren. Het bedienend openbaar vervoer wordt in overleg met de gemeenten geoptimaliseerd.

Actiepunten:

- Revitaliseren en reconversie van bedrijven terreinen;
- Bij re-activering van de IJzeren Rijn geen tracé door het Meijinweggebied maar via Venlo;
- Behoud landschappelijke relaties tussen Maasdal en Brachterwald;
- Nationaal Park De Hamert uitbreiden tot Maasduinen;
- Experiment verbrede plattelandseconomie Bergen-Gennep;
- Grensoverschrijdende aanpak integraal waterbeheer (inclusief retentie) voor Roer en Niers;
- Versnelling realisatie ecologische structuur;
- Optimaliseren bedienend openbaar vervoer.

5.3 Het Heuvelland

Visie

Het Heuvelland is het deel van Limburg ten zuidoosten van het stedelijk gebied Geleen-Sittard en ten oosten van het Maasdal. Paragraaf 5.5. van de Schets gaat in op de stedelijke gebieden Maastricht en Parkstad (regio Heerlen-Kerkrade).

96

Het Heuvelland is het Nederlandse deel van het internationale Drielandenpark en is onlosmakelijk verbonden met de omliggende stadregio's, de Ardennen en de Maas. Het gebied wordt sinds mensenheugenis gekoesterd vanwege zijn fraaie landschap en rijkdom aan cultuurhistorie en natuur en is dan ook van grote (inter)nationale betekenis. In het MHAL-perspectief staat over het Heuvelland het volgende geschreven: 'De aanwezige beekdalen en plateaus, de helling- en bronbossen, de landschappelijke kwaliteiten in harmonie met de bebouwing en het agrarisch grondgebruik, zorgen voor een karakteristiek en ook voor toerisme en recreatie aantrekkelijk gebied.'

Behoud en bescherming van de voor Nederland unieke omgevingskwaliteiten staan in het Heuvelland centraal. De druk op het gebied voor wat betreft wonen, werken, voorzieningen en toerisme vormen een bedreiging voor de unieke ecologische, landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

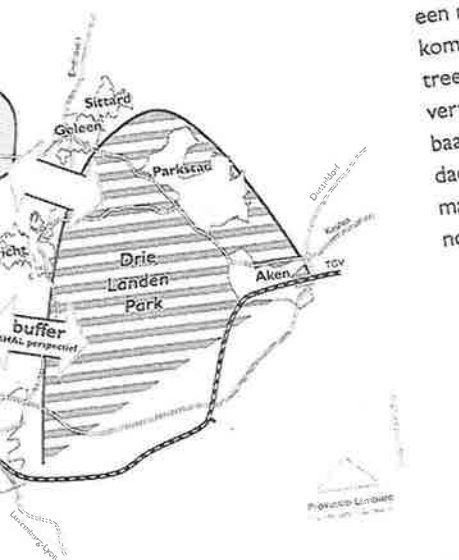
Het Heuvelland is niet alleen belangrijk voor de eigen bewoners, maar ook voor de stedelingen en toeristen. In dit gebied zetten we in op plattelandsontwikkeling, maar wel met een duidelijk wisselwerking met de omliggende steden. Het gaat om het behouden en ontwikkelen van een in internationaal perspectief aantrekkelijk en schoon landelijk gebied met belangrijke grondwatervoorraden, waarin plaats is voor werken en wonen, recreëren, rust en natuur- en landschapsbeleving. We houden vast aan het reeds lang lopende beleid en bouwen verder op het project ROM-Mergelland. Voor het ROM-gebied zullen we een nieuw Plan van Aanpak ontwikkelen als uitwerking van het POL. Voor het Drielandenpark streven we naar een ruimere begrenzing dan wordt gehanteerd in het MHAL-kader (zie figuur 5.3.1).

Thema: Grenzen aan het bouwen

Rond de huidige kernen en steden houden we strakke contouren aan. Daarbuiten willen we geen nieuw ruimtebeslag voor bijvoorbeeld woningbouw en bedrijventerreinen. Dat betekent dat nieuwe ontwikkelingen alleen door 'inbreiding' en dus verdichting tot stand kunnen komen. Het benutten van oude gebouwen kan zowel binnen als buiten de kernen nog veel

Richtinggevende uitspraken

- De omgevingskwaliteit van het Heuvelland, dat wil zeggen rust, cultuurhistorie, natuur en landschap en de strategische grondwatervoorraad, zijn van bovenregionale betekenis (eigen bevolking, toeristen, vestigingsfactor bedrijvigheid). Het Heuvelland wordt gezien als een samenhangend milieubeschermingsgebied. Nieuw ruimtebeslag voor woningbouw en bedrijventerreinen is alleen nog mogelijk binnen de in 1999 vast te stellen 'contourenlijn' rond iedere kern/stad (dit wordt uitgewerkt in de 'Streekplanherziening Open Ruimtebeleid', 1999).
- Verbreding economische basis door niet-agrarische functies toe te laten in de tertiaire en quataire sector in vrijkomende bebouwing, mits dit geen belemmeringen oplevert voor de aanwezige plattelandsfuncties.
- Behoud van de landbouw als landschapsbeheerder en beteugeling erosie en wateroverlast door het stimuleren en verbreden van de extensieve veehouderij in de beekdalen en hellende gebieden.
- We zien in de hellingen en beekdalen, aanvullend op de ecologische structuur, kansen voor nieuwe landgoederen vanuit vrijkomende agrarische gebouwen.
- Versnelde realisatie van de ecologische structuur in samenhang met een betere waterconservering door optimalisatie van 'regionaal grondbeleid' en 'actief bodembeheer' bij werkzaamheden voor waterconservering en -retentie.
- Ondersteunen van kwaliteitsverbetering in de toeristische sector. Geen nieuwe of extra grootschalige voorzieningen meer erbij in het Heuvelland.
- Bufferzones tussen de stedelijke gebieden benutten voor aanleg van 'mensgerichte natuur- of bosgebieden'.
- Voortzetten van project ROM-Mergelland.
- Een betere organisatie van de mobiliteit, met name gericht op beperking van de doorgankelijkheid van het Heuvelland voor autoverkeer en terugdringen van het toeristisch-recreatieve autoverkeer. In samenwerking met gemeenten en andere partijen zullen wij nadere invulling geven aan deze selectieve bereikbaarheid.



Heuvelland als onderdeel van het internationale Drielandenpark

pleveren. Daarbij is aandacht voor een pastectonische vormgeving wenselijk. De bin-procedure te brengen 'Streekplanherziening ntebeleid' geeft per kern de bijbehorende an.

Thema: Behouden van een goed woon- en werkklimaat

woners van het Heuvelland hebben hun werk in elijke gebieden. De landbouw neemt nog verder ron van werkgelegenheid. Met name in de verlenende tertiaire en quartaire sector kan in rm van kleinere bedrijven binnen het bestaande volume' in het Heuvelland groei van werkgele- id worden gevonden. In dat verband wordt ook ntwikkeling van niet-agrarische functies gestimu- d op operationele of vrijkomende agrarische be- ven. Met name in de hellingen en beekdalen zien we sen voor ontwikkeling van nieuwe landgoederen uit bestaande gebouwen.

Thema: Bufferzones tussen stedelijke gebieden

epaalde delen van het Heuvelland vervullen een spe- ifieke functie als bufferzone tussen de stedelijke gebie- den van respectievelijk Luik, Maastricht, Sittard/Geleen, Parkstad en Aken. Om te voorkomen dat deze stede- lijke gebieden (nog verder) met elkaar vergroeien zijn maatregelen nodig. Dit vergt per bufferzone een eigen invulling. Het Landschapspark De Graven tussen Munstergeleen, Schinnen en Spaubeek is daar een voorbeeld van.

Rondom het vliegveld Maastricht-Aachen Airport is een nieuwe situatie ontstaan nu er geen oost-westbaan komt. Daar zien we mogelijkheden voor geconcentreerde bedrijvigheid, waaronder een regionaal vervoerscentrum direct aansluitend aan de noord-zuidbaan. De inpassing van het gebied vergt bijzondere aandacht om de visuele invloed op het Heuvelland te minimaliseren. Hiervoor is een gebiedsgerichte uitwerking nodig (zie ook paragraaf 4.4. en 5.5).

97

Thema: Het versterken van de cultuurhistorische en landschappelijke structurering

Het Heuvelland is rijk aan cultuurhistorische waarden die bepalend zijn voor de eigen identiteit van de streek, maar ook belangrijk zijn voor het toerisme. Nieuwe kleine landschapselementen kunnen de cultuurhistorische patronen accentueren en op de hellingen tevens bijdragen aan beteugeling van de erosie.

Thema: Realisatie van een robuuste ecologische structuur

Door de realisatie van de nieuwe natuurgebieden, vooral in de beekdalen en op de hellingen, en nieuwe bossen (nabij de steden) ontstaat een robuustere groenstructuur. In samenhang met het versterken van het grensoverschrijdende natuurlijk watersysteem kan zo met name in het Geuldal invulling worden gegeven aan een grensoverschrijdend natuurpark van Europese betekenis. Daarbij is het van belang om de geringe grondmobiliteit te ondervangen via nieuwe werkwijzen en samenwerkingsverbanden. De provincie wil daarvoor samen met de regionale partners en in grensoverschrijdend verband een uitwerkingsplan maken.

Thema: Behoud van de landbouw als landschapsbeheerder

De landbouw is één van de belangrijke beheerders van het landschap. Wij vinden dat dat zo moet blijven. Veel bedrijven zullen echter stoppen. Door de natuurlijke beperkingen van het gebied en de internationale marktontwikkelingen zetten we in op een zodanige oriëntatie van en condities voor de landbouw dat deze economisch rendabel invulling kan geven aan het beheer van natuur en landschap (verbrede inkomensbasis). Om aan de geldende normen te kunnen voldoen worden de resterende landbouwbedrijven groter (meer grond) en extensiever. Wij zien dan ook kansen voor groei van de biologische landbouw. Een aantal be-

drijven kan met toerisme of dienstverlening een extra bedrijfstak ontwikkelen.

Thema: Veranderd waterbeheer

Het Heuvelland heeft naast haar specifieke eigen water- en erosieproblematiek ook een rol in een betere spons- en waterbergende functie in het totale stroomgebied van de Maas. Daarbij streven we een goede synergie na tussen natuurontwikkeling, recreatie, landschaps- en waterbeheer en erosiebestrijding. Specifieke landbouwteeltsystemen en extra aanleg van landschapselementen in de hellingen verbeteren het waterbergend vermogen. Van nature is binnen de stroomgebieden van de Geul sprake van een hogere (historische) belasting met zware metalen als zink en cadmium. In verband daarmee zijn wij bij de werken voor waterconservering en -retentie voorstander van actief bodembeheer. Specifieke aandacht vragen de bergingscapaciteit van het rioolstelsel in het stroomgebied van de Geleenbeek en het benutten van de mogelijkheden van duurzaam waterbeheer in de stedelijke gebieden. Voor de stroomgebieden van de Geul en Jeker is internationale afstemming noodzakelijk.

Thema: Verbeteren van de milieukwaliteit

Het Heuvelland is bijzonder gevoelig voor erosie en het uitspoelen van nitraten naar het grondwater. Schone, stille en rustige gebieden zijn belangrijk voor de natuur zelf, maar ook voor bewoners en toeristen. Het gebied zien wij als een samenhangend milieubeschermingsgebied, waarbij het beleid gericht blijft op het zo laag mogelijk houden van de milieubelasting.

Thema: Stimulering Toerisme en recreatie

De productiviteit en de kwaliteit van de sector toerisme en recreatie kan beter. Het gaat niet primair om méér voorzieningen, maar om verbetering van de bestaande. Enkele voorzieningen binnen het Heuvelland komen voor herstructurering of verplaatsing in aanmerking. Initiatieven voor nieuwe of extra grootschalige voorzieningen (attractieparken, detailhandel) staan we niet toe in het Heuvelland. Die worden verwezen naar de stedelijke gebieden in bijvoorbeeld Parkstad. De sector zelf zal de belangrijkste invulling moeten geven aan kwaliteitverbetering. We gaan na of samen met de diverse actoren een 'Plan van Uitvoering Recreatie en Toerisme' tot stand kan komen.

Het bijsturen van de mobiliteit

In de zomermaanden en weekeinden is de verkeersdruk in het Heuvelland enorm. Dat leidt op enkele plaatsen tot overlast. Het gaat vooral om recreatief en toeristisch verkeer. In overleg met de TR-sector werken we aan een betere geleiding van routegebonden mobiliteit, bijvoorbeeld bij Valkenburg en het Vijfenerbos. Belangrijk is verder dat het (boven)regionale verkeer niet over de kleine weggetjes gaat touren, maar zo snel mogelijk wordt afgeleid naar (inter)nationale wegen, zoals bij Vaals en Valkenburg. De auto is en blijft een belangrijk middel van vervoer voor de bewoners van het Heuvelland. Daarnaast wordt het (extensieve) bedienend openbaar vervoer voor specifieke doelgroepen, zoals ouderen, intergemeentelijk verbeterd.

Actiepunten:

- Voortzetting aanpak ROM-Mergelland;
- Invoeren contourenbeleid;
- Verbreding economische basis;
- Nieuwe visie voor gebied vliegveld Maastricht-Aachen Airport;
- Grensoverschrijdend Geuldalproject, gericht op optimalisatie van de Speciale Beschermingszone (EG Habitat- en Vogelrichtlijn) en het integraal waterbeheer (inclusief waterretentie);
- Concretiseren landgoederenbeleid;
- Plan van Uitvoering Toerisme en Recreatie;
- Versnelling realisatie ecologische structuur.

5.4 De stadsregio's

5.4.1. Algemene visie op de steden en de stadsregio's

Steden, stedelijke gebieden en stadsregio's

'Geen land', zo stelde Erasmus in 1500, 'tekt, verspreid over dezelfde oppervlakte, een zo groot aantal steden die zich weliswaar niet door buitengewone omvang onderscheiden, maar die verwonderlijk goed worden bestuurd.'

Begin deze eeuw betoogde Bordewijk: 'De stad is de grootste schepping van de mensheid. Nooit komt dit kunstwerk af, maar nooit toch ook is de mensheid groter geweest, vrijer van de natuur, die zij er hoogstens dult, in gekluisterd water, in beperkte parken. Maar mooi of lelijk, de stad is altijd groots.'

'Wanneer het fenomeen stad niet al eeuwen geleden ontstaan zou zijn, dan bestond er nu geen enkele noodzaak hem alsnog uit te vinden' (Wagenaars, 1994).

Deze drie citaten drukken kernachtig uit waar het in wezen om draait: alle stedelijke gebieden, wat hun geschiedenis ook moge zijn, verkeren in een overgangsfase. Stedelijkheid is daardoor geen helder begrip meer waarmee de problematiek van de steden en de stedelijke gebieden kan worden beschreven. Enerzijds moeten de steden zich aanpassen aan de veeleisende wensen van de open, dynamische en mobiele samenleving, anderzijds dienen zij geborgenheid en identiteit te bieden door de kwaliteit van de 'unieke' plek en condities van duurzaamheid en veiligheid.

Stedelijke gebieden van een schaal zoals die ook in Limburg voorkomt 'regionaliseren', waarmee wordt bedoeld dat zij:

- een andere verhouding ontwikkelen tot het hun omringende land;
- loskomen van hun fysieke territoria;
- qua functies incompleet worden;
- vanwege selectieve migratieprocessen te maken krijgen met een cumulatieve sociale problematiek in bepaalde wijken en buurten;
- te maken krijgen met congestie en verstoppende stedelijke verkeerssystemen door de explosieve groei van de automobiliteit;
- een afhankelijke positie innemen in een wijder (grensoverschrijdend) netwerk.

Men zou kunnen zeggen dat steden en stedelijke gebieden door deze tendensen transformeren naar stadsregio's.

Definities

In Limburg worden Maastricht, Heerlen, Venlo, Sittard/Geleen, Roermond, Weert en Venray tot de steden gerekend. Onder stedelijke gebieden verstaan we het (fysiek) aaneengesloten gebied rondom de hiervoor genoemde steden. De grenzen zijn vastgelegd in de streekplannen. Stadsregio's zijn groter dan de stedelijke gebieden en het begrip 'stadsregio' wordt beschouwd als een betere aanduiding voor de kenmerken van de zich 'regionaliserende' stad, zoals die hiervoor zijn opgesomd.

Stadsregio's zijn moeilijk exact te begrenzen. Het gaat om een gebied dat functioneel op de steden is georiënteerd en beschouwd kan worden als de grootste gemeene deier van allerlei 'markten' rondom de steden: de woningmarkt, verzorgingsmarkt, bedrijvigheid, mobiliteit, etc. Een goed voorbeeld hiervan is Parkstad Limburg. Heerlen is daarin de centrumstad en het stedelijk gebied strekt zich uit tot het aaneengesloten gebied van Heerlen, Kerkrade, Landgraaf en Brunssum. De stadsregio omvat dan het territorium dat Parkstad Limburg is genoemd, dus inclusief Voerendaal, Simpelveld, Nuth en Onderbanken.

De provincie wil af van apart beleid voor regionale kernen. Wel ziet de provincie naast de stadsregio's nog twee kernen met speciale taken: Horst als bovenregionaal agribusinesscentrum en Valkenburg als bovenregionaal toeristisch centrum.

Richtinggevende uitspraken

- Voor **Maastricht** zet de provincie in op de vervolmaking van de compacte stad. Dat houdt in dat de provincie zich bekommert om de internationale positie en de hoofdstadfunctie van Maastricht. Een nadere uitwerking van de 'Ontwikkelingsschets Echt-Luik' dient onder andere voor Maastricht duidelijkheid te geven over de economische taakstellingen. Nadere afspraken met de gemeente Maastricht naar aanleiding van het in deze Schets aangegeven 'Structuurbeeld Maastricht' en het gemeentelijke 'Structuurplan Maastricht' moeten zicht geven op de overige taakstellingen en de oplossingen voor de bereikbaarheidsproblematiek. Tevens zullen daarbij aan de orde komen de rollen die de verschillende partijen (rijk, provincie, centrumgemeente, private partijen, maatschappelijke instellingen, etc.) dienen en wensen te spelen.



Figuur 5.4.1.1: Centrumsteden, stedelijke gebieden en stadregio's

- Bij **de Parkstad** zien we vier hoofd beleidsopgaven:
 - verbetering van de sociale zorgstructuur;
 - ontwikkeling van de groenstructuur en het water beheer;
 - verbetering van de bereikbaarheid, met name de buitenring;
 - versterking en verankering van het economisch cluster ICT, in samenhang met de regio Aken.

Het nader uit te werken convenant tussen Parkstad en provincie zal de inzet en de rollen van beide partijen markeren. In die nadere uitwerking komt tevens de uitbreiding van het GSB-beleid van Heerlen naar Parkstad aan de orde.
- Voor **Sittard/Geleen** zet de provincie in op het stevig verankeren van de economische clusters 'automotive', 'chemie' en de bijbehorende logistiek, ingebed in een hoogwaardige, duurzame omgevingskwaliteit.
- In de **regio Venlo** richt de provincie zich vooral op de ontwikkeling van de 'indistributie' en de 'ketenontwikkeling' voor hoogwaardige logistiek, in samenhang met het verkrijgen van meer stedelijke allure. Een gezamenlijk op te stellen 'Masterplan' identificeert de richting, de betrokken partijen, de projecten en het tempo van uitvoering.
- Voor de **stadsregio Roermond** wil de provincie zich vooral de komende periode inzetten op het helpen uitvoeren van het 'Deltaplan Werkgelegenheid', het verkrijgen van meer ondersteuning van het rijk en duidelijkheid over de externe positie van Roermond als:
 - toeleverancier aan de logistieke knopen Venlo en Born;
 - 'hoekpunt' in de ruit Roermond-Venlo-Krefeld-Mönchengladbach;
 - centrum van het (boven) regionale toerisme;
 - rivierstad aan de Roerdelta.

Integraal beleid voor de stadsregio's

De stedelijke gebieden in Limburg zijn belangrijke dragers van het imago van Limburg als kwaliteitsregio. Dat betekent dat de provincie de steden nadrukkelijker wil steunen en een 'zorgplicht' ziet voor het behoud of bevordering van de vitaliteit van de stedelijke gebieden en de plaats van de centrumsteden daarin. De provincie wil dat in brede zin doen door beleid dat is gericht op compacte stadsregio's. Voor de centrumsteden wordt daarbij een prioritering aangebracht als het gaat om de functies en voorzieningen die de vitaliteit van de centrumsteden bepalen: wonen, modern-gemengde bedrijven, bedrijvenparken, zakelijke en maatschappelijke dienstverlening, (groot)schalige detailhandel, cultuur,

topzorgvoorzieningen, openbaar vervoer en verblijfs-waarde voor de publieke ruimte. Instrumenten daarbij zijn het Grote Stedenbeleid (GSB), het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) en bestuurlijke convenanten. Wij willen dat de stadsregio's meer aandacht besteden aan een samenhangend beleid van economische structuurversterking, sociale cohesie en omgevingskwaliteit. Wij benadrukken daarbij de noodzaak van een integrale benadering.

Wat het economisch beleid betreft, zetten we de huidige lijn voort. Het belang van de stadsregio als een vestiging- en verblijfsfactor voor de economische structuurversterking is daarbij het vertrekpunt. Het sociale beleid krijgt onder andere via een 'sluitende aanpak van het arbeidsmarktbeleid' vorm. Meer aandacht is vereist voor het ecologisch beleid: toename van het watervasthoudend vermogen, terugdringen van de milieubelasting en versterking van natuur- en stad-landschapswaarden. Ook cultuur is een belangrijke impuls voor de stadsregionale kwaliteit.

De provincie zal zoveel als in haar macht ligt een lokaal stedelijk milieu- en omgevingsbeleid stimuleren, met het eerder in gang gezette project 'Stad en Milieu' als leidraad. Binnen de in de 'Regiovisies' vastgelegde kaders gaat de provincie het stadsregionale zorgbeleid verder ontwikkelen en uitvoeren.

Situatieschets van de Limburgse stedelijke gebieden

De stedelijke gebieden in Limburg vervullen op meerdere terreinen een belangrijke rol. Enkele cijfers ter illustratie:

- Er wonen circa 630.000 personen. Dat is zo'n 60% van de Limburgse bevolking;
- Het aantal arbeidsplaatsen is ongeveer 260.000, bijna 60% van de totale Limburgse werkgelegenheid;
- Er zijn ruim 30.000 werkzoekenden in deze gebieden, zo'n 70% van het totaal aantal werkzoekenden in de provincie;
- De stedelijke gebieden vormen een belangrijke broedplaats voor bedrijven; zo zijn in 1997 in de drie grote steden Maastricht, Heerlen en Venlo meer dan 900 bedrijven van start gegaan;
- Er zijn ongeveer 240.000 woningen, wat overeen komt met meer dan 50% van de totale woning voorraad in Limburg;
- De stedelijke gebieden zijn belangrijke economische motoren, maar ook het kloppend hart voor sociale en culturele interactie;

- De stedelijke gebieden bepalen in belangrijke mate mede het imago van Limburg als kwaliteitsregio.

Gezien het belang van sterke steden in de Limburgse samenleving voert de provincie sedert 1997, in aansluiting op rijksbeleid, het Grote Stedenbeleid (GSB). Dit beleid richt zich op de bestaande (groot)stedelijke problematiek in Maastricht, Heerlen en Venlo en kent de volgende centrale doelstellingen:

- Zodanige versterking van de economische motorfunctie dat een stedelijke werkgelegenheidsgroei op tenminste landelijk niveau wordt behaald;
- Instandhouden en waar mogelijk verder versterken van de zorg- en opvangfunctie van de grote stad;
- Verbeteren van de omgevingskwaliteit en het tegengaan van de ongewenste effecten van ruimtelijke segregatie.

De selectieve benadering in deze Schets

Maastricht

Maastricht maakt als hoofdstad van Limburg deel uit van het in rijksbeleid gedefinieerde stedelijk knooppunt Maastricht-Heerlen. Maastricht is aangewezen als VINEX-locatie (en heeft dus de taak om een bepaald aantal nieuwe woningen per jaar te bouwen) en staat voor een belangrijke herstructureringsopgave voor de oude stadsgebieden. Maastricht is ook onderdeel van het stedelijk netwerk Maastricht-Hasselt-Aken-Luik (MHAL). In de corridorontwikkeling langs de A2 vormt de stad een belangrijk stedelijk knooppunt en uitlooppunt van bereikbaarheid tevens een knelpunt. De stad doet mee met het rijks- en provinciale Grote Stedenbeleid. En voor de provincie neemt Maastricht, met zijn vele voorzieningen en historische waarde, op allerlei terreinen een vooraanstaande positie in.

Maastricht vervult een cruciale rol als hoofdstad van Limburg en heeft een sleutelpositie op diverse terreinen. Een daarvan is de functie als vestigingsplaats voor internationale instituten. Voor Maastricht ligt het accent dan ook op versterking van niet-industriële activiteiten, zoals die internationale instituten, koop- en congresterisme en cultuur. In paragraaf 5.4.2 geven we een uitgebreid totaal structuurbeeld van Maastricht en het direct aangrenzende gebied.

Parkstad Limburg

Parkstad Limburg is het grootste stedelijk gebied in de provincie. De Parkstad is op het gebied van de volkshuisvesting aangewezen als VINEX-locatie, inclusief een belangrijke herstructureringsopgave. De stad maakt

deel uit van het MHAL-netwerk. Zowel in het rijks- als provinciale Grote Stedenbeleid is Heerlen een van de deelnemende steden. De Parkstadgedachte kan een bijdrage leveren aan versterking van het stedelijk gebied in Heerlen en omgeving. Heerlen zal zich in relatie tot Aken moeten richten op (kennisintensieve) industrie en de daaraan verbonden diensten. Ontwikkeling van de kennisinfrastructuur, gekoppeld aan het creëren van werkgelegenheid in een groene omgeving (Parkstad) is gewenst. In paragraaf 5.4.2 geven we de vanuit provinciale optiek belangrijkste beleidsopgaven voor de Parkstad aan.

Venlo/Tegelen

Het stedelijk gebied Venlo/Tegelen is de belangrijkste stedelijke concentratie van Noord- en Midden-Limburg. Op het gebied van de volkshuisvesting is deze stad in het rijksbeleid aangewezen als een VINEX-locatie. Ook dit gebied neemt deel aan het Grote Stedenbeleid, zowel van rijk als provincie. Venlo/Tegelen maakt deel uit van het stedelijk netwerk LINEA+. Door de gunstige infrastructurele ligging fungeert Venlo/Tegelen op het gebied van logistiek en transport in het rijksbeleid als logistiek knooppunt van nationaal belang, gelegen als knooppunt tussen de mainports in het westen en het Ruhrgebied in het oosten. Tevens dient Venlo voor de regio als centrumstad voor koop- en cultuurtoerisme. In deze Schets wordt de regio Venlo/Tegelen slechts als globale analyse in kaart gebracht. Een meer gedetailleerde aanpak komt aan bod in een 'Masterplan Venlo', dat de provincie samen met de gemeenten en het rijk ontwikkelt en waarvan de uitkomsten in het Omgevingsplan worden opgenomen.

Sittard/Geleen

Het rijk rekent het stedelijke gebied Sittard/Geleen tot de stadsgewesten en heeft het aangewezen als VINEX-locatie. Deze regio wordt gekenmerkt door een sterke industriële ontwikkeling in met name de chemische en auto-industrie. We gaan in deze Schets niet verder in op Sittard/Geleen. In het provinciale beleid wordt in het zogenoemde 'Bottleneckconcept' aan die voor de gehele provincie belangrijke industriële motorfunctie bijzondere aandacht geven, een en ander in combinatie met de landschapsparken De Graven en Susteren. Na afronding van de besluitvorming over de Bottleneck zullen de resultaten in het POL worden verankerd.

Weert

Weert vervult, als kleinere stad, een regionale verzorgingsfunctie. Gelegen binnen de invloedssfeer van Eindhoven bestaat er een toenemende oriëntatie op deze agglomeratie. Als streekcentrum en als gevolg

van de ligging aan een aantal corridorversterkende transportassen (A2, Zuidlijn) speelt Weert een rol bij de vestiging van regionaal verzorgende bedrijven, kantoren en voorzieningen. In deze Pol-Schets komt Weert omwille van de beknoptheid niet verder aan bod.

Roermond

Deze compacte stad heeft in de regio Midden-Limburg een regionale verzorgingsfunctie. De bijzondere werkgelegenheidsproblematiek en de toekomstmogelijkheden van Roermond rechtvaardigen een aparte positie. De stad heeft in sociaal, economisch en ruimtelijk opzicht met een concentratie van stedelijke problematiek te maken, die voor het provinciaal bestuur aanleiding is geweest een bijzonder contract met deze stad af te sluiten. Aan Roermond wordt een bovenregionale functie toegedicht ten aanzien van bedrijvigheid en werkgelegenheid, in het bijzonder bij nieuwe (indus-

triële) werkgelegenheid ten zuiden van Roermond en het toerisme bij de Maasplassen. We gaan in de Schets kort in op de externe oriëntatie van Roermond.

Venray

Deze gemeente is, in vergelijking met de andere onderscheiden steden, vooral te zien als een op zichzelf staand regionaal verzorgingscentrum voor het omliggend plattelandsgebied. Noch vanuit het rijksbeleid noch vanuit provinciaal beleid zijn hier bijzondere beleidsinitiatieven ondernomen. In hoeverre de ontwikkelingen in het omliggende Peelgebied, met name de reconstructie van de landbouw aldaar, van invloed zullen zijn op Venray als regionaal centrum, is een aandachtspunt voor de toekomst. In deze POL-schets zal omwille van de beknoptheid verder niet op de ontwikkeling van Venray worden ingegaan.

In schema ziet het beeld er als volgt uit.

103

Centrumstad	Stedelijk gebied	Stadsregio	Instrument
Maastricht 120.000 inw.	Maastricht 120.000 inw. e.o.	Maastricht e.o. 185.000 inw.	GSB Vinex ISV Sted.knooppunt Structuurbeeld
Heerlen 90.000 inw.	Parkstad Stedelijk 210.000 inw.	Parkstad Totaal 270.000 inw.	GSB Vinex ISV Sted.knooppunt Convenant
Venlo 65.000 inw.	Venlo/Tegelen 85.000 inw.	Venlo e.o. 120.000 inw.	GSB Vinex ISV Masterplan
Sittard/Geleen 85.000 inw.	Sittard/Geleen 85.000 inw.	Westelijke Mijnstreek 170.000 inw.	Bottleneckconcept Vinex ISV
Roermond 45.000 inw.	Roermond 45.000 inw.	Roermond e.o. 100.000 inw.	Deltaplan ISV
Weert 45.000 inw.	Weert 50.000 inw.	Weert e.o. 65.000 inw.	ISV Regulier beleid
Venray 40.000 inw.	Venray 40.000 inw.	Venray e.o. 40.000 inw.	ISV Regulier beleid

Figuur 5.4.1.2: Kengetallen en instrumenten stadsregio's

Rolverdeling

104

De provincies in Nederland, en dus ook de provincie Limburg, zijn in de afgelopen decennia weinig sturend en veel faciliterend met (grote) steden bezig geweest. De recente analyse 'Knelpunten Centrumsteden' heeft de stedelijke problematiek weer op de provinciale agenda geplaatst. De regionaliserende stad maakt discussies over de afbakening van bestuurstaken op stedelijk en regionaal niveau lastig. De provincie wil in plaats van samenwerken op formele basis (conform wettelijk vastgelegde posities) meer uitgaan van samenwerken op praktische grondslag, waarin we antwoord geven op vragen als: Waar liggen maatschappelijke vraagstukken? Wie kan die het beste initiëren en coördineren? En wie het beste uitvoeren en bewaken? Wie zorgt voor de financiering en de instrumenten?

De steden en hun omliggende gebieden hebben de afgelopen decennia op vrijwillige basis samengewerkt om de stadsregionale problematiek aan te pakken. Soms zijn door bestuurlijke schaalvergroting oplossingen bereikt. Met de introductie van het begrip 'stadsregio' geeft de provincie aan dat zij enerzijds de centrumsteden de regierol toedicht voor een aantal stadsregionale aspecten en wil toezien op een effectieve en doelmatige samenwerking tussen centrumsteden en hun omliggende gebied. Anderzijds wil de provincie voor een aantal - per stadsregio specifieke - aspecten zelf de regierol vervullen. Aan de hand van de in het Omgevingsplan te formuleren beleidsopgaven zal de provincie aangeven waar zij selectief haar eigen accenten wil leggen in die 'bewegende balans'. De discussie over de binnenkort afgeronde stadsvisies voor de GSB-gemeenten geeft daarvoor houvast.

De provincie wil de stadsregio's selectiever en meer op maat benaderen. In de richtinggevende uitspraken is aangegeven voor welke aspecten de provincie een 'zorgplicht' op zich neemt. Die plicht geeft niet zonder meer de regiefunctie aan, maar wel waar volgens ons sprake is van zwaarwegende provinciale belangen in de stadsregio's.

Economische vitaliteit en corridors

Gelet op het belang van de steden voor de economische vitaliteit in Limburg zal, naast de motorfunctie van bedrijfssectoren c.q. grote bedrijven, ook de spilfunctie van de steden op dit gebied een pijler vormen van het provinciaal beleid. Met andere woorden: het toekomstige provinciale beleid krijgt niet alleen een thematische invulling, maar ook een gebiedsgerichte. Met het

Grote Stedenbeleid is daartoe reeds een eerste aanzet gedaan. Daarbij achten wij, vanuit het streven naar een integrale aanpak, meer koppeling tussen economische structuurversterking, arbeidsmarktbeleid en revitalisering van steden en wijken noodzakelijk. Juist de gebiedsgerichte benadering maakt afstemming met ook sociale en ruimtelijk-fysieke instrumenten mogelijk. Op deze wijze kan tevens invulling worden gegeven aan het belang van de stedelijke omgeving als vestiging- en verblijfsfactor voor de economische infrastructuur in Limburg.

Bedrijvigheid concentreert zich echter niet alleen in en nabij stedelijke gebieden. Er kan immers niet aan alle economische functies ruimte worden geboden; grootschalige, milieubelastende en logistieke (multimodale) functies zullen een plaats moeten krijgen in de internationale corridors of in de zones langs corridorversterkende transportassen. Centrumsteden moeten die ontwikkeling mede aansturen, onder andere om te voorkomen dat de corridorontwikkeling de vitaliteit en bestendigheid van de centrumsteden aantast. In de zones langs de corridorversterkende hoofdasen zijn we voorstander van een terughoudend en selectief beleid voor 'zichtlocaties', dat wil zeggen locaties die letterlijk goed zichtbaar zijn en de uiterlijke waarde van een gebied beïnvloeden. Differentiatie naar zichtlocaties en afgeschermd locaties met al of niet 'transferia' (overslagstations) wordt daarbij overwogen. In beginsel zijn ontwikkelingen in corridors toegestaan als:

- de stedelijke vitaliteit niet in gevaar komt en de ontwikkelingen complementair zijn aan de steden;
- ze plaatsvinden binnen een beperkte zone langs corridorhoofd- of corridorversterkende transportassen;
- ze binnen een stadsregio liggen;
- de locaties bij voorkeur toegevoegde kwaliteit leveren door multimodale afwikkelingsmogelijkheden van de goederenstromen en
- duurzaam en kwalitatief hoogwaardig ingericht worden.

Culturele- en zorgvoorzieningen in de steden

De vitaliteit van stedelijke gebieden wordt ook sterk bepaald door hun culturele en sociale betekenis. Hun identiteit en aantrekkingskracht als woon-, werk- en leefmilieu is hiervan in belangrijke mate afhankelijk. Ook in dit opzicht vervullen zij een centrale rol voor de omringende regio.

Culturele infrastructuur

Het beleid op dit terrein is neergelegd in de provin-

ciale 'Cultuurnota'. Het beleid is gericht op behoud en verdere ontwikkeling van de culturele infrastructuur in de provincie. De topvoorzieningen in deze structuur zijn geconcentreerd in de grotere stedelijke gebieden. Zo zijn de belangrijkste schouwburgen en de provinciale musea gevestigd in Maastricht, de Parkstad en Venlo. De overige steden kennen soortgelijke voorzieningen op een niveau dat past bij hun verzorgingsfunctie voor de omringende regio. Voor de grotere stedelijke gebieden streven we naar verdere profilering per stad of stedelijk gebied. Aan de afstemming en taakverdeling tussen steden en voorzieningen wordt gewerkt. Gezien het internationale karakter van de Limburgse cultuur zullen de grensoverschrijdende cultuurregio's gestimuleerd worden zich verder te ontwikkelen in de richting van een meer Europese oriëntatie.

Hoofdelementen culturele infrastructuur



Figuur 5.4.1.3: Culturele voorzieningen

Zorginfrastructuur

De inrichting en spreiding van een sterke op innovatie gerichte zorginfrastructuur in Limburg kent, zoals in de onlangs gerealiseerde Regiovisies Zorg tot uitdrukking komt, een sterk regionale inslag. In stedelijke centra concentreren zich topvoorzieningen, met name in de sfeer van de ziekenhuiszorg (zie figuur 2.2.3.1). Deze ontwikkelen zich in de toekomst naar high-tech instituten met een klein beddenhuis, die in de stedelijke centra profiteren van de aanwezigheid van andere (ICT-) bedrijvigheid (synergie). Zij vormen een netwerk met goed over de regio gespreide overige voorzieningen die een lichtere vorm van zorg bieden. Binnen de in de Regiovisies vastgelegde gezamenlijke kaders gaat de provincie het zorgbeleid verder ontwikkelen en uitvoeren.

105

Sociaal-ruimtelijke diversiteit in de steden

Het begrip sociaal-ruimtelijke diversiteit verwijst naar de ontwikkeling in de stedelijke samenleving waarin bevolkingsgroepen met min of meer gelijke sociaal-culturele kenmerken zich na verloop van tijd in afzonderlijke stadswijken en buurten vestigen. Tussen deze, onderling sterk verschillende, wijken bestaan over het algemeen weinig onderlinge contacten. Het streven naar diversiteit is een normaal maatschappelijk proces in de groei en ontwikkeling van stedelijke nederzettingen. Het hangt samen met de behoefte van mensen om zich als individu te onderscheiden, dan wel zich thuis te voelen in een groep met een soortgelijke leef- en woonstijl. Het heeft doorgaans een positieve invloed op de sociale samenhang (cohesie).

Daar waar dit streven naar diversiteit leidt tot min of meer gedwongen concentratie van bepaalde bevolkingsgroepen in zich isolerende stadswijken, wordt het tot een ongewenste vorm van diversiteit die ook wel sociaal-ruimtelijke segregatie genoemd wordt. Dit doet zich voor in sommige oude stadswijken met goedkope woningen en beperkte voorzieningen, waar de bevolking in meerderheid niet in staat is op eigen kracht een kwaliteitsverbetering van woon- en leefmilieu te realiseren. Deze stadsbewoners beschikken daarvoor over onvoldoende zelfredzaamheid in de zin van inkomen, scholing en arbeid en de daarmee samenhangende keuzevrijheid op de woningmarkt. Zij raken steeds meer geïsoleerd in verouderde binnenstadswijken, hetgeen leidt tot ongewenste cumulatieve problemen en verzwakking van de sociale structuur van de stedelijke gebieden.

106

Het herstructureringsbeleid gericht op vergroting van de woningdifferentiatie en ruimtelijke verbeteringen in oude stadswijken wil daar verandering in brengen. Gezien het integrale karakter van deze problematiek moet dit beleid echter aangevuld worden met verbetering van de maatschappelijke positie van de bewoners. Dit vraagt om een geïntegreerd plan van aanpak dat, gecombineerd met het Grote Stedenbeleid, verder vorm en inhoud moet krijgen.

In onderstaande tabel staan gegevens die een indicatie geven over de sterkte van de centrumfunctie en de sociale structuur in de Limburgse steden. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken heeft de Nederlandse gemeenten ingedeeld naar sociale indicatoren en indicatoren die de mate van centrumfunctie aanduiden. Sociale indicatoren zijn o.a. het aantal bijstands- en uitkeringsontvangers; de centrumindicatoren hebben betrekking op het lokale of regionale klantenpotentieel voor bedrijven en voorzieningen.

	Centrumfunctie		
	Sterk	redelijk	weinig
Sociale structuur			
Zwak	Maastricht Heerlen Venlo Sittard Roermond	Kerkrade Brunssum Geleen	
Motig		Landgraaf	Vaals
Redelijk		Weert Venray Tegelen Stein Beesel Gennep Echt	Valkenburg Beek Maasbracht Meerssen Schinnen Simpelveld Susteren Born

Tabel 5.4.1.4: Sterkte van de stedelijke sociale structuur
(Bron: Ministerie van Binnenlandse zaken, Kengetallen 1998.)

Tot de steden met een sterke centrumfunctie worden gerekend Heerlen, Maastricht, Sittard en Geleen, Roermond en Venlo. Het zijn ook juist deze steden die een zwakke sociale structuur te zien geven. Venray en Weert, met hun redelijke centrumfunctie, kennen ook een redelijke sociale structuur. Dit beeld wordt bevestigd door een drietal andere indicatoren die inzicht kunnen verschaffen in de sociale problematiek in stedelijk Nederland. Voor de G-25 gemeenten (de deelne-

mers aan het landelijk Grote Stedenbeleid) zijn gegevens beschikbaar over het aandeel inwoners met een laag inkomen, het aandeel niet-actieven en het aandeel allochtonen. Voor de Limburgse G-25 gemeenten Maastricht, Heerlen en Venlo, zien deze gegevens er als volgt uit.

	Maastricht	Heerlen	Venlo	Gemiddeld G-25
Laag inkomen	47	45	44	44
Niet actieven	30	33	25	27
Allochtonen	3	3	6,5	8,5-6,5*)

*) Exclusief Rotterdam, Amsterdam, Den Haag en Utrecht (G-21)

Tabel 5.4.1.5: Ontvangers laag inkomen, aandeel niet-actieven, aandeel allochtonen in Limburgse G-25 gemeenten in percentages van de totale gemeentelijke bevolking
(Bron: SCP-publicatie 'De ontwikkeling van de sociale problematiek in (stedelijk) Nederland', 1998.)

Dit levert de conclusie op, dat Maastricht en Heerlen een bovengemiddeld aandeel inwoners hebben met een laag inkomen. Opvallend is het grote aantal niet-actieven in Heerlen en Maastricht. Ook valt het tamelijk lage aandeel allochtonen in de drie Limburgse steden op. Dit kan echter het risico opleveren van marginalisering van allochtonen en onderschatting van de problematiek, met name in die wijken waar concentraties optreden. Geconcludeerd kan worden dat in Limburg aandacht voor bepaalde stedelijke wijken op zijn plaats is. Dit is het geval in de stedelijke gebieden Parkstad, Maastricht, Sittard/Geleen, Roermond en Venlo.

De milieuaanpak in de steden

Het verstedelijkingsbeleid kan een bedreiging vormen voor de milieukwaliteit. Milieunormen zijn in principe kaderstellend voor het lokale leefomgevingbeleid. Naar mate dit kader meer beperkend dan wel dwingend is, zijn de mogelijkheden voor lokaal milieu- en omgevingsbeleid geringer. Deze situatie heeft op landelijk niveau geleid tot een andere benadering, die vorm heeft gekregen in het project 'Stad en Milieu'. Uitgangspunt daarin is een meer gebiedsgerichte aanpak, waarin onder de primaire verantwoordelijkheid van het lokaal bestuur een optimale leefkwaliteit wordt nagestreefd. Bij deze aanpak blijven sectorale doelstellingen overeind, maar worden in hun samenhang beoordeeld. Er wordt dan niet meer alleen gelet op milieuproblemen als zodanig, maar ook op de ruimtelijke en sociaal-economische aspecten.

Deze benadering past in het decentralisatiebeleid van rijk (via provincie) naar gemeenten en in de lopende dereguleringsoperaties. Dit moet een situatie opleveren waarin op elk bestuursniveau integrale besluitvorming kan plaatsvinden ('locale problemen, lokaal oplossen').

Binnen deze stad en milieubenadering hebben gemeenten meer mogelijkheden tot integrale afweging op lokaal niveau tussen milieu, ruimtelijke ordening en werkgelegenheid. Daardoor kan een aanvaardbare oplossing op milieugebied gepaard gaan met belangrijke maatschappelijke winst op andere terreinen. De stad en milieubenadering kenmerkt zich door drie opeenvolgende stappen. De eerste richt zich op bron-gerichte maatregelen en het vroegtijdig in de ruimtelijke planvorming integreren van milieubelangen op lokaal niveau. In stap twee gaat het om maximale benutting van de ruimte in de huidige wet- en regelgeving. De derde stap betreft de mogelijkheden om - onder bepaalde voorwaarden - af te wijken van wet- en regelgeving, indien met de eerste twee stappen geen optimale leefkwaliteit mogelijk is.

Het ministerie van VROM vindt het nog te vroeg om een algemene juridische basis te geven aan de derde stap. Daarom wordt er in een 25 experimenten in het stedelijk gebied praktijkervaring opgedaan. Eén daarvan is de Noordwest-Entree in Maastricht. Op basis van de 'Experimentenwet' hebben de gemeenten gedurende zes jaar na inwerkingtreding van die wet de bevoegdheid binnen de experimenteergebieden af te wijken van de wettelijke normen. Daarna worden de resultaten gerapporteerd aan de Tweede Kamer.

Duidelijk is dat voordat een definitieve wettelijke regeling bestaat, de provincie geen formele mogelijkheden heeft om beleidskaders op te stellen die de grote steden kunnen gebruiken om een stad- en milieubenadering concreet vast te stellen. Wel zal de provincie zich bij het ontwikkelingen van integraal beleid voor de stedelijke gebieden zoveel mogelijk opstellen in de geest van de Stad- en Milieubenadering. De provincie participeert in dit verband in het proefproject Maastricht.

Op het gebied van de geluidhinder ontstaat op korte termijn een nieuwe situatie met wettelijke basis. In het MIG-project (Modernisering Instrumentarium Geluidhinderbeleid) hebben gemeenten, provincies en rijk gezamenlijk een nieuwe sturingsfilosofie voor geluidbeleid geformuleerd. Na akkoord door de Tweede Kamer, wordt de huidige Wet Geluidhinder afgeschaft en komt

daar een meer globale regeling in de Wet Milieubeheer voor in de plaats. Daarin krijgen gemeenten aanzienlijk meer bevoegdheden en verantwoordelijkheden om de geluidhinder lokaal aan te pakken. Ook zal meer integratie mogelijk worden van geluidhinderbeleid in het omgevingsbeleid. Elke bestuurslaag kan een eigen geluidbeleid ontwikkelen met daarin een reductiedoelstelling en de daarbij horende maatregelen. Gemeenten kunnen zo zelf gebiedsgerichte grenswaarden vaststellen, afhankelijk van de functiekenmerken van een gebied.

107

Bodemverontreiniging vormt hier en daar nog steeds een obstakel voor de ruimtelijke inrichting van stedelijke gebieden. De afgelopen periode hebben de provincie en Limburgse steden gezamenlijk gewerkt aan de totstandkoming van een beleid inzake 'actief bodembeheer Limburg' (ABL). Het doel is een integraal gebiedsgericht bodemkwaliteitsbeleid vast te stellen waarmee problemen als gevolg van grootschalige diffuse bodemverontreiniging en de regelgeving daaromtrent, beheersbaar worden. De informatie over de bodemkwaliteit moet specifiek in de stedelijke planvormingsprocessen worden ingebracht. Dat voorkomt binnenstedelijke stagnatie in de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen.

ABL geeft op deze wijze vorm aan de decentralisatie van provinciale bodemsaneringstaken naar Limburgse gemeenten. De gemeenten moeten voor de desbetreffende gebieden een bodembeheersplan (BBP) opstellen, dat door de provincie wordt vastgesteld. Het BBP bevat onder meer afspraken over de onderzoeks-aanpak, protocollen, wijze van hergebruik grond en de afstemming tussen Wet Bodembescherming en Woningwet/Wet Ruimtelijke Ordening. Het bodembeheersplan is een allesomvattend saneringsplan. Bij de besluitvorming over deelactiviteiten binnen het totale gebied van grootschalige diffuse verontreiniging kan volstaan worden met een deelsaneringsplan. Provincie en gemeenten hebben afgesproken dat de gemeenten, vooruitlopend op wetswijziging, de bevoegdheid krijgen tot goedkeuring van deelsaneringsplannen, uiteraard na toetsing aan het bodembeheersplan. Deze bevoegdheid wordt gedelegeerd op basis van artikel 107 van de Provinciewet. De delegatiemogelijkheid ten behoeve van de grote steden gaat begin 1999 in. De uitvoering hiervan wordt zorgvuldig bijgehouden (monitoring) en in 2001 geëvalueerd.

Water in de bebouwde omgeving

Water in de bebouwde omgeving maakt onlosmakelijk deel uit van het (regionale) watersysteem. Momenteel worden vooral de ecologische kansen weinig benut. Opwaardering van het water in de bebouwde omgeving kan zowel voor de stedelijke wateren als het regionale watersysteem positief uitwerken. Vooral voor thema's als verdroging, retentie (het water langer vasthouden in het gebied), riolering, reductie drinkwatergebruik, ecologie en waterkwaliteit zijn positieve effecten te behalen. Het gaat om drie thema's:

- het niet 'aankoppelen' dan wel 'afkoppelen' van (nieuw) verhard oppervlak;
- (her-)gebruik van regenwater of 'grijs' water;
- duurzaam en watervriendelijk inrichten van (nieuwe) bebouwde gebieden, met onder ander herwaardering van bestaande waterlopen.

De provincie benadrukt de noodzaak van de watersysteembenadering, retentie van (schoon) regenwater, het terugdringen van de toevoer van vervuilende stoffen naar grond- en oppervlaktewater en het ontwikkelen en versterken van natuurwaarden. Ook in het regeringsvoornemen 'Vierde Nota Waterhuishouding' is het thema prominent in beeld, waarmee water als 'ordenend principe' gestalte krijgt. Aanbevolen wordt bijvoorbeeld om op nieuwbouwlocaties 60% af te koppelen en in bestaande bebouwing 20%.

De provincie heeft samen met het zuiveringsschap en de twee waterschappen een onderzoek laten uitvoeren naar 'Duurzaam waterbeheer in de bebouwde omgeving van Limburg'. Dit heeft geleid tot een achtergrond naslagwerk én een praktische handleiding voor met name gemeenteambtenaren. Daarin staan onder andere de beleidskaders, de uitwerking van de bovengenoemde drie thema's, praktijkvoorbeelden, de mogelijkheden in Limburg en een stappenplan. Alle gemeenten hebben de rapportage eind 1998 ontvangen. Communicatie is een belangrijk punt in deze benadering. Duurzaam waterbeheer heeft immers veel raakvlakken met andere beleidsterreinen. Naast een breed veld van disciplines moet ook de burger in een vroeg stadium bij plannen betrokken worden. Draagvlak onder toekomstige bewoners is onder andere van belang gezien het innovatieve karakter van dit soort projecten.

Het restrictief beleid rond en in de stadsregio's

In het Heuvelland gaat de provincie een strak restrictief beleid voeren via contouren en richtcijfers om zo

het 'basiskapitaal' veilig te stellen. Dat gebeurt mede vanwege de aanwezigheid van de stedelijke knooppunten, die door de restricties ten aanzien van de ruimtelijke groei in het Heuvelland geen draagvlakverlies hoeven te lijden. Rondom de stedelijke gebieden Venlo, de Westelijke Mijnstreek, Roermond, Weert en Venray zijn we eveneens voorstander van een terughoudend beleid, vanwege de precare situatie m.b.t. de instandhouding van de centrumvoorzieningen.

5.4.2 Het structuurbeeld van Maastricht

Globale schets van Maastricht

In de geschiedenis van Maastricht spelen onder wisselende omstandigheden verschillende motieven een bijzondere rol. De geografische ligging op het kruispunt van de Maas en een belangrijke handelsroute dwars daarop loopt als een rode draad door de geschiedenis van de stad. Deze gunstige ligging heeft in belangrijke mate de betekenis van Maastricht op cultureel, militair en economisch gebied bepaald. Maar ook het feit dat de stad zich van oudsher in verschillende invloedssferen, op de grens van verschillende werelden bevindt, heeft een stempel op de geschiedenis gedrukt.

De stad Maastricht laat zich in historisch perspectief lezen als het resultaat van een voortdurend transformatieproces, waarbij vernieuwing niet heeft geleid tot een breuk met het verleden. De stad is van gedaante veranderd; niet door vervanging van het oude door een nieuw gezicht, maar door toevoeging, door verrijking. De vorm van de stad is dan ook niet het product van een eeuwenoud vastomlijnd plan, maar de som van steeds weer wisselende politieke, maatschappelijke en stedenbouwkundige inzichten. Sinds jaar en dag worstelt Maastricht met de beperkte ruimte die haar is toegemeten. De ligging in het smalle Maasdal en de rijksgrens hebben geleid tot een traditie van zorgvuldige omgang met de grenzen van de stad, waardoor Maastricht haar traditionele compacte karakter heeft behouden.

De geschiedenis van Maastricht is de geschiedenis van een internationale centrumstad. Van belangrijk religieus centrum en bedevaartsoord ontwikkelde de stad zich in de middeleeuwen tot een internationale koopmansstad met een levendige doorvoerhandel. Door haar ligging was ze lange tijd een begeerd militair strategisch punt en kon ze later uitgroeien tot het eerste industriële centrum in Nederland. Hoewel Maastricht nooit zelf een machtscentrum is geweest stond de stad wel altijd in de belangstelling van de macht en de politiek. In de afgelopen decennia is de stad van een industrieel centrum gegroeid naar een kennis- en koophart met internationale allure.

Vitale stad: een beschrijving van de problematiek van Maastricht

Een van de belangrijkste taken waar Maastricht voor staat is behoud van vitaliteit, niet alleen voor de huidige

bewoners maar ook voor de toekomstige generaties. De manier waarop dit concreet gestalte krijgt, is door de gemeente vastgelegd in het (ontwerp) 'Structuurplan Maastricht 2005', dat als volgt is samen te vatten:

- herstructurering binnen de bestaande stad: bestaande wijken, het gebied Noordwest-Entree en de spoor-Maaszone;
- verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van de stad;
- stedelijke ontwikkeling en vernieuwing: ruimte bieden voor werken en wonen;
- verandering van aanpak van de milieuproblematiek. Met betrekking tot dit punt is geconcludeerd dat er tot nu toe teveel is uitgegaan van een verondersteld 'samenvloeien' van de gezamenlijke milieubeleidsdoelstellingen en van het idee dat de leefbaarheid altijd baat heeft bij een consequent voldoen aan alle milieueisen.
- integrale aanpak van sociaal beleid: sociaal beleid als bouwsteen voor de ruimtelijke ontwikkelingsvisie; aanpak door middel van het Grote Steden beleid.

109

De sociaal-maatschappelijke situatie

Maastricht is een stad met een relatief hoge werkloosheid, zowel laaggeschoolden als in steeds hogere mate hoger opgeleiden (ETIL: in 1995 totale werkloosheid ruim 17% van de beroepsbevolking). Het gemiddelde gezinsinkomen in Maastricht is lager dan het landelijk gemiddelde. De stad kampt met diverse vormen van overlast ten gevolge van drugstoerisme, een groeiende integratieproblematiek en een relatief en absoluut hoge vergrijzingsgraad. Met behulp van het Grote Stedenbeleid wordt ingezet op de totstandkoming van een samenhangend pakket van maatregelen, variërend van nieuwe impulsen vanuit de ruimtelijke ordening en de economie tot het gecoördineerde buurt- en welzijnswerk gericht op verbetering in de directe leefomgeving, vergroting van de weerbaarheid en versterking van de sociale positie van de meest kwetsbare groepen in de stad.

Deze problematiek hangt nauw samen met het werkgelegenheidsbeleid. Doelstelling is om met name ook aan de 'onderkant' van de markt nieuwe banen te scheppen. We willen alert inspelen op ontwikkelingen van de vraag op de arbeidsmarkt, waarbij we er naar streven om 'werk met werk' te maken. Dat kan door lokale impulsen te geven die onderdelen van de stad versterken en die tevens een vraag naar arbeid genereren. Zo kan stimulering van het arbeidsintensieve toerisme tot veel arbeidsplaatsen aan de onderkant van de

arbeidsmarkt leiden. Het toerisme is een kansrijke groeisector en draagt bij tot een gunstig vestigingsklimaat voor andere bedrijven in de zakelijke dienstverlening en in de 'kennisdienstensector'. Op hun beurt leveren deze bedrijven als neveneffect arbeidsplaatsen in de facilitaire sector op. Zo kan door plaatselijke injecties de economie op verschillende manieren als motor gebruikt worden en wordt synergie opgewekt die het in gang gezette proces verder versterkt.

Maastricht heeft zich de laatste jaren sterk ontwikkeld op het gebied van de zakelijke dienstverlening en als 'kennisdienstenstad'. De aanwezigheid van de universiteit, het MECC, internationale instituten en bedrijven en een breed scala aan voorzieningen hebben de basis gelegd voor een bloeiende 'hospitality infrastructuur'. Dat is plezierig omdat dit omgekeerd een essentiële basisvoorziening is voor de genoemde groeisectoren en omdat deze branche bovendien veel arbeidsplaatsen aan de onderkant van de markt met zich mee brengt.

Vanuit het Grote Stedenbeleid streven gemeente en provincie, naast ruimtelijke en sociale ontwikkeling, ook naar een duurzaam economisch perspectief van stad en regio. Daarbij achten we een grotere diversificatie van de economische structuur van groot belang. Thematisch is daartoe als economisch ontwikkelingsprogramma het strategisch project 'Centrale Ontwikkelingsas' in het leven geroepen. Op deze as zijn de belangrijkste economische activiteiten in met name de 'stuwende' bedrijvigheid en dienstverlening geconcentreerd. Ook wordt daarbij een verdere ontwikkeling van het gebied rondom de A2 en de Maas tussen Echt en Luik betrokken. Elders in deze Schets is aangegeven dat een gedegen studie van dat gebied antwoord zal moeten geven op een groot aantal ruimtelijk/economische vraagstukken voor Zuid- en Midden-Limburg. De genoemde ontwikkelingsvisies vormen de grondslag voor de verbetering van de economische basis en structurele werkgelegenheid en zijn daarmee ook een fundament voor de economische motorfunctie.

Zoals gezegd genereert de gewenste economische groei een noodzakelijk aanbod aan bedrijventerreinen. Het planningsvraagstuk voor nieuwe bedrijfsterreinen komt verderop in deze paragraaf aan de orde.

De situatie ten aanzien van zorg en cultuur

Zoals gezegd herbergt Maastricht vele en hoogwaardige voorzieningen op de terreinen van wetenschap, gezondheidszorg, cultuur en recreatie, die voor een belangrijk deel de basis vormen voor de specifieke inte-

grale visie op de stad. In het navolgende wordt op ieder onderdeel kort ingegaan.

Wetenschap

De universiteit vormt intussen een belangrijke factor in het stedelijke leven. Het succes van de universiteit uit zich in een forse groei van het aantal studenten. Deze groei is de belangrijkste oorzaak van het positieve migratiesaldo van de stad in de afgelopen jaren. Naar verwachting is het einde van deze groei in zicht. Daarnaast moeten de vele provinciale en (inter)nationale instituten genoemd worden, die de stad onderscheidt van de andere Limburgse steden. Het beleid is er op gericht deze positie te versterken.

(Gezondheids)zorg

Het Academisch Ziekenhuis Maastricht (AZM) is een topvoorziening van provinciale en Euregionale betekenis. Het beleid is er op gericht deze positie in het toekomstig regionale verzorgingsnetwerk verder te versterken. Daarbij moet samenwerking, ook in Euregionaal verband, verder worden ontwikkeld. Om bij een te verwachten toename van de mobiliteit de bereikbaarheid van het AZM te waarborgen, is verbetering van de aansluiting op het openbaar vervoer en taxivervoer vereist. Verder zijn de meeste zorgvoorzieningen in de stad geconcentreerd. Vanuit het gewestelijke zorgbeleid wordt er gewerkt met 'Regiovisies', aangezien de beleidsinvulling primair van regionale aard is.

Cultuur

In het cultuurbeleid neemt Maastricht een specifieke plaats in als culturele hoofdstad van de provincie. Dit wordt onder andere geïllustreerd door de aanwezigheid van het provinciale museum Bonnefanten. Ook vervult de stad een rol bij de ondersteuning van evenementen en museale en podiumkunstactiviteiten. De omvang en kwaliteit van het cultuurhistorisch erfgoed (monumenten, archeologische vindplaatsen) bepalen voor een zeer belangrijk deel de stedelijke kwaliteit. De groeiende interesse en aantrekkingskracht zijn voor de provincie aanleiding om een cultuurhistorische waardenkaart op provinciaal niveau te ontwikkelen die ertoe bijdraagt dat het erfgoed niet alleen behouden blijven, maar ook benut wordt voor een aantrekkelijke leefklimaat.

Recreatie

Naast de culturele voorzieningen (musea, MECC), wijzen we ook op de aantrekkingskracht van de historische binnenstad (kooptoeisme). Voorts vormt de unieke combinatie van de historische stad met kwalita-

tief zeer hoogwaardige voorzieningen, die ook nog eens in een prachtig landschap gelegen is, een zeer belangrijke bijdrage aan de stedelijke kwaliteit van Maastricht. Deze aantrekkingskracht komt overigens de hele regio ten goede.

De bereikbaarheid

De bereikbaarheid van met name het westelijke stadsdeel staat onder druk. Dit geldt óók voor het openbaar vervoer. De oorzaak is vooral gelegen in de 'maaskruisende problematiek'. De huidige bruggen hebben hun maximale capaciteit reeds bereikt of krijgen daar op korte termijn mee te maken.

Openbaar vervoer

De gemeente Maastricht is, samen met de provincie (en het Vlaamse gewest), de mogelijkheid aan het bestuderen om de oude spoorlijn naar Lanaken/Hasselt weer nieuw leven in te blazen, daarbij uiteraard gebruik makend van de oude spoorbrug. In het gemeentelijk 'Structuurplan 2005' geeft de gemeente aan dat - als vervolg en aanvulling op de huidige inspanning ten aanzien van de omlegging en herinrichting van de centrale as voor het openbaar vervoer - 'doortrekking' van light-rail naar de westelijke maasoever een enorme kwaliteitsverbetering inhoudt. Bovendien heeft dit eveneens een gunstige uitwerking op het milieu en de leefbaarheid. Het stadscentrum moet dan wel rechtstreeks aan deze doortrekking aangehaakt te worden. Tevens moet de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Beatrixhaven verbeterd worden. De voorgenomen verknoping van de A2 en de A79 biedt hiervoor een mogelijkheid.

Wegverkeer

De problematiek van de A2-traverse achten we voldoende bekend. De oplossing van dit probleem zal in ieder geval vóór 2010 opgepakt zijn. Daarbij nemen overigens ook de mogelijkheden tot verbetering van het openbaar vervoersysteem toe; met name het gebied rond het stadion De Geusselt krijgt betere ontwikkelingsmogelijkheden. Bereikbaarheid van de westelijke maasoever is, zoals reeds genoemd, problematisch. In het gemeentelijk 'Structuurplan' wordt om die reden dan ook al voorzichtig een nieuwe Noorderbrug aangeduid, in het verlengde van een noodzakelijke aansluiting van het bedrijventerrein Beatrixhaven op de A2. In het vervolg van deze Schets zal duidelijk worden dat, vanwege de oplossingsrichtingen voor de ruimtelijke problematiek, de noodzaak van een dergelijke voorziening zich eerder zal aandienen.

WATERVERKEER

Bij het waterverkeer zijn twee aspecten van belang: verbetering van de Maas voor goederenvervoer en de reservering van het Cabergkanaal. De reservering voor het Cabergkanaal is bij verdrag in 1961 vastgelegd tussen België en Nederland. Toen werd de opheffing van de 'Stop van Ternaaien' (de bouw van een nieuwe grote sluis) geregeld terwijl daarnaast in de mogelijkheid werd voorzien 'dat in de toekomst behoefte zal ontstaan om een directe verbinding te verwezenlijken tussen het Albertkanaal bij Brieden en de Maas ter hoogte van de bovenmond van het Julianakanaal.' Deze reservering is tot nu toe ook vastgelegd in het Streekplan. Gezien de ruimtelijke beperkingen als gevolg van deze reservering, de geringe milieueffecten in de binnenstad van een eventuele aanleg (slechts 23% van de scheepvaart zal via het Cabergkanaal gaan), de hoge kosten van de aanleg (circa 450 miljoen gulden) en het feit dat er alternatieven zijn (de route door de stad), brengt ons stilaan tot het inzicht dat de reservering op zijn minst ter discussie moet worden gesteld. Rijkswaterstaat bijvoorbeeld is van mening dat de zuidelijke Maasroute door de stad realistischer is. Het Cabergkanaal is dan ook niet als alternatief meegenomen in de Trajektnota/MER voor het Zandmaas/Maasroute project. Het Cabergkanaal is ook niet meer meegenomen in het MIT, de verbetering van de 'Stop van Ternaaien' daarentegen wel. De zuidelijke maasroute door de stad heeft wél tot gevolg dat de 4-laags containervaartrij aanpassingen aan de bruggen noodzakelijk maakt, hetgeen weer gevolgen kan hebben voor de bereikbaarheid van Maastricht (drie beweegbare bruggen).

De milieuproblematiek

Tot nu toe is sprake geweest van een overwegend sectorale benadering van de milieuproblematiek en concentratie op individuele projecten. Maar wat goed is voor een lokaal project hoeft nog niet goed te zijn voor het gebied of de stad als geheel. Om een betere afweging mogelijk te maken tussen milieudoelstellingen enerzijds en doelstellingen op overige terreinen anderzijds, heeft het rijk een nieuw instrumentarium ontwikkeld dat bekend staat als de 'stad en milieubenadering', die in de vorige paragraaf reeds aan bod kwam. Maastricht experimenteert met een dergelijke benadering in het project Noordwest-Entree. Deze nieuwe, integrale, benadering biedt een veelbelovend perspectief op een leefbare en duurzame ontwikkeling van de stad in de toekomst. Deze veranderingsopgave van het nieuwe milieubeleid is vooral gericht op een optimale stedelijke leefkwaliteit door het gebieds- en functiegericht

vormgeven van leefbaarheidsaspecten (afwezigheid van overlast), duurzaamheidsaspecten (zuinig omgaan met energie, water en grondstoffen) en ruimtelijke kwaliteit.

De ruimtelijke situatie

Rond de 'Knelpuntendiscussie centrumsteden' heeft de provincie het standpunt ingenomen dat er voor de periode tot 2020 binnen het grondgebied van de gemeente in ieder geval voldoende ruimte aanwezig is om te kunnen voorzien in de woningbehoefte. Daarbij zag de provincie met name aan de oostrand van Maastricht nog voldoende geschikte ruimte. Voor de problematiek rond bedrijventerreinen zou er, indien geen of onvoldoende ruimte overblijft binnen de gemeentegrenzen, uitgeweken kunnen worden naar een centraal gelegen grootschalig bedrijventerrein bij Beek/Nuth met Eijsden-zuid als reservelocatie. Deze vertrekpunten zijn vervat in een 'Startnotitie voor de Herziening van het Streekplan Zuid-Limburg' (Gedeputeerde Staten, 1997). In een geactualiseerde Startnotitie (1998) is het zoekgebied voor bedrijventerreinen vergroot naar heel Zuid-Limburg en het zoekgebied voor wonen nader bepaald tot het gebied dat begrensd wordt door de kernen Meerssen en Eijsden en de 80-meter hoogtelijn aan de oostzijde van Maastricht. Hiermee wordt deels tegemoet gekomen aan kritiek op de aanpak van de zijde van de Provinciale Commissie voor Omgevingsvraagstukken en de gemeenten Maastricht en Heerlen.

Intussen zijn diverse onderzoeken en studies afgerond die van invloed zijn op de Maastrichtse planningsopgave voor 'wonen' en 'werken' en de mogelijke oplossingsrichtingen. Dit heeft, samen met de andere thema's die in deze visie behandeld worden, tot een concept voor een regionaal structuurbeeld voor Maastricht geleid, zoals dat verderop in dit hoofdstuk wordt beschreven.

Maastricht in ruimer verband: het MHAL-perspectief

Recent (Luik, 19 oktober 1998) zijn in een breed bestuurlijk overleg de uitgangspunten van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van het MHAL opnieuw bekrachtigd. Dit perspectief is van grote invloed op eventueel gewenste toekomstige ontwikkelingen in met name het gebied tussen Luik en Maastricht. Zeer bepalend is bijvoorbeeld het feit dat het stedelijk gebied van Luik net ten noorden van Visé begrensd wordt en dat van Maastricht net ten zuiden van het nieuwe bedrijfsterrein Gronsveld/Maastricht. Het perspectief gaat uit

van een groene, oost-west gerichte bufferzone tussen deze stedelijke begrenzingen. Belangrijk is ook het gegeven dat het perspectief in het stedelijk gebied van Luik (bij Visé) indicatief een multimodaal bedrijven-terrein aangeeft. De ontwikkeling van bijvoorbeeld een nieuw bedrijventerrein voor Maastricht - voor zover dat al noodzakelijk is (zie verderop in deze Schets) - net ten zuiden van Eijsden is in strijd met het MHAL-concept. Dat terrein zou dan immers midden in de bufferzone komen te liggen.

Ruimtelijke basisstructuur Zuid-Limburg

Begin 1998 heeft een provinciale themagroep 'landschapsbouw' haar eindverslag van een ruimtelijke verkenning gepresenteerd in een rapport, genaamd 'Tussen omhulling en onthulling'. Het betrof een onderzoek naar de landschappelijke opbouw van Zuid-Limburg. Het rapport geeft een beeld dat samengevat kan worden als de ruimtelijke basisstructuur van dit gebied. Belangrijk is het gegeven dat Maastricht zich ontwikkeld heeft in en langs het Maasdal en het aangrenzende 'midenterras' en dat met name aan de oostzijde van Maastricht nog slechts sprake is van een relatief zeer smal midenterras. Voortbordurend op deze basisstructuur is vervolgens een analyse gemaakt van de ruimtelijke mogelijkheden van Maastricht. Daarbij is gebleken dat in de Limburgse situatie voor de steden Maastricht en Roermond vastgehouden zou moeten worden aan het concept van de 'compacte stad'.

Van belang bij het verdere zoekproces naar ontwikkelingsmogelijkheden rond Maastricht is enerzijds de constatering dat de aan de oostrand van de stad resterende smalle strook méér is dan een open en vlak (en dus voor bebouwing geschikt) gebied. Dit gebied vormt, naast een bufferzone voor de verderop gelegen hellingen naar het hoogterras, tevens een belangrijk landschappelijk structurerend element en is als zodanig van grote betekenis voor de stad en het omringende landschap. Bovendien zijn er bijzondere ecologische en recreatieve waarden in dit gebied aanwezig, evenals grondwaterbeschermingsgebieden. Anderzijds is er met name aan de westzijde van de stad een nog niet met stedelijke functies belast, ruim midenterras aanwezig, dat wordt doorsneden door het Albertkanaal. De westrand is aldus het gebied tussen de huidige stadsrand en het Albertkanaal. Gezien deze bevindingen ligt het voor de hand het resterende smalle midenterras aan de oostzijde te beschermen door ter hoogte van de Molenweg een 'stedelijke contour' aan te geven. Deze contour is daarmee tevens de grens van het zogenoemde open-ruimtegebied. Aan de westzijde

van de stad kan een dergelijke contour, verder dan het Albertkanaal, op Belgisch grondgebied getrokken worden. Verderop in deze Schets zal blijken dat met name in westelijke richting de beste mogelijkheden voor wonen en werken liggen, uiteraard wel met de daarbij behorende beperkingen.

De planningsopgave van Maastricht

Over de planningsopgave van Maastricht is er met betrekking tot de functies wonen en werken een verschil van mening tussen gemeente ('Structuurplan 2005') en de provincie. In de bijlage gaan we op het woonaspect nader in. Het commentaar van Maastricht en Heerlen (en het standpunt van Gedeputeerde Staten) ten aanzien van de recente 'Marktverkenning Bedrijventerreinen' zijn verwoord in de nota bedrijventerreinen (bijlage 3 bij deze Schets). Op basis van de volgende provinciale planningsopgave en afgezet tegen de bestaande capaciteit binnen het huidige stedelijke gebied, kunnen voor de provincie de nodige conclusies worden getrokken.

Wonen

Voor de periode 1998-2020 staat nog een woningbouwtaakstelling van 6.400 woningen. Rekening houdend met afspraken inzake 'afbreukrisico' (in verband met stagnatie in de ontwikkeling van bouwlocaties) houdt dit in dat er voor ruim 7.400 woningen locaties beschikbaar dienen te zijn tot 2020 (ruimtereservering).

Benadrukt wordt, dat de genoemde taakstellingen betrekking hebben op de uitbreiding van de woningvoorraad, ofwel het eindtotaal van de nieuwbouw minus de onttrekkingen. De feitelijke woningproductie zal ongetwijfeld hoger liggen aangezien in het kader van de herstructurering minder goed in de markt liggende woningen aan de voorraad zullen worden onttrokken. Voor de ruimtelijke planvorming is vooral van belang de vraag voor hoeveel af te breken woningen het niet mogelijk is die op dezelfde plaats te kunnen herbouwen. Door 'ontdichting' ontstaat er per saldo een tekort. Maar de ervaring wijst uit dat capaciteitsverlies niet per definitie van grote omvang hoeft te zijn en niet zonder meer één op één gecompenseerd hoeft te worden door reservering van nieuwe woongebieden. Het lijkt derhalve alleszins aanvaardbaar om ervan uit te gaan dat de extra toegestane ruimtelijke reservering van 1.000 woningen voor afbreukrisico vooralsnog ook een rol kan spelen in relatie tot het hier bedoelde capaciteitsverlies.

In de gemeente Maastricht dient derhalve ruimte beschikbaar te zijn voor de bouw van circa 7.400 woningen (periode 1998 tot 2020). Per 1 januari 1998 resteert nog een capaciteit van 5.600 woningen. Dit betekent dat er in ieder geval tot 2010 kan worden voorzien in de woningbehoefte. De conclusie is dat in die periode voor zeker 1.800 woningen aanvullende mogelijkheden moeten worden gecreëerd.

Voor aanvullende woningbouw mogelijkheden (dus voor de periode na 2010) zijn er ruimtelijk gezien uitstekende mogelijkheden aan de westrand van Maastricht. Dit gebied kan voorzien in de geraamde reservering van 1.800 woningen. Van een verdere ontwikkeling aan de oostrand zien we af. We trekken daar ter hoogte van het gebied waar het open-ruimtebeleid van toepassing is een begrenzend contour. De oorspronkelijke 80-meter grens wordt daarmee teruggebracht tot de circa 60-meter hoogtelijn. In de praktijk wordt de (Oude) Molenweg als harde, fysieke grens aangehouden. Met de westrand bedoelen we het gebied tussen de huidige stadsrand en het Albertkanaal. Uiteraard zijn er ook in dit gebied belemmeringen. Allereerst zijn er problemen te verwachten van Belgische zijde. In delen van deze strook liggen bijvoorbeeld kleiwinningsconcessies ten behoeve van nabijgelegen steenfabrieken. Benutting van deze strook levert in financieel opzicht weinig op voor Maastricht. Daar staat echter wel tegenover dat het gebied stedenbouwkundig en landschappelijk een hoogwaardige potentieel heeft. Om te voorkomen dat er grote problemen gaan ontstaan door stagnatie tijdens de planontwikkeling of -uitvoering stellen we voor het gebied Eijsden-oost als een strategische reservelocatie te benoemen. Eijsden ligt weliswaar in de MHAL-bufferzone, maar de bedoelde locatie ligt als het ware 'in de schaduw' van de huidige kern en tast als zodanig niet de oostwest gerichte bufferzone aan (zie figuur 5.10). Er is ter plaatse ook nog weinig aantasting van het basiskapitaal.

Werken

De planningsopgave voor bedrijventerreinen voor Maastricht, zoals die uit de 'Buck-studie' is te destilleren, is als volgt:

- *Bedrijvenpark: 30 ha. op de korte- en middellange termijn en 5 ha. op de lange termijn (strategische reserve).*
- *Modern gemengd: 20 ha op de middellange termijn en 20 ha lange termijn (strategische reserve).*

Dit betreft de bedrijventerreinen die vanuit hun functie in, dan wel direct aansluitend aan, het stedelijk gebied gesitueerd moeten worden. Dit in tegenstelling tot de

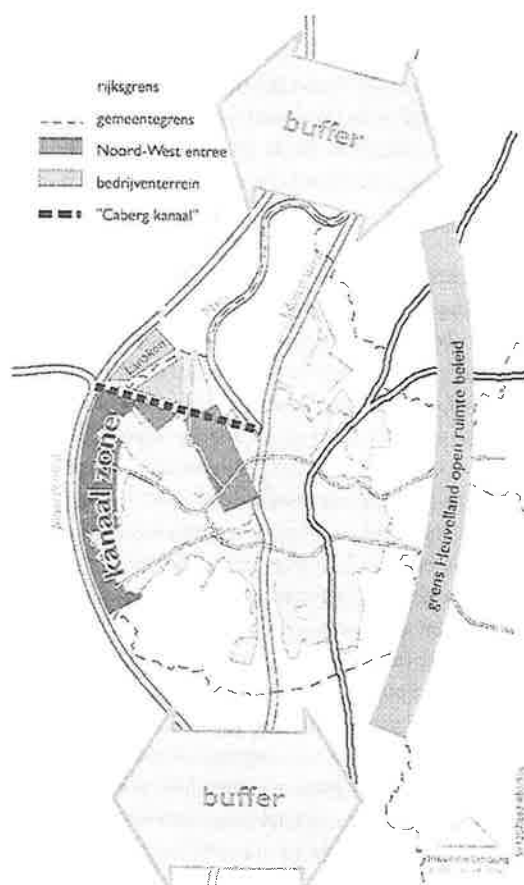
transport-, distributie- en gemengd plus-bedrijven-terreinen. Gezien de kwaliteit van de stad en haar omgeving en de andere locatievoorwaarden, ligt het voor de hand voor deze typen bedrijventerreinen elders oplossingen te zoeken. Een al eerder in deze paragraaf aangekondigde studie van het gebied tussen Luik en Echt moet hier antwoord op geven.

Er zijn enkele kleinere locaties voor met name de sector 'bedrijvenpark' beschikbaar, zoals het gebied ten noorden van De Geusselt en het deel van Randwyck-zuid van 10 ha waar GS een bestemming als disco annex parkeerplaats hebben tegengehouden. Daarnaast kan Maastricht ruimtewinst boeken door revitalisering. De Noordwest-Entree en de Beatrixhaven komen hiervoor het meest in aanmerking. Het terrein van de voormalige Zinkwit-fabriek (Limmel) komt door bodemsanering ook voor herinrichting als bedrijven-terrein beschikbaar.

Voorgesteld wordt in ieder geval het gebied Caberg-Noord als bedrijventerrein te ontwikkelen. De locatie is reeds afgewogen in het vigerende 'Streekplan Zuid-Limburg' (Reservering Bedrijfsterrein). Dit gebied sluit aan de ene kant direct aan op het (op Belgisch grondgebied) gelegen bestaande bedrijfsterrein en aan de andere kant aan de Noordwest-Entree. Samen met dit laatstgenoemde gebied - waar een grote revitaliseringsopgave ligt - zou voor een groot deel aan de planningsopgave voldaan kunnen worden. Caberg-Noord heeft inclusief het gereserveerde tracé voor het Cabergkanaal, een omvang van ongeveer 40 ha. Het voornaamste knelpunt bij deze locatie is het ontbreken van een aansluiting aan het hoofdwegennet, dat immers aan de oostzijde van de Maas ligt. De aanleg van een, in het gemeentelijke structuurplan al voorzichtig opgevoerde, nieuwe Noorderbrug krijgt hiermee een extra argument. Aangezien de bestaande bruggen al veel sneller dan voorspeld hun maximale capaciteit hebben bereikt of gaan bereiken, is deze brug vanuit de autonome ontwikkelingen al op redelijk korter termijn noodzakelijk. Wat nog overblijft is de problematiek van het Cabergkanaal, waarop als gevolg van een tractaat (verdrag) met België een reservering rust. Het ruimtebeslag van deze reservering beperkt de groei van het gebied. Daarnaast is het zo dat het rijk de aanleg van dit kanaal niet ziet zitten. Dit houdt verband met de hoge kosten van de aanleg (circa 450 miljoen gulden) en het veel goedkopere alternatief: 4-baks duwvaart tussen Born en Luik. Keerzijde van deze medaille is dat de Maastrichtse bruggen aangepast moeten worden, de spoorbrug zelfs moet verdwijnen en er minder ruimte overblijft voor recreatie op de Maas. De slotconclusie

kan echter niet anders zijn dan dat we in ieder geval samen met het rijk pogingen moeten ondernemen om het tractaat te ontbinden. In dit gebied moet wel rekening gehouden worden met de aanwezigheid van een grondwaterbeschermingsgebied.

De conclusie uit het bovenstaande is dat er voor de korte en middellange termijn met behoorlijke inspanningen voldoende mogelijkheden voorhanden zijn. Op de langere termijn (strategische reserve) is er echter niet voldoende perspectief. Voor de andere typen bedrijventerreinen (gemengd-plus en transport/distributie) gelden, zoals reeds gezegd, regionale uitgangspunten en voorwaarden voor locaties die elders beschikbaar zijn. De studie voor het gebied tussen Luik en Echt zal hiervoor oplossingen moeten aandragen. Los daarvan kan wel al gesteld worden dat, voortbordurend op het al eerder genoemde ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van het MHAL, er voor transport en logistiek kansen liggen bij Visé, waar in het perspectief indicatief een multimodale locatie is aangegeven.



Figuur 5.4.2.1: Ruimtelijke structuur Maastricht

5.4.3 De beleidsopgaven voor de Parkstad Limburg

Globale kenschets van de Parkstad Limburg

De Parkstad Limburg is in de afgelopen honderd jaar gegroeid van een dun bevolkte agrarische samenleving naar een sterk verstedelijkte industriële en technologische regio. De ruimtelijke structuur van de regio kent een bijzondere vorm van verstedelijking, namelijk een die gebaseerd is op het idee van de tuinsteden. De regio is opgebouwd uit een veelheid van voormalige mijnkoloniën. Voordelen van die bijzondere verstedelijking zijn de wijdsheids, geborgenheid en de vele afwisseling tussen 'rood' (bebouwing) en 'groen'. In sociaal-cultureel opzicht is de regio bij uitstek multicultureel en beschikt zij over een sterke sociale cohesie. Nadelen zijn het gemis aan een herkenbare structuur, een lappendeken van stedelijke kernen, dorpen en koloniën en een inefficiënte, onveilige en onsamenhangende wegenstructuur.

De Parkstad is een van de meest dichtbevolkte gebieden van Nederland. Qua inwonertal is het de zevende agglomeratie van Nederland en qua inwonersdichtheid neemt de regio zelfs de vijfde plaats in. De demografische druk is hoog. Het aandeel jongeren is geringer en het aandeel ouderen groter dan het landelijk gemiddelde. Deze tendens wordt in de toekomst nog sterker vanwege een afname van de natuurlijke bevolkingsgroei. In Kerkrade is het aantal sterftegevallen nu al groter dan het aantal geboorten. Over het algemeen zal tot 2005 nog sprake zijn van enige bevolkingsgroei, maar daarna niet meer. De regio kent nu (nog) een relatief hoge werkloosheid, een tamelijk lage arbeidsparticipatie en vrij zwakke sociale structuur (relatief veel lage inkomens en sociale 'drop-outs').

Werkloosheid Arbeidsparticipatie

Nederland	13,1%	61,2%
Zuid-Limburg	13,4%	57,6%
Stedelijk gebied Parkstad	15,8%	56,4%
Gemeente Heerlen	18,3%	55,4%

Tabel 5.4.3.1: Werkloosheid en arbeidsparticipatie in Zuid-Limburg

Bron: CBS, 1993 (Uit TNO-rapport: 'Stad op maat, opmaat voor de regio', 1996).

Door de operatie van 'zwart naar groen' is een groot aantal mijnterreinen omgevormd naar andere functies: wonen, werken, recreëren. De bodemkwaliteit voldoet niet overal aan de huidige maatstaven. In de afgelopen tientallen jaren heeft de regio zich ontworsteld aan het

oude mijnmago en is een regio ontstaan die sterk gericht is op technologie en kennisinnovatie. Goede en internationale onderwijsvoorzieningen, 'stuwende' diensten, veel exporterende bedrijven, een goede ligging aan Europese hoofdinfrastructuur gecombineerd met veel groene ruimte, bieden een prima leef- en vestigingsklimaat. Het natuurlijke water- en bekenstelsel in het gebied betekent goede kansen voor een ecologisch interessante ontwikkeling. De grote natuurgebieden en de vele groene ruimten maken een 'parkachtige' inrichting van het gebied mogelijk.

115

De provinciale prioriteiten

Uit het bovenstaande blijkt een sterke samenhang tussen de bedreigingen en kansen van de regio. Recent is een samenwerkingsverband van de Parkstad Limburg opgericht, dat bestaat uit acht gemeenten, met een stedelijke kern van Heerlen, Kerkrade, Brunssum en Landgraaf. Zij hebben zich gezamenlijk verbonden aan een krachtige samenwerking, waarbij het geheel meer is dan de som der delen. De provincie heeft die samenwerking actief gestimuleerd en wil ook in de komende jaren de ontwikkeling van de Parkstad blijven sturen, faciliteren en uitdragen.

De provincie richt haar beleid speciaal op een aantal prioriteiten:

1. Verbetering van de sociale zorgstructuur;
2. Ontwikkeling van de groenstructuur en het water beheer;
3. Verbetering van de bereikbaarheid, met name de buitenring
4. Versterking en verankering van het economisch cluster ICT, in samenhang met de regio Aken.

Deze worden achtereenvolgens nader uitgewerkt.

De verbetering van de sociale zorgstructuur

Voor de Parkstad zijn er in deze context twee belangrijke aandachtspunten voor beleid.

Ontwikkeling van een krachtige zorginfrastructuur

De ambitie de 'vermaatschappelijking' en flexibilisering van diverse vormen van zorg te regisseren, dient geplaatst te worden tegen de achtergrond van de ontwikkelde Regiovisies. Daarbij gaat het niet slechts om het terrein van de (openbare) geestelijke gezondheidszorg (GGZ). Ook bij verstandelijk gehandicapten, verpleging en verzorging is nadrukkelijk sprake van vermaatschappelijking van de zorg. Op al deze terreinen, inclusief de jongerenzorg, bieden de afspraken uit de betreffende Regiovisies een goed uitgangspunt. Dit

geldt met name voor de zorgverlening in de richting van 'functionele zorgcircuits' per categorie van cliënten. Voor de ouderenzorg is er bij het ministerie van VWS op aangedrongen om het al jaren structurele capaciteitstekort op te heffen. De regio oostelijk Zuid-Limburg heeft in dit opzicht met een problematiek te maken die zeker niet onder doet voor die van de grote steden in de Randstad, waarvoor echter een hogere norm met bijbehorend extra budget geldt. Via de door Parkstad voorgestelde projectmatige aanpak zal het beleid verder gestalte krijgen. Waar zinvol wil de provincie daarbij betrokken zijn en in een nader te bepalen rolverdeling haar bijdrage leveren. De afspraken in de op te stellen convenanten zijn daarvoor richtinggevend.

Uitbouw coherent kunst- en cultuurbeleid

De Parkstad heeft nadrukkelijk ambities op cultureel vlak, als onderdeel van het nagestreefde kwaliteits-*imago*. In dit verband is een 'cultureel contactpunt' in voorbereiding. De Parkstad zou een visie moeten ontwikkelen op de gewenste culturele ontwikkeling, rekening houdend met een sterk vergrijzende bevolking en met een relatief zwakke sociale structuur. Cultuur-educatie en -participatie moeten belangrijke items zijn. Ook moet in de visievorming de meerwaarde die de Parkstad in Limburgs verband kan hebben, centraal staan. Dit met name met het oog op het nieuwe 'Kunstenplan' en het af te sluiten 'Cultuurconvenant' met de rijksoverheid. Mogelijke aanknopingspunten voor een cultureel profiel van de Parkstad zijn denkbaar vanuit reeds aanwezige initiatieven:

- Euregionaal centrum voor dans;
- blaas- en kamermuziek;
- popmuziek;
- folklore.

De ontwikkeling van de groenstructuur en het waterbeheer

De groenstructuur

De ambitie van de Parkstad om de bestaande parkstructuur uit te bouwen en te versterken (de omslag van 'zwart' naar 'groen') past in het provinciale beleid. Wel verdient de ontwikkeling van bos, natuur en landschap een meer prominente rol. Nieuwe en met name stedelijke ontwikkeling lijkt namelijk de overhand te krijgen. Als tegenhanger hiervoor kan een 'slinger' van groene gebieden door de losse stedelijke zone een aanzienlijke meerwaarde opleveren. Daarmee wordt immers het *imago* van de Parkstad als stedelijk gebied in het groen versterkt. Belangrijk is verder dat de verweving van 'rood' en 'groen' ook op een lager schaalniveau tot uitdrukking komt, zoals bij bedrijvigheid en wonen in het groen.

Overigens bestaat er een goede afstemming tussen de voornemens van de Parkstad en het provinciale beleid. De provincie richt zich in toenemende mate op 'mensgerichte natuur', hetgeen in de Parkstad nog wat meer aandacht verdient. De voorgenomen realisering van nieuw bos past goed in het beleid van de provincie, zoals onder meer is aangegeven in de 'Streekplan-uitwerking oostelijk Zuid-Limburg'. Gelet op de pittige omvang van deze opgave is een krachtig instrumentarium vereist. De functie van bos voor de recreatie mag overigens niet worden overschat; meer gevarieerde, extensief beplante natuur- en agrarische gebieden hebben daarin een minstens even belangrijke rol. Niet alle mijnbouwterreinen en voormalige groeven komen voor stedelijk gebruik in aanmerking. Veel van deze gebieden hebben zich namelijk al tot goed functionerende natuurgebieden ontwikkeld en zijn daarmee al van 'zwart' naar 'groen' gegaan.

Het waterbeheer

Op het gebied van duurzaam waterbeheer kan de samenwerking van de Parkstad-gemeenten van betekenis zijn. Gelet op het initiatief van Heerlen om een integraal waterplan op te stellen en het provinciale onderzoek 'Duurzaam waterbeheer in de bebouwde omgeving', ligt het voor de hand dat de samenwerkende gemeenten een integraal waterplan opstellen voor het hele gebied van de Parkstad. Daarin kunnen zowel algemene als specifieke aspecten van het watermanagement aan de orde komen. Te denken valt aan de watervoorziening, 'e-water'-projecten, erosiebestrijding en de herinrichting van de Worm en andere beken. Voorts vragen de ruimtelijke ontwikkelingen rond de zilverzandgroeves bijzondere aandacht.

De verbetering van de bereikbaarheid

De binnen- en buitenring

Uitgaande van de Parkstad als één (polycentrisch) stedelijk gebied, is de binnenring een gemeentelijke aangelegenheid. In het 'Provinciaal Mobiliteitsplan' (PMP) en de 'Nota Regionaal Wegennet' is dat door het provinciebestuur bevestigd. Overigens wil dit niet zeggen dat de binnenring niet van belang is. Met name voor het stedelijk openbaar vervoer is die wel degelijk belangrijk. Dat betekent dat daar bij de inrichting dan ook nadrukkelijk rekening mee gehouden moet worden. Voor de totale verkeersafwikkeling is een goede buitenring essentieel. Deze is nu slechts in marginale vorm aanwezig en kan daardoor niet naar behoren functioneren. De buitenring bestaat voornamelijk uit provinciale wegen. Het PMP en de 'Nota Regionaal Wegennet' beste-

den hieraan vanuit een regionaal belang nadrukkelijk aandacht. Hierover zijn zowel voor de noordkant (Brunssum/Heerlen) als de zuidkant (Landgraaf/Kerkrade) afspraken gemaakt en er lopen al onderzoeken. De buitenring heeft een tweeledige functie: aansluiting van het stedelijk gebied op het regionale net en een verdeelfunctie ten behoeve van het stedelijk gebied zelf. Wat ontbreekt is een duidelijke ruimtelijke inrichtingsschets, met name voor bedrijventerreinen. Op basis hiervan kan onder meer bepaald worden hoe de aansluiting van het stedelijk gebied op de buitenring moet plaatsvinden.

Twee andere factoren spelen in dit verband ook een rol: de financiën en de procedures. Men mag (en moet) er misschien wel vanuit gaan dat mede-financiering door het rijk via het MIT nauwelijks een reële optie is. Gezien de ontwikkelingen bij het rijk, zit dit er gewoon niet meer in, tenzij aangetoond kan worden dat de buitenring bijdraagt aan een verbetering van de doorstroming op de A76. Methodisch is ook nagenoeg onmogelijk om de buitenring in het MIT opgenomen te krijgen met voldoende zekerheid over de realisatie. Wel moet de buitenring in relatie met de A76 beschouwd worden en wellicht kan via de A76 een mogelijke bijdrage bewerkstelligd worden. De ring kan eveneens een belangrijke rol voor het openbaar vervoer vervullen, maar dan moet daar wel bij de inrichting rekening mee worden gehouden. Een en ander betekent dat de financiering vooral afhankelijk is van (gedecentraliseerde) regionale budgetten zoals 'De Boer' en GDU. Omdat het hier om een omvangrijk project gaat zullen procedures de nodige tijd vergen.

Dit alles leidt tot de conclusie dat er op de eerste plaats is een inrichtingsschets van Parkstad vereist is, waarin duidelijk wordt waar de bedrijventerreinen gesitueerd zijn, hoe die ontsloten zijn, hoe het stedelijk gebied op de buitenring aangesloten wordt, hoe het stedelijk OV georganiseerd is etc. Op basis hiervan moet er een unaniem 'commitment' zijn, dat decennia lang overeind blijft. Wij verwachten immers dat om financiële en procedurele redenen met de realisatie van de buitenring vele jaren gemoeid zullen zijn. Dat vereist een uitgesproken fasering in de uitvoering, waarbij we er ook naar moeten kijken hoe middelen gegenereerd kunnen worden (bijvoorbeeld 'infra-toeslag' op de grondprijzen van bedrijventerreinen en dergelijke).

Intercity station Heerlen

Het gaat hier eigenlijk om een binnenstedelijk overstappunt (transferium). Op zich is het stedelijk gebied hier groot genoeg voor; het is echter de vraag of

de stedelijke structuur op basis van meervoudige kernten zich hier ook voor leent. Bovendien speelt het probleem dat Heerlen voor de spoorwegen eigenlijk een eindstation is. Het zomaar hanteren van de beoogde status als transferium is dan ook niet reëel. Alereerst zal nader onderzoek moeten uitwijzen hoe de afwikkeling van het verkeer en openbaar vervoer en de ruimtelijke inrichting elkaar kunnen versterken. Ook daarvoor is de genoemde 'inrichtingsschets' nodig. Wanneer daar een kansrijk concept uitkomt, moeten we nagaan hoe dit gefaseerd tot ontwikkeling kan worden gebracht.

117

Stadsbus Parkstad

Een goed stadsbusvervoer voor de Parkstad zeker wenselijk. Vandaar dat de provincie tezamen met de gemeenten bezig is om tot een goed plan te komen. Dat gaat gepaard met de verdere decentralisatie van de provinciale bevoegdheid aan de centrumgemeente. Daarvoor hoeft geen apart convenant afgesloten te worden; als er een goed stadsbusplan ligt kan de bevoegdheid gewoon naar Heerlen worden doorgesluisd. Overigens blijft de provincie ook bij verdere decentralisatie te allen tijde eindverantwoordelijk. Deze verantwoordelijkheid kan namelijk niet gedelegeerd worden.

De HSL-aansluiting

Er wordt ingezet op de realisatie van een hoogwaardige railverbinding (light-rail) tussen Parkstad en Aken, met een adequate aansluiting op de via Aken lopende HSL-verbinding Brussel-Keulen. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van de bestaande spoorlijn tussen Heerlen en Aken of een nieuwe railverbinding worden aangelegd, met bijvoorbeeld ook een aansluiting voor het grensoverschrijdend bedrijventerrein.

De versterking en verankering van het economisch cluster ICT

Hoewel het beleid voor versterking van de informatie- en communicatietechnologie (ICT) betrekking heeft op geheel Limburg, kan Parkstad een belangrijke rol vervullen als het aankomt op het scheppen van adequate randvoorwaarden. De reden daarvan is de directe ligging nabij en samenhang met de regio Aken. In het 'Regionaal Technologie Plan' is ICT één van de belangrijkste technologieën die in de toekomst centraal moet komen te staan. Voor de Parkstad zijn de volgende ICT-aandachtspunten van belang:

Bevorderen van optimale randvoorwaarden voor kennis, opleiding en scholing

Parkstad beschikt reeds over een hoogwaardige tech-

nologische kennis- en opleidingsinfrastructuur. Voorbeelden zijn de Open Universiteit, Hogeschool Limburg, het Arcuscollege, Technologiecentrum Limburg en het Expertisecentrum ICT. Deze infrastructuur moet adequaat ingezet worden voor de versterking en verankering van ICT-gerelateerde ontwikkelingen. De Parkstad zelf kan invulling geven aan vergroting van de kennis omtrent ICT(-toepassingen) binnen de opleidingsinfrastructuur en aan het opleiden en scholen van studenten of werkzoekenden op het terrein van ICT. Investerings vanuit de provincie in projecten als 'OSMOSE moeten in dit licht worden gezien. Ook kan Parkstad de relatie met de regio Aken verstevigen, onder meer met de RWTH Aachen en Fachhochschule Aachen. Het 'Regionaal Technologie Plan' geldt voor de provincie als leidraad bij deelname in ICT-activiteiten in de Parkstad.

Bevorderen van versnelde invoering van ICT-toepassingen in midden- en kleinbedrijven

Om invulling te geven aan het speerpunt van Parkstad als vestigingsplaats voor hoogwaardige technologische bedrijvigheid zullen de vele bestaande midden- en kleinbedrijven (MKB) gestimuleerd moeten worden om ICT in te voeren binnen hun organisatie. Op deze wijze kan het MKB een sterkere concurrerende positie verkrijgen.

Optimaal benutten van ICT als zelfstandige economische sector

Ook de uitbouw van de ICT-sector is een speerpunt. Daartoe gaan we met name startende en doorstartende ondernemingen in de ICT-sector ondersteunen. Het geplande 'Technohouse' in Heerlen, dat huisvesting biedt aan de genoemde categorie bedrijven, is daarvoor een flinke impuls. Ook trachten we het 'Twinning'-concept in Parkstadverband te realiseren. Het imago van Parkstad als een stad met hoogwaardige technologische bedrijvigheid wordt zo versterkt.

5.4.4 Masterplan Venlo

De regio Venlo heeft zich de afgelopen jaren in logistiek, industrieel en agrarisch opzicht voorspoedig ontwikkeld. Als voormalige Nederduitse grenspoort in een 'gesloten' Europa heeft zij de daarmee verworven logistieke kwaliteiten en internationale oriëntatie weten aan te wenden voor een nieuwe identiteit binnen een 'open' Europa. Door de operationele opschaling en economische herstructurering tekent zich binnen dit open Europa steeds meer een ruimtelijk-economische hoofdstructuur af van metropolitane gebieden, die on-

derling via corridors met elkaar verbonden zijn (zie ook paragraaf 3.2 'het Voorland' en 4.9 'Netwerken en bereikbaarheid').

Binnen die corridors met bundels van transportassen en ketens van ruimtelijk-economische regio's concentreren zich de logistieke en productieve grondstoffen, die de corridors tot hoogdynamische geografische organisatiekaders maken. En, in tegenstelling tot de metropolitane gebieden met hun grootschalige 'draaischijven' voor goederenvervoer, bestaat juist in de corridor het gevaar dat er allerlei kleinere en meer bedrijfsspecifieke logistieke centra op basis van bereikbaarheid ontstaan. De kans daarop wordt alleen maar groter naarmate de corridor als geografisch organisatiekader veronachtzaamd wordt, met als gevolg onvoldoende 'geleiding' van de ontwikkelingskracht.

Nu al is er bovenmatige concurrentie tussen regio's binnen de corridors om de meest dominante logistieke positie, waardoor stromen en ketens juist versnipperen. Zo wordt voor de komende 30 jaar een verdrievoudiging van het goederenvervoer binnen de corridors voorzien met als gevolg toenemende verkeersopstoppen. Hoe meer de stromen en ketens versnipperen, des te meer zal het goederenvervoer aangewezen blijven op wegvervoer. Dat is niet alleen voor het milieu ongunstig, maar ook vanuit bedrijfsoogpunt. Het bundelen van vervoersstromen is dus gewenst. Vandaar dat in continentaal verband de knooppunten gezien worden als belangrijke 'geleiders' van de stromen en ketens binnen corridors. In de hoogdynamische corridors krijgt bovendien ondergrondse infrastructuur voor het goederenvervoer steeds meer aandacht, juist om stromen meer te kunnen bundelen en opstoppen te vermijden.

Context

Voor Nederland is Duitsland, naast de mainport Randstad, van oudsher van groot belang vanwege de functie als eind- en tussenbestemming. Om dat belang te ondersteunen zijn er vooruitgeschoven posten van de mainports benoemd, de zogenoemde tweede en derde-lijnsknooppunten, waaronder Valburg en Venlo. Deze knooppunten moesten de goederenstromen van de mainports richting Duitsland vergemakkelijken. Toen Nederland zich meer bewust werd van zijn positie binnen Europa (INCO-traject) werd dit beleid omgezet in 'Trans-Europese Inland Terminals' (TEIT's), die niet alleen een overslagfunctie maar ook een regionale 'draaischijffunctie' moesten vervullen. Zo werden onder meer Valburg, Venlo en Born als TEIT's beschouwd.

Hiermee veranderde de benadering, waarbij gereedeneerd werd vanuit de mainports, echter niet wezenlijk.

Alhoewel de status van knooppunt en TEIT zeker bijgedragen zal hebben aan een grotere aantrekkingskracht op het bedrijfsleven, voert het te ver de aanmerkelijke groei van de regio Venlo hieraan toe te schrijven. Integendeel, want met uitzondering van Valburg, is de ontwikkeling van de genoemde knooppunten en terminals vooral het resultaat van regionale initiatieven, organisatiekracht en doorzettingsvermogen. En Venlo is daarin zonder twijfel koploper, te meer ook omdat de stad zich met het veilingcomplex en vooral het Tradeport-concept al vroegtijdig een eigen positie heeft verworven. In dit concept werd voor het eerst in Nederland een integrale aanpak van bedrijventerreinen, logistieke bedrijvigheid en goederenvervoer als uitgangspunt genomen. Omdat de continentale ontwikkeling gepaard ging met een enorme toename van het goederenvervoer over de weg binnen de corridors, had Venlo naast de nabijheid van het Rijn-Ruhrgebied met de corridor-hoofdtransportas A67 een belangrijke troef in handen. Niet alleen vormt de A67 als corridor-hoofdtransportas voor het Rijn-Ruhrgebied een wezenlijke verbinding met de Randstad (maritiem-continentaal), maar ook met de Vlaamse Ruit (continentaal-maritiem). Door daarnaast ook op de Brabantlijn een shuttle voor het goederenvervoer te beginnen, speelde Venlo niet alleen in op het gemeenschappelijk Europees vervoersbeleid, maar versterkte ze ook het netwerk met de metropolitane gebieden (Keulen-Eifeltor). De inmiddels bereikte positie rechtvaardigt de vraag in het kader van VERM in hoeverre de regio Venlo voor wat de distributie-, opslag- en containerfunctie betreft niet - op basis van een taakverdeling - deels zou kunnen voorzien in de ruimtebehoefte van Rotterdam.

Reikwijdte

De regio Venlo is op dit moment sterk genoeg om de economische ontwikkeling zelf door te zetten, zeker wanneer binnenkort de ruimtelijke uitbreiding van Tradeport met netto 200 ha. vrij komt. Dit is een fundamentele voorwaarde maar leidt niet automatisch tot een functie als knooppunt op continentaal niveau. De evolutie in de regio Venlo is niet evenwichtig in de zin dat de stad zelf de maat van de ontwikkelingen kan sturen en over de kracht beschikt die te realiseren. De oorzaak hiervan ligt in de continentale gebeurtenissen in relatie tot de ligging en het organisatievermogen van de regio. Bedrijfs- en stedelijke ontwikkeling lopen niet synchroon en verschillen in dynamiek, tempo en omvang. Momenteel is de noord-westgerichte bedrijfs-

ontwikkeling in de regio Venlo het meest dominant en concentreert zich vooral rond Zaarderheike. De overige stedelijke functies liggen vooral, zij het op een ander schaalniveau, op de oostoever van de Maas. Daar heeft met name de historische binnenstad een belangrijke rol in het koop- en cultuurtoerisme.

In het kader van het Grote Stedenbeleid heeft Venlo inmiddels een nota laten opstellen waarin in vogelvlucht de hoofdlijnen voor de stad geschetst zijn. De aanleg van de A74 en het direct over de grens te realiseren bedrijventerrein bij Nettetetal (ca. 100 ha.) - met zowel weg- als spoorverbindingen - zal hoogstwaarschijnlijk de positie van de regio binnen de corridor versterken. Tegelijkertijd ontstaat echter het gevaar dat het stedelijk gebied van Venlo de essentiële doorgangsfunctie gaat belemmeren.

Wil de regio als knooppunt kunnen doorgroeien naar het continentale niveau met een internationale 'draaischijffunctie' voor goederenvervoer, dan is vooral op het vlak van het water- en spoorvervoer nog een 'kwaliteitssprong' nodig. Dit is mede van belang voor de onlosmakelijk hieraan verbonden container- en depotfunctie. Een depotfunctie vereist niet alleen ruimte, maar ook een aangepaste infra- en 'supra'-structuur en een goede organisatie. Bovendien kan de aandacht niet alleen blijven uitgaan naar het materiële goederenvervoer, hoe belangrijk dat ook is, maar ook het immateriële goederenvervoer moet er bij betrokken worden. Dat is des te meer aan de orde wanneer de verwachting uitkomt dat er steeds meer integrators op de markt komen die het totale vervoer van deur tot deur voor hun rekening nemen. Kortom, de regio Venlo moet zich niet alleen bewust worden van de combinatie Tradeport-'Logistieke Brainport', maar ook hoe de logistiek hierin vorm kan krijgen.

De vraag is dan ook of Venlo het potentieel heeft om zich tot een corridorknooppunt op continentaal (Europees) niveau te ontwikkelen. Daarvoor moet duidelijkheid komen over punten als: Welke condities ontbreken nog of moeten nader ingevuld worden? Wat is de 'prijs' hiervan en weegt dit op tegen het resultaat? In hoeverre blokkeert Venlo zichzelf door de regionale ontwikkelingen en welke functie en kwaliteit blijven er over als Venlo niet doorgroeit?

Het plan

Om hier vat op te krijgen gaat de regio Venlo een 'masterplan' opstellen. Zo'n plan kan worden opgevat als een integrale verkenning ten behoeve van een ge-

bied dat onder grote externe druk staat, wat voor dat gebied ingrijpende consequenties heeft. In tegenstelling tot een beleidsplan wordt een masterplan doorgaans niet bestuurlijk vastgesteld vanwege de onzekerheid over de condities die voor de haalbaarheid vereist zijn. De bedoeling van een dergelijk plan is om inzicht te geven in de te voorziene ontwikkelingen en tegelijkertijd draagvlak en betrokkenheid op te bouwen om zo de benodigde condities geaccepteerd en gerealiseerd te krijgen. Een masterplan heeft een strategische en een tactische component, maar laat zich niet uit over operationele zaken (zie VERM).

Bij de strategische component gaat het om het in beeld brengen van het krachtenveld binnen de oost-westcorridor met behulp van posities, kwaliteiten, trends en ontwikkelingen, die de richting aangeven van de kansen en bedreigingen in de regio Venlo. Aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van een 'Europa van de regio's', bestaande uit metropolitane, corridor- en buitengebieden, waarin de continentale netwerk-economie sterk oprukt, de marges voor nationale wet- en regelgeving kleiner worden en het nationale kader niet langer de vanzelfsprekende omgeving is voor de aanpak der dingen.

De vraag hierbij is ook of Nederland bij de toeneemende internationale concurrentie haar rol van Europese logistieke dienstverlener kan behouden. Het wordt steeds duidelijker dat Nederland zijn grip op Europa verliest en ook andere geduchte spelers moet toelaten op het continentale speelveld. Dat roept vragen op over de richting die de logistiek uit zou kunnen gaan: Is het verliezen van grip erg of juist een kans, omdat door territoriale (maritieme) specialisatie de positie versterkt kan worden? Is de relatie tussen het Rijn-Ruhrgebied en de Randstad-Vlaamse Ruit sterk genoeg? Zijn daartoe allianties met bijvoorbeeld 'wereldspelers' of tussen Rotterdam en Antwerpen noodzakelijk? Of moet Rotterdam met behulp van corridor-knooppunten juist meer verankerd worden in een continentaal netwerk? Daarin zou de stad Rotterdam zich kunnen concentreren op chemie, distributie/depot van de Randstad en het landen en afmeren van maritieme containers, terwijl distributie/depot van het Rijn-Ruhrgebied en de aan- en afvoer van Europese containers over wordt gelaten aan de corridor-knooppunten. Deze vragen zijn tot nu toe altijd vanwege de bescherming van de nationale mainports (onder andere Rotterdam en Schiphol) buiten beeld gebleven.

Meer inzicht hierin geeft ook een ruimere kijk op de regio Venlo. Belangrijk is in te schatten wat de kansen

zijn voor andere regio's die beschikken over vervoersstructuren zoals de Betuwelijn of een noordelijke tak daarvan, het Mittellandkanaal, Albertkanaal of de IJzeren Rijn. Nu gaat nog 80% van alle goederenvervoer per spoor en 25% per weg via Venlo. Indien de regio Venlo zijn positie wil behouden, dan moeten over 30 jaar zo'n 400.000 containers door de regio verwerkt worden, terwijl dat er nu nog maar 100.000 zijn. Dit is vergelijkbaar met Keulen-Eifeltor en het zal duidelijk zijn dat dit met de huidige infrastructuur, 'supra'structuur en organisatiegraad niet haalbaar is. Het vervoer moet meer over water en spoor gaan plaatsvinden, ook al omdat de onlosmakelijk hieraan verbonden depotfunctie daar om vraagt. 'Shortsea' vanuit Rotterdam en 'd' varen van Rotterdam via Venlo en Luik naar Antwerpen bieden uitkomst, evenals de capaciteitsvergroting op de Brabantlijn, een IJzeren Rijn en zuidelijke omleiding via Venlo met aansluitingen op Duisburg, Neuss/Düsseldorf en Keulen. We moeten nagaan wat het voornemen van een 'Barge-Terminal' precies inhoudt. Is het slechts een tussentijdse oplossing als opstap naar een nieuw marktaandeel? Of is (met het oog op infrastructurele aanpassingen) op wat langere termijn een volledig nieuwe Rail- en Barge-Terminal met depot noodzakelijk? Zo ja, wat betekent dat dan voor de locatie, omvang en inrichting van die terminal?

Ook een eventuele uitbouw van de A67 als vitale corridor-hoofdtransportas moet vanwege het regionale wegverkeer onder de loep genomen worden. Daarbij komen ook de corridorversterkende transportassen, zoals de A73, en de regionaal verbindende wegen (N273) in beeld. Elke hoogwaardige terminal kent immers als gevolg van het voor- en natransport een sterkere groei van het wegvervoer in de directe nabijheid. Dat heeft consequenties voor de toegankelijkheid en bereikbaarheid. Niet alleen wat de bedrijventerreinen betreft, maar ook voor het functioneren van het stedelijk gebied.

Niet uitgesloten moet worden dat dit consequenties kan hebben voor de status en vormgeving van de wegen. We moeten in ieder geval inschatten welke kansen Venlo heeft om opgenomen te worden in een eventueel ondergronds goederenvervoerstelsel (OTS). Daarbij moeten we ook rekening houden met ondergrondse bedrijfsaansluitingen op de terminal ten behoeve van voor- en natransport (OLS). Er doen zich immers binnen de oost-westcorridor nogal wat problemen voor en het is de vraag of die op een traditionele wijze fundamenteel verholpen kunnen worden (zie Raad van Verkeer en Waterstaat). Tenslotte moet

de vraag worden beantwoord of de regio Venlo zich naast Tradeport ook tot logistieke 'Brainport' moet en kan ontwikkelen en welke eisen dit stelt.

Dit alles dient een ruimtelijke vertaling te krijgen, met alle mogelijkheden en onmogelijkheden helder in kaart gebracht. Daarbij moet ook duidelijk worden welke ruimtelijke verandering dit voor de regio Venlo inhoudt, wat dit betekent voor het omliggend gebied en hoe deze continentale koers zich verhoudt tot het omliggende gebied en de regionale functie van het stedelijk gebied. Inzicht is nodig in de hieraan verbonden kosten en de verwachte opbrengsten, maar ook in de geschatte verliezen wanneer deze Europese ontwikkeling niet tot bloei komt.

Bij de 'tactische' component gaat het er om er voor te zorgen dat regionale ontwikkelingen voortgang vinden zonder daarbij evenwel een eventuele doorgroei naar continentaal niveau te blokkeren. Het gaat hier immers om een 'mega'-operatie, die niet van vandaag op morgen eventjes gerealiseerd kan worden, maar waar autonome regionale ontwikkelingen ook niet op kunnen wachten. Het masterplan zal hiervoor de scenario's moeten aanreiken, rekening houdend met reeds genomen ontwikkelingsbeslissingen in deze (grens-)regio.

Effectuering van de belangrijkste componenten van het masterplan is niet alleen een zaak van 'doordenken' maar vooral van 'doorgaan', dat wil zeggen dat een bepaalde lijn consequent en consistent gedurende een lange periode wordt gevolgd. Dit krachtenveld vraagt om sterke bondgenootschappen met invloedrijke partijen, die belang hebben bij deze evolutie van de regio Venlo. Dat betreft niet alleen Nederlandse partijen, maar juist ook partijen in Vlaanderen, Wallonië en NoordRhein-Westfalen. Daarvoor is een inschatting van hun belangen noodzakelijk, waarmee bij het opstellen van het masterplan al rekening gehouden moet worden. Het kan nodig zijn om bepaalde keuzes nog open te houden om te voorkomen dat potentiële bondgenoten in een te vroeg stadium afgeschrikt worden. Kortom, vele afzonderlijke strategische 'agenda's' moeten tactisch aan elkaar gekoppeld worden om uiteindelijk tot één pakket met oplossingen te komen dat de gewenste ontwikkeling van de regio Venlo ondersteunt.

5.4.5 Het potentieel van Roermond

Roermond is een middelgrote stad met circa 45.000 inwoners en ligt in een stadsregio met zo'n 100.000 inwoners. Van oudsher fungeert de stad als centrum van de rechterlijke en kerkelijke macht en van handel

en industrie. De prominente rol van Roermond in de historie (zie paragraaf 3.1) is heden ten dage gewijzigd. De stad neemt een bescheiden positie in als regionale centrumstad, gelegen in een fraaie landschappelijke omgeving in de luwte van een aantal grootstedelijke economische knooppunten en agglomeraties, zoals Eindhoven, Arnhem/Nijmegen, Maastricht, Parkstad en Mönchengladbach. Roermond is een historische en compacte stad, met tal van voorzieningen en diensten op het gebied van bestuur, detailhandel, cultuur, gezondheidszorg, onderwijs en sport.

121

De interne oriëntatie van Roermond is gericht op het oplossen van de bovengemiddeld slechte werkgelegenheidssituatie. De uitvoering van het 'Deltaplan Werkgelegenheid' is dan ook de belangrijkste opgave voor de komende jaren. De provincie zal naar vermogen meehelpen het Deltaplan uit te voeren.

De externe oriëntatie van Roermond zal in de komende periode nogal veranderen. Na de aanleg van de hoofdinfrastructuur (A73 en N280) ligt Roermond op een belangrijk kruispunt van verbindingen. Bovendien genereert de stad uit zichzelf een behoorlijk 'verladend vermogen', hetgeen Roermond (in de noord-zuid-oriëntatie) interessant maakt als partner voor de logistieke knooppunten Venlo en Sittard. Bovendien is in de west-oost richting de link te leggen tussen de toeristische functie van de Maasplassen en het Duitse achterland. Ook de verdere ontwikkeling van het vliegveld Brüggen tot burgerluchthaven biedt ongetwijfeld nieuwe impulsen voor de ontwikkeling van Roermond. In het POL wordt vooral aan de externe oriëntatie van Roermond richting gegeven. Op dit moment zijn daarvoor een aantal ontwikkelingen nog te ongewis of te pril. Het lijkt niet handig om te vroeg een exclusieve keuze te maken voor één bepaalde koers voor Roermond. De stad is erbij gebaat om voorsnood de mogelijkheden van alle externe oriëntaties open te houden:

- West: het vervullen van een centrumfunctie voor het (water) toerisme;
- Noord: het samenwerken met Venlo via het 'oost oever-concept' uit het streekplan;
- Zuid: aanhaken bij de ontwikkeling van een multimodaal knooppunt bij Echt en Born;
- Oost: aanhaken bij kansen rondom de ontwikkeling van de luchthaven in Brüggen.

Roermond zou zich meer bewust moeten zijn van de regionale inbedding van de stad in de omringende waardevolle cultuurlandschappen op de west- en oost-oever van de Maas. De visie waarin de Maas als wezenlijk stedenbouwkundig onderdeel van de stad en niet

als bedreiging of last wordt gezien, is goed vorm gegeven door de ontwikkeling van de 'Voorstad'. Voortgaan op die ingeslagen weg is nodig om van de stad een echte rivierstad te maken, een stad in de Roerdelta.

De provincie moet zich inspannen om te voorkomen dat de knooppunten Venlo en Sittard met de rug naar Roermond komen te staan en onvoldoende communiceren. Juist het samenvloeien van de individueel bescheiden ontwikkeling van Venlo en Sittard - in vergelijking tot de knooppunten Luik en Arnhem/Nijmegen - en de interessante bijdrage (in termen van verlading vermogen) van Roermond daarbij, maakt een naar elkaar gerichte blik van Venlo, Sittard en Roermond interessant voor Limburg.

De provincie zal zich inspannen Roermond beter 'op de kaart van het rijk' te zetten.

122

5.5 Tussen Echt en Luik

In het 'Plan van Aanpak Incodelta' (maart 1998) wordt voorgesteld een visie voor het goederenvervoer in het gebied van de Maas en de A2 tussen Echt en Luik op te stellen. Daarmee kunnen we ervaringen opdoen met de inrichting en praktische betekenis van de corridor-gedachte. In het Plan van Aanpak is vooral naar het goederenvervoer gekeken vanuit een drietal beleidsdoelen:

- Het vergroten van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde, gerelateerd aan het containertransport met continentale lading;
- Efficiencyverhoging in het vervoerssysteem door bundeling van stromen en door 'modal shift';
- Het realiseren van een internationaal concurrerend goederenvervoersysteem.

In het kader van één integraal Provinciaal Omgevingsplan Limburg spelen er in het gebied van de Maas en A2 tussen Echt en Luik specifieke beleids- en inrichtingsvragen. Hierbij staan drie doelen centraal:

- Vergroten van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde in Limburg door enerzijds het ontwikkelen en stevig funderen van de economische clusters 'automotive' (Nedcar), 'chemie' (DSM) en bedrijvigheid bij de luchthaven (Maastricht Aachen Airport) en anderzijds de ontwikkeling van multimodale knooppunten in Echt, Born en Visé.
- Verminderen van de ruimtedruk en de milieu belasting door duurzame oplossingen en ruimtelijke kwaliteit te eisen bij de groei van genoemde clusters en knooppunten en de inrichting van het gebied. De eis van duurzaamheid houdt in dat alleen totale verbetering van de milieusituatie op het gebied van energie, water, hinder, lucht en bodem wordt geaccepteerd. De eis van ruimtelijke kwaliteit betekent dat alleen een hoogwaardige en samenhangende stedenbouwkundige en landschappelijke inrichting en het oplossen van de bereikbaarheidsvragen (met name in en rond Maastricht en Echt) acceptabel is.
- Verbetering van de arbeidsmarktsituatie in Limburg door economische en logistieke ontwikkeling van de corridor. Dat houdt in dat ingezet wordt op het genereren van arbeidsplaatsen in zowel het 'bovenste' als 'onderste' segment van de arbeidsmarkt.

In en rond het gebied tussen Echt en Luik zijn op dit moment tien deelprojecten actueel, die door middel

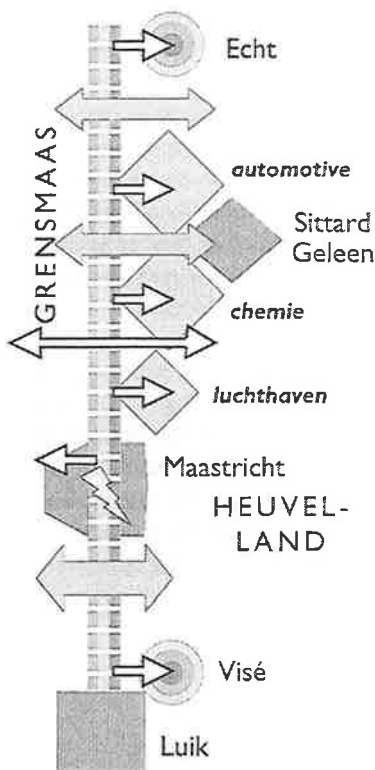
van het opstellen van een samenhangende visie, kortweg 'Ontwikkelingsvisie' genoemd, onderling in verband worden gebracht. Dat levert onder andere meerwaarde op door versnelde besluitvorming en realisatie, harmonisatie van de grensoverschrijdende ontwikkelingen (rond Luik-Visé), aantrekken van additionele investeringen en het realiseren van de algemene omgevingskwaliteit.

De 10 deelprojecten in en rond het gebied van Maas en A2 tussen Echt en Luik zijn:

1. De ontwikkeling van een multimodaal knooppunt rond een nieuw aan te leggen bedrijventerrein rondom St. Joost (Echt);
2. Het ontwikkelen van het Industriepark Swentibold: verdere verankering van het cluster 'automotive', met behoud en versterking van de omgevingskwaliteit;
3. De ontwikkeling en versterking van het 'Logistiek knooppunt Zuid-Limburg' rond Bom;
4. De ontwikkeling en versterking van duurzame bedrijvigheid ten behoeve van DSM (cluster 'chemie') naar meer kennisintensieve en hoogwaardige werkgelegenheid op zowel de bestaande terreinen als op Graetheide;

5. De ontwikkeling van de Grensmaas tot een meer natuurlijk ingerichte rivier; hetgeen meer ecologische en natuurlijke kwaliteit moet opleveren. Daarbij is het van belang de verbinding te versterken tussen de Grensmaas en Susteren en het landschapspark De Graven;
6. De ontwikkeling van de luchthaven met de daaraan gerelateerde bedrijvigheid. Nu de aanleg van de oost-westbaan niet meer aan de orde is, is er behoefte aan een nieuw concept voor dit gebied. Daarbij speelt de vraag naar de wenselijkheid van aanvullende bedrijventerreinen rondom de luchthaven.
7. De ontwikkeling van Maastricht met een concentratie op de westoever (Noordwest-Entree Cabergkanaal, Kanaalzone) brengt knelpunten in de bereikbaarheid met zich mee. Met alleen nieuwe Maasoverschrijdende infrastructuur kunnen die bereikbaarheidsknelpunten worden opgelost. Samen met de studie van Rijkswaterstaat naar de problematiek van de stadstraverse is het van cruciaal belang dat er voor deze knelpunten oplossingen komen, omdat anders de potentieel voorspoedige ontwikkeling van Maastricht als economische en culturele motor in gevaar kan komen.

123



Figuur 5.5: Structuurbeeld ontwikkelingsvisie Echt -Luik

8. De ontwikkeling van het Heuvelland als het 'groene hart' van Zuid-Limburg, inclusief de ontwikkeling van de Parkstad, vraagt om een actief beschermend beleid. Een bufferzone ten zuiden van Maastricht moet nog nader beoordeeld en eventueel geïmplementeerd worden.
9. De ontwikkeling van een multimodaal knooppunt rondom Visé of Luik, als een onderdeel van de economische groei van de zone Luik-Visé.
10. De modernisering van de Maasroute (MOMARO)
 - ten behoeve van containertransport over water. Die modernisering behelst het verhogen van bruggen, aanleggen van een nieuw sluiscomplex bij Ternaaien en de aanleg van overslag- en opslag stations bij onder andere Born. De derde grootste binnenhaven van Europa ligt in Luik en een verbeterde doorvoer van containers vanaf Rotterdam en Antwerpen is ter voorkoming van een 'verkeersinfarct' noodzakelijk.

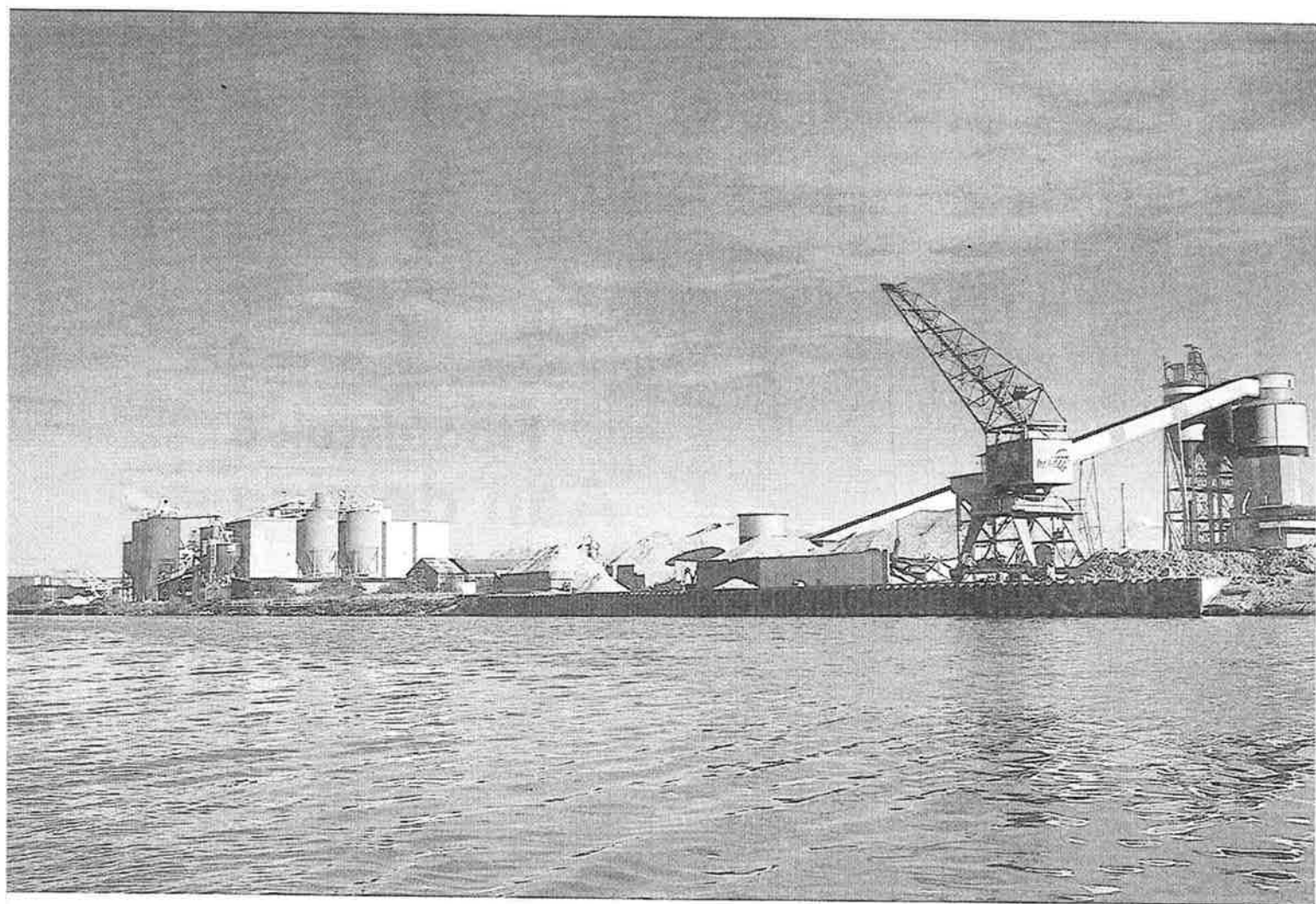
Ontwikkelingsvisie

De genoemde tien projecten zijn alle in gang gezet. De op te stellen 'Ontwikkelingsvisie' (zie figuur 5.5) heeft dan ook vooral toegevoegde waarde voor de oplossing van vraagstukken in de periode na 2005. De visie moet bewerkstellingen dat door inbedding van de tien projecten in een totaalvisie, de nagestreefde kwaliteit van de 'Poort van Zuid-Limburg' wordt bereikt. Dat wil zeggen: een gezonde bijdrage aan de economische groei, verbetering van de omgevingskwaliteit en een bijdrage aan de entree voor het Euregionale Drielandenpark. Bovendien moet de Ontwikkelingsvisie voor Maastricht uitsluitel geven over de richting op de lange termijn (2020) en de planningsopgave (het programma). De gemeenschappelijke noemers zijn multimodaliteit, de bedrijventerreinen, de bereikbaarheid en de omgevingskwaliteit. Belangrijk is dat de visie niet de spoedeisende activiteiten in sommige deelprojecten frustreert. Bij het opstellen van de Ontwikkelingsvisie zijn alle relevante partijen betrokken: rijk, provincie, gemeenten, logistieke en vervoerspartijen, Belgische overheden, milieuorganisaties en bedrijven. Het document moet in 1999 zijn afgerond.

Hoofdstuk 6

Aan de slag

i n v e s t e r e n i n k w a l i t e i t



6. Aan de slag

6.1 Algemene rolopvatting

Bij de verdere ontwikkeling en uitvoering van het provinciaal omgevingsbeleid kiezen we voor een aanpak die past bij de provincie als regionaal bestuur. In dit opzicht betekent de term 'regionaal' hetzelfde als 'provinciaal'. Dit vermelden we, omdat we in deze Schets de aanduiding 'regionaal' ook gebruiken om deelgebieden binnen de provincie aan te geven, zoals bij het begrip 'stadsregio' en in heel hoofdstuk 5 bij de regionale uitwerkingen. In haar positie in relatie tot het rijk en gemeenten is de provincie dus verantwoordelijk voor het regionale inrichtingsbeleid, de zorg voor de regionale basiskwaliteit en de realisering van regionale projecten. Dit gebeurt binnen de kaders die de rijksoverheid stelt op grond van haar verantwoordelijkheid voor de (inter)nationale belangen van Nederland. Het rijk deelt haar mate van 'bemoeienis' in drie categorieën in: 'rijksvrij', 'rijkssturing op afstand' en 'rijksbemoeienis'. Op soortgelijke wijze bepaalt de provincie haar positie ten opzichte van de gemeenten. We gaan daarbij uit van het 'subsidiariteitsbeginsel': daar waar realisering van doelen in het omgevingsbeleid is gediend met decentralisatie van bevoegdheden, zal dat in principe ook moeten gebeuren. De nadruk komt voor het provinciaal bestuur voor die onderwerpen dan meer te liggen op het faciliteren en beoordelen van besluitvormingsprocessen en minder op inhoudelijke bemoeienis.

Bij de provinciale rolopvatting staan de volgende uitgangspunten:

- Inzet op onderwerpen die vanuit provinciale optiek van strategisch belang zijn;
- Interactieve samenwerking met partners;
- Een pragmatische aanpak, gericht op het oplossen van problemen en initiëren van nieuwe ontwikkelingen.

We maken geen Omgevingsplan om het in de kast te leggen. Het beleid moet tot uitvoering komen. De provincie kan dat natuurlijk niet alleen. Het ontwikkelen van de kwaliteitsregio Limburg is een opgave voor veel partijen samen. Daarbij past dus een manier van werken met maatschappelijke coalities en een - gezamenlijk afgesproken - inzet van instrumenten. Er past ook een nieuwe kijk op planvorming bij. Dat wordt steeds meer een continu en dynamisch proces van provincie en partijen gezamenlijk. We beginnen dit hoofdstuk met een beschrijving van de basisattitude van waaruit de provincie sturing wil geven aan haar omgevingsbeleid. Van de centrale onderwerpen van het POL noemen we de hoofdactiepunten en de partijen bij die bij de uitvoering betrokken worden. We beschrijven enkele belangrijke beleidsinstrumenten en tenslotte schetsen we de contouren voor een nieuw planstelsel.

De provincie heeft als democratisch gekozen bestuurslaag de verantwoordelijkheid om, binnen haar grondgebied, (mede) zorg te dragen voor een kwalitatief goede leefomgeving met het oog op welzijn en welvaart van de huidige bevolking én de toekomstige generaties. Zij streeft naar het op integrale wijze in gang zetten van ontwikkelingen, waarbij duurzaamheid en kwaliteit van het woon-, werk- en leefmilieu voorop staan. Tegelijkertijd streeft zij naar behoud van de aanwezige kwaliteit van de fysieke leefomgeving in Limburg.

Het provinciaal bestuur wil doelgericht en doelmatig handelen, zodat voor de betrokke-

nen de effecten van het beleid merkbaar en meetbaar zijn.

We richten ons daarbij op het oplossen van maatschappelijke problemen die de bevoegdheden van gemeenten en waterschappen te boven gaan. Ook stellen we - waar nodig - kaders waarbinnen anderen hun beleid kunnen bepalen en uitvoeren. Daarbij zijn wij er ons van bewust dat dit bovenlocale beleid vooral tezamen met anderen vorm moet krijgen.

Deze provinciale rol kenmerkt zich dus door een open en interactieve houding naar burgers, maatschappelijke organisaties en mede-overheden. Waar nodig neemt het provinciaal bestuur haar verantwoordelijkheid en maakt ze keuzen met het oog op de gewenste ontwikkeling in de fysieke omgeving van Limburg. De provincie draagt daarbij zorg voor de realisatie door het inzetten van het daarvoor geëigende beleidsinstrumentarium.

6.2 Strategische onderwerpen en maatschappelijke coalities

De in het POL uit te werken strategische onderwerpen zijn samenhangend van aard en vragen een geïntegreerde uitwerking en uitvoering. Het gaat om complexe onderwerpen, waar veel partijen bij betrokken zijn, ieder met hun eigen taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Voor die onderwerpen wil de provincie, samen met deze partijen, haar verantwoordelijkheid nemen en aan de slag gaan. Dat doen we in de vorm van 'coalities', waarbij we zoveel mogelijk aansluiting zoeken bij bestaande samenwerkingsverbanden. Waar nodig, willen we tot nieuwe coalities komen. Rekening houdend met ieders verantwoordelijkheid zoeken we naar een aanpak waarbij partijen bereid zijn hun specifieke belangen te delen, ter wille van de meerwaarde die deze gezamenlijkheid oplevert. De partijen die door het sluiten van een overeenkomst partners zijn geworden zetten zich dus in voor een gezamenlijk belang. Deze aanpak krijgt gestalte via een aantal rondes. De voorliggende schets is in drie rondes tot stand gekomen.

Ronde 4 en 5

De periode van april tot juli 1999 is de 'intentiefase', waarin het vooral om het verwerven van draagvlak zal gaan. Rond bepaalde onderwerpen gaan we partijen benaderen. Met hen worden de problemen en ontwikkelingen nader gedefinieerd, ieder vanuit de eigen invalshoek. Samen gaan we na hoe de betrokkenen tegen de problematiek aan kijken, onder welke voorwaarden samenwerking mogelijk is, welke oplossingsrichtingen te bedenken zijn en hoe een gemeenschappelijke noemer voor samenwerking te vinden is. Dit kan uitmonden in een 'intentieverklaring tot samenwerking' (coalitievorming). Van de resultaten van deze eerste fase maken we melding tijdens de behandeling van de Schets in Provinciale Staten.

Ronde 6 en 7

In de volgende ronde, lopend tot begin 2000, worden de principeafspraken formeel vastgelegd en beginnen we aan de uitwerking. De overeenkomsten die dan worden gesloten zijn dan uiteraard bindend. Zij bevatten naast de afgesproken inhoudelijke opdracht ook de overeengekomen rol- en taakverdeling. Voorzover gereed, verwerken we de resultaten van de samenwerking in het ontwerp Provinciaal Omgevingsplan, dat Gedeputeerde Staten in het eerste kwartaal van 2000 vaststellen. Naar verwachting zal dat voor een aantal onderwerpen nog niet mogelijk zijn. Het POL geeft

voor die onderwerpen de stand van zaken aan en kondigt aan hoe en wanneer ze in de komende tijd aan bod komen als POL-uitwerkingen. Het POL zal vóór 2001 door PS vastgesteld moeten zijn i.v.m. een aantal wettelijke termijnen.

Het planvormingsproces krijgt door deze manier van werken een meer continu, interactief en dynamisch karakter. Het is een pragmatisch benadering waarbij we werken vanuit een open houding en niet vanuit vastliggende juridische schema's, waarbij partijen uitgaan van formele taken en bevoegdheden. We gebruiken zodoende onze ervaring vanuit onder andere de gebiedsgerichte aanpak binnen de provincie. Succesvol werken met deze maatschappelijke coalitievorming vereist dat de overeenkomsten zich beperken tot die onderwerpen waarover met een duidelijk afgebakende groep partijen afspraken mogelijk zijn. Uiteraard blijft daarnaast de reguliere beleidsontwikkeling en -uitvoering van kracht. De onderwerpen waarvan wij vinden dat ze in de vorm van coalities aangepakt moeten worden, worden hierna omschreven. Zij zijn in de voorafgaande hoofdstukken van deze Schets aan bod gekomen.

De onderwerpen

1. Reconstructie platteland Noord- en Midden-Limburg

Een aantal onderling samenhangende onderwerpen in Noord- en Midden-Limburg valt binnen de Reconstructiewet. Doel van de Reconstructie is verbetering van de ruimtelijke structuur van de intensieve veehouderij (o.a. door varkensvrije zones), versterking en verbreding van de economische structuur (o.a. glastuinbouw), verbetering van de milieukwaliteit (verdroging, ammoniak, stank) en versterking van de natuur en landschapskwaliteiten (o.a. nieuwe natuur). De provincie heeft voor het brede scala aan onderwerpen en activiteiten in het kader van de Reconstructie wettelijke bevoegdheden, die per thema kunnen variëren. Wij kiezen primair voor een probleemoplossende en coördinerende rol bij de Reconstructie als geheel.

Voor het opstellen en (laten) uitvoeren van het 'Reconstructieplan' wordt een 'Reconstructiecommissie' ingesteld, waarin de belangrijkste partijen zijn vertegenwoordigd. Begin 2000 nemen Provinciale Staten (PS) een besluit over dit plan. Om de uiteenlopende provinciale bevoegdheden helder in beeld te brengen, stellen we als nadere toelichting op het Reconstructieplan een 'Provinciale Uitgangspunten Nota' (PUN) op. De nog in te stellen Reconstructiecommissie kan deze nota vervolgens gebruiken als bindend kader voor haar werk. De basis

voor de uitvoering van het Reconstructieplan is het 'Uitvoeringsprogramma'. Ook wordt er zoveel mogelijk gebruik gemaakt van lopende projecten, zoals de Peelvenen en Tungelroyse beek. Het management daarvan, met onder meer stroomlijning en vereenvoudiging van subsidiestromen als actiepunten, wordt een belangrijk agendapunt tussen provincie en het rijk.

Belangrijke coalitiepartners zijn in elk geval de gemeenten, het rijk, de waterschappen, landbouw-, natuur- en milieuorganisaties, de toeristische sector en de Dienst Landelijk Gebied. Ook organisaties op het gebied van het culturele erfgoed en de sociale zorg kunnen een waardevolle bijdrage leveren.

2. De Maaswerken plus

In het Maasdal zijn ingrijpende en grootscheepse maatregelen op touw gezet die moeten leiden tot een betere bescherming tegen hoogwater, verbetering van de scheepvaartroute en beperkte natuurontwikkeling. De voorbereiding en uitvoering van deze zogeheten 'Maaswerken' is door rijk en provincie opgedragen aan een speciale gelijknamige projectorganisatie: De Maaswerken. De provincie gaat uit van voortzetting van deze projectorganisatie, waarbij de taakstellingen regelmatig aan de actuele ontwikkelingen in de verschillende deelprojecten moeten worden aangepast. Het gaat daarbij om de projecten 'Grensmaas', 'Zandmaas' en 'Modernisering van de Maasroute' (MOMARO), dat is gericht op de scheepvaartroute.

De belangrijkste partijen die bij de Maaswerken zijn betrokken zijn: de gemeenten, de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV), Rijkswaterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de provincie Noord-Brabant, de waterschappen, de Dienst Landelijk Gebied, de Kamer van Koophandel, de landbouw en toeristische sector en natuur- en milieuorganisaties. Ook de Europese Unie, Wallonië en Vlaanderen zullen bij (onderdelen van) dit proces betrokken moeten worden.

In de Schets zijn enkele onderwerpen aangereikt die niet binnen de Maaswerken aan bod komen. Dat betreft de aanleg van het zuidelijke deel van de Maasroute (tussen Born en Luik) en waterretentie in de zijdalén van de Maas, evenals de eventuele reservering van 'retentiegebieden' die in geval van extreme waterstanden tijdelijk onder water kunnen worden gezet om zo benedenstroomse effecten te voorkomen. Daarnaast is er aandacht nodig voor de overgang tussen het 'Maaswerken-gebied' en de direct aangrenzende gebieden.

Ter vergroting van de veerkracht van de watersystemen worden gebieden aangeduid waar maatregelen nodig zijn om het water langer in het stroomgebied van de Maas vast te kunnen houden (retentie). De rijksnota 'Nationaal Waterhuishoudingsplan 4' en internationale verdragen (Arles, Straatsburg, Namen) geven aan dat het gehele stroomgebied van de Maas in principe als zoekgebied voor waterretentie en -conservering in aanmerking komt. Daarbij zal zoveel mogelijk gestreefd worden naar combinaties van elkaar versterkende doelen, zoals het aanwijzen en creëren van 'inundatiezones' in combinatie met natuurontwikkeling, recreatie en verbrede landbouw..

Per stroomgebied gaan we na waar welke maatregelen met een maximaal rendement mogelijk zijn. De provincie neemt het voortouw bij het vaststellen van deze gebieden, een en ander vanzelfsprekend in nauw overleg met de waterschappen, Rijkswaterstaat, gemeenten, landbouwsector, Dienst Landelijk Gebied en natuurorganisaties. Een uitwerking hiervan komt in het POL aan de orde.

129

3. Ontwikkeling stedelijke vitaliteit

Compacte stadsregio's

De provincie besteedt in het omgevingsbeleid ruim aandacht aan het bevorderen van de vitaliteit van de Limburgse stadsregio's. In de Schets wordt voor de volgende stadsregio's beleid ontwikkeld: Maastricht, Parkstad Limburg, Venlo e.o., Sittard/Geleen en Roermond. Hierin hanteren we twee invalshoeken:

- Ontwikkeling van compacte stadsregio's en het realiseren van een samenhangende beleidsontwikkeling en -uitvoering op het gebied van de economische structuurversterking, 'sluitende aanpak' arbeidsmarktbeleid, aandacht voor ecologische aspecten, cultuur als kwaliteitsimpuls, aandacht voor sociale cohesie en het zorgbeleid en faciliteren van lokaal milieubeleid in de stadsregio's.
- Versterking van bepaalde stedelijke functies die voor een specifieke stadsregio van cruciaal belang zijn. Deze staan vermeld in paragraaf 5.4 van deze Schets.

Het provinciaal bestuur heeft voor dit beleid een gedeelde verantwoordelijkheid met de centrumgemeenten en de gemeenten die in de stadsregio's liggen. Met deze partijen streven we per stadsregio naar een coalitie voor een gezamenlijke en adequate aanpak van de vraagstukken. De provincie bewaakt de samenwerking tussen centrumgemeenten en het omringende land, de centrumgemeente voert voor de stadsregionale problemen de regie. Voor de specifieke as-

pecten per stadsregio wil de provincie de regisseursrol op zich nemen, maar nadrukkelijk binnen de algemene rolopvatting van 'partnership gericht op probleemoplossing'. De uiteindelijke rol- en taakverdeling is het resultaat van onderhandeling met de betrokken partijen en de daaruit voortvloeiende overeenkomst. Uitgangspunt daarbij is de keuze voor een praktische aanpak, die niet direct gebonden is aan formele posities.

De belangrijkste betrokkenen bij te vormen coalities zijn, naast de provincie en de centrumgemeenten, de andere gemeenten in de stadsregio, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, de Arbeidsvoorziening en de rijksoverheid, natuur- en milieuorganisaties, de Waterleiding Maatschappij Limburg (WML), organisaties op het gebied van verkeer en logistiek, woningbouwcorporaties, organisaties op het gebied van cultuur, cultureel erfgoed en sociale zorg en - waar relevant - Belgische en Duitse partijen. Wij streven er naar om per stadsregio een passend samengestelde coalitie te vormen. Voor de drie G-25 gemeenten Maastricht, Heerlen en Venlo, zoeken we aansluiting bij de in het Grote Stedenbeleid afgesloten convenanten.

De drie volgende vraagstukken in de ontwikkeling van de stadsregio's verdienen speciaal de aandacht.

Stadsregio's en ontwikkelingsassen

In de verhouding tussen de stadsregio's, corridors en zones rond corridorversterkende transportassen zijn twee onderwerpen van vitaal belang. Op de eerste plaats moeten we voorkomen dat er concurrentie optreedt tussen de activiteiten langs ontwikkelingsassen en die in de stadsregio's zelf. Op de tweede plaats zullen we in de zones rond de hoofdtransportassen een terughoudend beleid voeren ten aanzien van 'zichtlocaties'. Een van de mogelijkheden daarvoor is visuele afscherming van de locatie. De provincie heeft een duidelijke verantwoordelijkheid als het gaat om het bewaken van de balans tussen een evenwichtige en vitale ontwikkeling van de stadsregio's enerzijds en het in de hand houden van een geplande ontwikkeling in zorgvuldig geselecteerde gebieden langs hoofdtransportassen anderzijds. Om deze verantwoordelijkheid inhoud te geven zoeken wij coalitievorming met de gemeenten in de stadsregio's, het bedrijfsleven, Rijkswaterstaat en organisaties op het gebied van verkeer en logistiek.

Restrictief beleid

In de stadsregio's zal de provincie strikt de hand houden aan een restrictief beleid door middel van contourenaanduiding en richtcijfers voor de woning-

bouw. Dit met het oog op het behoud van voldoende draagvlak voor stedelijke voorzieningen in de stadsregio's en in het Heuvelland. Ook wordt zo (verdere) aantasting van natuur, landschap en milieu voorkomen. De provincie realiseert dit beleid op basis van haar wettelijke bevoegdheden, maar in goed overleg met de gemeenten binnen en buiten de stadsregio's.

Verankering economische bedrijvigheid (clustervorming)

Uit het oogpunt van een solide productiestructuur en continuïteit van werkgelegenheid, is het belangrijk de Limburgse kennisintensieve economische clusters nog sterker te verankeren. De provincie blijft de ontwikkeling van deze clusters en de daarvoor noodzakelijke kennisinfrastructuur stimuleren. Tegelijkertijd zullen wij belastende ontwikkelingen trachten af te remmen dan wel om te buigen in de richting van duurzaamheid en kwaliteitsverbetering. Dit vraagt nauwe samenwerking met gemeentebesturen in stadsregio's en langs hoofdtransportassen, het bedrijfsleven, de Kamers van Koophandel en kennisinstituten. Tevens vereist dit een geïntegreerde inzet van het beleid voor respectievelijk ruimtelijke ordening, bedrijventerreinen en milieu (vergunningverlening, handhaving).

4. Ontwikkelingsvisie voor het gebied van Maas en A2 tussen Echt en Luik

In en rond het gebied rond de Maas en de A2 tussen Echt en Luik loopt momenteel een groot aantal deelprojecten. Wij willen deze projecten samen met anderen onderling verbinden en zo een meerwaarde genereren. Die meerwaarde bestaat uit een versnelde besluitvorming en planvorming, harmonisatie van grensoverschrijdende activiteiten (rond Luik-Visé), het aantrekken van additionele investeringen en verbetering van de algemene omgevingskwaliteit. De provincie wil in 1999 toewerken naar een samenhangende visie, neer te leggen in een 'Ontwikkelingsschets', die een totaalvisie geeft over de nagestreefde kwaliteit van de 'Poort van Zuid-Limburg'. Dit proces wordt zodanig met anderen opgezet dat projecten die al in voorbereiding dan wel uitvoering zijn, geen vertraging oplopen.

5. Masterplan Venlo

Naast het stimuleren van de verdere stedelijke ontwikkeling van Venlo als centrumgemeente van de Stadsregio, heeft de provincie een speciale taak in de ontwikkeling van de 'indistributie' en de 'ketenontwik-

keling' voor hoogwaardige logistiek in deze regio. Van wezenlijk belang daarin is het gezamenlijk op te stellen Masterplan voor Venlo/Tegelen en omgeving, inclusief het buitenland. Daarin krijgen de richting, het tempo en de uitwerkingsprojecten vorm en inhoud. Ook worden de betrokken partijen met hun onderlinge rolverdeling geïdentificeerd. Van belang in dat verband zijn, naast de betrokken gemeenten, ook het rijk, het bedrijfsleven, de aangrenzende Duitse steden zoals Krefeld en organisaties op het gebied van verkeer en logistiek. Het masterplan moet in 2000 gestalte krijgen.

6. Ontwikkeling Heuvelland

Het Heuvelland is het Nederlandse deel van het internationale Drielandenpark. Voorop staan behoud en bescherming van de voor Nederland unieke omgevingskwaliteit. In dit gebied is het project ROM-Mergelland in uitvoering. Het 'Plan van Aanpak ROM-Mergelland' loopt door tot 2000. Een vervolg van het ROM is in voorbereiding. Voor de coalitievorming met betrekking tot de toekomst van het Heuvelland wordt hierbij aangesloten. Daarnaast leggen we contact met partijen die niet in het ROM vertegenwoordigd zijn. Belangrijke coalitiepartners zijn de Europese Unie, Nordrhein Westfalen, Wallonië, Vlaanderen, de ministeries van VROM en LNV, gemeenten, waterschappen, WML, organisaties op het gebied van natuur en cultureel erfgoed, de landbouw, de toeristische sector en de Kamers van Koophandel.

7. Bedrijventerreinen van de toekomst

Om het concept van duurzame bedrijventerreinen te realiseren, achten wij het nodig per (type) bedrijventerrein aan te geven welke maatregelen technisch en financieel haalbaar zijn. Op basis daarvan formuleren we concrete doelen. Dit doen we in overleg met aanwezige bedrijven en de betrokken gemeentebesturen. Het initiatief voor de ontwikkeling van de strategische projecten ligt bij andere partijen, maar de provincie blijft wel betrokken bij de uitvoering van haar doelstellingen. Zij zal haar instrumenten inzetten om strategische projecten (mede) gerealiseerd te krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van subsidies of door als intermediair op te treden bij het verwerven van rijks- of Europese subsidies.

De provincie heeft het voortouw in de planning van bedrijventerreinen op regionale schaal. Voor de uitvoering in de vorm van ontwikkeling, exploitatie en beheer van bedrijventerreinen ligt het primaat bij gemeenten. Gezien het feit dat doorgaans meer gemeentebesturen

bij de revitalisering van bestaande bedrijventerreinen en de ontwikkeling van nieuwe zijn betrokken, moet daarvoor een geschikte aansturingsvorm ontwikkeld worden. Daarbij streven wij, in overleg met gemeenten en bedrijven, naar een sturingsorganisatie op regionaal niveau. In 1997 is reeds gestart met een nieuwe organisatie voor de aanleg van bovenregionale bedrijventerreinen. Daarvoor is het takenpakket van de Industriebank LIOF uitgebreid en de LIOF Bedrijventerreinen B.V. (BT) opgericht. Zolang er geen regionale organisatie operationeel is zal LIOF BT, indien nodig en in overleg met alle betrokken partijen, het initiatief nemen op dit gebied. In dit verband zijn nieuwe instrumenten, zoals 'strategisch grondbeleid' en 'publiek-private samenwerking' van groot belang.

Realisatie daarvan vereist een nadere oriëntatie. Wat de publiek-private samenwerking betreft, zijn wij met LIOF BT doende daarover kennis te vergaren in relatie tot de projectontwikkeling van bedrijventerreinen. Mogelijk dat LIOF BT hierin een facilitaire rol kan gaan vervullen.

8. Grensoverschrijdende landschapsparken

In Limburg hebben we te maken met de volgende grensoverschrijdende landschapsparken:

- Maas-Swalm-Nette
(met daarin het WCL Midden-Limburg)
- Drielandenpark
(met daarin ROM-Mergelland)
- Grensmaasvallei
(met daarin het Grensmaas-project)
- Laurabossen-Stramproyerbroek

Per gebied is sprake van een andere situatie en rol van de provincie. Zij ondersteunt de verdere concretisering en/of versterking van de landschapsparken Maas-Swalm-Nette (bij tractaat) en Laurabossen/Stramproyerbroek (via Benelux Economische Unie). Voor de Grensmaasvallei en het Drielandenpark (MHAL) wil de provincie een sterkere impuls geven aan de verdere invulling en versterking.

Belangrijke partijen bij de grensoverschrijdende landschapsparken zijn de Europese Unie, het rijk, Vlaanderen, Wallonië, Duitsland, Nordrhein Westfalen, de Belgische provincies Limburg en Luik, Kreis Aachen, gemeenten, waterschappen en organisaties op het gebied van natuur en cultureel erfgoed.

9. Euroring

In de nota 'Limburg 2030, uitstekend in Europa' is de zogeheten Euroring opgenomen als hoogwaardige railverbinding tussen de stedelijke gebieden in Zuid-Limburg en de Euregio. Tussen Maastricht en Parkstad is een lightrailverbinding voorzien. Vanuit haar verantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer, wil de provincie in samenwerking met het rijk, de gemeenten en de vervoersorganisaties de mogelijkheden voor deze nieuwe vorm van openbaar vervoer onderzoeken en zo mogelijk implementeren. Verder wil de provincie met genoemde instanties nagaan of een dergelijk systeem (op termijn) ook op andere trajecten gerealiseerd kan worden.

10. Herstructurering woningvoorraad

Onder invloed van de afnemende bevolkingsgroei, verschuift de aandacht in de woningbouw van kwantiteit naar de kwaliteit. Het tempo van de groei van de woningvoorraad gaat duidelijk afnemen en de bestaande woningvoorraad moet worden aangepast aan de moderne wooneisen. We moeten rekening houden met veranderde kwaliteitseisen voor de toekomst als gevolg van de vergrijzing van de bevolking en de toenemende zelfstandige huisvesting van specifieke groepen, zoals gehandicapten. Intensieve, regionale afstemming van gemeentelijke nieuwbouw- en herstructureringsplannen is noodzakelijk, met name in en tussen de stadsregio's. In de coalities vragen verder onderstaande punten (ontleend aan paragraaf 4.3) bijzondere aandacht.

Nieuwbouweffectrapportage

De provincie stimuleert gemeenten om in hun huisvestingsbeleid vooraf inzicht te verwerven in de gewenste kwaliteitseisen en locaties van de nieuwbouw.

Herstructurering oude wijken

Vergroting van de woningdifferentiatie in bestaande, vaak oude wijken, werkt kwaliteitsverhogend. Dit moet in samenhang worden uitgevoerd met de maatregelen voor de versterking van de sociale en economische positie van bewoners in bepaalde oude stadswijken (GSB-beleid). Gemeenten en woningbeheerders zijn hier de verantwoordelijke instanties. Het Investeringsbudget Stedelijke vernieuwing (ISV) is hier een belangrijk instrument. In de coalities moeten we afspreken hoe deze budgetten ingezet kunnen worden.

Huisvesting ouderen en specifieke groepen

De provincie gaat gemeenten stimuleren om op uniforme wijze de kwalitatieve woningvraag van deze groepen te inventariseren en in het beleid te verdisconteren. Ook bevorderen we de afstemming van het provinciale woon-, zorg- en welzijnsbeleid.

Duurzaam bouwen

De provincie blijft werk maken van het afsluiten van zogenoemde dubo-convenanten en het coördineren en stimuleren van duurzaam bouwen en wonen in alle regio's, in samenspraak met gemeenten en het bouwbedrijfsleven.

Ruimer wonen

Daar waar dat mogelijk is, zullen we tegemoet komen aan de toenemende vraag naar ruimer wonen in een aantrekkelijk buitengebied.

Belangrijkste coalitiepartners in dit verband zijn gemeenten, woningbeheerders, organisaties op het gebied van de zorg en het bouwbedrijfsleven.

11. Duurzame watervoorziening

Om grondwater voor duurzaam gebruik te kunnen garanderen is herziening van de aanwijzing van grondwaterbeschermingsgebieden en het aanwijzen van strategische grondwatervoorraden nodig. De provincie zal die aanwijzen. In samenwerking met de andere aandeelhouders van de WML zal de provincie duurzame drinkwatervoorziening bevorderen. Voor de watervoorziening zijn in elk geval gemeenten, landbouw en WML belangrijke partners.

6.3

Instrumenten voor uitvoering van het omgevingsbeleid

Deze paragraaf omvat een beknopte schets van een aantal belangrijke bestaande en gewenste instrumenten. Het is geen uitvoerige verkenning, meer een greep uit het totaal. Meer en meer komt het accent te liggen op gezamenlijke planontwikkeling en afspraken (bestuurs-overeenkomsten) en de inzet van stimulerende instrumenten. Regulerende juridische instrumenten vervullen een ondersteunende, maar onmisbare rol. Welke (pakketten van) instrumenten uiteindelijk ingezet worden om de beoogde doelen te verwezenlijken, leggen en we vast in het POL. Daarbij maken we mede gebruik van de resultaten van de coalitievorming.

Om het voorgenomen beleid te effectueren staan het provinciaal bestuur vele instrumenten uit heel uiteenlopende categorieën te beschikking, zoals:

- Planvorming;
- Organisatie (coalitievorming, bestuursovereenkomsten, marktwerking, decentralisatie e.d.) en communicatie;
- Financiële instrumenten (subsidies, heffingen e.d.);
- Juridische instrumenten (verordeningen, vergunningen, plantoetsing, aanwijzing e.d.);
- Monitoring en evaluatie;
- Internationale samenwerking.

Planvorming

Planvorming is een belangrijk instrument in het omgevingsbeleid. In paragraaf 6.5 gaan we nader in op een nieuwe opzet van het planstelsel.

Organisatie en communicatie

Onder het instrumentarium van organisatie verstaan we de manier waarop we het samenwerkingsproces met andere partijen organiseren. Hier komen verschillende aspecten bij kijken:

Decentralisatie

Bij de samenwerking tussen partners op basis van afspraken moet de realisatie van de doelstellingen van het omgevingsbeleid centraal staan en niet de formele taakverdeling. Bij het maken van afspraken gaat de provincie er van uit dat alles wat decentraal mogelijk is, ook decentraal geregeld moet worden (subsidiariteitsbeginsel). De nadruk in het bestuur komt dan meer te liggen op procesplanning, op het faciliteren en beoordelen van besluitvormingsprocessen. Behalve voor de

belangrijkste provinciale belangen, trekt het bestuur zich wat terug van inhoudelijke beoordelingen. Actuele voorbeelden hiervan zijn ondermeer de voorgenomen decentralisatie van het stedelijk openbaar vervoer in de Parkstad en de decentralisatie van bodemsanerings- en geluidhindertaken naar gemeenten.

Marktwerking

Onder marktwerking verstaan we een situatie waarbij meerdere partijen opereren op een markt waarin vraag en aanbod via prijsmechanismen tot stand komen. Marktwerking mag niet verward worden met privatisering. Dat is het, met het oog op verhoging van de efficiency en een meer bedrijfsmatige aanpak, verzelfstandigen van (onderdelen van) organisaties die voorheen tot de overheid behoorden. Een voorbeeld hiervan is de WML. Mede als gevolg van de Europese ontwikkelingen spelen op vrijwel alle beleidsterreinen discussies over het introduceren of vergroten van de marktwerking. De verwachting is dat marktwerking in de toekomst een grotere rol zal vervullen dan momenteel het geval is. Op verschillende terreinen zien we tendensen in die richting, zoals bijvoorbeeld in het afvalbeleid, de energiesector en het openbaar vervoer. Per beleidsonderwerp zal de betekenis anders zijn. Belangrijk is te beseffen dat de condities voor marktwerking op rijksniveau, en soms Europees niveau, vastgelegd moeten worden. 'Meer marktwerking, hardere overheid', citeren we Geelhoed. Dat is een overheid die bijvoorbeeld zorgt voor mededinging en die monopolievorming voorkomt. Een overheid ook die sociale rechtvaardigheid en de kwaliteit van de omgeving waarborgt.

Bestuursovereenkomsten

De provincie is in het kader van het Grote Stedenbeleid een partnership aangegaan met Maastricht, Heerlen en Venlo. Op basis van 'pro-actieve' samenwerking ontwikkelen en ondersteunen we gezamenlijke activiteiten, die zijn gericht op revitalisering van de grote steden. Centrale insteek vormt de integrale benadering van de stedelijke problematiek en de stedelijke potenties.

Maatschappelijke coalitievorming

(zie paragraaf 6.1)

Communicatie

Communicatie is méér dan het verspreiden van informatie na besluitvorming. Communicatie moet eveneens integraal onderdeel gaan uitmaken van het ontwikkelen en uitvoeren van beleid.

Financiële instrumenten

Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV)

De provincie heeft diverse financiële instrumenten ter beschikking, die hier niet allemaal aan bod komen. We lichten alleen het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) er uit, omdat het een nieuw instrument is dat nog toelichting behoeft. Momenteel is men bezig om rijksmiddelen voor kwaliteitsverhoging van woon- en werkmilieus te bundelen in het ISV. Daarmee vindt integratie plaats van bestaande regelingen als het Stadsvernieuwingsfonds, het Besluit Woninggebonden subsidies, het Besluit Locatiegebonden subsidies, de Tijdelijke Stimuleringsregeling Herstructurering Goedkope Huurwoningvoorraad en de subsidies voor bodemsanering en geluidisolatie. Mogelijk wordt het ISV nog uitgebreid met subsidies voor stadseconomie. Gemeenten die voor toekenning van ISV-gelden in aanmerking willen komen moeten een ontwikkelingsvisie opstellen. Het rijk kent de budgetten rechtstreeks toe aan de gemeenten die meedoen aan het Grote Stedenbeleid. De provincie wordt budgethouder voor de andere gemeenten. Daarnaast wordt de provincie verantwoordelijk voor de bovenlokale afstemming van het beleid voor de stedelijke vernieuwing. Tevens krijgen we bij de invoering van het ISV een adviesfunctie bij de beoordeling van de ontwikkelingsvisie van alle gemeenten.

Juridische instrumenten

Onder de noemer 'juridische instrumenten' vallen de, wellicht meer traditionele, instrumenten, waarmee de provincie haar beleid kan uitvoeren. Bij het inzetten en toepassen van deze instrumenten is een ontwikkeling te zien van 'regeltoepassing' naar een meer meedenkende aanpak, waarbij de doorwerking van beleid centraal staat. Bij de toetsing van bestemmingsplannen krijgt dit bijvoorbeeld vorm door de nadruk meer te leggen bij het vooraf aandacht schenken aan doorwerking van de beleidsvoornemens naar gemeentelijke bestemmingsplannen, dan op toetsing achteraf.

Bij vergunningverlening en handhaving waait al enkele jaren - onder andere in het kader van het Interprovinciaal Overleg - een nieuwe wind. De rol van deze instrumenten verandert in verband met de toenemende aandacht voor bedrijfsmilieuzorg. Bedrijven krijgen daarin veel meer eigen verantwoordelijkheid en dat heeft ook gevolgen voor de wijze waarop vergunningverlening en handhaving in de praktijk ingezet worden. Onder andere in IPO-verband is hiervoor

het project 'Veranderende rol van vergunningverlening en handhaving' in uitvoering.

Ook de Provinciale Milieuverordening (PMV) is een voorbeeld van een juridisch instrument. Deze moet te zijner tijd aan de hand van het Omgevingsplan worden aangepast.

Monitoring en evaluatie

Bij integraal beleid past een eveneens samenhangende registratie van de voortgang, oftewel 'monitoring'. Dit gebeurt aansluitend aan de indicatoren die we onderscheiden om uit te drukken hoe de Limburgse voorraden ervoor staan (zie paragraaf 2.1). Bestaande monitoringrapportages, zoals de 'Monitoring Milieu en Water', de 'Mobiliteitsmonitor' en de 'LSEV' (Limburgse sociaal-economische verkenning) zullen we in dit verband opnieuw tegen het licht houden. Tevens ligt hier een duidelijke relatie met het streven naar meer samenhang in de prognoses (zie hoofdstuk 4). Evaluatie van beleid en uitvoering is een belangrijke stap in de beleidscyclus. Daarbij moet er gewerkt worden volgens de in 1998 vastgestelde 'Handleiding Beleidsevaluatie'. Monitoring en evaluatie zijn immers direct met elkaar verbonden.

Internationale samenwerking

De geografische ligging van Limburg tussen grootstedelijke gebieden, haar grensligging en de ontwikkelingen om ons heen in Europa, vragen zonder meer om een duidelijke grensoverschrijdende blik. Afhankelijk van de aard van de ontwikkelingen, de problematiek, de verdeling van de bevoegdheden en de financiën, moet dit op verschillende schaalniveaus gebeuren. Op het niveau van de grensregio speelt vooral concrete afstemming van activiteiten.

Op nationaal en internationaal niveau gaat het om de ontwikkeling van grote projecten, waar Limburg direct bij is betrokken of sterk door wordt beïnvloed, zoals bijvoorbeeld de bruinkoolwinning in het Ruhrgebied. Europees gezien moeten we in toenemende mate rekening houden met Europese regels en beleid. Belangrijk is daarbij ook het benutten van Europese programma's, waaronder het nieuwe 'Interreg III Programma' dat breder en grootschaliger is dan de vroegere Euregionale Interreg Programma's.

Dit betekent dat de provincie, naast haar planvormende en toezichhoudende taken, deze manier van samenwerken flink zal moeten stimuleren.

Gewenste nieuwe instrumenten

Grondbeleid

In de huidige situatie is er sprake van sterk uiteenlopende grondprijzen tussen gemeenten. De toename van het aantal particulieren op de grondmarkt beperkt de mogelijkheden van de overheid om een actief grondbeleid te voeren op het gebied van landbouw, woningbouw of bedrijventerreinen. Wij denken dat een regionaal grondbeleid een essentiële voorwaarde is om het verstedelijkingsbeleid te kunnen verwezenlijken. Uniformering van de grondprijsbepaling kan een eerste stap zijn op weg naar het afstemmen van grondprijzen. De grondprijs is dan niet langer een concurrentiefactor tussen randgemeenten en centrumsteden. Van eventuele meeropbrengsten van hogere grondprijzen in de randgemeenten kunnen zowel stad als randgemeenten profiteren. Mogelijk kan de regionale samenwerking resulteren in de realisatie van een regionaal grondbeleid dat per regio varieert, in welk geval maatwerk belangrijk is.

Grondverwerving is in hoge mate bepalend voor het succes van de beleidsvoornemens ten aanzien van natuur, bos, waterretentie en het tegengaan van verdroging. De provincie speelt daar een hoofdrol in. Enerzijds als medefinancier en anderzijds als (mede)aanstuurder van de Dienst Landelijk Gebied, die de aankopen verzorgt voor het Bureau Beheer Landbouwgronden. In geheel Limburg, en met name in het zuiden, zien we een geringe grondmobiliteit. In combinatie met de vereiste prioriteitstelling ten aanzien van de inzet van de beschikbare middelen, vereist dit een goede verwervingsstrategie. De aankoopstrategieplannen (ASP's) die voor Zuid-Limburg (opdracht provincie) en de Peelvenen (opdracht 'Streekcommissie') zijn opgesteld, voldoen hier slechts ten dele aan. De totstandkoming van het regionaal grondbeleid vereist dan ook nog verdere studie en overleg. In een op te stellen nota komen we daar apart nog op terug.

Provinciale projectenprocedure

Om projecten die voor de provincie van wezenlijk belang zijn voortvarend ter hand te kunnen nemen bestaat er behoefte aan een provinciale 'projectenprocedure'. Bij het rijk bestaat hiervoor voorlopig geen draagvlak. Zij vindt dat de provincies beter gebruik moeten maken van bestaande instrumenten en bevoegdheden, waaronder het daadwerkelijk gebruiken van hun 'aanwijzingsbevoegdheid'.

Omgevingsprijs

We vinden het wenselijk dat er een systematiek tot stand komt waarmee de werkelijke kosten van ontwikkelingen tot uiting komen. Dat is ook al in de nota 'Samenhangend beleid, efficiënte uitvoering' aangegeven. Het kan hierbij gaan om het doorberekenen van kosten van maatregelen aan degenen die daar baat bij hebben, maar ook om het doorberekenen van de externe kosten van milieu- en ruimtebeslag. Wanneer ingrepen nodig zijn in reeds intensief gebruikte en bebouwde ruimte gaat dat gepaard met hoge kosten, die in veel gevallen niet (direct) door de eigenaren en baathebbenden gedragen (kunnen) worden. De investeringen worden dan ook voornamelijk door de overheid gedragen. Voorbeelden zijn de stadsvernieuwing, herstructurering en revitalisering van bedrijventerreinen en inpassing van nieuwe infrastructuur. De (wettelijke) mogelijkheden om kosten toe te rekenen zouden ver groot moeten worden.

Het doorberekenen van de externe kosten van milieu- en ruimtebeslag is een verruiming van het uitgangspunt 'de vervuiler betaalt'. Op dit moment is dat slechts in beperkte mate het geval. Zo komt de ervaren schaarste aan ruimte niet tot uitdrukking in de prijs van grond die in exploitatie genomen wordt. We pleiten ervoor om ook in nationaal verband methodieken te ontwikkelen voor het doorberekenen van de maatschappelijke kosten. Te denken valt bijvoorbeeld aan:

- in rekening brengen hectares voor externe milieuzonering;
- opslag op marktprijs voor gronden met 'schaarse kwaliteiten', zoals ligging in open landschap, bijzonder schoon, natuur, gebieden met bijzondere soorten e.d.;
- kosten per eenheid geproduceerde luchtverontreiniging, geluid, straling, trilling etc., zoals dat ook voor afvalproductie, waterverontreiniging geldt;
- hogere kosten voor gebruik van infrastructuur en vervoermiddelen naarmate die meer negatieve effecten voor natuur en milieu met zich meebrengen.

Overigens moeten we ervoor waken dat dergelijke ontwikkelingen niet tot sociale armoede leiden vanwege het onbetaalbaar worden van voorzieningen voor de minder bedeelde groepen in de samenleving.

6.4 Investeren in Limburg

De provincie moet voor een belangrijk deel op eigen kracht bepalen waarop zij haar investeringen wil richten. Het POL zal daarom een 'regionaal investeringsprogramma' bevatten. In deze Schets is een dergelijk programma nog niet opgenomen. Die concretisering is pas in de planfase aan de orde. Wel is een verkenning uitgevoerd naar de investeringssituatie in Limburg, gezien vanuit het perspectief van de institutionele beleggers ('Randvoorwaarden voor Investeren in Limburg', P. Kohnstamm, 1998).

Het beeld dat daarin wordt geschetst, zet ons met beide benen op de grond. Voor institutionele beleggers blijkt Limburg namelijk over het algemeen niet zo interessant te zijn. Zij zien Limburg als een perifere locatie in Nederland, omgeven door perifere locaties in België en Duitsland. De gegevens over de huidige bezittingen van de belangrijkste institutionele beleggers in Nederland illustreren dit beeld. Overigens blijkt daaruit niet dat de economische ontwikkeling in Limburg geremd is door het wegblijven van institutionele beleggers. De belangrijkste investeringen in Limburg zijn die voor eigen gebruik. Voor de bewoners, ondernemers en ondernemingen dus.

Ook is het beeld van de institutionele beleggers niet zonder meer van toepassing op financiers en projectontwikkelaars. In principe zijn er financiers te vinden voor elk initiatief dat economisch winstgevend is. Projectontwikkelaars en bouwbedrijven zijn actief in de hele provincie. Het is daarom van belang om een open communicatie te onderhouden met de lokaal gevestigde bouwbedrijven en institutionele beleggers, bijvoorbeeld in een 'platformoverleg'.

6.5 Naar een nieuw planstelsel

Omgaan met dynamiek en continuïteit

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg gaat de bestaande wettelijke en andere strategische provinciale plankaders op het gebied van het omgevingsbeleid vervangen (zie hoofdstuk 1). Dat stelt een aantal specifieke eisen aan de inrichting van het Omgevingsplan. De inhoudelijke en procedurele inrichtingseisen die aan een POL worden gesteld, zijn uitgezocht en beschreven in het rapport 'Inrichting Planstelsel'. Bij de opstelling van een Omgevingsplan wordt daar rekening mee gehouden.

Het is echter ook van belang nu al enig zicht te hebben in de werking van het provinciale planstelsel nadat het POL is vastgesteld. Onder een planstelsel wordt verstaan: het samenhangend geheel van documenten, processen en procedures die betrekking hebben op de omgevingsvraagstukken. Bepalend voor een goede werking is de balans die wordt gevonden tussen de behoefte aan dynamiek en flexibiliteit enerzijds en continuïteit en stabiliteit anderzijds.

Maatschappelijke veranderingen voltrekken zich door de aard van onze samenleving en de technologische expansie steeds sneller. Beleidsstukken hebben daarom, in tegenstelling tot bijvoorbeeld tien jaar geleden, vaak nog maar een beperkte 'houdbaarheid'. Alert inspelen op de dynamische ontwikkelingen maakt het nodig een flexibele en dynamische besluitvormingsstructuur te creëren.

Aan de andere kant bestaat er de wens niet te leven naar de waan van de dag en bepaalde waarden en visies ferm overeind te houden in het gewoel. Soms werkt een vertragingsfactor in de besluitvorming als een moment van 'bezinning', dat voorkomt dat te snel en ondoordacht op ontwikkelingen wordt gereageerd.

Naast voldoen aan deze behoeften, moet het planstelsel ook eenduidig zijn. Uit het rapport 'Inrichting Planstelsel' blijkt namelijk dat in de huidige beleidspraktijk de positie van de verschillende provinciale beleidsdocumenten vaak niet helder is. Het is niet altijd duidelijk hoe beleidsdocumenten hiërarchisch ten opzichte van elkaar staan, zoals bijvoorbeeld de verhouding Streekplan-Beleidsnota Toerisme. Ook is er geen uniforme, eenduidige benaming voor documenten van gelijke status en functie. Voorbeelden van in omloop zijnde omschrijvingen zijn: visie-, toetsings- en aansturende deel en advies-, draagvlak- of informatiefunctie.

Andersom blijken documenten met dezelfde benaming nogal eens diverse functies te vervullen: wat de één als een strategienota of visie beschouwt, noemt de ander een plan van aanpak. Een nieuw planstelsel moet hier verbetering in aanbrengen.

Getracht is beide dimensies - dynamiek én continuïteit - tot de kernbegrippen te maken van een nieuw provinciaal planstelsel voor de omgevingsvraagstukken. Het planstelsel POL heeft twee bepalende functies. De eerste is het genereren van gezamenlijke afspraken en opvattingen ten aanzien van omgevingsvraagstukken. De ontwikkeling van omgevingsbeleid is in die opvatting een min of meer permanente, interactieve activiteit, een zoektocht naar steeds weer nieuwe en adequate coalities om maatschappelijke vraagstukken aan te pakken. Het plandocument als zodanig is dus geen doel op zich, maar veeleer een expressie van afspraken en opvattingen, die richtsnoer zijn voor het dagelijks besturen, ontwikkelen en managen van 'merit goods'. Daarvoor is vooral het goed inrichten van het proces van belang (zie paragraaf 6.1).

Een tweede belangrijke functie van het POL-planstelsel is het voorzien in rechtszekerheid en continuïteit. Publieke en private partijen wensen bij omgevingsvraagstukken - waar vaak sprake is van lange aanlooptijden en afschrijvingstermijnen en lage aanvangsrendementen - de nodige zekerheid in het beleid en de besluitvorming. Bovendien zijn ingrepen in de omgeving vaak onomkeerbaar, zodat zorgvuldigheid en bezinning bij de besluitvorming een absolute voorwaarde is. Voor deze functie zijn vooral proceduredocumenten van belang. Daar wordt hieronder nader op ingegaan.

Contouren van een POL-planstelsel

In figuur 6.5.1 zijn de contouren geschetst van een mogelijk toekomstig planstelsel voor het provinciaal omgevingsbeleid. De kern wordt gevormd door het POL en POL-uitwerkingen. Tezamen vormen zij het deel van het planstelsel met een planstatus. Dit deel van het planstelsel vervangt de bestaande, deels wettelijke verplichte, strategische plannen zoals het Waterhuishoudingsplan, Milieubeleidsplan, Streekplannen, Mobiliteitsplan en het Economisch Beleidskader.

Zowel in het POL als in de POL-uitwerkingen kunnen uitspraken voorkomen die als toetsingskader worden gehanteerd. Dergelijke uitspraken worden als zodanig herkenbaar in de tekst aangegeven. Dit gebeurt mede vanuit het oogpunt van het zogeheten 'specialiteitsbeginsel', dat er op neerkomt dat bij het nemen van

bepaalde besluiten alleen met specifieke (sectorale) beleidsuitspraken rekening mag worden gehouden. Zo moet bij het verlenen van een milieuvergunning expliciet een toetsing plaatsvinden aan het provinciaal milieubeleid, terwijl gemeentelijke bestemmingsplannen getoetst worden aan provinciaal ruimtelijk beleid. Het moet voor de aanvrager van een vergunning te allen tijde duidelijk zijn aan welk beleidsplan de aanvraag wordt getoetst. Dat betekent dat deze afzonderlijke toetsingskaders in het POL herkenbaar moeten zijn. Dit staat feitelijk haaks op de integrale gedachte. Het specialiteitsbeginsel belemmert dan ook een volwaardige en integrale afweging en past om die reden eigenlijk niet bij een geïntegreerd plan als POL.

Beleid dat geen betrekking heeft op fysieke omgevingsvraagstukken valt buiten het kader van het POL-planstelsel. Het gaat dan om grote delen van het cultuur- en zorgbeleid. Waar mogelijk en nodig, wordt wel de samenhang aangegeven.

POL en POL-herzieningen

Het POL omvat een visiedeel, een beleidsdeel en een algemene visie op de doorwerking van het beleid. Bij de ontwikkeling van de visie wordt een periode van 10 jaar, met een doorkijk tot 15 jaar, in beschouwing genomen. Op grond van de wettelijke verplichtingen voor een aantal strategische plannen die het POL vervangt, wordt het POL elke vier jaar integraal herzien. Verlening met maximaal twee jaar is mogelijk. Deze, zeker in vergelijking met de veel langere looptijden bij streekplannen, korte periode impliceert zeker niet dat visie en beleidslijnen elke vier tot zes jaar volledig wijzigen. Er zal eerder sprake zijn van beleidswijzigingen op onderdelen en de doorloop van het beleid, eventueel met accentverschillen voor veel andere onderdelen.

Tussentijdse gedeeltelijke herzieningen van het POL zijn mogelijk, maar blijven in aantal beperkt. Dergelijke partiële herzieningen hebben net als het POL een integraal karakter. POL en herzieningen daarvan (integraal of partieel) worden door Provinciale Staten vastgesteld.

Om het POL daadwerkelijk als vervanging te laten dienen voor de wettelijk vereiste strategische plannen, is de zwaarste wettelijk voorgeschreven voorbereidingsprocedure maatgevend. Dit betekent concreet we de voorbereidingsprocedure voor streekplannen, zoals vastgelegd in de Wet Ruimtelijke Ordening, aanhouden. Overigens is een herziening van deze procedure in voorbereiding. De implicaties daarvan moeten tijdig beoordeeld worden.

POL-uitwerkingen

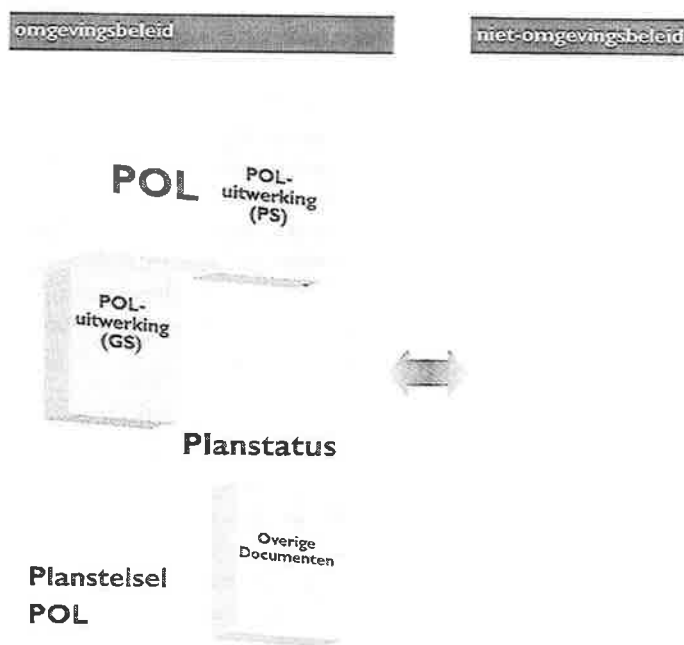
Er kunnen verschillende redenen zijn om de in het POL opgenomen beleidslijnen nader te concretiseren in uitwerkingen. Dat kan bijvoorbeeld de wens zijn om de uitvoering sterk aan te sturen. Maar ook sterke dynamiek in een beleidsveld kan aanleiding zijn om beleidslijnen in een eenvoudiger en sneller aan te passen document op te nemen. De scheiding tussen POL en POL-uitwerking kan en zal per onderwerp anders liggen. Belangrijk is dat in alle gevallen duidelijk moet zijn hoe de POL-uitwerking aan met POL is verbonden. Zoveel mogelijk wordt in het POL zelf al aangegeven op welke onderdelen uitwerking plaats vindt. Wanneer dat niet het geval is wordt aan Provinciale Staten toestemming voor uitwerking gevraagd.

POL-uitwerkingen worden door Provinciale Staten (PS) of Gedeputeerde Staten (GS) vastgesteld. Vaststelling gebeurt door PS als het zaken betreft met een groot politiek gewicht of aanzienlijke financiële consequenties dan wel wanneer dat uit een wettelijke verplichting volgt. In andere gevallen stellen GS, daartoe gemandateerd door PS of op basis van autonome bevoegdheid, de uitwerking vast. POL-uitwerkingen zijn bij voorkeur thematisch of gebiedsgericht. De overlap die hier onvermijdelijk het gevolg van is, vraagt om een goede afstemming ter voorkoming van tegenstrijdigheden. Doen zich onverhoopt toch problemen voor op dit vlak, dan is het POL maatgevend. Het uitgangspunt is steeds een integrale benadering, zoals beschreven in deze Schets. Doelgroepgerichte POL-uitwerkingen moeten zoveel mogelijk vermeden worden, om te voorkomen dat er teveel overlap ontstaat met thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen. Vaak gaat het immers om hetzelfde beleid maar dan van uit een ander perspectief weergegeven. In dergelijke gevallen kan mogelijk worden volstaan met een informatief document zonder planstatus.

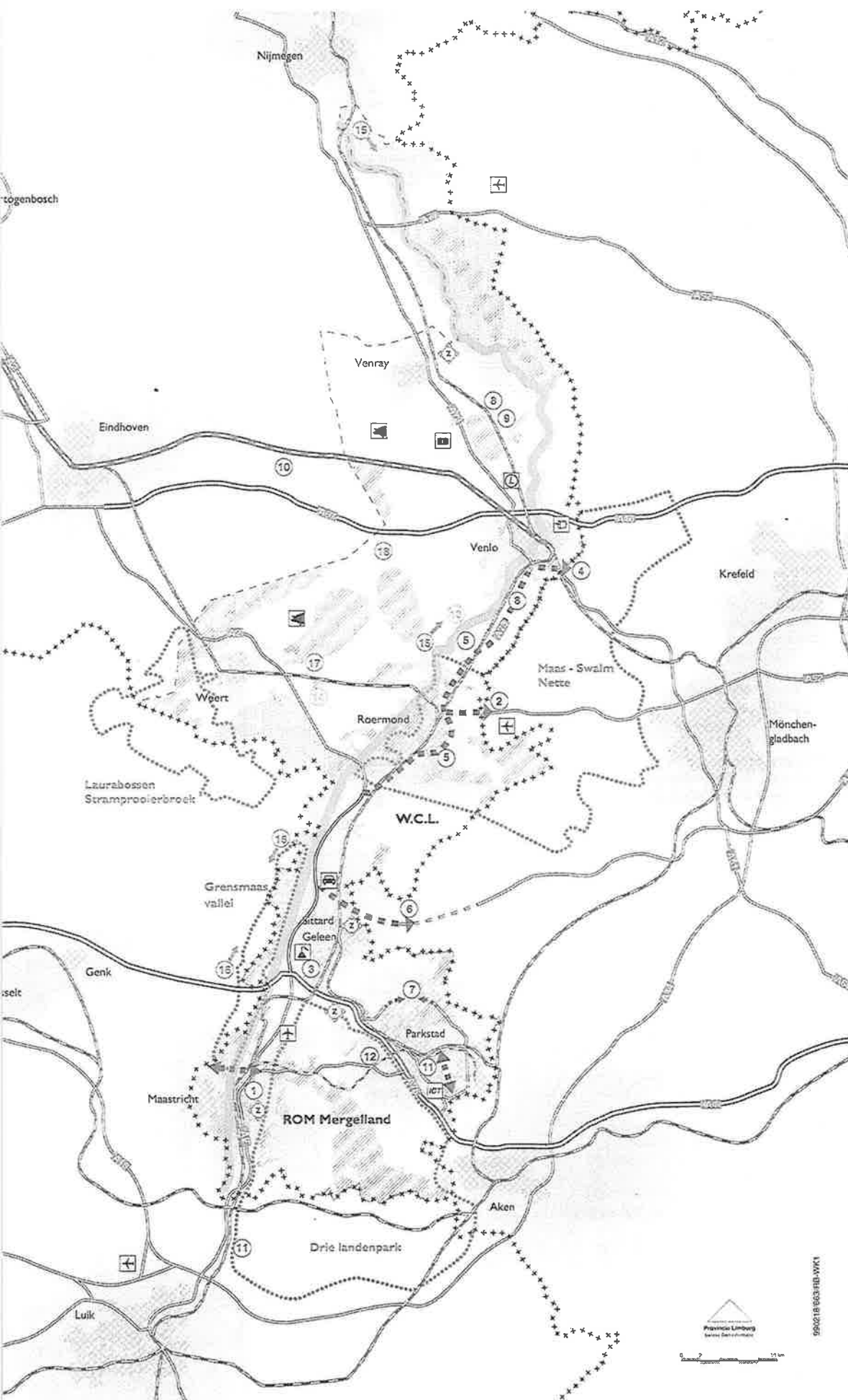
De looptijd van POL-uitwerkingen is in principe niet langer dan de looptijd van het POL zelf. De looptijd is korter wanneer de dynamiek van het beleidsterrein daar aanleiding toe geeft. De voorbereidingsprocedure van POL-uitwerkingen hangt samen met de gekozen looptijd; hoe korter de looptijd, hoe lichter in principe de voorbereidingsprocedure. Dat alles vanzelfsprekend binnen de wettelijke kaders. Uit het oogpunt van herkenbaarheid krijgen de POL-uitwerkingen zoveel mogelijk dezelfde vormgeving en opzet.

Overige documenten behorend tot het planstelsel POL

Naast POL en POL-uitwerkingen zijn er documenten waarvoor geen planstatus vereist is. Het gaat hierbij om stukken met een functie op het gebied van programmering, communicatie, monitoring en evaluatie, alsmede documenten die GS als hulpmiddel vaststellen.



Figuur 6.5.1: Contouren van een nieuw planstelsel



Economie

- logistiek
- kantoormachine industrie
- automotive
- chemie
- intensieve veehouderij
- glastuinbouw
- info/communicatie industrie (ICT)

Wegen

- corridorhoofdtransportas (weg)
- weg
- voorgenomen verbinding
- bereikbaarheidsopgaven Maastricht
- N280
- A2/A76 2x3 rijstroken
- A74
- A 73 Zuid
- N297
- Buitenring Parkstad

Railverbinding

- corridorhoofdtransportas (spoor)
- spoorlijn
- modernisering Maaslijn
- zuidelijke bypass Betuwelijn
- IJzeren Rijn (voorkeursalternatief)
- opwaardering Brabandlijn
- aansluiting HSL-netwerk
- lightrail Maastricht - Parkstad

Vaarwegen

- water-hoofdtransportas
- vaarverbinding
- modernisering Maasroute
- opwaardering Midden - Limburgse kanalen

Groen

- reconstructie gebied
- internationaal belangrijke natuurgeb.
- waterbergend winterbed
- grensoverschrijdende landschapspark
- open, bebouwingsarme gebieden
- Zandmaas
- Grensmaas
- Tungelroyse beek
- Peelvenen

Overig

- steden
- stadsregio's
- experiment verbrede economie platteland
- deconcentratie intramurale
- voorzieningen verstand, gehandicapten
- vliegveld
- provinciegrens
- rijkgrens



590218 603 HEB-WVK1

Lijst van gebruikte afkortingen

BCI	Buck Consultants International
BEVER	BeleidsVernieuwing Bodemsanering
CPB	Centraal Planbureau
Dubo	Duurzaam bouwen
ETIL	Economisch Technologisch Instituut Limburg
GDU	Gebundelde Doel Uitkering kleine infrastructuur
GGOR	Gewenste Grondwater- en Oppervlakte water Regimes
GS	Gedeputeerde Staten
GSB	Grote Steden Beleid
HSL	Hoge SnelheidsLijn (spoorlijn)
ICT	Informatie- en Communicatie Technologie
IPO	Interprovinciaal Overlegorgaan
ISV	Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing
LEI/DLO	Landbouwconomisch Instituut / Dienst Landbouwkundig Onderzoek
LINEA+	Grensoverschrijdend stedelijk werkverband in Noord- en Midden-Limburg
LIOF	N.V. Industriebank Limburgs Instituut voor Ontwikkeling en Financiering
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
MHAL	Maastricht, Heerlen, Aken, Luik, samenwerkingsverband
MDW/MIG	Marktwerking, Deregulering en Wetgeving / Modernisering Instrumentarium Geluidhinder
MER	Milieu Effect Rapport
MIOW-PROV model	Rekenmodel voor de sociaal-economische gevolgen van provinciaal milieubeleid
MIT	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport
MOMARO	Modernisering Maas Route
NUBL	Nadere Uitwerking Brabant-Limburg
NWW	Ingeschrevenen bij Arbeidsbureau en meegeteld als niet-werkende werkoeken
PBW	Provinciaal Bureau Welzijnsplanning
PS	Provinciale Staten
RAOZ	Regionaal Afvaloverlegorgaan Zuid-Nederland
REBIS	Volgsysteem ten behoeve van de ontwikkeling van bedrijventerreinen
RIVM	Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne
ROC	Regionaal Overslag Centrum
ROM-gebied	gebied waar integrale maatregelen getroffen worden op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Milieu
RPD	Rijks Planologische Dienst
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen
SCP	Sociaal Cultureel Planbureau
SWITCH	Beleidsdocument van de Waterleiding Maatschappij Limburg waarin overschakeling van winning van drinkwater uit grondwater naar winning uit oppervlaktewater bepleit wordt
TGV	Hoge Snelheidstrein
TPE	Trade Port Europe, bedrijventerrein bij luchthaven Maastricht Aachen Airport
VAL	Value Added Logistics
VERDI-convenant	Afspraken over de taakverdeling tussen overheden m.b.t. mobiliteitsbeleid
VERM	Verkenning Ruimteprobleem Mainport Rotterdam
VINEX	Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
WCL-gebied	Waardevol Cultuur Landschapsgebied, bedoeld wordt WCL-Midden-Limburg; het gebied ten oosten van de Maas tussen Roermond, Echt en de grens met Duitsland

Begrippenlijst

Aanwijzingsbevoegdheid:

bevoegdheid van GS om na overleg met een gemeenteraad en de PCO de gemeenteraad te verplichten een bestemmingsplan vast te stellen

Absolute ont koppeling:

een absolute daling van de milieubelasting bij een groei van de economie

Actief bodembeheer:

beheersmaatregelen gericht op structurele vormen van bodemverontreiniging

Afbreukrisico:

vooraf moeilijk in te schatten risico dat project kan doen mislukken

Agribusiness:

bedrijven die goederen en diensten leveren aan land- en tuinbouwbedrijven of zorgen voor verwerking, afzet en transport van agrarische producten en de land- en tuinbouwbedrijven

ALARA-principe:

As-Low-As-Reasonably-Achievable-principe; te nemen milieumaatregelen die redelijkerwijs (qua kosten en effecten) haalbaar zijn

Atmosferische depositie:

neerslag van stoffen uit de lucht

Beheerslandbouw:

beheer van natuur en landschap door agrariers

Beleidsintensivering:

beleidsverdunding, beleid beperkt tot de vitale provinciale belangen

Benchmark:

soort kwaliteitslabel voor efficiency van energiegebruik voor bedrijven

Benelux Economische Unie:

economisch samenwerkingsverband tussen België, Nederland en Luxemburg

Biodiversiteit:

natuurlijke rijkdom aan genetisch materiaal, soorten, levensgemeenschappen en ecosystemen

Bouwvolume:

aantallen te bouwen woningen

Centrale set kernvariabelen:

uniforme set van demografische, economische en milieu-gegevens, waarmee prognoses in het omgevingsbeleid gemaakt kunnen worden

Centrumstedelijke woonmilieus:

woonruimten in stadskern

Cluster:

economisch netwerk van gerelateerde bedrijven uit een produktiekolom die in de buurt van elkaar zijn gesitueerd

Continental hoofdstuk:

ruimtelijk-economische hoofdstuk op Europese schaal

Contourenlijn:

buitengrens van dorpen en steden

Contract voor Zuid-Nederland:

overeenkomst van Limburg, Zeeland, Noord-Brabant, met marktpartijen, intermediaire organisaties en het Rijk, gericht op economische ontwikkeling

Corridors:

ketens van ruimtelijke en economische regio's op Europese schaal, waarbinnen een (multimodale) bundel van hoofdtransportassen en knooppunten fungeert als drager van verdere ruimtelijk-economische ontwikkelingen

Cultureel contactpunt:

nog op te richten centraal punt in Parkstad Limburg dat zich bezig zal houden met stimulering en coördinatie van culturele initiatieven

Cultuurconvenant:

overeenkomst met de rijksoverheid op het gebied van cultuur

Cultuurhistorische waardenkaart:

kaart waarop gebieden op basis van het voorkomen van monumenten, archeologische en cultuurhistorische objecten in samenhang zijn gewaardeerd

De Boer geiden:

extra investeringsimpuls infrastructuur openbaar vervoer, bedoeld voor snelheidsbevorderende o.v.-maatregelen

Depositie snelheid:

snelheid waarmee zich in de lucht bevindende stoffen naar de bodem toe bewegen

Draaischijven:

logistieke knooppunten voor intermodale vervoersstromen

Driehoeksdenken:

aanduiding voor geïntegreerde benadering van het omgevingsbeleid, vanuit het economisch, het sociaal en cultureel en het natuur en milieu kapitaal

Ecologische structuur:

netwerk van onderling samenhangende natuurgebieden

Economische formaties:

complexen van gerelateerde bedrijven, die als dynamische netwerken een stuwende en faciliterende betekenis hebben voor de metropolen

End-of-pipe maatregelen:

bepaald type milieumaatregelen, die aan het eind van een productieproces genomen worden, bijv. rookgasreiniging of afvalwaterzuivering

E-water:

water van laagwaardige kwaliteit voor industriële toepassingen

Extramuralisering:

proces waarbij bewoners van grote zorginstellingen zich vestigen in zelfstandige, vaak aangepaste woningen met daarbij behorende zorgvoorzieningen Functionele zorgunits: stelsel van aan elkaar hangende zorgvoorzieningen

Generiek beleid:

voor de gehele provincie geldend algemeen beleid

Globalisering:

ontwikkeling waarbij met name economische en informatie-technologische activiteiten steeds meer wereldomvattend zijn

Grijs water:

huishoudelijk afvalwater dat hergebruikt wordt

Grondgebonden landbouw:

akkerbouw, fruitteelt, vollegrondstuinbouw en melkveehouderij

Grondmobiliteit:

relatieve hoeveelheid grond per jaar dat van eigenaar verandert

Grote Stedenbeleid:

Rijksbeleid gericht op 25 grote steden in Nederland met als doel revitalisering en versterking van de grote steden; in Limburg door provinciaal beleid ondersteund door het afsluiten van convenanten tussen provincie en de gemeenten Maastricht, Heerlen en Venlo

Herhalingsijd waterafvoeren Maas:

langjarige gemiddelde kans op voorkomen van bepaalde waterafvoer (met bijbehorende waterhoogte) van de Maas

Herstruktureringsopgave:

stadsvernieuwing

Het Voorland:

aanduiding waarmee de zuidelijke regio (provincies Zeeland, Brabant en Limburg) in economisch opzicht als Europees voorland, i.p.v. Randstedelijk achterland beschouwd worden

Hoofdtransportassen:

hoofdwegen (weg, spoor, water) waarlangs vervoer van goederen plaatsvindt

Hoogdynamische en laagdynamische landbouw:

landbouwvormen met een respectievelijk hoge en lage omzettingssnelheid van producten of grondgebruik, hoogdynamisch is bijv. glastuinbouw, laagdynamisch is bijv. melkveehouderij

Hoogwatergeulen:

nevengeulen die alleen bij hoogwater overstroomd worden en met rivier meestromen, vorm van rivierbedverruiming ten behoeve van hoogwaterbestrijding

Hospitality infrastructuur:

voorzieningen in de sfeer van recreatie, toerisme en vrije tijdsbesteding

Huishoudenverdunding:

trend waarbij huishoudens gemiddeld uit steeds minder personen bestaan, door relatieve toename van het aantal 1- en 2-persoons huishoudens

Inbreiding:

bebouwing van open plekken binnen de bebouwde kom

Incodeita (Plan van Aanpak):

in het Plan van Aanpak Incodeita wordt door Rijkswaterstaat in samenwerking met een groot aantal partijen voorgesteld om een visie op te stellen op het goederenvervoer in een aantal achterlandcorridors

Indistributie:

verweving van industrie en logistiek

Infiltratie:

inziging van regenwater in grondoppervlak

Inundatiegebieden:

overstromingsgebieden

Kaartbeeld:

geografische uitbeelding van een verschijnsel op kaart

Kantelwegen:

wegen waarop door een wisselende dwarshelling een snelheidsbeperkend effect bereikt wordt

Kapitaalsvormen:

drie dimensies (economie, sociaal-cultureel en natuur & milieu) binnen het omgevingsbeleid die gewaardeerd/gekapitaliseerd worden op basis van een selectief aantal voorraden

Kennisinfrastructuur:

research, scholing en opleidingen

Kerncompetenties:

harde autonome bevoegdheden en/of speerpunten

Ketenbeheer:

het zodanig beheer van de keten grondstof-productie-productgebruik-verwijdering dat er zo weinig mogelijk grondstoffen worden verspild en er zo min mogelijk emissies plaatsvinden

Ketenverkorting:

het verminderen van het aantal bedrijfs(lokalities) waarlangs de produktieketen loopt

Ketenvervoer:

samengestelde vervoersbeweging

Kostenverevening:

instrument waarbij bedrijven onderling bepalen waar milieumaatregelen het meest kosteneffectief getroffen kunnen worden

Kunstenplan:

vierjaarlijks plan waarin het cultuurbeleid van de rijksoverheid is neergelegd

Kwartaire dienstverlening:

onderwijs, gezondheidszorg, maatschappelijke dienstverlening en overheden

Lintbebouwing:

aaneengesloten bebouwing langs wegen, ook buiten de bebouwde kom van steden en dorpen

Localisme:

culturele identiteit die betrokken is op de eigen leefomgeving

Logistieke brainport:

gebied waarin veel kennis en know-how geconcentreerd is over logistiek

Logistieke knooppunten:

een complex van ruimtelijke concentratie van bedrijvigheid van verladers, vervoerders en goederenstromen, geaccommodeerd door infrastructuur en bedrijventerreinen

Mainport:

internationaal overslagpunt voor (inter)-continentaal vervoer

Mantelzorg:

zorg die gegeven wordt door familie, vrienden en burens

Medegebruik:

het combineren van verschillende gebruiksfuncties

Metropolitane gebieden:

economische kerngebieden van internationale betekenis

Middenteras:

onderdeel van door de Maas gevormd terrassenlandschap

Migratieroutes:

trekroutes, wegen waarlangs soorten zich kunnen verspreiden

Modal shift:

verschuiving van de ene vervoersvorm naar de andere

Modern-gemengde bedrijventerreinen:

terreinen voor alle soorten bedrijvigheid (hindercategorie t/m 4)

Multimodaal vervoer:

vervoer van (bulk)goederen, waarbij van meerdere modaliteiten (water, weg, spoor) gebruik gemaakt wordt

Natuurdoeltypen:

streefbeeld voor bepaalde soorten natuur

Nevengeulen:

naast hoofdgeul van een rivier gelegen kleinere permanent stromende zijgeulen

Niet-grondgebonden landbouw:

glastuinbouw, champignonenteelt en intensieve veehouderij

Nieuwbouweffectrapportage:

het vooraf verkrijgen van inzicht in de effecten van nieuwe woningbouwplannen op het punt van kwaliteit, locatie, bevolking en bestaande woningvoorraad

Omzettingssnelheid:

snelheid waarmee een stof in een andere stof wordt omgezet

Ontgroening:

relatieve afname van jongeren uit de samenleving door dalend geboortecijfer en/of door migratie naar elders

Open ruimte beleid:

beleid gericht op het tegengaan dan wel het beperken van uitbreiding van bebouwing in het heuvelland Zuid-Limburg

OSMOSE-project:

project van de Hogeschool Limburg, gericht op kennisoverlevering aan bedrijven

Peilopzet:

verhoging van de waterstand in een gebied door verhinderen drainage (bijvoorbeeld door het plaatsen van stuwen in afvoersloten, kanalen, beken, rivieren)

Pro-actief:

initiatief nemende houding

Produktiekolom:

de verschillende bedrijven die betrokken zijn bij het productieproces van grondstof tot eindproduct

Proces- en produktgeïntegreerde maatregelen:

bepaald type milieumaatregelen die het productieproces betreffen

Projectvestigingen:

bestemmingsverandering van een vrij groot gebied t.b.v. bijvoorbeeld glastuinbouwbedrijven

Publiek-private samenwerking:

samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven

Raamwerkgebieden:

gebieden waar een combinatie van laagdynamische functies, zoals bos, natuur, water, recreatie, extensieve landbouw voorgestaan wordt

Reconstructie Noord- en Midden-Limburg:

het opnieuw vormgeven van de infrastructuur en voorzieningen van het platteland van Noord- en Midden-Limburg, vanwege het oplossen van problemen op het gebied van milieu, water en economie

Reconversie:

omvorming van oude bedrijfsterreinen in woningbouw- en kantoorlokaties

Regionaal grondbeleid:

te ontwikkelen beleidsinstrument dat rol dient te spelen bij het vergroten van de grondmobiliteit

Regionaal overslagcentrum:

plaats voor overslag van m.n. bulkgoederen van weg naar water of spoor

Revitalisering bedrijventerreinen:

modernisering en hergebruik van bestaande bedrijventerreinen

Richtbeeld:

een beschrijving van de gewenste toekomstige ontwikkeling

Ruimtelijke segregatie:

ruimtelijke scheiding van functies als wonen en werken

Segmenteren:

het in categorieën onderverdelen van bedrijventerreinen ten behoeve van behoefteprognose

Shuttle:

rechtstreekse treindienst van herkomst tot bestemming die volgens een dienstregeling wordt uitgevoerd

Sociale cohesie:

maatschappelijke verbondenheid

Stadsregio:

stedelijk gebied in de centrumgemeente en dat in de aangrenzende gemeenten voor zover dat functioneel op de stad is georiënteerd

Stedelijke gebieden:

het gebied met fysiek aaneengesloten bebouwing in en rondom de steden

Steilranden:

steile oevers langs waterlopen

Streefbeeld:

lange termijn beleidsdoelen, toekomstbeelden

Subsidiariteitsbeginsel:

het beginsel dat datgene, wat aan lagere overheden kan worden overgelaten, niet door overkoepelende overheden moet worden verricht

Substroomgebieden:

kleinere stroomgebieden binnen een groter stroomgebied (bijvoorbeeld stroomgebied van de Geul binnen dat van de Maas)

Suburbaan:

directe omgeving van de stad

Synergie:

meerwaarde, win-win situaties

Tangentiele wegstructuur:

wegenstructuur meestal in de vorm van een ring of een hoefijzer, die rondom (het centrum van) een stedelijk gebied gesitueerd is

Tertiaire dienstverlening:

zakelijke dienstverlening

Trans-Europese inland Terminals:

inlandterminal die een ondersteunende functie heeft voor de mainports

Transferium:

overslag- cq overstappunt voor goederen en/of personen

Transito-verkeer:

grensoverschrijdend (doorgaand) vrachtverkeer

Treffpunt noordwest-Europa:

een van de scenario's uit Limburg 2030

Twee-fasen profiel:

profiel in waterloop dat bestaat uit een laagwaterbedding en een hoogwaterbedding

Twinning-concept:

samengaan van markt en overheid op het gebied van technologie en opleidingsinstituten

Value Added Logistics:

toegevoegde waarde activiteiten bij logistieke sector, zoals dienstverlening, assemblage, verpakken, etc.

Verborgen werkloosheid:

niet-geregistreerde werkloosheid

Verdiend vermogen:

capaciteit van vervoer

Vergrijzing:

relatieve toename van ouderen in bepaalde samenleving door verminderde bevolkingsaanwas en doordat ouderen langer leven (ouder worden)

Vernederlandsing:

situatie waarbij de culturele identiteit van de Limburgse samenleving steeds meer op die van overig Nederland gaat lijken

Vermaatschappelijking van de zorg:

een ontwikkeling waarbij burgers meer verantwoordelijkheid krijgen in collectieve voorzieningen en zorgbehoevenden meer maatschappelijke zelfstandigheid

Verstening:

toename van het aandeel verhard oppervlak door bebouwing en wegeaanleg

Vervoer op maat:

openbaar vervoer op afroep

VINEX-locatie:

grootschalige woningbouwlocaties in Maastricht, Parkstad, Geleen en Venlo, zoals aangewezen in de VINEX

Vlaamse Ruit:

economische regio die gebied rond Brussel, Antwerpen en Gent omvat

Voorraadbeheer:

beheer van natuurlijke hulpbronnen

Waarden:

te kapitaliseren dimensies (sociaal-culturele, economische en ecologische waarden) binnen het omgevingsbeleid

Waardetoevoeging:

zie Value Added Logistics

Waterretentie:

het langer vasthouden van water in een stroomgebied door vertraging van de afvoersnelheid

Weerdverlaging:

verlaging via ondiep afgraven van de overstromingsvlakten (weerden) van een rivier ter vergroting van de afvoer-capaciteit

Wijkontwikkelingsplannen:

gemeentelijke plannen gericht op verbetering van de woning en woonomgeving in oude stadswijken, bij voorkeur in samenhang met sociale en arbeidsmarktmaatregelen

Winterbed van de Maas:

de overstromingsvlakte van de Maas: het gebied dat onder water loopt bij hoge Maasafvoeren (hetgeen meestal tijdens de winter plaatsvindt)

Zichtlocaties:

delen van bedrijventerreinen langs snelwegen

Zomerbed van de Maas:

de laagwaterbedding van de Maas: het gebied dat water bevat bij lage Maasafvoeren

Literatuurlijst

Algemeen

- Provinciale Staten van Limburg, Samenhangend beleid, efficiënte uitvoering, 1997
- Provincie Limburg, POL-Projectgroep, Werkdocument Beleidsevaluatie, 1998
- Provincie Limburg, POL-Projectgroep, Nota Verkenningen, Samenvatting van de onderzochte thema's, 1998
- Provincie Limburg, POL-themagroep, Rapport "Concepten, beelden van Limburg", 1998
- Provincie Limburg, POL-themagroep, Rapport "Welvaart en welzijn", 1998
- Provincie Limburg, POL-themagroep, Rapport "Naar een gezamenlijke visie op Limburgse steden", 1998
- Provincie Limburg, POL-themagroep, Rapport "Dynamiek van het platteland in Noord- en Midden-Limburg", 1998
- Provincie Limburg, POL-themagroep, Rapport "Limburgs kapitaal van voorraden en voorzieningen", 1998
- Provincie Limburg, POL-themagroep, Rapport "Naar maatstaven voor omgevingswaardering en omgevingskwaliteit", 1998
- Provincie Limburg, POL-themagroep, Rapport "Mogelijkheden voor sturing en rolopvatting", 1998
- Provincie Limburg, POL-themagroep, Rapport "De inrichting van het planstelsel", 1998
- Provincie Limburg, POL-Projectgroep, Verslagen van diverse werkconferenties, 1998
- ICIS, Een denkmodel van kapitaalsvormen, voorraden en stromen, 1998
- ICIS, Het POL-denkmiddel, ontwikkeling en eerste evaluatie, 1999
- TNO, Limburg 2030, uitstekend in Europa, 1998

143

Natuur, landschap, water en milieu

- CSO, Ontwikkeling van de kwaliteit van de fysieke omgeving, 1998
- RIVM, Nationale Milieuverkenning, 1998
- Provinciale Staten van Limburg, Evaluatie en actualisering Waterhuishoudingsplan Limburg, 1995
- Provinciale Staten van Limburg, Milieubeleidsplan Limburg 1995-1998, 1995
- Provincie Limburg, Ruimte op voorraad, 1998
- Gedeputeerde Staten van Limburg, Nota Actief Bodembeheer, 1998
- Provinciale Staten van Limburg, Grondstoffenplan Limburg, 1998
- Gedeputeerde Staten van Limburg, Visie op afval, 1998
- Ministers van Milieu van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland, Verklaring van Arles, 1995
- Ministers van Ruimtelijke Ordening van België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland, Verklaring van Straatsburg, 1995
- Minister van Leefmilieu, Natuurlijke hulpbronnen en Landbouw van het Waalse gewest en de staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat van Nederland, Verklaring van Namen, 1998
- Rijkswaterstaat, Waterberging binnendijs, 1995
- WML, Integraal waterbehoeftegedekkingsplan, 1996
- IWACO, Beschikbaarheid van grondwater voor de drinkwatervoorziening en de industrie, 1998
- Provinciale Staten van Limburg, Nota Natuur- en landschapsbeheer 2000 - 2010, 1998
- Provinciale Staten van Limburg, Bosnota, 1998
- RIVM, IKC-N, IBN-DLO, Natuurverkenning 97, 1997
- TAUW, Duurzaam waterbeheer in de bebouwde omgeving van Limburg, 1998
- Provincie Limburg, Tussen omhulling en onthulling, rapportage van de themagroep landschap, 1998
- RIVM, IBN-DLO, LEI-DLO, SC-DLO, Natuurbalans 98, 1998
- IVM, Eco-rentabiliteit, 1998
- IVM, Economische gevolgen van het Milieubeleidsplan Limburg 1995-1998-2002, het "MIOW-PROV"-model

Ruimte, economie en mobiliteit

- Bestuurlijke Initiatiefgroep provincies Noord-Brabant en Limburg en 8 steden, Memorandum het Voorland, 1998
- Europese Ministers voor Ruimtelijke Ordening, concept Europees Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (EROP), 1997/1998
- Benelux Ministers voor Ruimtelijke Ordening, Tweede Benelux Structuurschets, ontwerp beleidsaanbeveling, 1997
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Plan van aanpak Incodelta, 1998
- BCI, ETIL, Marktverkenning bedrijventerreinen Midden- en Zuid-Limburg, 1998
- BCI, ETIL, Marktverkenning bedrijventerreinen overig Noord-Limburg, 1998
- BCI, E-visie Venlo, 1997
- BCI, Actualisering E-visie Venlo, 1998
- BCI, Bouwstenen voor het Provinciaal Omgevingsplan Limburg, 1998
- Arcadis-Heidemij Advies, Leidraad duurzame ontwikkeling bedrijventerreinen, 1998
- Gedeputeerde Staten van Limburg, Eerste herziening Nota Detailhandel, 1998
- Ministerie EZ, Ruimte voor Economische dynamiek, 1997
- Gedeputeerde Staten, Nota Bedrijventerreinen, 1999
- IVM-VU, Economische gevolgen van het Milieubeleidsplan 1995-1998-2000, toepassing van het MIOW-PROV-model, 1998
- Provinciale Staten van Limburg, Regionaal Technologieplan Limburg, 1996

- NIB Consult en ZKA, Toeristische strategieën in Limburg, 1998
- ZKA, Markt en Beleid, 1998
- Bestuurlijke begeleidingsgroep Perspectievennota Verkeer en Vervoer, concept. Perspectievennota Verkeer en Vervoer, 1998
- Themagroepen Perspectievennota Verkeer en Vervoer, Eindrapportages, 1998
- Gedeputeerde Staten van Limburg, Contourennota collectief personenvervoer, 1999
- Ministerie VROM, Startnota Ruimtelijke Ordening, 1999
- TNO, Stad op maat, opmaat voor de regio, 1996
- P. Kohnstamm, Randvoorwaarden voor investeringen in Limburg, 1998

Bevolking, cultuur en zorg

144

- PBW, Trendrapport Limburg, 1998
- ETIL, Sociaal Economische Verkenningen, 1998
- ETIL, Limburgse Arbeidsmarktverkenningen, 1998
- ETIL, Bevolking Limburg 1960-1996-2030, 1997
- VROM, Vierde Nota extra, 1991
- Damen Consultants, Kwalitatieve woningmarktanalyse, sturen op kwaliteit, 1999-02-25
- Ministerie van Binnenlandse Zaken, Kengetallen 1998, 1998
- SCP, De ontwikkeling van de sociale problematiek in (stedelijk) Nederland, 1998
- Provinciale Staten van Limburg, Regiovisie Zorg voor de regio Noord- en Midden Limburg en de regio Zuid-Limburg 1999-2000, 1998
- Provinciale Staten van Limburg, Regiovisie Jeugdzorg voor de regio Noord- en Midden Limburg en de regio Zuid-Limburg 1999-2002, 1998
- Provinciale Staten van Limburg, Knelpunten van centrumsteden nader geanalyseerd, 1999
- Provinciale Staten, Cultuurnota, 1998