



Provincie
Limburg



1051-38

Bedrijven- terreinen strategie

Bedrijventerreinen strategie

*bijlage 3 bij de Schets van
het Omgevingsbeleid voor Limburg*

**Gedeputeerde Staten van Limburg
februari 1999**

Inhoudsopgave	pag
0. Samenvatting/Conclusies	3
1. Inleiding	7
2. Ontwikkelingen in de economie	8
3. Kwaliteit bedrijventerreinen	9
4. Ruimtebehoefte en vigerend aanbod	12
5. De strategie	13
6. Vertaling van de strategie	16
6.1 Planningsopgave en locatiemogelijkheden	16
6.2 Knelpunten	16
7. Organisatie	19
Bijlagen:	20
1. Planningsopgave per regio (corop-gebied)	20
2. Planningsopgave versus locatiemogelijkheden	28

0. Samenvatting/Conclusies

Ruimte voor economische activiteiten wordt beïnvloed door diverse vaak tegenstrijdige ontwikkelingen. Van belang daarbij is dat de kwaliteit van de overheidsproductie in lijn loopt met de ontwikkelingen binnen het bedrijfsleven.

De overheid faciliteert immers het bedrijfsleven met infrastructuur, bedrijventerreinen, scholing etc.

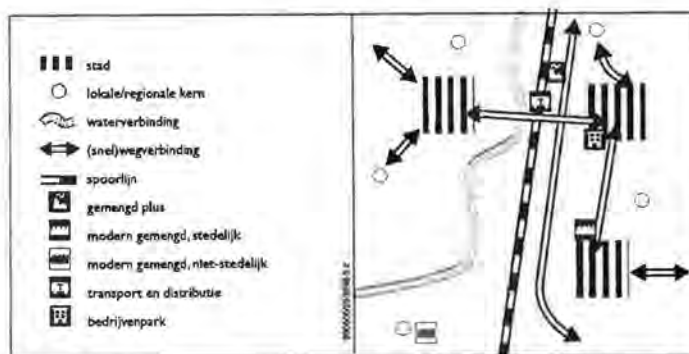
Voor bedrijventerreinen zijn knooppunt- en netwerkvorming, clustervorming, multimodaliteit en schaalvergroting in samenhang met concentratie sleutelwoorden. Een kwalitatieve en duurzame verankering van bedrijvigheid in Limburg is steeds meer een gezamenlijke opgave voor overheid, belangenorganisaties en bedrijfsleven. In dit verband is het van belang dat de kwantitatieve planningsopgave via een ruimtelijke strategie omgezet wordt in een kwalitatieve planningsopgave waarbij het te plannen aanbod marktconform is. In kwalitatieve zin kan de behoefte aan bedrijventerreinen gesegmenteerd worden in de volgende typen:

- bedrijvenparken: terreinen die specifiek bestemd zijn voor bedrijven met hoogwaardige (productie- en/of R&D-)activiteiten of bedrijven die een representatieve uitstraling behoeven (hinder categorie t/m 3);
- modern gemengde terreinen: dit zijn terreinen voor alle soorten bedrijvigheid (hinder categorie t/m 4);
- gemengd-plus terreinen: terreinen waar de vestiging van alle soorten met name grootschalige bedrijvigheid inclusief milieuhinderlijke bedrijvigheid is toegestaan (hinder categorie t/m 5);
- transport- en distributierreinen: terreinen die specifiek bestemd zijn voor transport en distributie en groothandelsbedrijven (hinder categorie t/m 4).

De voorkeur voor deze locaties qua ligging komt schematisch tot uitdrukking in figuur 1. Om tot een heldere provinciale vertaling te kunnen komen, zijn de segmenten naar twee onderscheidende soorten bedrijventerreinen onderverdeeld, nl.: segmenten die gebonden zijn aan de steden (bedrijvenpark en modern gemengd) en segmenten welke 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 automotive- en chemiecluster.

Planningsopgave

Een aantal marktverkenningen is uitgevoerd. Daarbij is de behoefte aan bedrijventerreinen geconfronteerd met het aanbod. Het aanbod is gedefinieerd als "courante" restcapaciteit op bestaande terreinen plus de harde plannen. Met harde plannen wordt bedoeld uitbreidingen van bestaande terreinen en geheel nieuwe terreinen binnen vijf jaar uitvoerbaar en daarmee passend in reeds vigerend provinciaal en gemeentelijk beleid. Naast harde restcapaciteit op bestaande terreinen (informatie van gemeenten) is dus in het aanbod ook al rekening gehouden met plannen welke nog niet in exploitatie zijn genomen (lopende procedure) zoals Venlo Trade Port Noord, Bedrijvenstad Fortuna, Keulsebaan Zuid, Holtum-Noord, GOB Heerlen/Aken en Maastrecht/Gronsveld (samen goed voor zeker 500 ha). Per saldo resteert er dan een tekort c.q. een overschot. De tekorten zijn vertaald in een planningsopgave voor de periode tot 2010 van netto ca. 500 ha (basisscenario inclusief strategische reserve) voor geheel Limburg.



Figuur 1: overzicht voorkeurslocaties vier hoofdtypen terreinen

Hiervan is ruim de helft ten behoeve van de segmenten modern gemengd en bedrijvenparken welke in danwel direct aansluitend aan de 7 Limburgse stedelijke gebieden dienen te worden ontwikkeld. Voor het overige gaat het om de segmenten transport en distributie, gemengd plus en regio specifiek (b.v. NedCar).

Strategie

Bij de bepaling van het daadwerkelijk te reserveren ruimtebeslag voor stedelijke dan wel regionale bedrijvigheid wordt de volgende strategie gehanteerd waarbij uitgangspunt is te streven naar een zo beperkt mogelijk extra ruimtebeslag:

- voor de korte termijn zal efficiënt omgegaan moeten worden met de bestaande terreinen, invulling van de huidige restcapaciteiten en harde plannen. Om te voorkomen dat niet tijdig aan de vraag kan worden voldaan, dient steeds uitgegaan te worden van een voorraad van vijfmaal de jaarlijkse uitgifte per segment per regio c.q. stedelijk gebied. Voor de korte termijn is het zaak dat de reeds afgewogen plannen zo snel mogelijk op de markt komen. Om dergelijke problemen in de toekomst te voorkomen zal effectiever omgegaan worden met het opgezette monitorings-systeem (REBIS). Daarbij zal bezien worden in welke mate ruimtelijk beleid, infrastructureel beleid, arbeids-markt-beleid, kennisinfrastructuurbeleid, technologie-beleid en milieubeleid ondersteunend aan elkaar kunnen worden ingezet;
- mogelijkheden dienen bezien te worden door uitwisseling van segmenten (flexibilisering) indien er sprake is van een overaanbod in een segment;
- voor regionale en lokale kernen blijft een terughoudend beleid ten aanzien van bedrijventerreinen 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 gebied met een straal van ca. 20 km. Binnen de gehanteerde segmentering geldt dit met name voor de segmenten gemengd plus en transport en distributie. Deze segmenten zijn minder sterk gericht op de stedelijke gebieden en meer op de ligging ten opzichte van vervoersassen;
- in alle gevallen zal nadrukkelijker op revitalisering van bestaande bedrijventerreinen worden ingezet. Prioriteit hebben hierbij de terreinen in de stedelijke gebieden van Zuid-Limburg, gezien ter plaatse aanwezige ruimteproblematiek. Nieuwe terreinen moeten voldoen aan een duurzaam ontwikkelingsperspectief;
- ingezet zal worden op het vastleggen van de vraag uit het basisscenario (inclusief regiospecifieke vraag zoals b.v. automotive bij NedCar);
- een strategische reserve zal als globale aanduiding worden meegenomen. Hiermee kan geanticipeerd worden op de ontwikkelingen voor de middellange/ lange termijn (vanaf 2005). Strategische reserves bieden het voordeel dat wanneer er veel ruimte voor bedrijventerreinen nodig is, deze reeds op hoofdlijnen afgewogen is. Indien daarentegen juist minder ruimte nodig

blijkt te zijn, zijn er slechts weinig investeringen nodig om het gereserveerde gebied voor overige doeleinden te gebruiken;

- impliciet wordt uitgegaan van een overgang van de zware industrie naar de meer hoogwaardige kennis-intensieve industrie. De milieukwaliteit neemt hierdoor minder af. De bovengeschetste strategie versterkt als het ware zowel het economische als het sociaal-culturele en ecologische kapitaal.

Om de geschetste strategie te laten slagen zal steeds meer sprake moeten zijn van een geïntegreerde planning en uitvoering van bedrijventerreinen. Tevens zal gewerkt moeten worden aan een verdere professionalisering van het proces van planning tot beheer. Ook de samenwerking tussen overheden onderling en tussen overheid en bedrijfsleven is hierbij een item. Inmiddels is al een aantal aanzetten hiervoor gemaakt. Het eerder genoemde REBIS-systeem met daaraan gekoppeld structureel overleg provincie en gemeenten, de ontwikkelingsfunctie van LIOF Bedrijventerreinen, de samenwerking tussen centrumgemeenten en grondgebiedgemeenten bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen zijn hiervan voorbeelden.

Vertaling van de strategie

Op basis van de beschreven strategie en de berekende planningsopgave voor de verschillende bedrijventerreinsegmenten (korte en lange termijn) is nagegaan welke locatiemogelijkheden er zijn. Op hoofdlijnen kunnen daarbij de volgende conclusies getrokken worden.

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

Voor het noodzakelijke aanbod in de periode na 2005 zullen tot die tijd nog de nodige inspanningen moeten worden verricht door gemeenten om locaties aan te wijzen en ruimtelijk vast te leggen (bedrijvenparken en gemengde terreinen) binnen dan wel direct aansluitend aan de begrensde stedelijke gebieden.

In enkele gevallen zal gezien worden of oprekken van stedelijke gebiedsgrenzen nodig is. Daarbij zal ook een afweging plaats moeten vinden met overige in het geding zijnde belangen. Revitalisering van bestaande bedrijventerreinen is een belangrijk aandachtspunt. Naast een kwaliteitsverbetering zal gezien worden of daarbij ruimtewinst te halen is.

Ten aanzien van de uitbreiding van regionaal/lokale terreinen wordt een terughoudend beleid voorgestaan. In bedoelde gevallen gaat het om de verplaatsings-behoefte van (kleinschalige) bedrijvigheid in het segment modern gemengd.

Om ook na 2005 te kunnen beschikken over een marktconform aanbod van bedrijventerreinen in de segmenten gemengd plus en transport en distributie, is het noodzakelijk op korte termijn inhoudelijk en procedureel te starten met uitwerking van locaties omgeving Luchthaven en Ei van St. Joost. Gezien de recente ontwikkelingen met de Oost-westbaan ligt het voor de hand de kortetermijnbehoefte voor Zuid-Limburg aan te haken aan de Luchthaven/TPE. De locatie samen laten smelten met een goed opgezette en voor heel Limburg in te richten air/road-terminal met P+R-faciliteiten (Maastricht v.v.) kan het gebied laten uitgroeien tot een regionaal vervoerscentrum van formaat. De bestaande ontwikkelingen aangehaakt aan de Noord-zuidbaan (waaronder de terminal) zullen nadrukkelijk bij deze herschikking betrokken moeten worden. Daarbij zal zorgvuldige inpassing aan de orde moeten zijn met het oog op het in gang gezette openruimtebeleid ter plaatse en met het oog op de ligging van bestaande woonkernen. Gedacht wordt aan het meest westelijk deel van de Oost-westbaan. In ieder geval lijkt het uit 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 te concretiseren openruimtebeleid als voor de ontwikkeling van een gezonde Luchthaven (financieel/economisch verantwoord). Ten behoeve van tekorten in Midden-Limburg en samen met de tekorten t.b.v. het logistiek knooppunt Zuid-Limburg (de locatie Holtum Noord voldoet niet geheel aan de vraag) kan de locatie Ei van St. Joost (zoekgebied Maasbracht/St. Joost/De Berkt en de Loop in Echt) uitgroeien tot een volwaardig geclusterd logistiek verzamelterrein. Daarmee wordt afstand genomen van versnippering van bedrijvigheid op onder andere (uitbreidings-)locaties bij Roermond (na aanleg A68), EPZ Maasbracht of Ittervoort. Verdeling (versnippering) van de planningsopgave heeft niet de voorkeur vanwege de beperkingen van de terreinen, economische

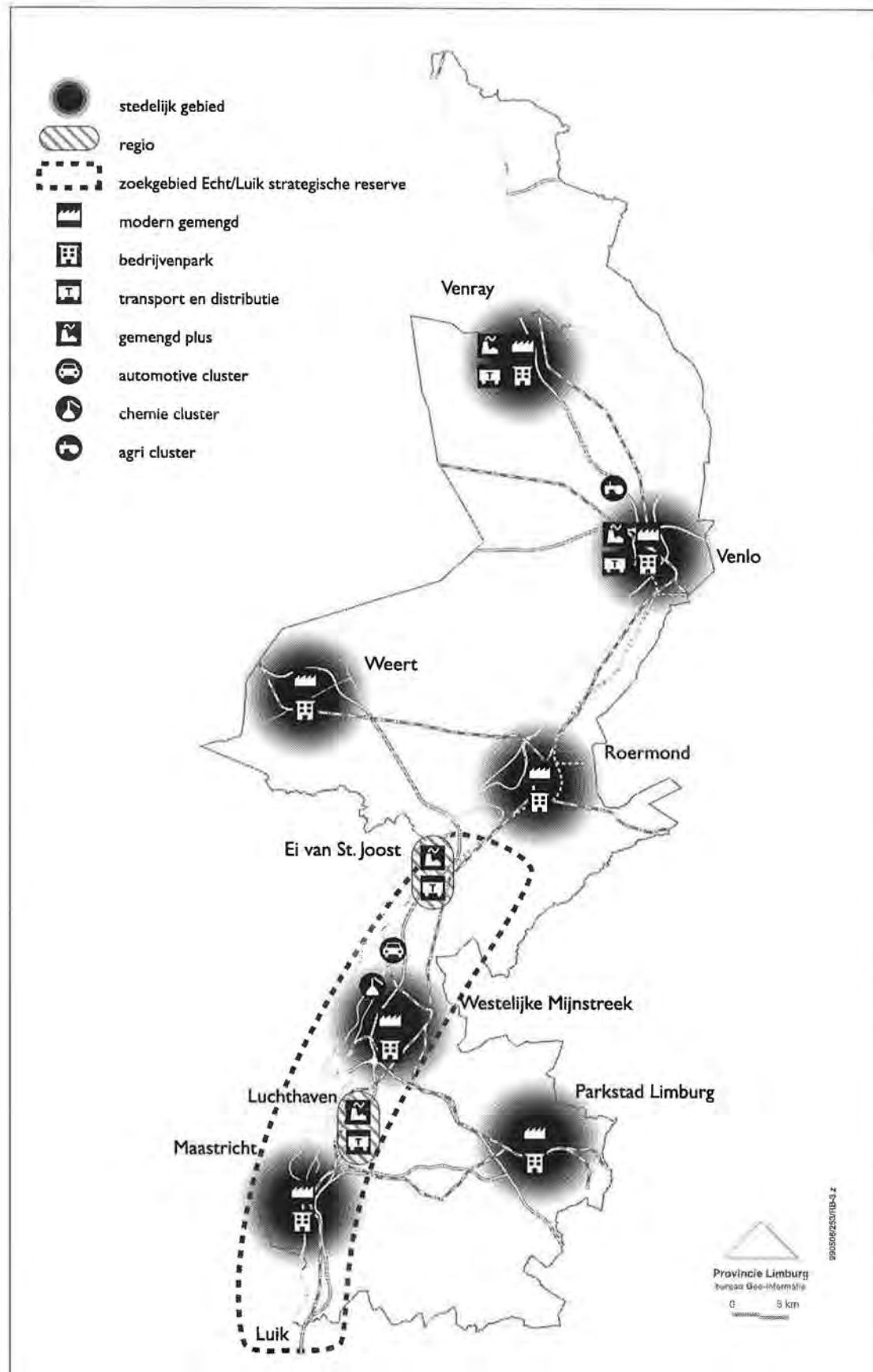
meerwaarde van concentratie en het aspect duurzaamheid. Op genoemde locaties zouden dan ook geen ontwikkelingen moeten worden toegestaan in concurrentie met eerder bedoelde compacte locatie.

Voor de langere termijn dient op de as Maasbracht - Maastricht rekening gehouden te worden met een strategische reserve. Gezocht zal worden naar een of meerdere functionele (uitbreidings-)locaties ten behoeve van bedoelde strategische reserve. Daarbij zal ook de regio Luik betrokken kunnen worden. Mogelijkheden voor opvang indien nodig van de industriële bedrijven in Maastricht maken onderdeel uit van het zoekproces.

Voor een visuele vertaling van de bedrijventerreinen strategie in Limburg op hoofdlijnen wordt verwezen naar kaart 1: Bedrijventerreinenstrategie Limburg.

Procedure

De bedrijventerreinenschets als in deze nota gepresenteerd zal het algemene beleidsuitgangspunt vormen voor de gesprekken met bedrijven, instanties, regio's en gemeenten om te komen tot een feitelijke ruimtelijke vertaling voorzover noodzakelijk. Deze vertaling zal uiteindelijk zijn weerslag krijgen in het ontwerp provinciaal omgevingsplan. Voor de regio's Midden- en Zuid-Limburg zijn streekplantrajecten gestart om te komen tot een ruimtelijke verankering van bedrijventerreinen in die gebieden. Hiervoor is aangegeven dat behoudens Venlo Trade Port Noord, TPE Beek en NedCar Born de urgentie om nog in 1999 te kunnen beschikken over streekplannen in bedoelde gebieden niet aan de orde is. Het is daarom evident bedoelde in gang gezette streekplantrajecten niet af te ronden maar (geïntegreerd met overige items) op te laten gaan in het in 2000 te presenteren ontwerp-POL. Mochten Provinciale Staten geen besluit nemen over een geïntegreerd omgevingsplan dan zullen uiteraard de streekplantrajecten worden voortgezet.



Kaart 1 Bedrijventerreinenstrategie Limburg

I. Inleiding

Een veel gehoorde stelling in Limburg is dat er een tekort aan bedrijventerreinen is. Aanwezige of dreigende tekorten aan bedrijventerreinen kunnen een belangrijke hinderpaal vormen voor de economische ontwikkeling van de regio. Het is de provincie er veel aan gelegen te komen tot een marktconforme planning en ontwikkeling van bedrijventerreinen. Om bedrijventerreinen marktconform te kunnen plannen en ontwikkelen is inzicht nodig in de volgende zaken:

- * wat zijn de ontwikkelingen in de economie en in het bedrijfsleven, wat zijn de trends;
- * hoe ziet het ruimtelijke patroon van economische dynamiek eruit;
- * hoe groot is de ruimtebehoefte en welke kwalitatieve eisen worden gesteld;
- * welke ruimtelijke strategie moet gekozen worden om de planningsopgave dan wel de ruimte voor economische dynamiek te realiseren en te waarborgen;
- * wat is na confrontatie van de vraag met het aanbod de uiteindelijke planningsopgave per regio en gemeente.

Plannen wil zeggen vooruit kijken. Daarbij moet bedacht worden dat indien op termijn de ontwikkelingen bezien worden, de onzekerheidsmarge toeneemt. Dit heeft onder andere te maken met het feit dat conjuncturele en economische ontwikkelingen alsmede het vestigingsgedrag van bedrijven van grote invloed zijn op de ruimtebehoefte. Overschot- en/of tekortsituaties kunnen dan ook onverwacht optreden; het matchen van vraag en aanbod blijkt daardoor moeilijk te zijn. Meer dan ooit zullen voorbereidingstijd in procedurele zin (bestemmingsplannen) en uitgifte beter en tijdig op elkaar afgestemd moeten worden. Zo kan het gebeuren dat op dit moment tekorten dreigen in Limburg terwijl voldoende locaties op regionaal niveau (streekplannen) zijn afgewogen, echter procedureel nog niet onherroepelijk.

Om enig zicht te krijgen op toekomstige ontwikkelingen zijn specifiek voor de Limburgse situatie (naast landelijke onderzoeken en publicaties) een aantal onderzoeken uitgevoerd en hebben discussies met deskundigen plaatsgevonden.

Zo heeft Buck Consultants in samenwerking met ETIL in 1998 marktverkenningen uitgevoerd voor heel Limburg. Daarnaast hebben workshops plaatsgevonden ten behoeve van een integrale meningsvorming en om los

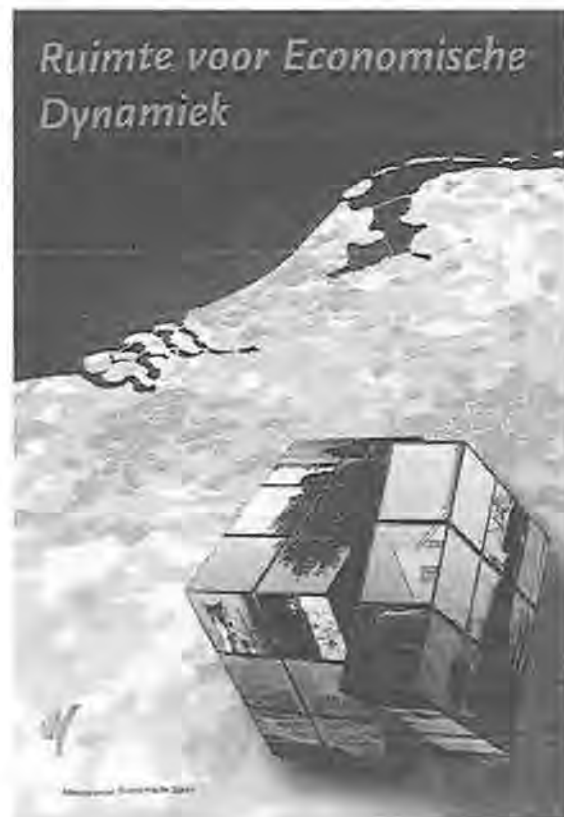
te komen van traditionele standpunten. Daarbij waren onder andere vertegenwoordigers van de Kamer van Koophandel, projectontwikkelaars, industrie, bedrijfschap, Milieufederatie en LIOF betrokken. Door ARCADIS Heidemij Advies is een leidraad opgesteld voor duurzame ontwikkeling op bedrijventerreinen. De hier gepresenteerde strategie is mede gebaseerd op bedoelde resultaten van onderzoek en de evaluatie van verschillende discussies in workshops.

2. Ontwikkelingen in de Economie

In de nota "Ruimte voor Economische dynamiek" (ministerie van Economische Zaken, november 1997) worden drie elkaar versterkende trends aangegeven die van verstrekende invloed zijn op de toekomstige ontwikkeling van de economie. Het gaat daarbij om institutionele veranderingen die leiden tot integratie van nationale economieën in de markteconomie, voortgaande liberalisering van het internationale verkeer van goederen, diensten, kapitaal en informatie en tenslotte technologische ontwikkeling, met name de revolutionaire ontwikkelingen in de informatie- en communicatietechnologie, die verdere arbeidsverdeling op grote schaal stimuleren en faciliteren. Deze trends geven nieuwe impulsen aan het ontstaan van een mondiale netwerkeconomie.

De ontwikkeling van deze netwerkeconomie heeft ook belangrijke ruimtelijke implicaties. De toenemende specialisatie leidt tot een explosieve groei van het aantal netwerkrelaties, deels virtueel via elektronische netwerken, maar deels ook fysiek, in de vorm van een sterke toename van personen- en goederenverkeer. De toegang tot en de bereikbaarheid van deze netwerken vormen noodzakelijke voorwaarden voor verdere economische ontwikkeling. Ook het belang van de nabijheid ten opzichte van grootstedelijke regio's en mainports als concentraties van maatschappelijke activiteiten en schakelpunten van informatie-, personen- en goederenstromen neemt toe. Samen met de verbindingen tussen deze agglomeraties en mainports ontstaat een ruimtelijk netwerk van knooppunten en verbindingssassen dat de ruggengraat vormt van het ruimtelijk-economisch systeem. De factor afstand krijgt zo een nieuwe betekenis. Enerzijds is er sprake van uitbreiding van relaties over steeds grotere afstanden. Anderzijds vinden ook sterke intensivering en verdichting plaats op lagere schaalniveaus, rond en tussen strategisch gelegen knooppunten in het netwerk. Het ruimtelijk patroon van economische ontwikkeling is de resultante van twee - deels tegengesteld werkende - krachten. Nabijheidsvoordelen op grond van onderlinge relaties of gemeenschappelijke vestigingsvoorwaarden leiden tot concentratie. Dit leidt tot een bestendiging en versterking van de bestaande ruimtelijke structuur. Maar in dit proces van voortgaande concentratie treedt vroeg of laat een verzadigingspunt op: de nadelen van concentratie, zoals toenemende congestie en concurrentie om de ruimte, overtreffen de voordelen daarvan. Er ontstaan spreidende tendensen. Verschillende typen activiteiten vertonen een verschillend omslagpunt en, bij gevolg, gedifferentieerde

ontwikkelingspatronen. Zo laat zakelijke dienstverlening een duidelijke oriëntatie op de stedelijke gebieden zien, terwijl de logistieke sector zich meer langs de corridors verspreidt en de industrie zich vooral sterk ontwikkelt in de wat legere gebieden. Dat neemt niet weg dat ook op regionaal niveau een sterke samenhang tussen deze sectoren blijft bestaan. Concentrerende en spreidende krachten hebben gedurende de afgelopen decennia niet geresulteerd in trendbreuken in de ontwikkeling van de ruimtelijke structuur. De sterkste dynamiek heeft zich voorgedaan rond de uitdijende stedelijke concentraties en in de corridors daartussen. In de stedelijke gebieden heeft de ontwikkeling zich vooral aan de randen voltrokken. De ontwikkeling in de centra stagneerde of liep zelfs terug. Gemeenten met een gunstige ligging ten opzichte van het hoofdwegennet kennen een sterkere werkgelegenheidsontwikkeling dan de andere gemeenten. Vervoersassen met voldoende dikke verkeersstromen krijgen zo een betekenis die uitgaat boven de vervoerswaarde als zodanig. Ze ontwikkelen zich tot brede zones met meer dan gemiddelde groeipotenties.



3. Kwaliteit Bedrijventerreinen

In de Bedrijventerreinenvisie van 1996 werd geconstateerd dat in bepaalde regio's/stedelijke gebieden reeds tekorten bestaan en in andere tekorten dreigen te ontstaan.

De hierboven beschreven economische ontwikkelingen en ruimtelijke dynamiek van bedrijven en diensten geeft aan dat er vraag is naar verschillende typen bedrijventerreinen. Zakelijke dienstverlening vraagt om een ander soort terrein dan de logistieke sector of de industrie. Het aanbod dient gesegmenteerd te worden.

Om deze knelpunten, via een marktconforme planning en ontwikkeling van bedrijventerreinen op te lossen, is het in de eerste plaats van belang om te weten welke eisen bedrijven stellen aan de bedrijventerreinen.

Aan welke segmenten is behoefte en wat zijn de ruimtelijke randvoorwaarden. Ook het streven naar clustering van gelijksoortige bedrijven (transport en logistiek, automotive, chemie, informatie en communicatietechnologie) die elkaar kunnen aanvullen en ondersteunen vormt een aspect van kwaliteit van een bedrijventerrein (schaalvoordelen, synergie, eenduidigheid in uitstraling). Door segmentering en clustering wordt een eerste aanzet gegeven naar meer kwaliteit op het niveau van provinciale planning.

Tot voor kort kenmerkte de ontwikkeling van bedrijventerreinen zich door een beperkte toegevoegde waarde van het aanbod (accent op ruimte en infrastructuur) waarbij geen structurele aandacht was voor beheer en onderhoud; ook ontbrak een duidelijke lijn ten aanzien van vestiging van bedrijven.

Hierdoor verliezen terreinen op den duur aan kwaliteit en ontstaat er een onaantrekkelijk vestigingsklimaat, met leegstand als gevolg. De bedrijven trekken weg naar nieuwe bedrijventerreinen die wel aan hun behoeften tegemoetkomen. De overheid blijft zitten met een verpauperd terrein.

Op terreinniveau zal de aandacht zich dan ook moeten toespitsen op revitalisering van verouderde en duurzame ontwikkeling van de overige bestaande en de nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen.

Segmentatie en ruimtelijke randvoorwaarden

Op basis van de vraag zijn vier segmenten met elk zijn eigen ruimtelijke randvoorwaarden te onderscheiden. De vier segmenten zijn:

• **Gemengd plusterreinen**

terreinen waar vestiging van alle soorten bedrijvigheid inclusief milieuhinderlijke bedrijvigheid is toegestaan (hindercategorie 3 t/m 5).

Ligging:

De nabijheid van stedelijke voorzieningen is niet van belang. Het is zelfs gewenst om relatief op ruime afstand van de woonbebouwing, natuur, stiltegebieden en recreatiegebieden te zitten in verband met de geluidshinder. Een nieuw terrein kan het beste aansluitend op reeds bestaand gemengd plus terrein gesitueerd worden, rekening houdend met uitbreidingsgebieden of richtingen voor wonen, natuur en recreatie.

Ontsluiting en bereikbaarheid:

Nabij of direct ontsloten door een autosnelweg. Minimaal aansluiting op het hoofdwegenstelsel. De nabijheid van een multimodale overslagmogelijkheid is wenselijk. In het geval dat spoor en/of water voor de aan- en afvoer van (bulk)goederen aanwezig is, is het van belang om hierop aan te sluiten. Een busverbinding op of aan de rand van het terrein is wenselijk.

Schaalgrootte:

De minimum omvang van een nieuw terrein is circa 30 ha netto.

• **Modern gemengd terreinen**

terreinen met hindercategorie 2 t/m 4, bestemd voor alle soorten bedrijven.

Ligging:

De nabijheid van stedelijke voorzieningen is wenselijk. Een nieuw terrein kan het beste aan de rand van de bebouwde kom en aansluitend op reeds bestaand modern gemengd terrein gesitueerd worden, rekening houdend met uitbreidingsgebieden of -richtingen voor wonen, natuur en recreatie.

Ontsluiting en bereikbaarheid:

Nabij of direct ontsloten door het hoofdwegenstelsel. De nabijheid van een autosnelweg is wenselijk. Een busverbinding op of aan de rand van het terrein is zeer wenselijk.

Schaalgrootte:

De minimum omvang van een nieuw terrein is circa 20 ha netto voor terreinen in het stedelijk gebied.

• **Transport- en distributieterreinen**

terreinen die specifiek bestemd zijn voor transport-, distributiebedrijven en groothandelsbedrijven of distributie-activiteiten van productiebedrijven (hinder-categorie 2 t/m 4).

Ligging:

De nabijheid van stedelijke voorzieningen is niet van belang. Een nieuw terrein is het beste gesitueerd buiten de bebouwde kom, aansluitend op een bestaand transport- en distributieterrein, rekening houdend met uitbreidingsgebieden of -richtingen voor wonen, natuur en recreatie.

Ontsluiting en bereikbaarheid:

Direct ontsloten door de autosnelweg of indirect door de daarop aansluitende hoofdwegenstelsel.

Multimodale overslagmogelijkheden en -ontsluiting is zeer wenselijk (combinatie weg met water, lucht en/of spoor). Een busverbinding op of aan de rand van het terrein is wenselijk.

Schaalgrootte:

De minimum omvang van een nieuw terrein is circa 30 ha netto.

• **Bedrijvenparken**

terreinen die specifiek bestemd zijn voor bedrijven met hoogwaardige (productie- en/of R&D-)activiteiten of bedrijven die representatieve uitstraling behoeven (hindercategorie 2 t/m 3).

Ligging:

De nabijheid van (groot)stedelijke voorzieningen is vereist. De beste situering is aan de rand van het bebouwd gebied aansluitend aan een reeds bestaand bedrijvenpark of landschappelijk of stedenbouwkundig hoogwaardig gebied.

Ontsluiting en bereikbaarheid:

Nabij of direct ontsloten door hoofdwegenstelsel. De nabijheid van een autosnelweg is wenselijk. Een trein- en/of busverbinding op of nabij het terrein is wenselijk.

Schaalgrootte:

De minimum omvang van een nieuw terrein is circa 15 ha netto.

Duurzaamheid

Om nu en in de toekomst te voldoen aan de vraag naar bedrijventerreinen is het van groot belang om

kwalitatief hoogwaardige bedrijventerreinen te ontwikkelen. Dit draagt bij aan een duurzaam ontwikkelingsperspectief. Met name is daarbij van belang een optimalisatie op het gebied van economie, ruimtegebruik, ecologie, milieu en watergebruik. Daarbij is het duidelijk dat er geen blauwdruk te geven is. Het resultaat van die optimalisatie die per bedrijventerrein samen met de betrokken partijen moet worden uitgewerkt zal van invloed zijn op de uiteindelijk noodzakelijke ruimte. Om verder inhoud te geven aan het begrip duurzaamheid is, in opdracht van provincie, door het onderzoeksbureau ARCADIS een leidraad duurzame ontwikkeling bedrijventerreinen opgesteld. Tevens is door de provincie een workshop georganiseerd waarin met externe organisaties (LIOF, projectontwikkelaars, beheerders, Milieufederatie, overheid) is gediscussieerd over het bedrijventerrein van de toekomst; door het ministerie van Economische Zaken is voor duurzame bedrijventerreinen een handreiking opgesteld voor het gezamenlijk management van bedrijven en overheid. Uit deze studies komt de volgende lijn naar voren.

Duurzame ontwikkeling is synoniem voor structurele aandacht voor (behoud van) kwaliteit. Vertaling naar duurzame bedrijventerreinen leidt tot de volgende omschrijving: samenwerking tussen bedrijven onderling en met overheden op bedrijventerreinen gericht op het verbeteren van het (bedrijfs)economisch resultaat, de vermindering van milieubelasting en een meer efficiënt ruimtegebruik. Hierbij kunnen twee invalshoeken worden onderscheiden:

1. Duurzame bedrijfsprocessen

Centraal in deze invalshoek staan de fysieke stromen (elektriciteit, warmte, water, grond- en reststoffen, personen, goederen, afvalstoffen, etc.) die het gevolg zijn van de bedrijfsmatige activiteiten op het bedrijventerrein. Door het aangaan van samenwerking proberen bedrijven nieuwe mogelijkheden voor het zo efficiënt mogelijk inzetten van de aanwezige energie- en materiaalstromen. Opties voor duurzame bedrijfsprocessen zijn: - uitwisseling van energie, grondstoffen en water (cascades); - gezamenlijk gebruik van utilities en bedrijfsfuncties; - combineren van vervoer van goederen en personen; - collectieve inzameling en afvoer van afvalstoffen.

2. Duurzame inrichting bedrijventerrein

Bij deze invalshoek wordt gekeken naar het gebied (bedrijfsruimte, infrastructuur, nutsvoorzieningen, etc.) waarbinnen bedrijfsprocessen zich afspelen. Door samenwerking bij het ontwerpen, ontwikkelen, beheren

en gebruiken van het gebied proberen de belanghebbende partijen te komen tot een inrichting van het terrein die een verbetering van het (bedrijfs-)economische resultaat en een vermindering van de milieubelasting en het ruimtegebruik ondersteunt.

De samenwerking kan gericht zijn op één of meer van de volgende onderwerpen:

- intensiever gebruik van de ruimte (meerlaags bouwen, gezamenlijke voorzieningen voor opslag en parkeren, etc.);
- nutsvoorzieningen met een hoog rendement (WKK, E-water, etc.)
- multimodaal transport en hoogwaardig openbaar vervoer;
- bedrijfsgerichte commerciële voorzieningen (collectieve beveiliging en onderhoud, etc.).

Om te komen tot een duurzaam bedrijventerrein is er, naast de aandacht voor technisch-inhoudelijke oplossingen, een aantal randvoorwaarden van groot belang. Zo zal een zorgvuldig geregisseerd proces moeten worden doorlopen. De belangen en behoeften van bedrijven, overheid en andere partijen moeten continu op elkaar worden afgestemd, onder erkenning van elkaars verantwoordelijkheden. Het beheer van bedrijventerreinen wordt bij een beheerorganisatie ondergebracht. Deze is belast met het bevorderen en handhaven van de kwaliteit en het aanbieden van dienstenpakketten.

Een ander aspect van duurzaamheid is de aandacht voor de huidige voorraad aan bedrijventerreinen. Een groot aantal terreinen is verouderd en voldoet niet meer aan de actuele vestigingseisen. Om deze ruimte voor bedrijven te heractiveren en/of het vestigingsklimaat kwalitatief op te waarderen, zal worden ingezet op revitalisering. Hierbij ligt de prioriteit bij die gebieden waar de schaarste aan ruimte voor bedrijvigheid het hoogst is.

Revitalisering is het weer geschikt maken van een terrein dat als gevolg van functionele veroudering niet meer aan de moderne en toekomstige vestigingseisen van de bedrijven voldoet. Hierbij kan gedacht worden aan functionele opwaardering van bestaande ruimte en de vestiging van nieuwe typen bedrijvigheid. De inpassing van duurzaamheidsaspecten draagt bij aan het voorkomen van het functionele verouderingsproces in de toekomst. Revitalisering vormt een integrale, kansrijke oplossingsrichting voor de verouderingsproblematiek van bedrijventerreinen door:

- de gerichte aanpak van milieuhygiënische problemen;
- de verbetering van het vestigingsklimaat;
- het optimaliseren van het gebruik van de ruimte;
- het realiseren van ruimtewinst;
- het vitaliserend effect op de omgeving.

De randvoorwaarden aan een revitaliseringstraject lopen parallel aan die bij de ontwikkeling van een duurzaam bedrijventerrein en liggen in belangrijke mate in de procesmatige sfeer:

- maatwerk: per terrein is een op maat gesneden aanpak noodzakelijk;
- proces: revitalisering is een langdurig en complex traject;
- draagvlak: zowel bij de overheden als bij de op het terrein gevestigde bedrijven moet voldoende draagvlak zijn;
- organisatie van partijen, elk vanuit hun eigen verantwoordelijkheid.

Uitgaande van de reguliere exploitatietechniek is het nog steeds goedkoper om een geheel nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen. Revitalisering is duur en vergt onrendabele investeringen. Naast bijdragen door het bedrijfsleven, zal ook de overheid meebetalen. De maatschappelijke opbrengsten (wegwerken milieuhygiënische problemen, duurzaam ruimtegebruik) rechtvaardigen een dergelijke bijdrage. Gelet op het belang van revitalisering zal ook de provincie bereid moeten zijn tot het leveren van een bijdrage in het tekort. Recent hebben wij een plan van aanpak vastgesteld om revitaliseringstrajecten in de stedelijke gebieden in Zuid-Limburg samen met de gemeenten op te gaan starten. Ook het LIOF zal bij deze trajecten betrokken worden.

De provincie zal in de komende periode verder uitvoering gaan geven aan de bovengenoemde uitgangspunten. Ten aanzien van nieuw te ontwikkelen terreinen zullen er voorwaarden gesteld moeten worden, gericht op duurzame bedrijfsprocessen en op een duurzame inrichting van bedrijventerreinen. Voor wat betreft het ruimtebeslag van nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen zal bezien worden welke ruimtebesparingen mogelijk zijn, hetzij door een intensiever ruimtebeslag of door een andere bruto-netto-verhouding. Ook zal de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen gekoppeld worden aan optimalisering van het bestaande ruimtegebruik door revitalisering en door in te zetten op adequaat beheer van terreinen om verouderingsproblemen in de toekomst te voorkomen.

4. Ruimtebehoefte en vigerend aanbod

Ruimtebehoefte

De behoefteraming van de marktverkenningen is gebaseerd op een model dat landelijk, in samenwerking tussen het ministerie van EZ, het CPB en het bureau BCI, is ontwikkeld. In aansluiting op het IPO-convenant "Ruimte voor economische activiteit" is de behoefteraming gebaseerd op dit model en in navolging van het Rijk is uitgegaan van het middenscenario van het CPB (in de marktverkenningen wordt dit het basisscenario genoemd) met een economische groei van 2,75% (European Coordination groeiscenario).

Tevens heeft doorrekening plaatsgevonden op basis van studies/berekeningen welke zijn verricht in het kader van Limburg 2030, het Provinciaal Omgevingsplan Limburg en door het ETIL. Al deze berekeningen leveren grosso modo een soortgelijk resultaat op, op basis van verschillende methodieken. Voor de hier gehanteerde cijfers is de BCI/ETIL studie uitgangspunt.

De methodiek voor de behoefteraming is als volgt: de economische groei en daarvan afgeleide groei in werkgelegenheid is gedifferentieerd naar een dertigtal bedrijfssectoren en is vertaald in werkgelegenheidstoename per sector. Met behulp van terreincoëfficiënten (ruimtebeslag per arbeidsplaats) wordt de werkgelegenheidstoename uitgedrukt in ruimtebehoefte. Daarenboven is er een ruimtebehoefte die voortkomt uit intraregionale verplaatsingen zonder extra werkgelegenheidsgroei. Voor deze behoeftebepaling is gebruik gemaakt van verhuisgegevens van de KvK's, die wederom via terreincoëfficiënten vertaald zijn in ruimtebehoefte.

Daarnaast is een taakstellend scenario uitgewerkt met deels een beleidsintensivering voor een aantal bedrijfssectoren op basis van vastgesteld provinciaal beleid (industrienota en de logistieke visie) en voor een deel op basis van regiospecifieke omstandigheden (bijv. de ontwikkeling van de automotive in Zuid-Limburg) die niet in het landelijk model zijn opgenomen.

De behoefte aan bedrijventerreinen is geraamd in netto ha's. De marktverkenning gaat uit van een indicatieve netto-bruto-factor 1,35. Het zal echter van de specifieke omstandigheden (compensatie, intensief grondgebruik e.d.) en soorten bedrijven afhangen wat het uiteindelijke beslag op de ruimte in bruto ha's zal worden.

Vigerend aanbod

Op basis van de scenario's zijn de behoefteramingen van de regio's vastgesteld. Vervolgens wordt deze behoefte geconfronteerd met het vigerende aanbod. Het vigerend aanbod is gedefinieerd als "courante" restcapaciteit op bestaande terreinen plus de harde plannen. Tot de harde plannen behoren uitbreidingen van bestaande terreinen en nieuwe terreinen die binnen vijf jaar uitgeefbaar zijn. Harde plannen zijn minimaal in een streekplan aangeduid. Naast de restcapaciteit op bestaande terreinen is in het vigerend aanbod dus ook al rekening gehouden met plannen welke nog niet in exploitatie zijn genomen (lopende procedue) zoals Venlo Trade Port Noord, Bedrijvenstad Fortuna, Keulsebaan Zuid, Holtum-Noord, GOB Heerlen/Aken en Maastricht/Eijsden (samen goed voor zeker 500 ha). Met andere woorden, het kan gebeuren dat er op dit moment in Limburg tekorten zijn terwijl er voldoende locaties op regionaal niveau (in streekplannen zijn afgewogen) voorhanden zijn. Het is dan ook van groot belang om voorbereidingstijd in procedurele zin (bestemmingsplannen) en uitgifte van terreinen beter en tijdig op elkaar af te stemmen.

5. De strategie

Op basis van scenario's is de omvang van de ruimtebehoefte bepaald. Confrontatie van vraag en aanbod levert een kwantitatieve planningsopgave. Naast een kwantitatieve benadering wordt de laatste jaren het kwalitatieve aspect steeds belangrijker. Dit aspect betreft een aantal samenhangende belangen.

In de eerste plaats is dat een herkenbare typologie van terreinen. Mede door milieu-invloeden vindt er steeds meer segmentatie van terreinen plaats; toekomstvastheid is van groot belang. Goederenstromen worden geconcentreerd op multimodale plekken. Economisch biedt concentratie van activiteiten efficiency voordelen. Bij gemengde terreinen wordt steeds meer gewicht toegekend aan een functiespecifieke indeling. Daarbij vestigen zich steeds meer kantooractiviteiten in de (zakelijke) dienstverlening ook op de meer hoogwaardige terreinen. Parkeerplaatsen, groen, terreinonderhoud, veiligheid en in toenemende mate ook energie en water worden maatgesneden ingebracht en gemeenschappelijk ontwikkeld of afgenomen. Eveneens wordt de uiterlijke verschijningsvorm in relatie met de typologie steeds belangrijker. Tenslotte is een gevolg dat er beheerorganisaties komen die belast worden met het bevorderen en handhaven van de kwaliteit en het aanbieden van dienstenpakketten. Eveneens is regionale spreiding van het aanbod van belang. Zo kan bijvoorbeeld het aanbod in Venlo niet aan de vraag van Maastricht voldoen. Een ander aspect is dat de feitelijke ruimtebehoefte groter kan zijn dan de berekende planningsopgave waardoor het reserveren van een strategische reserve noodzakelijk is. Naast nieuw te ontwikkelen aanbod kan ook via het revitaliseren van bestaand aanbod voorzien worden in de planningsopgave. Met andere woorden de kwantitatieve planningsopgave dient via een (ruimtelijke) strategie omgezet te worden in een kwalitatieve planningsopgave.

Bij de berekende vraag naar bedrijventerreinen wordt uitgegaan van een gemiddelde uitgifte per jaar. In een hoogconjunctuur, zoals de afgelopen jaren, zal de uitgifte bovengemiddeld zijn. In een laagconjunctuur zal daarentegen minder dan gemiddeld worden uitgegeven. Over een langere periode zullen beide tegen elkaar wegvallen. Aangezien de ontwikkelingstijd van bedrijventerreinen ca. 7 jaar bedraagt, kan het aanbod zich maar in zeer beperkte mate aanpassen aan veranderingen in de vraag. Ten behoeve van de nodige flexibiliteit wordt daarom in de planningsopgave rekening gehouden met een constante voorraad van vijfmaal de ge-

middelde jaarlijkse vraag per segment per regio c.q. stedelijk gebied.

Van groot belang is om samen met de gemeenten de feitelijke ontwikkelingen van vraag en aanbod per regio/segment te monitoren. Het in samenwerking met de gemeenten opgezette monitoringssysteem REBIS, dat de te verwachten vraag en voorzien aanbod volgt, vormt daarbij een nuttig faciliterend instrument. Door de confrontatie van prognose en feitelijke ontwikkeling kan het beleid eventueel bijgesteld worden. Hierbij dient opgemerkt te worden dat REBIS tot een integraal monitoringssysteem wordt ontwikkeld. Naast het monitoren van vraag en aanbod van terreinen, worden ook de ontwikkelingen ten aanzien van bestemmingsplanprocedures, technologie, arbeidsmarkt, milieu, vervoer, etc. gevolgd. Om tot dit integrale systeem te komen wordt een plan van aanpak opgesteld.

Toepassing scenario's

Bij de uitwerking van de planningsopgave in een omgevingsplan zullen de scenario's als volgt gehanteerd worden:

1. Ingezet wordt op het planologisch vastleggen van de vraag uit het basisscenario (2.75% economische groei). Het deel van het taakstellend scenario op basis van regiospecifieke omstandigheden (b.v. automotive, NedCar) komt bovenop de ramingen van het basisscenario (basis+).
2. Daarnaast zal een strategische reserve als globale aanduiding meegenomen moeten worden. Hiermee kan geanticipeerd worden op de ontwikkelingen voor de middellange/lange termijn. Strategische reserves bieden het voordeel dat wanneer er veel ruimte voor bedrijventerreinen nodig is, deze reeds gereserveerd/afgewogen is. Indien daarentegen juist minder ruimte voor bedrijventerreinen nodig is, zijn slechts weinig investeringen nodig om het gereserveerde gebied te gebruiken voor andere doeleinden.

Regionale spreiding

Voor het vaststellen van de planningsopgave is in eerste instantie uitgegaan van de behoefte per segment per COROP-gebied. Vervolgens is de planningsopgave per COROP-gebied verbijzonderd in een opgave voor het stedelijk gebied, de regio, een opgave op basis van regio specifieke omstandigheden en het landelijk ge-

bied (niet-stedelijk) (bijlage 1). Deze verbijzondering houdt het volgende in:

- **Stedelijk gebied**

Bedrijvenparken en modern gemengd zijn bedrijventerreinen ten behoeve van bedrijven welke vanuit hun functie in dan wel direct aansluitend aan een stedelijk gebied gesitueerd dienen te worden. Ieder stedelijk gebied heeft een eigen marktgebied. Als maatstaf voor de spreiding van deze segmenten over de stedelijke gebieden is de historische uitgifte gehanteerd.

- **Regio**

Transport en distributie en gemengd plus zijn bedrijventerreinen ten behoeve van bedrijven welke vanuit hun functie niet zo zeer een koppeling hebben met stedelijke gebieden, maar waarvoor het wel van essentieel belang is dat ze multimodaal ontsloten zijn. Iedere regio heeft zijn eigen marktgebied.

- **Regiospecifiek**

Een deel van de planningsopgave is verbijzonderd op basis van regiospecifieke omstandigheden en nader gedifferentieerd naar een aantal specifieke locaties. In Zuid-Limburg zijn voor het logistiek knooppunt Born, de chemiecluster/DSM en de toeleveranciers van NedCar functiespecifieke terreinen benoemd. In Noord-Limburg heeft een differentiatie plaatsgevonden voor het logistiek-industrieel knooppunt Venlo, het BOVO-segment (agribusiness) in Horst en voor de aan het veilingcomplex ZON gelieerde bedrijvigheid.

- **Landelijk gebied**

De planningsopgave voor het landelijk gebied is bedoeld voor de opvang van de verplaatsingsbehoefte van (kleinschalige) bedrijvigheid uit lokale/regionale kernen. Qua segmentering komt voor het landelijk gebied, vanwege de omvang van de bedrijven en het gemengde karakter van de bedrijven, alleen de categorie modern gemengd in aanmerking. Uitgangspunt blijft het bestaande beleid voor regionale/lokale kernen. Dit betekent een terughoudend beleid in het landelijk gebied om een versnippering van economische activiteiten te voorkomen.

De tabellen van Bijlage 1 zijn gecomprimeerd tot één overzicht voor Limburg. Dit overzicht is opgenomen in tabel 1. (Vanwege de omvang is het landelijk gebied van Noord-Limburg verdeeld in twee "sub"-regio's.)

Limburg	Vraag		Aanbod
	1997-2015		
verbijzondering	Basis+	Taak	1-1-97
Stedelijk gebied			
Venray	50	75	25
Venlo	85	100	100
Weert	70	90	55
Roermond	75	95	70
Westelijke Mijnstreek	150	180	140
Parkstad Limburg	185	220	145
Maastricht	125	150	75
Regio			
Noord-Limburg	45	60	75
Midden-Limburg	95	110	60
Zuid-Limburg	115	145	80
Regio specifiek:			
BOVO Horst	20	20	20
Veiling ZON	30	30	30
Log.-ind. knooppunt Venlo	200	200	200
Swentibold/NedCar	60	60	0
Logistiek knooppunt Born	50	60	30
Chemie DSM	170	170	170
Landelijk gebied:			
Noord-Limb. "Gennep e.o."	15	15	0
Noord-Limb. "Heiden e.o."	35	35	45
Midden-Limburg	65	65	40
Zuid-Limburg	20	20	15
Totaal	1660	1900	1375

Tabel 1: Vraag en aanbod (netto in ha)

Uitwisselbaarheid van de ruimtevrage

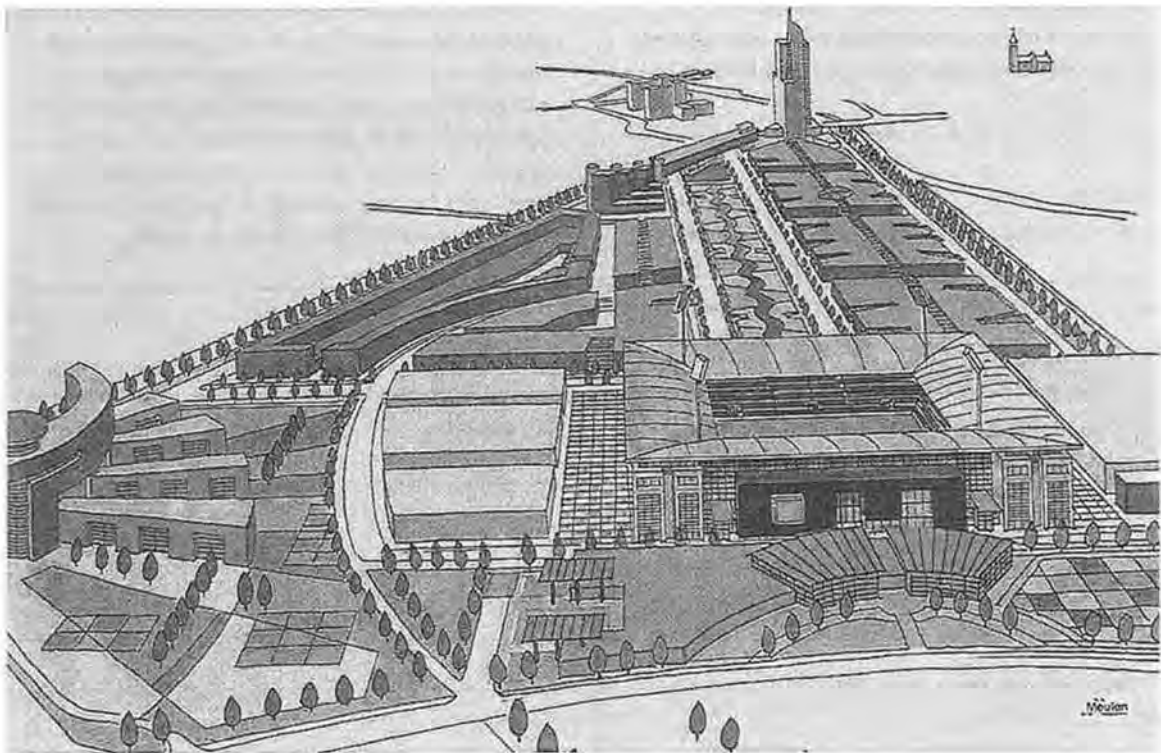
Uitgegaan wordt van uitwisselingsmogelijkheden van het aanbod (overschotten) tussen de segmenten, met name tussen modern gemengd en bedrijvenpark en tussen transport en distributie en gemengd plus. Uitwisselbaarheid van de vraag tussen gebieden beperkt zich tot een gebied met een straal van ca. 15-20 km. Binnen de gehanteerde segmentering geldt dit met name voor de segmenten gemengd plus en transport en distributie. Deze segmenten zijn ruimtelijk minder sterk gericht op het stedelijk gebied en meer op ligging ten opzichte van vervoersassen. Zo'n 70 à 80% van de vraag komt voort uit verplaatsers en uitbreiders in de regio. Een aanbod over de grens (België/Duitsland) is daarvoor geen alternatief.

Efficiënt ruimtegebruik

Bij de invulling van de planningsopgave zal in alle gevallen nadrukkelijker op revitalisering van bestaande bedrijventerreinen worden ingezet. Nieuwe terreinen moeten voldoen aan een duurzaam ontwikkelingsperspectief. Optimale benutting van bestaande terreinen inclusief restcapaciteiten is uitgangspunt (compensatie en intensief grondgebruik).

Overschotten worden indien mogelijk ingezet voor tekorten in andere segmenten. Een en ander zal moeten leiden tot zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik en uiteindelijk tot zo beperkt mogelijk extra ruimtebeslag. Dit wil zeggen het plannen, ontwikkelen, exploiteren en beheren van bedrijventerreinen vraagt meer dan tot nu toe om een geïntegreerde aanpak.

15



Artist impression compacte bedrijvenstad Fortuna in Sittard; toekomst op maat!

6. Vertaling van de Strategie

6.1 Planningsopgave en locatiemogelijkheden

Toepassing van de strategie levert (uitgedrukt in netto ha) de planningsopgave op als aangegeven in tabel 2. In deze planningsopgave zijn de regionale spreiding, de omzetting van de overschotten en de termijnen verwerkt. Eveneens wordt aangegeven of locatie-mogelijkheden voorhanden zijn. In de tabel zijn niet de regio-specifieke planningsopgaves, met uitzondering van Logistiek Knooppunt Born, en de planningsopgave van het landelijk gebied opgenomen. De reden hiervoor is dat reeds in de behoefte is voorzien of dat een streekplan-/bestemmingsplantraject loopt (DSM, Venlo, Veiling ZON en BOVO Horst). In bijlage 2 is per stedelijk gebied/regio aangegeven welke oplossingsrichtingen (locatiemogelijkheden) mogelijk zijn. Duidelijk is dat in de meeste gevallen problemen oplosbaar zijn, mits de plannen en mogelijkheden welke reeds afgewogen zijn, in streekplankader spoedig op de markt komen.

6.2 Knelpunten

Uit tabel 2 blijkt dat per regio/stedelijk gebied, segment en termijn de situatie verschillend is. In de

meeste gevallen kan in een locatiemogelijkheid worden voorzien, in andere gevallen ontbreken locatiemogelijkheden en/of is er sprake van een strategische keuze. Het betreft de volgende vraagstukken. (zie bijlage 2)

- Stedelijk gebied Westelijke Mijnstreek (vanaf middellange/lange termijn);
- Stedelijk gebied Maastricht (vanaf middellange/lange termijn)
- Regio Zuid-Limburg voor wat betreft transport en distributie en gemengd plus (vanaf korte/middellange termijn);
- Regio Midden-Limburg ten aanzien van het al dan niet versnipperen van het aanbod transport en distributie en gemengd plus.

Stedelijk gebied Westelijke Mijnstreek

Door middel van revitalisering en optimale benutting van de vigerende restcapaciteiten (inclusief verplaatsing detailhandel van bedrijventerreinen naar PDV-locatie als opgenomen in vigerend streekplan) zal voorzien kunnen worden in de behoefte voor de korte en middellange termijn. Er blijft een knelpunt over voor de lange termijn in de vorm van 25 ha strategische reserve. Voor te volgen strategie in samenhang met overige knelpunten in Zuid-Limburg, zie verder.

Stedelijk gebied	Segment	Korte/Middellange termijn	Middellange/lange termijn	Lange Termijn	Locatiemogelijkheden	
		basis+	basis+	Strategische reserve	Basis+	strat. reserve
Venray	Modern gemengd Bedrijvenpark	15 ha plannen	10 ha inzetten G+	25 ha reserveren	ja	ja
Venlo	Modern gemengd Bedrijvenpark				ja	ja
Weert	Modern gemengd Bedrijvenpark	(Hoge uitgifte) 15 ha 10 ha inzetten Mg 5 ha plannen	10 ha plannen	20 ha plannen	ja	ja
Roermond	Modern gemengd Bedrijvenpark	15 ha plannen		5 ha reserveren	ja	ja
Westelijke Mijnstreek	Modern gemengd Bedrijvenpark		40 ha 25 ha inzetten Bp 15 ha plannen	25 ha reserveren	ja	nee
Parkstad Limburg	Modern gemengd Bedrijvenpark		50 ha 5 ha inzetten Bp 45 ha plannen	30 ha reserveren	ja	ja
Maastricht	Modern gemengd Bedrijvenpark	30 ha plannen	20 ha plannen	20 ha reserveren 5 ha reserve	ja	nee

Tabel 2: planningsopgave en locatiemogelijkheden

Stedelijk gebied Maastricht

Met name in Maastricht zal zorgvuldig omgesprongen moeten worden met de schaarse ruimte. Sprake zal moeten zijn van kwaliteitslocaties, gezien de uitstraling van de stad en de ligging ten opzichte van het groene ommeland. Naast een spoedig in te zetten revitaliseringstraject en het op de markt brengen van de locatie Maastricht/Gronsveld, zal de omgeving de Geusselt als bedrijventerrein verder ingericht en uitgebreid kunnen worden. Daarnaast zal de locatie Caberg (reservering in vigerend streekplan en aansluitend aan bedrijventerrein op Belgisch grondgebied) in combinatie met Noord-West Entree voor de korte/middellange termijn in de behoefte kunnen voorzien (modern gemengd/bedrijventerrein). Extra aandacht is nodig voor de ontsluiting van Maastricht Noord. Verschillende mogelijkheden zullen bezien moeten worden. De omvang van de ontwikkelingen zowel op Belgisch als Nederlands grondgebied rechtvaardigen een geïntegreerde oplossing. Voor de langere termijn (25 ha strategische reserve) is in, dan wel direct aansluitend aan Maastricht onvoldoende ruimte beschikbaar. Dat geldt ook indien de grotere industriële bedrijven uit de stad zich willen verplaatsen. Voor te volgen strategie in samenhang met overige knelpunten in Zuid-Limburg, zie verder.

Regio Zuid-Limburg

Door de keuze welke gemaakt is ten aanzien van de reeds geplande restruimte Holtum-Noord (maximaal 30 ha) en omgeving NedCar (Swentibold) in het kader van operatie Bottleneck (maximum gesteld), doen zich op lange termijn in het basis+ scenario (20 ha) knelpunten voor ten aanzien van ruimte voor transport en distributie. Dit geldt dan uiteraard ook voor de strategische reserve (10 ha) in dit segment. Daarnaast is er nu reeds een tekort aan locaties voor transport en distributie en gemengd plus in overig Zuid-Limburg (35 ha). Dit geldt ook voor de strategische reserve van 30 ha. In het kader van de analyse knelpunten centrumgemeenten is de zoeklocatie Beek/Nuth aangeduid. Nu een besluit is genomen over het niet doorgaan van de Oost-westbaan (MAA) komt deze locatie in een ander daglicht te staan. Voor te volgen strategie in samenhang met overige knelpunten in Zuid-Limburg, zie verder.

Regio Midden-Limburg

In Midden Limburg is er voor de korte termijn een probleem van 15 ha voor bedrijven in de categorie transport en distributie. Gezien de feitelijke mogelijkheden binnen het stedelijk gebied Weert en de functie van die stad, kan ter plaatse in bedoelde behoefte worden voorzien (Kampershoeck/Leuken-Noord). Voor de langere termijn lopen de tekorten op in het basis+

17

Regio	Segment	Korte/Middellange termijn	Middelange/ Lange termijn	Lange Termijn	Locatiemogelijkheden	
		basis+	basis+	Strategische reserve	Basis+	strat. reserve
Noord-Limburg Overig	Transport/Distributie	30 ha 20 ha inzetten G+ 10 ha plannen		10 ha reserveren	ja	ja
	Gemengd plus					
Noord-Limburg Venlo	Transport/Distributie				ja	ja
	Gemengd plus					
Midden-Limburg	Transport/Distributie	15 ha plannen	35 ha plannen	10 ha reserveren	ja	ja
	Gemengd plus					
Zuid-Limburg	Transport/Distributie	25 ha plannen		20 ha reserveren	ja	nee
	Gemengd plus		10 ha plannen	10 ha reserveren		
Regiospecifiek	Segment	Korte/Middellange termijn	Middelange/ Lange termijn	Lange Termijn	Locatiemogelijkheden	
		basis+	basis+	Strategische reserve	Basis+	strat. reserve
Log. Knp. Born	Transport/Distributie		20 ha plannen	10 ha reserveren	nee	nee

Verklaring schema's:	Korte/Middellange termijn:	5-7 jaar
	Middelange/Lange termijn:	8-18 jaar (inclusief strategische reserve)
	Locatiemogelijkheden:	is wel/niet voorhanden
	Plannen:	aangeven als locatie in streekplan c.q. POL
	Reserveren:	aangeven als R.B. in streekplan c.q. POL
	Inzetten:	het overschat van het vermelde segment wordt ingezet voor de planningsopgave
	leeg vak:	in de behoefte van het segment is voorzien

scenario naar 35 ha en daarnaast 10 ha strategische reserve. Hiervoor kan worden voorzien in de zoeklocatie Ei van St. Joost. De omvang (van deze vraag) is eigenlijk te beperkt voor een goed te equiperen multimodaal ontsloten bedrijventerrein. Daartoe zou gezien moeten worden of er sprake kan zijn van een overloop uit Zuid-Limburg. Samen met de tekorten in Born (20 ha en 10 ha strategische reserve) 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 wordt afstand genomen van versnippering van bedrijvigheid op (uitbreidings-)locaties zoals bij Roermond (na aanleg A68), EPZ Maasbracht of Ittervoort. Verdeling (versnippering) van de planningsopgave heeft niet de voorkeur vanwege de (ruimtelijke) beperkingen van de terreinen, economische meerwaarde van concentratie en het aspect duurzaamheid. Op genoemde locaties zouden dan ook geen ontwikkelingen moeten worden toegestaan in concurrentie met eerder bedoelde compacte locatie.

Als de verschillende oplossingsmogelijkheden als hiervoor bedoeld gezien worden, dan kan geconstateerd worden dat alleen in Zuid-Limburg ruimteproblemen bestaan in de volgende segmenten:

- modern gemengd; 50 ha strategische reserve;
- gemengd plus en transport en distributie; 25 ha korte termijn en 10 ha (middel)lange termijn;
- gemengd plus en transport en distributie; 30 ha strategische reserve;
- industriële bedrijven uit de stad Maastricht.

De volgende oplossingen worden daarvoor voorzien.

Meest urgent is het tekort van 35 ha op korte en (middel)lange termijn aan gemengd plus en transport en distributie in Zuid-Limburg. Een overloop naar Midden-Limburg is mogelijk. De vraag is of dit kan functioneren gezien de behoefte aan een dergelijke locatie voor de regio. Anders dan de overloop vanuit Born is deze stap erg groot (groter dan het door BCI genoemde uitwisselbaarheids criterium/ gemiddelde verplaatsingsafstand van ca. 20 km). Koppeling aan de luchthaven is een mogelijkheid. Voordeel is dat het aanbod in de regio Zuid blijft (inclusief integratie met TPE) en extra verkeersbewegingen voorkomen kunnen worden. Door de locatie samen te laten smelten met een goed opgezette en voor heel Limburg in te richten air/road-terminal met P+R-faciliteiten (Maastricht v.v.) kan het gebied uitgroeien tot een regionaal vervoerscentrum van formaat. De bestaande ontwikkelingen, aangehaakt aan de Noord-zuidbaan (waaronder de terminal),

zullen nadrukkelijk bij deze herschikking betrokken moeten worden. Ruimtelijk zal daarbij zorgvuldige inpassing aan de orde moeten zijn met het oog op het in gang gezette openruimtebeleid ter plaatse en met het oog op de ligging van bestaande woonkernen. Gedacht wordt aan het meest westelijk deel van de Oost-westbaan. In ieder geval lijkt het uit 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 te concretiseren openruimtebeleid als voor de ontwikkeling van een gezonde luchthaven (financieel/economisch verantwoord).

Genoemde oplossingen voorzien in de behoefte tot en met de middellange termijn. Nader onderzoek in het gebied tussen Maasbracht/Echt en Luik zou moeten uitwijzen op welke locatie(s) de strategische reserve van ca. 100 ha als eerderbedoeld het best kan worden ingezet. Dit geldt ook ten aanzien van de industriële bedrijven in de stad Maastricht. Dit onderzoek zou samen met de regio uitgevoerd dienen te worden met het oog op het verkrijgen van draagvlak.

Met bovenstaande oplossingen kan in de planningsopgave tot 2010 voor Zuid-Limburg worden voorzien. Voor wat betreft de strategische reserve zal in de loop van dit jaar een visie ontwikkeld worden voor het gebied Maasbracht/Echt tot en met Luik.

7. Organisatie

Strategische projecten

De planningsopgave is vertaald in locaties die verder in ontwikkeling genomen moeten worden. De provincie hecht er uiteraard grote waarde aan dat de doelstellingen die in het POL verwoord zijn ook daadwerkelijk realiseerbaar zijn. Samenwerking met partners in de regio is hierbij essentieel. Dit betekent dat er draagvlak dient te bestaan voor de uitvoering van het beleid. De provincie zal dan ook met de partners die betrokken zijn bij de ontwikkeling en exploitatie van bedrijventerreinen, strategische projecten benoemen. Het initiatief voor de ontwikkeling van de strategische projecten ligt bij andere partijen, maar de provincie zal wel betrokken blijven bij de uitvoering van haar doelstelling en haar instrumenten inzetten om de projecten (mede) gerealiseerd te krijgen.

Organisatie van de uitvoering

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. In 1997 is op initiatief van de provincie gestart met een nieuwe organisatie voor de ontwikkeling van bovenregionale bedrijventerreinen. Hiervoor is het takenpakket van de Industriebank LIOF uitgebreid en is LIOF Bedrijventerreinen BV opgericht.

LIOF BT heeft als doelstelling het proces van de ontwikkeling van strategische projecten te faciliteren en indien nodig financieel te participeren in de exploitatie van terreinen. Voor de provincie en LIOF is uiteindelijk de inzet een regionaal model waarin gemeenten, LIOF en eventueel private partijen samenwerken.

In Midden-Limburg is reeds REO Midden-Limburg opgericht, die op de schaal van de regio Roermond bedrijventerreinen gaat ontwikkelen, exploiteren en beheren. Zolang geen regionale organisatie voorhanden is zal, indien nodig, LIOF BT in overleg met betrokken gemeenten en private partijen het voortouw hebben bij de ontwikkeling.

Door de organisatie op regionale schaal neer te zetten zal er meer afstemming plaatsvinden bij de ontwikkeling, exploitatie en beheer van terreinen en zal de professionalisering van het proces van planning tot en met beheer van bedrijventerreinen toenemen.

Rol provincie

De provincie heeft de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het planningsproces. In overleg met de regionale partners zullen de strategische projecten benoemd worden. In het vervolgtraject zal provincie het proces (mede) faciliteren en waar nodig haar eigen financieel instrumentarium, in de vorm van subsidies, inzetten of als intermediair fungeren bij het verwerven van rijks- c.q. Europese subsidiemiddelen. De inzet van provinciale middelen voor strategische projecten is afhankelijk van het exploitatietekort en/of de risico's die zijn verbonden aan de exploitatie.

Strategisch grondbeleid

Bij de ontwikkeling van grootschalige ruimtelijke investeringen is de grondverwerving in toenemende mate een knelpunt. Marktpartijen verwerven in een vroegtijdig stadium strategische posities, waardoor de overheidspartijen hun regiefunctie kwijtraken. Het publiekrechtelijk instrumentarium (WVG, onteigening e.d.) is in veel gevallen niet effectief inzetbaar om in dit knelpunt te voorzien. Door de provincie en LIOF BT vindt momenteel een oriëntatie plaats over de mogelijkheden voor actief grondbeleid. Hierover zal binnen afzienbare tijd contact gezocht worden met gemeenten en waar mogelijk zal aangehaakt worden bij de bovengenoemde samenwerking op regionale schaal.

Publiek-private samenwerking

Steeds meer private partijen begeven zich op de bedrijventerreinenmarkt. Private partijen proberen via grondaankopen een belang te verwerven in de ontwikkeling van bedrijventerreinen. In het voorgaande is al aangegeven dat de overheid in de beginfase haar regiefunctie moet kunnen waarmaken. Echter in het vervolgtraject van ontwikkeling, exploitatie en uitgifte kan de inbreng van marktpartijen voordelen opleveren. Ook op rijksniveau wordt nadrukkelijk ingezet op publiek-private samenwerking van investeringsprojecten. Door de rijksoverheid zal in ieder geval overlegd worden met de EU voor wat betreft de inzet van overheidsmiddelen in PPS-vormen en de mogelijkheden binnen het aanbestedingsbeleid. Als provincie zijn wij met LIOF BT doende kennis te vergaren omtrent PPS-constructies in relatie tot de projectontwikkeling van bedrijventerreinen. Mogelijk dat LIOF BT hierin een facilitaire rol kan gaan vervullen.

Bijlage I

Planningsopgave per COROP-gebied

Per COROP-gebied is de planningsopgave (1997-2010) uitgewerkt. De planningsopgave is samengevat in de vorm van een tabel per COROP-gebied en in de vorm van een overzichtskaart waarop het gehanteerde aanbod is weergegeven (zie kaart 2). Ter toelichting op de tabellen het volgende.

Verklaring tabellen:

het betreft hier de nettovraag, -aanbod, -planningsopgave, -overschat en -strategische reserve. Deze worden uitgedrukt in ha.

Vraag

het betreft hier de vraag/behoefte aan bedrijventerreinen in de periode 1997-2015.

Aanbod

het aanbod per 1-1-1997 bestaat uit de restcapaciteit op bestaande bedrijventerreinen plus de capaciteit van "harde" plannen (toekomstige bedrijventerreinen plus uitbreidingen van bestaande bedrijventerreinen waarvan de bestemmingsplan-procedure is gestart en binnen vijf jaar uitgifte mogelijk is).

Planningsopgave

uitgangspunt is het basisscenario plus het regiospecifieke deel van het taakstellend scenario. De opgave is het verschil tussen vraag en aanbod. Daar waar het aanbod groter is dan de vraag, is er geen planningsopgave maar wordt het overschat met een cijfer tussen haakjes benoemd.

NB: Om ook aan het einde van een planperiode continuïteit te garanderen wordt in de berekeningen een constante voorraad voor 5 jaar aangehouden. Daarom wordt in de planningsopgave tot en met 2010 gerekend met de behoefte tot en met 2015.

Strategische reserve

het resterend deel van het taakstellend scenario dat als RB in het POL gereserveerd wordt.

Totaal

opsomming van vraag, aanbod en planningsopgave.

Bij de planningsopgave is nog geen uitwisseling van overschotten toegepast.

Noord-Limburg

Noord-Limburg 1997-2010	Vraag		Aanbod	Planningsopgave		
	<i>Basis+</i>	<i>Taak</i>		<i>Basis+</i>	<i>Strat. reserve</i>	
Stedelijk gebied Venray						
modern gemengd	35	60	25	10	25	
bedrijvenpark	15	15	0	15	0	
totaal	50	75	25	25	25	
Stedelijk gebied Venlo						
modern gemengd	85	100	100	0 (15)	0	
totaal	85	100	100	0	0	
Regio						
gemengd plus	15	20	75	0 (60)	0 (55)	
transport + distributie	30	40	0	30	10	
totaal	45	60	75	30	10	
Regio specifiek						
g.+ :log.+ind.knp.Venlo	25	25	25	0	0	
m.g.:log.+ind.knp.Venlo	25	25	25	0	0	
r.d.:log.+ind.knp.Venlo	115	115	115	0	0	
b.p.:log.+ind.knp.Venlo	35	35	35	0	0	
m.g.:Agribusiness/BOVO	20	20	20	0	0	
m.g.:Veiling ZON	30	30	30	0	0	
totaal	250	250	250	0	0	
Landelijk gebied						
m.g. land.geb."Gennep"	15	15	0	15	0	
m.g. land.geb."Helden"	35	35	45	0 (10)	0 (10)	
Totaal Noord-Limburg	480	535	495	70 (85)	35 (65)	

Midden-Limburg

Midden-Limburg 1997-2010

	Vraag		Aanbod	Planningsopgave			
	Basis+	Taak		Basis+	Strat. reserve		
Sted. geb. Weert							
modern gemengd	55	75	55	0	20		
bedrijvenpark	15	15	0	15	0		
totaal	70	90	55	15	20		
Sted. geb. Roermond							
modern gemengd	60	75	70	0	(10)	5	
bedrijvenpark	15	20	0	15		5	
totaal	75	95	70	15	10		
Regio							
gemengd plus	45	50	60	0	(15)	0	(10)
transport + distributie	50	60	0	50		10	
totaal	95	110	60	50	10		
Landelijk gebied							
modern gemengd	65	65	40	25	0		
Totaal Midden-Limburg	305	360	225	105	(25)	40	(10)

Zuid-Limburg**Zuid-Limburg
1997-2010**

	Vraag		Aanbod	Planningsopgave	
	<i>Basis+</i>	<i>Taak</i>		<i>Basis+</i>	<i>Strat. reserve</i>
Sted. geb. W.M.					
modern gemengd	135	160	95	40	25
bedrijvenpark	15	20	45	0 (30)	0 (25)
totaal	150	180	140	40	25
Sted. geb. Parkstad Lb.					
modern gemengd	155	185	105	50	30
bedrijvenpark	30	35	40	0 (10)	0 (5)
totaal	185	220	145	50	30
Sted. geb. Maastricht					
modern gemengd	95	115	75	20	20
bedrijvenpark	30	35	0	30	5
totaal	125	150	75	50	25
Regio					
gemengd plus	80	90	70	10	10
transport + distributie	35	55	10	25	20
totaal	115	145	80	35	30
Regio specifiek					
g.+ : Chemie DSM	170	170	170	0	0
t.d.: Swentibold/NedCar	60	60	0	60	0
t.d.: Log.knp. Born	50	60	30	20	10
totaal	280	290	200	80	10
Landelijk gebied					
modern gemengd	20	20	15	5	0
Totaal Zuid-Limburg	875	1005	655	260 (40)	120 (30)

Noord-Limburg (kaart 2a)

bedrijventerreinen met restcapaciteit

1 Arcen en Velden	Spikweien
2 Beesel	Molenveld
3 Beesel	Roversheide
4 Gennep	De Grootte Heeze
5 Gennep	De Grens
6 Grubbenvorst	Hagelkruis
7 Helden	Beringe
8 Helden	J.F. Kennedylaan
9 Helden	IT Panningen
10 Horst	De Asdonck
11 Horst	Hoogveld
12 Maasbree	De Schor
13 Meerlo-Wanssum	Haven Wanssum
14 Meijel	De Wielen
15 Venray	Smakterheide
16 Venray	Keizersveld

harde plannen

17 Bergen	De Flammert uitbreiding
18 Grubbenvorst	Veiling ZON uitbreiding
19 Helden	IT Panningen uitbreiding
20 Horst	Hoogveld-Oost
21 Horst	Melderlose Weide
22 Venlo	Trade Port Noord
23 Venlo	Trade Port Oost
24 Venlo	Ubroek
25 Venray	Smakterheide uitbreiding
26 Venray	De Hulst uitbreiding
27 Venray	Agrarisch BT Ysselsteyn

Midden-Limburg (kaart 2b)

bedrijventerreinen met restcapaciteit

28 Ambt Montfort	't Zittart
29 Ambt Montfort	Middenweg
30 Echt	De Berk
31 Haelen	Windmolenbos
32 Heythuysen	Kern Baexem
33 Heythuysen	Kelpen-Oler
34 Heythuysen	Op de Kouk
35 Maasbracht	Se Kraaiveld
36 Nederweert	Aan veertien
37 Nederweert	Hulsenweg
38 Nederweert	Pannenweg
39 Roerdalen	BT Vloderp
40 Roerdalen	Stationsweg
41 Roermond	Broekhin
42 Roermond	Industriepark Roerstreek
43 Roermond	Spickerhoven II
44 Roggel en Neer	BT Heldenseweg
45 Roggel en Neer	BT Laak
46 Swalmen	Reubenberg
47 Weert	De Kempen
48 Weert	Kampershoek
49 Weert	Centrum Noord

harde plannen

50 Echt	De Berk-uitbreiding
51 Haelen	EPZ-terrein Buggenum

52 Roermond	Keulsebaan-Zuid
53 Roggel en Neer	Heldenseweg-uitbreiding
54 Roggel en Neer	Laak-uitbreiding
55 Swalmen	Reubenberg-uitbreiding

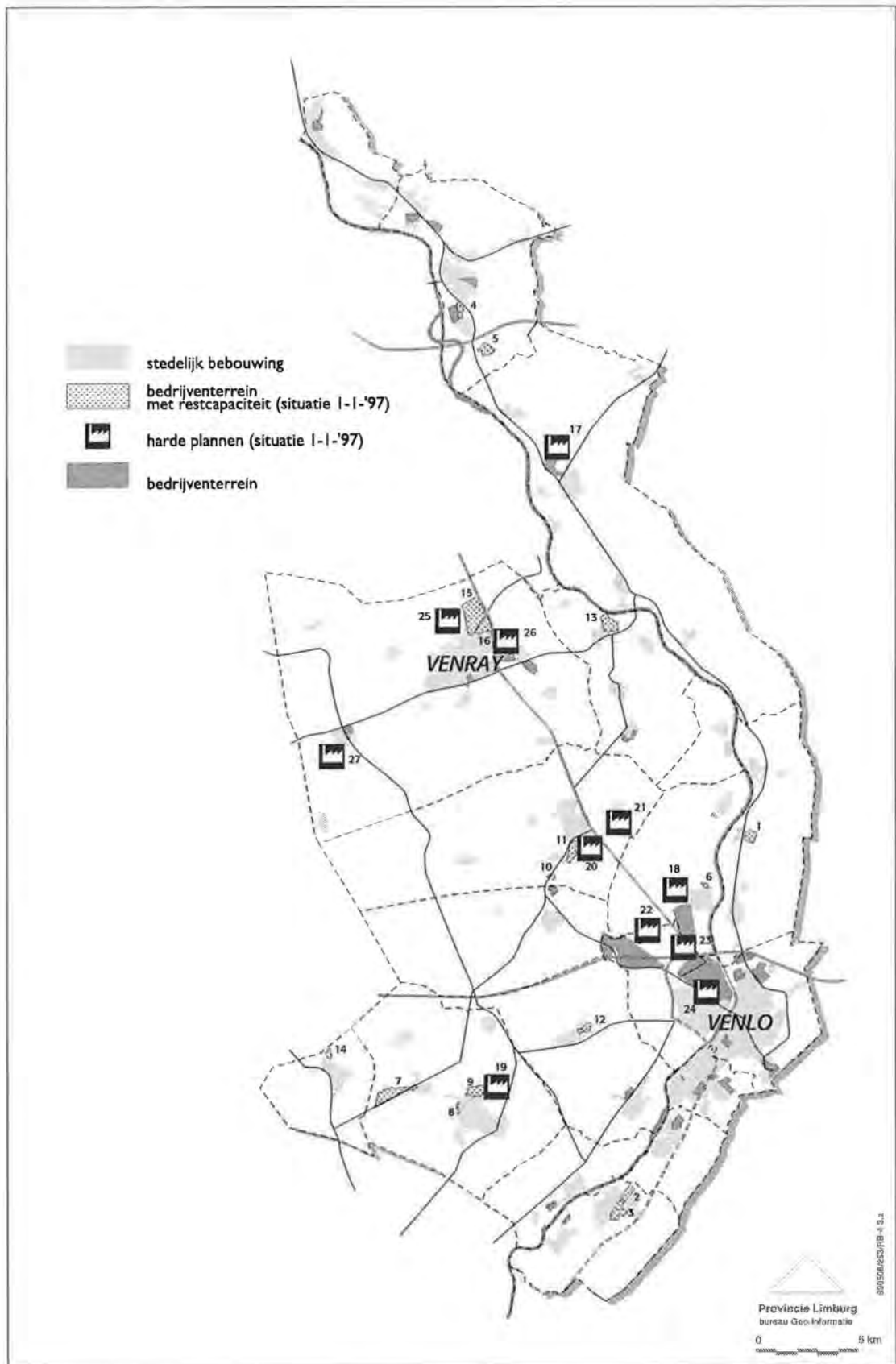
Zuid-Limburg (kaart 2c)

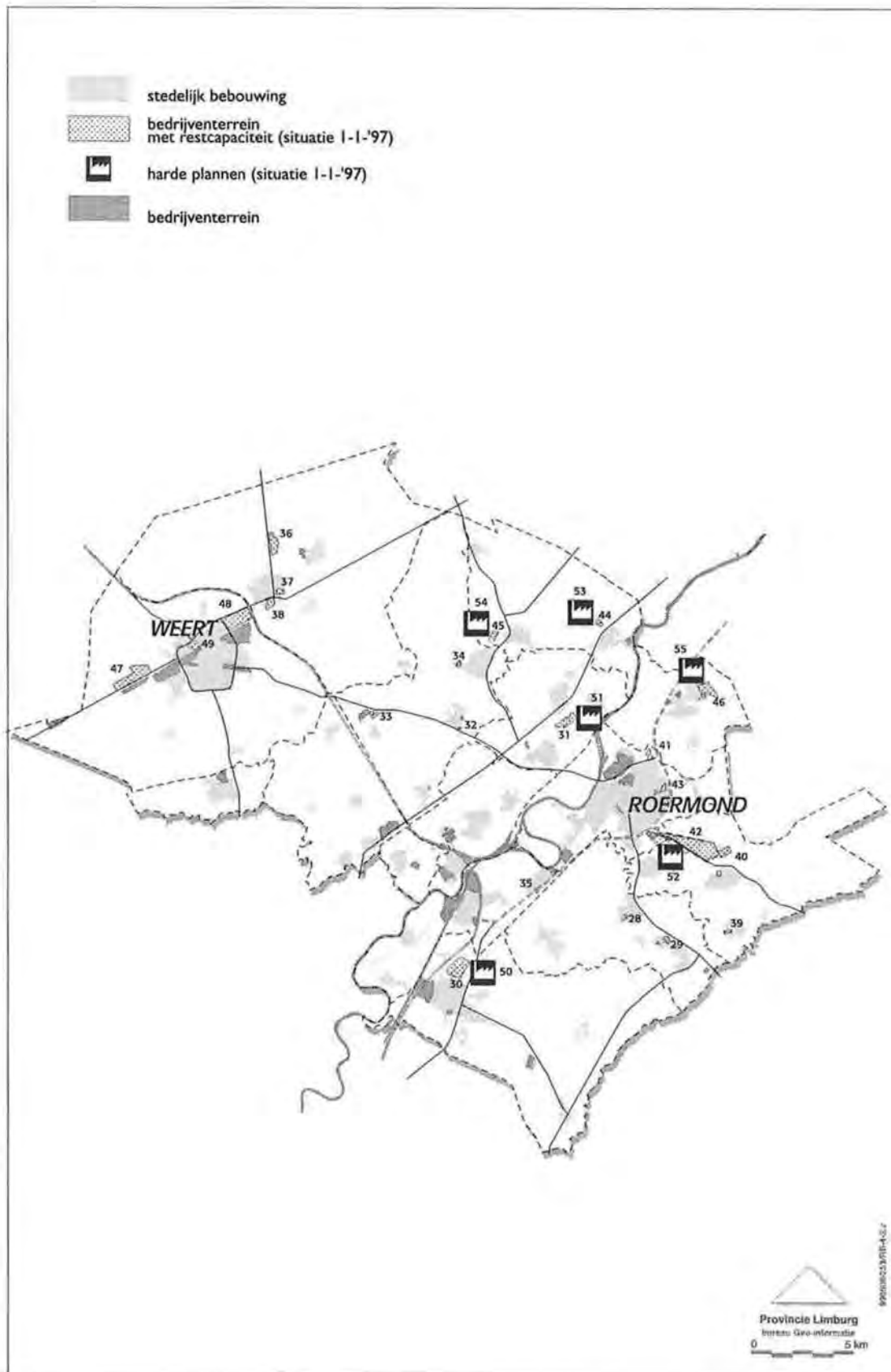
bedrijventerreinen met restcapaciteit

56 Beek	Beeker Hoek
57 Beek	TPE
58 Geleen	Kampstraat
59 Geleen	Krawinkel
60 Geleen	Station Lutterade
61 Sittard	Handelscentr. Bergerweg
62 Sittard	Industriepark Noord
63 Sittard	Bedrijvenstad Fortuna
64 Stein	Haven Stein
65 Stein	Business Park Stein
66 Stein	Schutterstraat
67 Stein	Hoofdzakenplan Urmond
68 Susteren	Wolfskoul
69 Brunssum	Bouwberg
70 Brunssum	Emma
71 Brunssum	Hendrik e.o.
72 Brunssum	Houserveld (Haeftland)
73 Brunssum	Ora et Labora
74 Brunssum	Rode Beek
75 Heerlen	Crama
76 Heerlen	De Beitel
77 Heerlen	De Vranck
78 Heerlen	De Weggebekker
79 Heerlen	Molenberg
80 Heerlen	Ten Esschen
81 Heerlen	Smitzerveld
82 Heerlen	Geleendal
83 Kerkrade	Locht
84 Kerkrade	Dentgenbach
85 Kerkrade	Julia
86 Kerkrade	Maar West
87 Kerkrade	Spekholzerheide
88 Landgraaf	Abdissenbosch
89 Landgraaf	Strijthagen
90 Nuth	De Horsel
91 Nuth	De Steeg
92 Eijsden	BT Eijsden (Bakkeveld)
93 Eijsden	BT Gronsveld
	(Oosterbroek)
94 Maastricht	Boscherveld
95 Maastricht	Boscherveld/Sandersweg
96 Maastricht	Scharn Noord
97 Maastricht	Randwijck-Zuid I
98 Maastricht	Randwijck-Zuid II
99 Margraten	Aan de Fremme
100 Meerssen	Weerterveld
101 Valkenburg a/d Geul	De Valkenberg

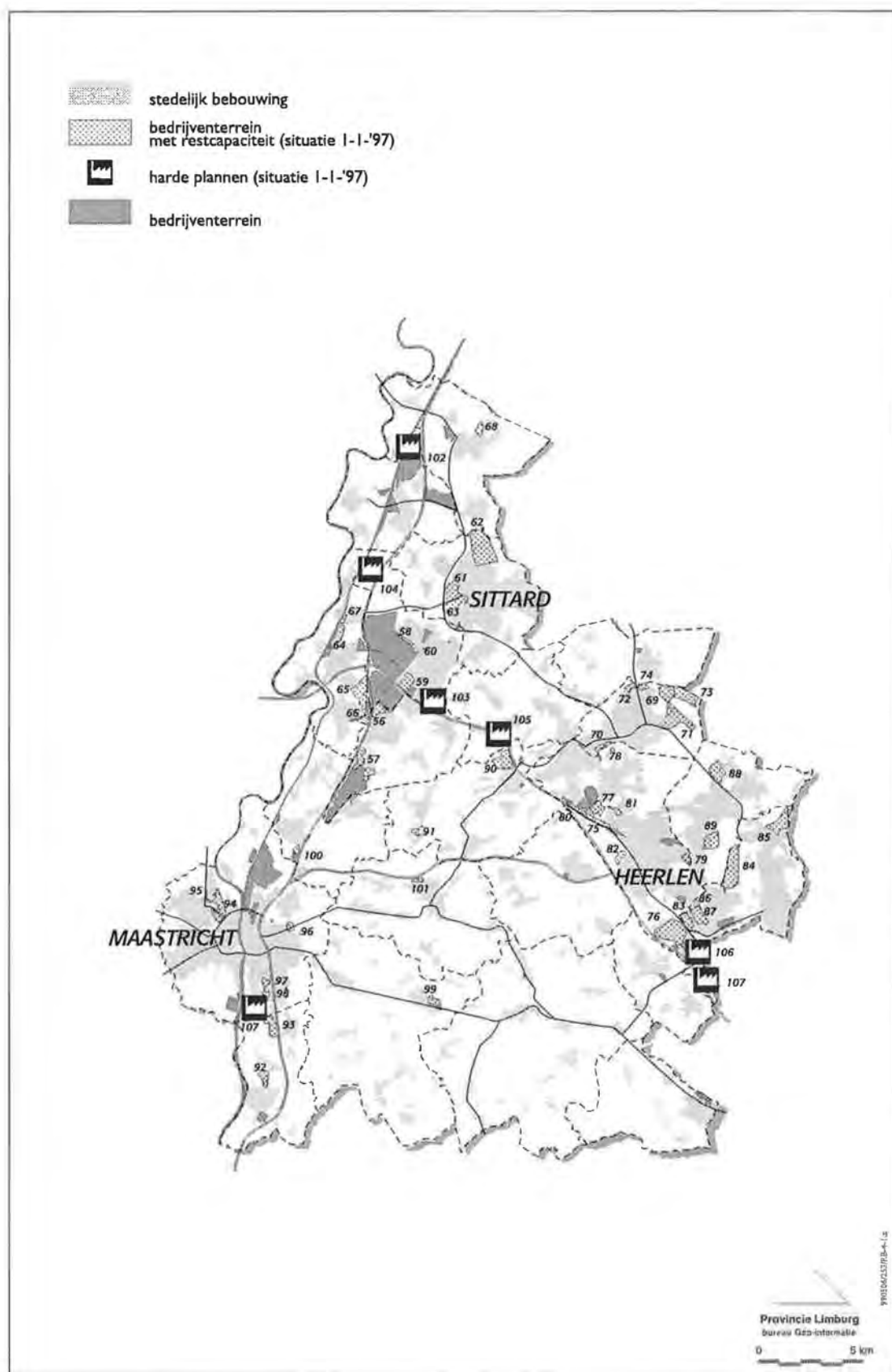
harde plannen

102 Born	Holtum-Noord-uitbreiding
103 Geleen	Sportvelden Geleen-Zuid
104 Geleen	Graetheide
105 Schinnen	De Breinder-uitbreiding
106 Heerlen	Beitel-Zuid
107 Heerlen	GOB Heerlen-Aken
108 Eijsden/Maastricht	Maastricht-Gronsveld





Kaart 2b: Midden-Limburg



Kaart 2c: Zuid-Limburg

Bijlage 2:

Planningsopgave versus Locatiemogelijkheden (oplossingsmogelijkheden)

Per stedelijk gebied/regio zijn daar waar een planningsopgave geldt de locatiemogelijkheden voor de korte/middellange en de middellange/ lange termijn aangegeven (zie ook overzichtskaart 3).

28

Stedelijke gebieden

Venray

Korte/middellange termijn: bedrijvenpark 15 ha:

- omgeving de Hulst

Middellange/ lange termijn:

- 1 basis+: modern gemengd 10 ha
 - inzetten overschot Smakterheide
- 2 reserve: modern gemengd 25 ha
 - inzetten overschot Smakterheide
 - omgeving de Hulst.

Weert

Korte/middellange termijn: bedrijvenpark 15 ha
Omzetten en uitbreiden Centrum-Noord (nu modern gemengd)

Middellange/ lange termijn:

- 1 basis+: modern gemengd 10 ha
 - Uitbreiding Kampershoek (noorden)
 - Leuken-Noord (oosten)
- 2 reserve: modern gemengd 20 ha
Vanwege hoge uitgifte reserve plannen samen met basis+.

Roermond

Korte/middellange termijn: bedrijvenpark 15 ha:

- Broekhin II
- Maastrichterweg

Middellange/ lange termijn:

- 1 basis+: geen opgave
- 2 reserve: modern gemengd 5 ha, bedrijvenpark 5 ha
 - Broekhin II
 - Maastrichterweg

Westelijke Mijnstreek

Korte/middellange termijn: geen opgave.

Middellange/ lange termijn:

- 1 basis+: modern gemengd/bedrijvenpark 40 ha:
 - overschot bedrijvenstad Fortuna

- Sportterrein Geleen-Zuid revitalisering/ intensivering van:
 - Borrekuil (Geleen)
 - Sluisweg (Born)
 - Industriepark Noord (Philips-terrein Sittard)
- 2 reserve: modern gemengd 25 ha,
geen locaties beschikbaar.

Parkstad Limburg

Korte/middellange termijn: geen opgave.

Middellange/ lange termijn:

- 1 basis+: Modern gemengd/bedrijvenpark 50 ha
Binnen stedelijk gebied voldoende locatiemogelijkheden (Locht-Zuid, Willem Sophia, Emma-terrein), inclusief revitalisering taakstelling 15 ha
- 2 reserve: modern gemengd 30 ha
Voldoende locatiemogelijkheden,

Maastricht

Korte/middellange termijn: bedrijvenpark 30 ha.
Deels gebied ten noorden van de Geusselt en deels locaties genoemd bij lange termijn.

Middellange/ lange termijn:

- 1 basis+: modern gemengd 20 ha:
 - restruimte Randwyck-Zuid
 - Gebied Maastricht-Eijsden waarvoor goedkeuring is onthouden
 - Caberg-gebied (slechte ontsluiting!)
 - Revitalisering in combinatie met Noord-West Entree met een taakstelling van 15 ha
- 2 reserve: modern gemengd/bedrijvenpark 25 ha,
geen locaties beschikbaar.

* Uitplaatsing industriële bedrijven: geen locatie beschikbaar.

Regio

Voor het ontwikkelen van een transport- en distributieterrein is de belangrijkste voorwaarde dat deze multimodaal ontsloten kan worden. De voorkeur gaat uit naar een centrale locatie (minimale schaalgrootte 30-40 ha netto) omdat door versnippering van het aanbod het financiële draagvlak voor specifieke voorzieningen (zoals multimodale ontsluiting) sterk zal verminderen. Combinatie met gemengd plus ligt voor de hand. In een aantal gevallen bestaan variantmogelijkheden.

Noord-Limburg, overig

Korte/middellange termijn: 30 ha

- inzetten overschot Smakterheide Venray
- omgeving de Hulst Venray

Middellange/lange termijn

basis+: -

reserve: 10 ha

- omgeving de Hulst Venray

Midden-Limburg

Korte/middellange termijn: 15 ha

- Uitbreiding Kampershoek (noorden)

Middellange/lange termijn:

1 basis+: 35 ha

optie 1: concentratie "Ei van St. Joost"

Optie 2: spreiding

- Asenray/A68
- restcapaciteit Solvay
- Ittervoort
- EPZ Maasbracht

2 reserve: 10 ha idem.

Zuid-Limburg

Korte/middellange termijn: 25 ha

- locatie luchthaven
- "Ei van St. Joost"

Middellange/lange termijn:

1 basis+: 10 ha idem

2 reserve: 30 ha idem.

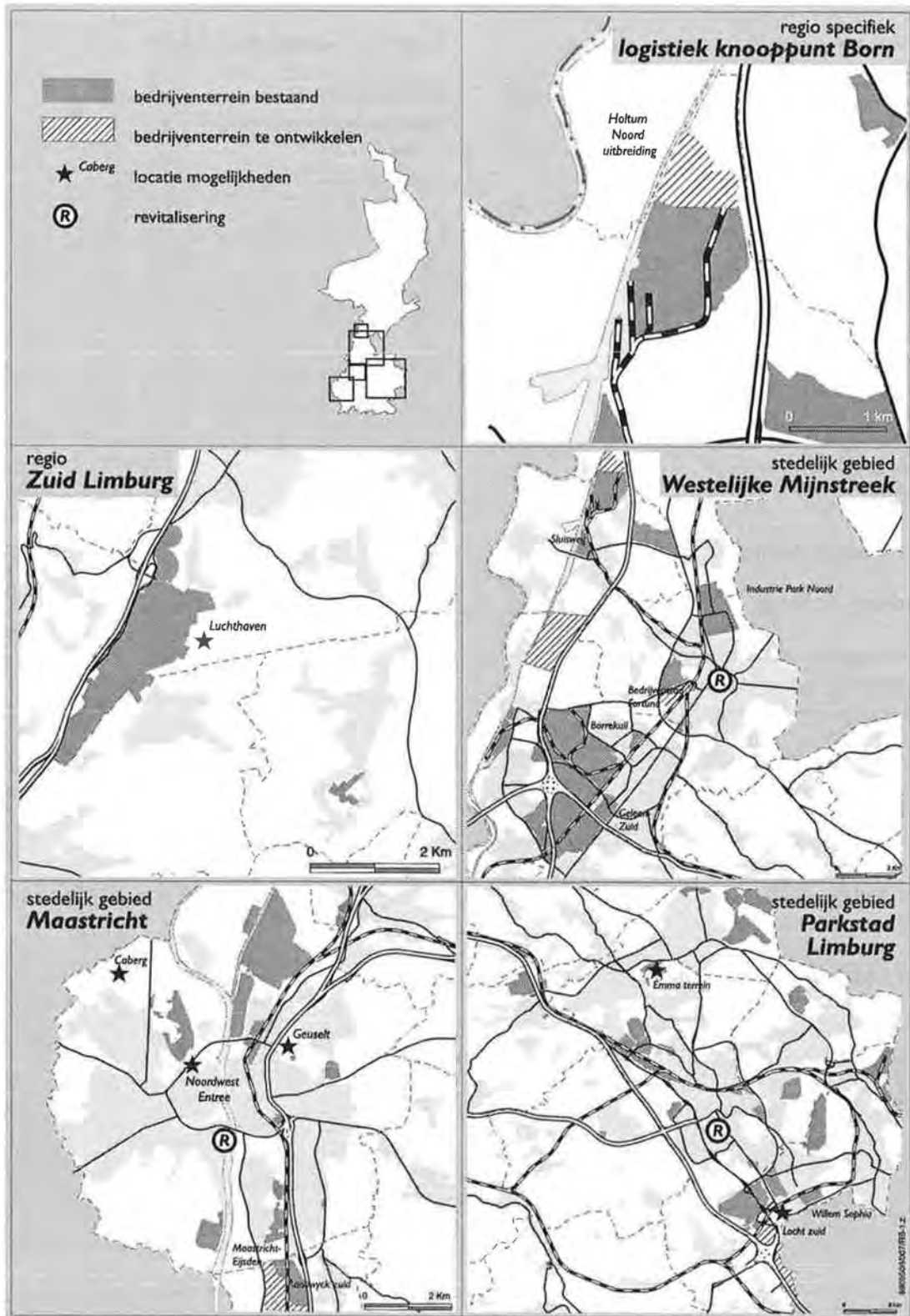
Regiospecifiek

Logistiek knooppunt Born

Korte/middellange termijn: geen opgave

Middellange/lange termijn:

- 1 basis+: 20 ha
 - locatie luchthaven
 - "Ei van St. Joost"
- 2 reserve: 10 ha idem.



Kaart 3a

