

## BIJLAGE

### SAMENVATTING EN CONCLUSIE 1<sup>E</sup> FASE ECONOMISCHE HAALBAARHEIDSANALYSE

**Buck Consultants International in opdracht van de provincie Limburg**

## A *Achtergrond*

Provinciale Staten van Limburg heeft 29 juni 2001 besloten een POL- aanvulling bedrijventerreinen Zuid-Limburg op te stellen. De reden daarvoor is dat er in het POL (Provinciaal Omgevingsplan Limburg) voor Zuid-Limburg nog geen definitieve keuze kon worden gemaakt over de invulling van 175 ha aan bedrijventerreinen. Het gaat dan om de locaties die voor de invulling van deze planningsopgave en de strategische reserve voor de periode 2000-2010 in aanmerking komen en de daarbij gewenste locaties voor verschillende typen van terreinen.

In het POL wordt nadrukkelijk gesteld dat er ruimte moet zijn voor bedrijvigheid. Intensief en zorgvuldig ruimtegebruik op de beschikbare locaties binnen de provincie zelf, en de regio Zuid-Limburg in het bijzonder, is gewenst, maar lost op zichzelf de ruimteproblematiek niet op.

De provincie Limburg heeft Buck Consultants International naar aanleiding van het voorafgaande gevraagd een studie uit te voeren naar de verdere onderbouwing **van nut en noodzaak** van de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen in Zuid-Limburg. De doelstelling van dit onderzoek kan als volgt worden geformuleerd:

***Geef vanuit een economisch perspectief een nadere onderbouwing van het nut en de economische noodzaak van de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen in de regio Zuid-Limburg en stel een ruimtelijk-economisch afwegingskader op aan de hand waarvan de mogelijke inzetbaarheid van de vier zoeklocaties<sup>1</sup> goed kan worden afgewogen.***

De voor de POL-aanvulling noodzakelijke analyse wordt in twee fasen uitgevoerd. De eerste fase richt zich op de verdere onderbouwing van de gesignaleerde ruimteproblematiek op het vlak van bedrijventerreinen. De tweede fase wordt parallel uitgevoerd aan de MER en is gericht op een analyse van de uiteenlopende kenmerken van de afzonderlijke locaties en de uitwerking van een voorkeursalternatief. Er zal sprake zijn van een wisselwerking tussen fase twee, waarmee naar verwachting begin december kan worden begonnen, en de MER. In dit hoofdstuk worden de resultaten van de eerste fase gepresenteerd.

---

<sup>1</sup> In het POL wordt feitelijk gesproken over drie zoeklocaties (MAA-Oost, Panneslager en Hendrikterrein) die in aanmerking komen voor de invulling van de planningsopgave en de strategische reserve. Vanwege het belang van de ontwikkeling van een aantal binnenstedelijke locaties in Maastricht waaronder Lanakerveld, voor de mogelijke invulling van deze drie zoeklocaties wordt in deze studie Lanakerveld als vierde zoeklocatie aangemerkt en derhalve in de tweede fase van dit onderzoek in de beoordeling meegenomen.

## B Vraag naar ruimte

### De opgave

De regio Zuid-Limburg heeft, zoals is weergegeven in tabel 5.1, een planningsopgave inclusief strategische reserve van 175 hectare bruto bedrijventerrein (POL, 2001). In feite komt het er op neer dat er sprake is van een **zoekopdracht** voor de provincie naar nieuwe locaties van 175 ha. Deze zoekopdracht is van toepassing op de periode tot 2010 waarbij rekening is gehouden met aanbod dat bestaat of op korte termijn ontwikkeld gaat worden. Voor de in tabel 5.1 vermelde hectaren zijn op dit moment, met uitzondering van platformgebonden en luchthavengerelateerde activiteiten, nog geen concrete ontwikkelingslocaties aan te wijzen.

Tabel 0.1 Resterende planningsopgave en strategische reserve, naar type terrein in bruto hectaren tot 2010

Platformgebonden-luchthavengerelateerde activiteiten <sup>1)</sup>	52,5 ha
Transport en distributie,	57,5 ha
Gemengd plus	25 ha
Modern gemengd / bedrijvenpark	40 ha
<b>Totaal</b>	<b>175 ha</b>

\* In het POL wordt gesteld dat alleen de locatie Maastricht-Aachen Airport hiervoor in aanmerking komt. De invulling van deze opgave blijft hier derhalve buiten beschouwing.

Bron: Locatieonderzoek, bedrijventerreinen Midden- en Zuid-Limburg, november 2000

In de planningsystematiek van de provincie wordt bovendien uitgegaan van een ijzeren voorraad, die een buffer moet vormen naar de toekomst toe vanwege de lange planningsprocedures van bedrijventerreinen. Als vuistregel wordt gehanteerd dat deze voorraad voor vijf jaar moet gelden, dus een omvang heeft van vijf keer de gemiddelde berekende behoefte (de planningsprocedure duurt in het algemeen wat langer: zes tot zeven jaar).

Om de urgentie van de ruimteproblematiek in de regio Zuid-Limburg te laten zien, is per segment aangegeven hoe het nog bestaande aanbod en de harde plannen voorzien in de vraag.

Voor de vraag is daarbij uitgegaan van de cijfers die in het POL zijn opgenomen<sup>2</sup>. Door het aanbod<sup>3</sup> met de vraag te confronteren kan per segment voor de periode 2001-2010 worden aangegeven op welke termijn er problemen kunnen ontstaan. De belangrijkste conclusies die daaruit kunnen worden getrokken zijn achtereenvolgens:

- dat bij **transport- en distributierreinen** het probleem reeds duidelijk aanwezig is en er op korte termijn in het geheel geen aanbod meer is. Om te kunnen voldoen aan de vraag had reeds lang begonnen moeten zijn met de procedure voor een nieuw terrein. Zelfs als geen er rekening wordt gehouden met een ijzeren voorraad is het duidelijk dat hier een fors knelpunt ligt.
- dat voor **gemengd plus terreinen** tot 2010 voldoende voorraad is, alvorens door de kritische grens van 22 ha ijzeren voorraad wordt heengegaan. Pas in 2015 worden op grond van de huidige prognoses tekorten verwacht. Tot zolang kan echter niet worden gewacht. Om zorg te kunnen dragen voor voldoende aanbod moet in principe in 2003 worden begonnen met de procedure voor een nieuw terrein van dit type.
- dat in 2002 het segment **modern gemengd/bedrijvenparken** door de kritische grens van de ijzeren voorraad heen gaat en dat gegeven de grote vraag naar dit segment feitelijk al lang begonnen had moeten worden met de procedures voor de aanleg van nieuwe terreinen. Opgemerkt kan worden dat deze problematiek vooral speelt in het stedelijk gebied Maastricht. De gemeente Maastricht is van mening dat de behoefteraming van de provincie te laag uitvalt (voor details kan worden verwezen naar bijlage 1) waardoor, wanneer wordt uitgegaan van de cijfers van de gemeente Maastricht, het hier aangegeven probleem nog dringender is.

***Kortom, juist ook gegeven de langere planningstermijnen is er weinig gelegenheid om achterover te zitten. Het tegendeel wordt zelfs gevraagd. Er is sprake van een problematiek rond de huisvesting van bedrijven. Deze kan de economische ontwikkeling belemmeren, maar kan ook op andere beleidsvelden doorwerken als bijvoorbeeld bedrijven niet uit woonwijken kunnen worden verplaatst bij gebrek aan alternatieven.***

Oplossingen lijken vooral gezocht te moeten worden in het zoeken van nieuwe, te ontwikkelen terreinen. Alvorens daar op in te gaan, is het echter ook goed om de vraag te stellen of het intensiveren van het ruimtegebruik op bestaande of nieuwe terreinen een oplossing kan bieden. Een zelfde vraag kan worden gesteld voor het revitaliseren van verouderde bedrijventerreinen. Is daar nog ruimtewinst te behalen? Een drastische methode is het niet langer werken met verschillende typen van terreinen: er gewoon één groot aanbod van maken. Op dit punt wordt het eerst nader ingegaan.

<sup>2</sup> Basis+ scenario inclusief strategische reserve in de periode 1997-2010 (Bedrijventerreinenstrategie, Provincie Limburg, februari 1999)

## Waarom segmenteren?

Het niet differentiëren tussen bedrijven, geen onderscheid in typen terreinen aanbrenge, is geen goede oplossing. Dit segmenteren van bedrijventerreinen is om drie redenen van belang, namelijk:

- Segmentatie geeft de mogelijkheid om het aanbod van bedrijventerreinen beter op de marktvraag af te stemmen.
- Segmentatie is een goed instrument om ook een ruimtelijk beleid te kunnen voeren omdat de verschillende typen van terreinen een verschillende mobiliteitskarakteristiek hebben en ook van elkaar verschillen voor wat betreft de mogelijke ligging nabij andere functies als gevolg van uiteenlopende milieucategorieën.
- Segmentatie biedt goede mogelijkheden voor een duurzame opzet van bedrijventerreinen doordat rekening kan worden gehouden met de specifieke wensen van groepen bedrijven, bijvoorbeeld op het vlak van gemeenschappelijke voorzieningen, en rekening wordt gehouden met overeenkomsten in milieucategorieën.

Segmentatie leidt niet, zoals veelvuldig wordt verondersteld, tot mono-functionele bedrijventerreinen. Segmentatie houdt namelijk niet in dat bedrijventerreinen alleen bestemd zijn voor één type activiteit. Segmentatiebeleid legt namelijk de **nadruk op bepaalde typen bedrijfsactiviteiten** op een terrein zonder andere activiteiten te weren. Dit blijkt ook wel uit tabel 5.2 waarin is aangegeven wat de doelgroepen zijn voor de onderscheiden segmenten. Door bij segmentatie de aandacht niet te richten op een groep of enkele doelgroepen wordt ook voorkomen dat de gesegmenteerde uitgifte van bedrijventerreinen lijdt onder een mogelijke economische malaise in een bepaalde categorie bedrijven.

Tabel 0.2 Segmenten en doelgroepen

	Transport & distributie	Gemengd plus	Modern Gemengd	Bedrijvenpark
Lichte productie	•	•	••	•
Zware productie		••••		
Bouwnijverheid		•	••	
Transport en opslag	•••	•	••	
Groothandel	••		••	•
Zakelijke diensten			•	•••
Consumentgerichte diensten			•	••
Overheid, onderwijs, zorg			•	•

Bron: Buck Consultants International

<sup>3</sup> In dit rapport zijn de aanbodcijfers, zoals door de provincie gehanteerd in de bedrijventerreinenstrategie, geactualiseerd.

### ***Intensivering en revitalisering als oplossingsrichting***

Intensivering van het ruimtegebruik wordt steeds vaker genoemd als oplossingsrichting voor de ruimteproblematiek in Nederland. Belangrijkste vraagstuk in dit kader is of er door het intensiever benutten van de beschikbare ruimte ruimtewinst valt te behalen. Mede op basis van verschillende onderzoeken kan worden geconstateerd dat deze ruimtewinst, het realiseren van extra bedrijfsvloeroppervlak, voor bestaande en nieuwe terreinen met 15-20% een bijdrage kan leveren in het oplossen van de ruimteproblematiek, maar te beperkt is om aan de volledige vraag naar nieuwe bedrijfslocaties te kunnen voldoen.

Voor de wat langere termijn, bij nieuw te ontwikkelen terreinen, zijn zeker de mogelijkheden aanwezig om zorgvuldiger om te gaan met de ruimte. Dat kan leiden tot enige vermindering van de vraag naar ruimte, maar intensief ruimtegebruik, of beter nog zorgvuldig ruimtegebruik, alleen kan de geschetste problematiek niet oplossen.

Naast de aandacht voor een intensievere benutting van de beschikbare ruimte is het eveneens van belang om verouderde bedrijventerreinen te revitaliseren. Enerzijds wordt hiermee de levensduur van bedrijventerreinen verlengd en anderzijds kan dit voorkomen dat bedrijven van verouderde bedrijventerreinen verhuizen naar nieuwe bedrijventerreinen en daar beslag leggen op de kostbare, nieuwe ruimte. Kortom revitaliseren kan, op beperkte schaal, bijdragen aan het verminderen van de ruimtevrage, aangezien op basis van uitgevoerde revitaliseringsprojecten kan worden geconcludeerd dat het aantal vrijkomende kavels doorgaans beperkt is. Een belangrijke reden daarvoor is dat dat verouderde bedrijventerreinen doorgaans erg vol zijn waardoor het creëren van 'nieuwe' ruimte niet of nauwelijks mogelijk is.

### ***C De rol van de overheid***

Tegen de achtergrond van de geschetste ontwikkelingen is de vraag aan de orde of de ruimtebehoefte van bedrijven door de overheid moet worden gehonoreerd. In het algemeen zijn er drie doelstellingen op grond waarvan verwacht mag worden dat een overheid die ruimte schept, zij het dat daarbij een afweging moet worden gemaakt met de ruimteclaims van andere functies. De drie doelstellingen zijn:

- 1 behoud en versterking van de werkgelegenheid;
- 2 het juiste bedrijf op de juiste plaats, (met name ingezet vanuit het economisch functioneren van bedrijven in relatie tot ruimtelijke ordening, milieu en mobiliteit);
- 3 uitvoering van de herstructureringsopgave.

Bij de vertaling van de doelstellingen naar activiteiten moet er rekening worden gehouden met trends en ontwikkelingen die voor de regio belangrijk zijn. Voor Zuid-Limburg zijn daarbij onder ander van belang de toenemende internationalisering, de groei van de logistieke sector en ruimtevrage in de industrie, die nog steeds een belangrijke rol vervult in de Limburgse economie.

Deze bepalen namelijk de kwantiteit en de kwaliteit (ontsluiting, stedenbouwkundige uitstraling, enzovoorts) van de bedrijventerreinontwikkeling.

### **Ad 1 Behoud en versterking van de werkgelegenheid**

Ondanks gunstige economische ontwikkelingen vraagt de arbeidsmarkt toch nog steeds de aandacht. In Zuid-Limburg ligt de werkloosheid nog altijd boven het landelijke gemiddelde en ook ligt de arbeidsparticipatie op een relatief laag niveau. Er zullen dus meer banen moeten worden geschapen om werklozen aan het werk te helpen en de mogelijkheden voor herintreding in het arbeidsproces (met name voor vrouwen) te vergroten. Gelijktijdig is continue aandacht geboden voor het behoud van bestaande werkgelegenheid. Met alle aandacht voor de creatie van nieuwe banen dreigt dat punt nog wel eens aan de aandacht te ontsnappen. Naast de aandacht voor de groeimogelijkheden van het gevestigde bedrijfsleven kunnen arbeidsplaatsen worden gecreëerd door het aantrekken van bedrijven van buiten de regio. Dat kan bovendien een bijdrage leveren aan het versterken van de bestaande economische structuur. Een brede economische structuur kan voor meer stabiliteit zorgen wanneer het in bepaalde sectoren minder voor de wind gaat. Om bedrijven van buiten de regio te kunnen accommoderen is het noodzakelijk dat er ten allen tijde voorraad bedrijventerrein aanwezig is.

### **Ad 2 Het juiste bedrijf op de juiste plaats**

Eerder is aangegeven dat een onderscheid in enkele typen bedrijventerreinen, segmentering, kan aansluiten bij de uiteenlopende eisen van ondernemers. Gelijktijdig kan een dergelijke indeling ook een bijdrage leveren aan het realiseren van ruimtelijke doelstellingen. Daarbij valt met name te denken aan:

- de ligging van bedrijventerreinen ten opzichte van andere functies (vooral wonen) vanuit met name milieu-optiek;
- de ligging van bedrijventerreinen ten opzichte van de verschillende vormen van infrastructuur, vooral vanuit het oogpunt van een mobiliteitsbeleid;
- de schaalgrootte van terreinen en daarmee vaak ook de inpassingmogelijkheden.

Bovenstaande punten spelen een rol bij het bepalen van de locatie van nieuwe terreinen. Nemen we ook verschijningsvorm en inrichting mee (waarbij het vooral om stedenbouwkundige aspecten gaat), dan kan voor elk van de vier typen terreinen een ruimtelijk programma van eisen worden opgesteld (tabel 5.3). Het zijn vaak de in deze tabel genoemde punten die er toe leiden dat er verschillen zijn op het punt van ruimtelijke inpassingmogelijkheden. Dat betekent dat deze verschillende terreinen

doorgaans op uiteenlopende locaties tot ontwikkeling zullen moeten worden gebracht. Per geval is een gedetailleerde afweging noodzakelijk.

Tabel 0.3 *Belangrijkste (ruimtelijke) eisen voor vier hoofdsegmenten*

Segment	Voorkeurlocatie
Gemengd plus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Milieuruimte</li> <li>• Goede bereikbaarheid over de weg</li> <li>• Niet bij wonen</li> <li>• Bij voorkeur bimodaal ontsloten (goederen)</li> <li>• Grootschalige ontwikkelingsmogelijkheden</li> <li>• Toekomstige uitbreidingsmogelijkheden</li> </ul>
Modern gemengd	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede bereikbaarheid over de weg</li> <li>• (Dicht) bij of rand van de stad (stedelijk gebied)</li> <li>• Rand kern in niet-stedelijk gebied</li> <li>• In aansluiting op reeds bestaand terrein mits voldoende toekomstige uitbreidingsmogelijkheden</li> </ul>
Transport- en distributie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede bereikbaarheid over de weg (directe aansluiting autosnelweg)</li> <li>• Kruispunt verschillende vervoersmodaliteiten</li> <li>• Grootschalige ontwikkelingsmogelijkheden</li> <li>• Toekomstige uitbreidingsmogelijkheden</li> </ul>
Bedrijvenpark	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goede bereikbaarheid over de weg en met openbaar vervoer</li> <li>• In of aan rand van de stad</li> <li>• Hoogwaardige, groene omgeving</li> </ul>

Binnen de onderscheiden typen bedrijventerreinen is het mogelijk om op grond van in de regio aanwezige kansen en potenties een regio-specifieke verfijning aan te brengen. Aangezien de regio Zuid-Limburg in de vorm van Maastricht-Aachen Airport beschikt over een luchthaven ligt hier de mogelijkheid om een bedrijventerrein te ontwikkelen voor platformgebonden en luchthavengerelateerde activiteiten.

### **Ad 3 Uitvoering van de herstructureringsopgave**

De indruk zou kunnen worden gewekt dat het scheppen van ruimte voor bedrijven, en met name het creëren van ruimte op bedrijventerreinen, alleen maar wordt gestuurd vanuit ontwikkelingen in het bedrijfsleven en economische doelstellingen van overheden. Ook om bepaalde ruimtelijke doeleinden te kunnen realiseren, is echter nieuwe bedrijfsruimte nodig. Dit speelt vooral bij de herstructurering van de bestaande stedelijke omgeving.

Om een herstructureringsproces op een bedrijventerrein goed te kunnen starten is vaak 'schuifruimte' noodzakelijk. Het gaat dan om locaties op andere bedrijventerreinen waar uit te plaatsen bedrijven naar kunnen worden geplaatst. Die uitplaatsingen zijn noodzakelijk om de ruimte te krijgen om het herstructureringsproces te kunnen starten, maar is vaak ook ingegeven door de milieuhinder die sommige bedrijven veroorzaken

## **D Concluderend**

In het POL is geconstateerd dat er tot 2010 een forse resterende planningsopgave van 175 ha voor Zuid-Limburg ligt. Kijkend naar de vraag- en aanbodsituatie van bedrijventerreinen in Zuid-Limburg is er nadrukkelijk sprake van een **urgent probleem**. In mindere mate voor transport- en distributierreinen, maar zeker voor het segment modern gemengd/bedrijvenpark had de procedure om nieuwe terreinen te ontwikkelen al lang in gang moeten zijn gezet! Dat is tot op heden niet het geval. Wel zijn enkele zoeklocaties benoemd, maar het tot ontwikkeling brengen ervan, vooropgesteld dat deze locaties ook kunnen voldoen aan het programma van eisen, komt te laat zodat **een periode aanbreekt met een tekort aan terreinen in de genoemde segmenten**.

Gelet op de lange proceduretijden kan deze situatie een aantal jaren voort gaan duren. Dit is een grote bron van zorg omdat bij een onvoldoende of een ontbrekend aanbod de regionaal economische structuur daar nadelige effecten van zal ondervinden. Uiteindelijk kan het ontbreken van ruimte voor bedrijven ook de bestaande werkgelegenheid bij gevestigde bedrijven aantasten. Het veel gehoorde argument dat de druk op de arbeidsmarkt dermate hoog is dat deze door de aanleg van nieuwe terreinen alleen maar toeneemt, is slechts in zeer beperkte mate waar. Aangezien namelijk de vraag naar bedrijventerreinen voor zo'n 80% tot 85% afkomstig is van het regionale bedrijfsleven, leidt een en ander **niet tot extra druk op de arbeidsmarkt**. Het overgrote deel van de behoefte aan nieuwe bedrijventerreinen komt namelijk voort uit verplaatsingen van bedrijven van bestaande terreinen. Slechts een beperkt deel van de nieuwe ruimte is nodig voor de groei van de werkgelegenheid (versterking economische structuur). De daadwerkelijke groei van de werkgelegenheid, en daarmee de toenemende druk op de arbeidsmarkt, komt met name voor rekening van bedrijfssectoren die zich slechts in beperkte mate op bedrijventerreinen vestigen. Het ontbreken van ruimte is ook van invloed op de aantrekkingskracht van bedrijven van buiten de regio; Nederlandse en buitenlandse. Daardoor krijgt de regio geen nieuwe impulsen, wordt de economische structuur niet verder verstevigd en worden mogelijk kansen gemist die een positieve bijdrage kunnen leveren aan de beeldvorming van de regio. Een en ander leidt uiteindelijk ook tot een afname van de welvaart en het welzijn in de regio. Het tekort aan ruimte voor bedrijven zal zich vertalen in een beperking van de groeimogelijkheden en kan leiden tot een verminderde concurrentiekracht. Dat vertaalt zich ook in het bruto regionaal product en in het totaal van lonen en salarissen.

De behoefte aan ruimte voor bedrijven moet daarbij zeker niet alleen worden gerelateerd aan een groei van de werkgelegenheid. Ondernemers geven aan dat de



behoefte aan ruimte voor niet meer dan zo'n 50% voortkomt uit alleen een werkgelegenheidsgroei. Die groei is een afgeleide van allerlei (bedrijfsinterne) processen, zoals groeiende markten en de noodzaak van meer opslagcapaciteit. Dergelijke processen kunnen leiden tot meer arbeidsplaatsen en dus tot een vraag naar meer ruimte, maar deze processen leiden ook autonoom tot een behoefte aan meer ruimte om de bedrijven goed te kunnen laten functioneren.

Indien in de regio geen ruimte voorhanden is van de juiste omvang en kwaliteit dan heeft een ondernemer slechts een beperkt aantal mogelijkheden. Naast niets doen en de mogelijkheden nagaan die er zijn om op de huidige locatie te intensiveren, is er nog de mogelijkheid om (een deel van) de activiteiten naar elders binnen of buiten de regio te verplaatsen. Het veel gehoorde argument van tegenstanders van de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen dat bedrijven dan maar naar het buitenland moeten verplaatsen is niet reëel. In de meeste gevallen vormt het verplaatsen van (een deel van) de bedrijfsactiviteiten naar het buitenland voor veel ondernemers geen optie. De keuze om in het buitenland te investeren is veelal de uitkomst van een gedegen afwegingsproces en is zelden of nooit de resultante van een pushfactor (i.c. ruimtegebrek) elders.

***Alle argumenten voor en tegen de ontwikkeling van nieuwe locaties tegen elkaar afwegend is de conclusie gerechtvaardigd dat er alle reden is om op zoek te gaan naar locaties voor nieuwe bedrijventerreinen in Zuid-Limburg. Er is sprake van een urgente situatie. Gebleken is dat herstructurering van bedrijventerreinen en zorgvuldig ruimtegebruik een bijdrage kunnen leveren aan het bieden van ruimte, maar dat die bijdrage (te) beperkt is, soms pas op de langere termijn gerealiseerd kan worden en dus op dit moment geenszins de problematiek kan oplossen. Nut en noodzaak van zorgvuldig ruimtegebruik en van herstructurering staan daarmee overigens in het geheel niet ter discussie. Voor dit moment zal de oplossing voor de geconstateerde ruimteproblematiek in Zuid-Limburg toch echter eerst en vooral moeten worden gezocht in de ontwikkeling van nieuwe terreinen.***

Tegen deze achtergrond is het dus onvermijdelijk dat de mogelijkheden voor nieuwe terreinen onder de loep worden genomen. Op dit punt is reeds onderzoek gedaan door de provincie Limburg. In het 'Locatieonderzoek bedrijventerreinen Midden- en Zuid-Limburg' is een groot aantal potentiële locaties beoordeeld aan de hand van meerdere criteria. Voor de regio Zuid-Limburg is bepaald dat drie zoeklocaties in aanmerking komen voor een nadere analyse van de mogelijkheden. Het betreft MAA-Oost (Beek/Meersen), Panneslager (Eijsden) en het Hendrikterrein (Brunssum) aangevuld met enkele binnenstedelijke locaties in de gemeente Maastricht met Lanakerveld als belangrijkste. In de tweede fase van dit onderzoek zullen deze zoeklocaties worden bekeken en beoordeeld. Er zal een duidelijk en helder beoordelingskader worden opgesteld wat de provincie Limburg en andere betrokkenen de mogelijkheid biedt om een evenwichtige afweging te kunnen maken over de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen in de regio.

## Ruimtelijk programma van eisen gemengd plus terrein

<p><b>Hoofddaccent marktsegmenten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>doelgroepen</b></li> <li>• <b>PDV mogelijk?</b></li> <li>• <b>milieucategorieën</b></li> </ul>	<p>Productie, bouw, logistiek Ja, in zoverre milieuhinderlijk 3-5</p>
<p><b>Ligging</b></p>	<p>Nabijheid stedelijke- of dorpsvoorziening niet noodzakelijk Op relatief ruimte afstand van:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• woonbebouwing (max. 1.000 m met mogelijkheid tot inwaartse correctie van deze grens);</li> <li>• natuurwaarden, stiltegebieden;</li> <li>• recreatiegebieden.</li> </ul> <p>Situering wanneer mogelijk in aansluiting op reeds bestaande gemengd plus (of industrie)terreinen mits dit niet conflicteert met (mogelijke) uitbreidingsgebieden of -richtingen voor wonen, natuur, recreatie.</p>
<p><b>Ontsluiting en bereikbaarheid</b></p>	<p>Nabij of direct ontsloten door autosnelweg. Minimaal aansluiting op hoofdwegenstelsel (provinciaal of stedelijk). Nabijheid multimodale overslagmogelijkheden is wenselijk. In geval van aanwezigheid spoor en/of water voor aan- en afvoer (bulk)goederen hierop aansluiten. Busverbinding op of aan rand terrein is wenselijk.</p>
<p><b>Schaalgrootte</b></p>	<p>Grootschalige kavels. 25% van de kavels &lt; 3.500 m<sup>2</sup>. Aanwezigheid enkele kavels van minimaal 3-5 ha is vereist, afhankelijk van totale omvang terrein. Indicatie (minimum) omvang terrein 30-40 ha netto.</p>
<p><b>Verschijningsvorm en inrichting</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>terreinniveau</b></li> <li>• <b>kaveelniveau</b></li> </ul>	<p>Maximaal uitgeefbaar 70%* Inrichting openbare ruimte functioneel. Infrastructuur afgestemd op vrachtverkeer. Interne zonering.</p> <p>Maximaal bebouwingspercentage 70%* Maximale bebouwingshoogte 30-50 meter* Parkeren op eigen terrein. Inrichting kavels functioneel. Bedrijfsinstallaties en bedrijfshallen. Opslag intern en extern.</p>

\*) Geen rekening is gehouden met eventuele beleidsdoelstellingen ten aanzien van intensivering van het ruimtegebruik.

## Ruimtelijk programma van eisen modern gemengd terrein

<p><b>Hoofdaccent marktsegmenten</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>doelgroepen</b></li> <li>• <b>PDV mogelijk?</b></li> <li>• <b>milieucategorieën</b></li> </ul>	<p>Productie, bouw, logistiek Ja, in zoverre niet-milieuhinderlijk 2-3, met mogelijkheid tot vrijstelling voor 4</p>
<p><b>Ligging</b></p>	<p>Nabijheid stedelijke- of dorpsvoorzieningen is wenselijk. Rand van bebouwd gebied (max. 300 m afstand van woonbebouwing). Situering wanneer mogelijk in aansluiting op reeds bestaand modern gemengd terrein rekening houdend met uitbreidingsgebieden of -richtingen voor wonen, natuur of recreëren.</p>
<p><b>Ontsluiting en bereikbaarheid</b></p>	<p>Nabij of direct ontsloten door hoofdwegenstelsel (provinciaal of stedelijk). Nabijheid autosnelweg is wenselijk (ook voor zichtlocaties). Busverbinding op of aan rand terrein is wenselijk.</p>
<p><b>Schaalgrootte</b></p>	<p>Kleine en middelgrote kavels. Aanwezigheid meerdere grotere kavels van minimaal 1 tot 2 ha is wenselijk, afhankelijk van totale omvang terrein. Indicatie (minimum) omvang terrein 25-30 ha netto (in stedelijk gebied).</p>
<p><b>Verschijningsvorm en inrichting</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>terreinniveau</b></li> </ul>	<p>Maximaal uitgeefbaar 70%* Inrichting openbare ruimte functioneel, modern opgezet. Infrastructuur afgestemd op zakelijk verkeer. Entree- en zichtlocaties. Goed verzorgd functioneel groen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>kavelniveau</b></li> </ul>	<p>Maximaal bebouwingspercentage 70%* Maximale bebouwingshoogte 20 meter* Parkeren op eigen terrein. Inrichting kavels functioneel. Bedrijfsgebouwen/-hallen met kantoordeel (aangebouwd of los). Opslag intern, eventueel extern.</p>

\*) Geen rekening is gehouden met eventuele beleidsdoelstellingen ten aanzien van intensivering van het ruimtegebruik.

## Ruimtelijk programma van eisen transport- en distributierrein

<b>Hoofddaccent marktsegmenten</b>	Logistiek, groothandel, logistiek gerelateerde productie (VAL) en productie met omvangrijke logistieke stromen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>doelgroepen</b></li> <li>• <b>PDV mogelijk?</b></li> <li>• <b>milieucategorieën</b></li> </ul>	Nee 2-4
<b>Ligging</b>	Directe nabijheid stedelijke- of dorpsvoorzieningen niet van belang. Buiten bebouwd gebied (max. 300 m afstand tot woonbebouwing). Situering in aansluiting op centrale ontsluitings- of rondweg, en niet in potentiële uitbreidingsgebieden of -richtingen voor wonen, natuur of recreëren.
<b>Ontsluiting en bereikbaarheid</b>	Direct ontsloten door autosnelweg of indirect door daarop aansluitend hoofdwegstelsel (provinciaal of stedelijk). Multimodale ontsluiting is zeer wenselijk (combinatie weg met water, lucht en/of spoor). Busverbinding op of rand terrein is wenselijk.
<b>Schaalgrootte</b>	Relatief grootschalig met zowel kleine als grotere kavels. Aanwezigheid van meerdere grotere kavels van minimaal 2 tot 3 ha is wenselijk, afhankelijk van totale omvang terrein. Circa 30% kavels < 4.000 m <sup>2</sup> . Indicatie (minimum) omvang terrein 30-40 ha netto.
<b>Verschijningsvorm en inrichting</b>	80% uitgeefbaar* <sup>1</sup> ). Inrichting openbare ruimte functioneel met eventueel centrale opstelruimte voor vrachtauto's. Infrastructuur afgestemd op vrachtverkeer (dubbel ontsloten). Goed verzorgd functioneel groen. Zicht- en entreelocaties..
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>terreinniveau</b></li> <li>• <b>kavelniveau</b></li> </ul>	Maximaal bebouwingspercentage 70%* <sup>1</sup> . Maximale bebouwingshoogte 30-50 meter* <sup>1</sup> Parkeren op eigen terrein. Inrichting kavels functioneel. Bedrijfshallen/-loodsen met kantoordeel (aangebouwd of los). Opslag intern en extern.

\*) Geen rekening is gehouden met eventuele beleidsdoelstellingen ten aanzien van intensivering van het ruimtegebruik.

## Ruimtelijk programma van eisen bedrijvenpark

<b>Hoofdaccent marktsegmenten</b>	
• <b>doelgroepen</b>	Diensten
• <b>PDV mogelijk?</b>	Nee
• <b>milieucategorieën</b>	2-3
<b>Ligging</b>	Nabijheid (groot)stedelijke voorzieningen is vereist. In of aan rand van bebouwd gebied. Vrijwel geen beperking in afstand tot bebouwde kom. Situering wanneer mogelijk in aansluiting op reeds bestaande bedrijvenparken of andere landschappelijk of stedenbouwkundige hoogwaardige aspecten of elementen. Visueel en/of ruimtelijk gescheiden van relatief laagwaardige activiteiten.
<b>Ontsluiting en bereikbaarheid</b>	Nabij of direct ontsloten door hoofdwegenstelsel (provinciaal of stedelijk). Nabijheid autosnelweg is wenselijk. Trein- of busverbinding op of nabij terrein is wenselijk.
<b>Schaalgrootte</b>	Relatief kleine kavels. Enkele grotere kavels tussen 0,5 en 1 ha is wenselijk, afhankelijk van totale omvang terrein. Circa 35% kavels < 2.000 m <sup>2</sup> . Indicatie (minimum) omvang terrein 15-20 ha netto.
<b>Verschijningsvorm en inrichting</b>	
• <b>terreinniveau</b>	60% uitgeefbaar*). Inrichting openbare ruimte representatief. Goed verzorgd functioneel groen onttrekt parkeren aan zicht. Hoogwaardige uitstraling, landscaping. Zicht- en entree locatie kwalitatief differentiërend van overige locaties op terrein. Bebouwing onder architectuur (terrein- en/of kavelniveau).
• <b>kavelniveau</b>	Maximaal bebouwingspercentage 50%* Maximale bebouwingshoogte 10-20 meter*) Parkeren op eigen terrein (uit het zicht). Inrichting kavels functioneel. Kantoorachtige-, paviljoenachtige bebouwing (35-75% kantooractiviteiten). Geen buitenopslag.

\*) Geen rekening is gehouden met eventuele beleidsdoelstellingen ten aanzien van intensivering van het ruimtegebruik.

## Ruimtelijk programma van eisen platformgebonden en luchthavengerelateerde terreinen

<b>Hoofdaccent marktsegmenten</b>	Platformgebonden activiteiten (schil 1): luchthavenbedrijf, ondersteunende activiteiten, onderhouds- en reparatiebedrijven vliegtuigen, commerciële passagiers- en vrachtgerelateerde bedrijven.
• <b>doelgroepen</b>	Luchthavengerelateerde activiteiten (schil 2): • dienstverlenende bedrijven met een directe relatie met luchthavenactiviteiten; • bedrijven met een indirecte relatie met luchthavenactiviteiten zoals (hoogwaardige) productie, groothandel, logistieke dienstverleners en internationaal georiënteerde bedrijven.
• <b>PDV mogelijk?</b>	Nee
• <b>milieucategorieën</b>	1-4
<b>Ligging</b>	Op/direct grenzend aan een luchthaventerrein (terminal). Nabijheid (groot)stedelijke voorzieningen is gewenst. Visueel en/of ruimtelijk gescheiden van relatief laagwaardige activiteiten.
<b>Ontsluiting en bereikbaarheid</b>	Direct ontsloten door autosnelweg en direct ontsloten door hoofdwegenstelsel (provinciaal en stedelijk). Trein- of busverbinding op terrein is wenselijk.
<b>Schaalgrootte</b>	Platformgebonden activiteiten: • Relatief kleine kavels. • Enkele grotere kavels is wenselijk voor hangars, loodsen e.d. • Indicatie (minimum) omvang terrein afhankelijk van terminalgrootte.  Luchthavengerelateerde activiteiten*): • Relatief grootschalig met zowel kleine als grotere kavels. • Aanwezigheid van meerdere grotere kavels van minimaal 2 tot 3 ha is wenselijk, afhankelijk van de totale omvang van het terrein. • Indicatie (minimum) omvang terrein 25-30 ha netto.
<b>Verschijningsvorm en inrichting**)</b>	80% uitgeefbaar. Inrichting openbare ruimte functioneel, modern opgezet. Infrastructuur afgestemd op omvangrijke personen- en goederenstromen. Goed verzorgd functioneel groen waarbij een deel van het terrein een meer hoogwaardige uitstraling mag hebben.
• <b>terreinniveau</b>	

<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>kavelniveau</b></li></ul>	Maximaal bebouwingspercentage 70%-80%. Maximale bebouwingshoogte 10-25 meter***). Parkeren centraal of op eigen terrein. Inrichting kavels functioneel voor productie en logistieke activiteiten. Geen buitenopslag. Bedrijfsgebouwen/-hallen/-loodsen met kantoordeel (aangebouwd of los) Verhouding kantoor/bedrijfsruimte 30/70 tot 50/50
----------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------







\*) Sterk afhankelijk van de profilering van het terrein.

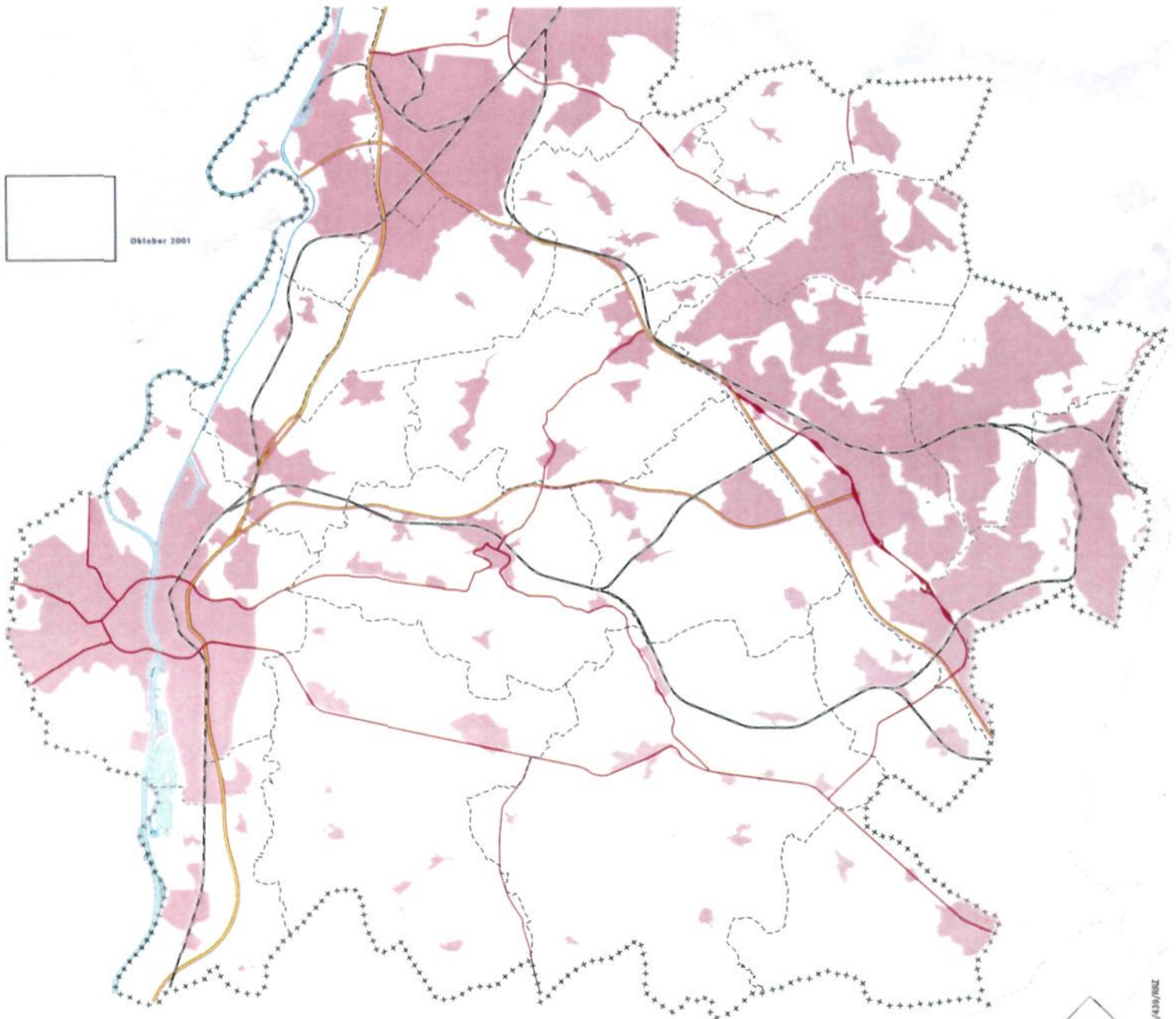
\*\*\*) De inrichting en verschijningsvorm zijn sterk afhankelijk van de doelgroepen waarvoor het betreffende terrein wordt ontwikkeld.

\*\*\*) Sterk afhankelijk van typen vliegtuigen die luchthaven aandoen

Bijl. P1208-02  
(2<sup>e</sup>)

Legenda

-  Bestaand stads- en dorpsgebied
-  (inter-) nationaal verbindend wegennet
-  Regionaal verbindend wegennet
-  Spoorwegen
-  Water en waterlopen
-  Gemeente grens



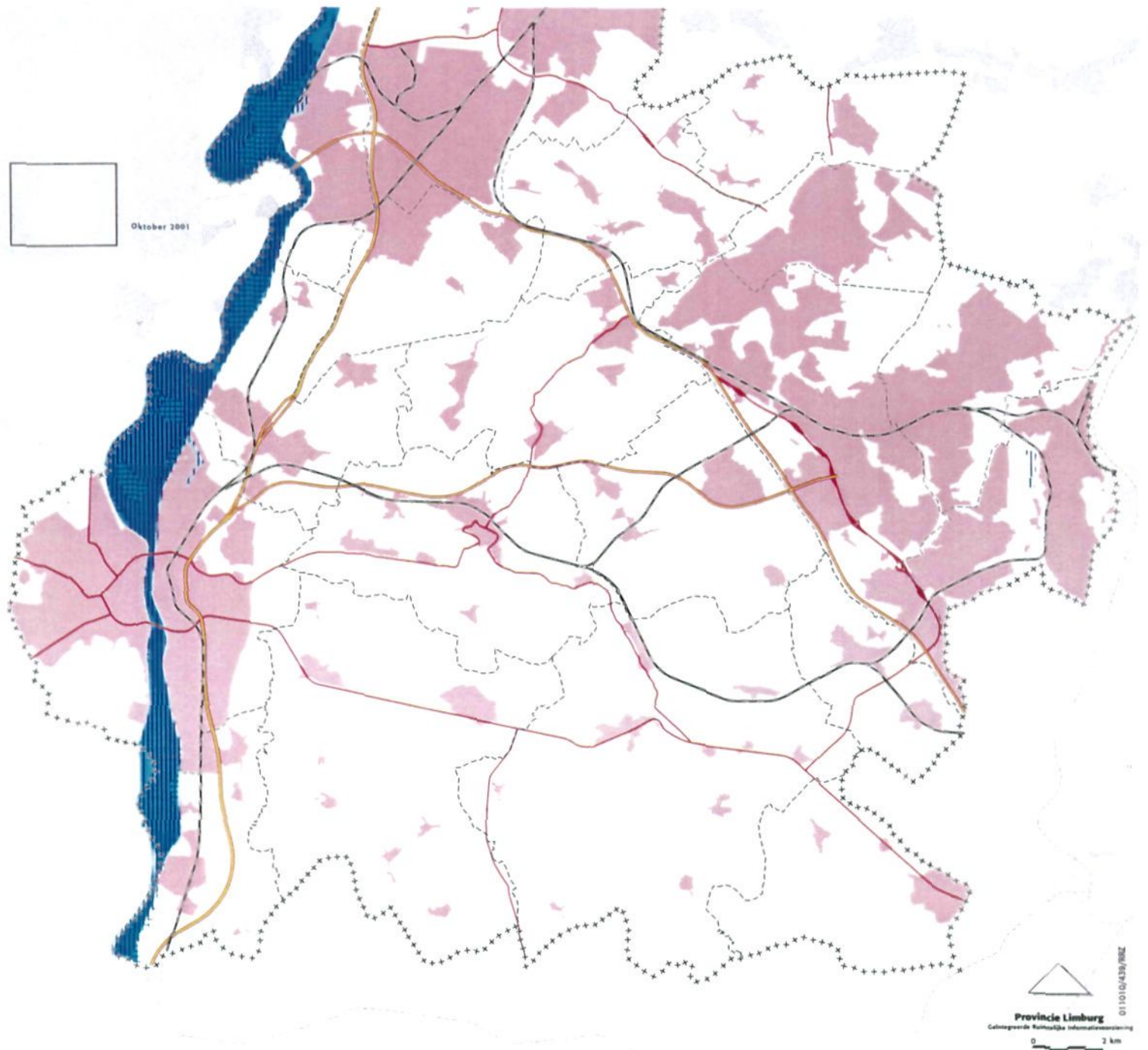
Oktober 2001













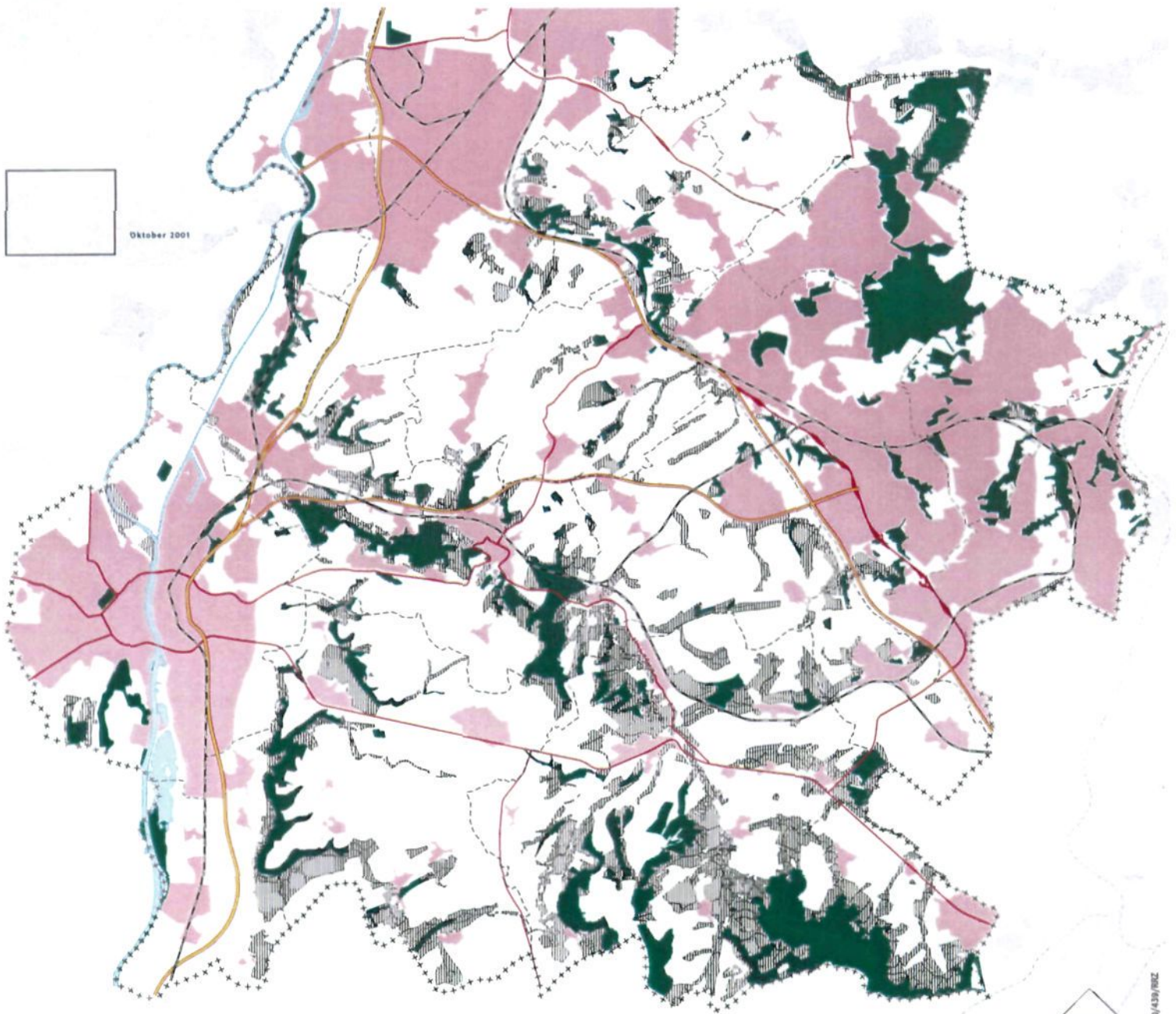
**Legenda**

-  Stroomvoerend winterbed
-  Waterbergend winterbed
-  Ruimte voor de rivier
-  Bestaand stads- en dorpsgebied
-  (inter-) nationaal verbindend wegennet
-  Regionaal verbindend wegennet
-  Spoorwegen
-  Water en waterlopen
-  Gemeente grens



Legenda

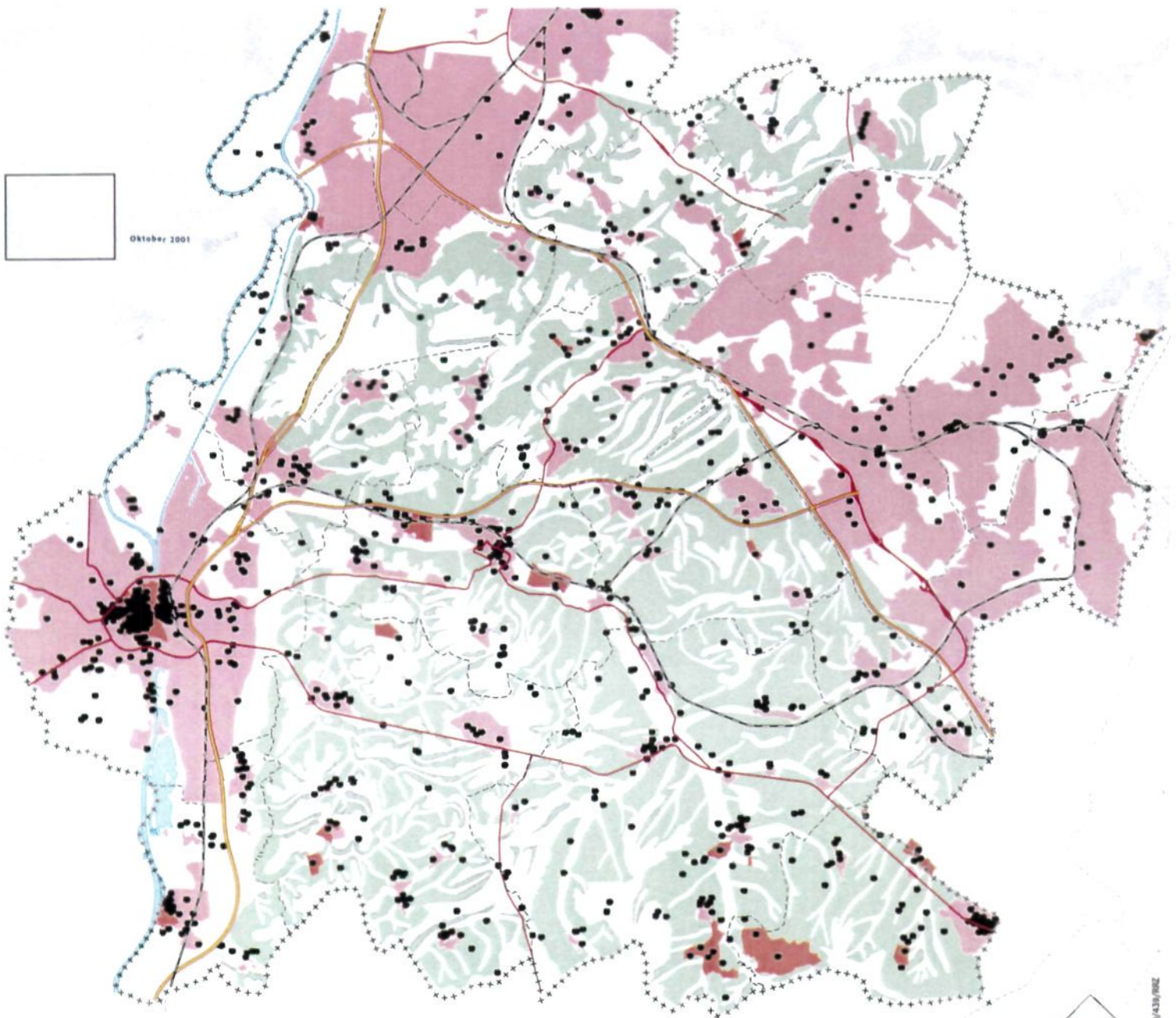
-  Bos en natuurgebied
-  Begrensd RBON-gebied
-  Bestaand stads- en dorpsgebied
-  (inter-) nationaal verbindend wegennet
-  Regionaal verbindend wegennet
-  Spoorwegen
-  Water en waterlopen
-  Gemeente grens



Oktober 2001

Legenda

-  Beschermd stads- en dorpsgezicht
-  Provinciale en rijksmonumenten
-  Hellingen en steilranden
-  Bestaand stads- en dorpsgebied
-  (inter-) nationaal verbindend wegennet
-  Regionaal verbindend wegennet
-  Spoorwegen
-  Water en waterlopen
-  Gemeente grens

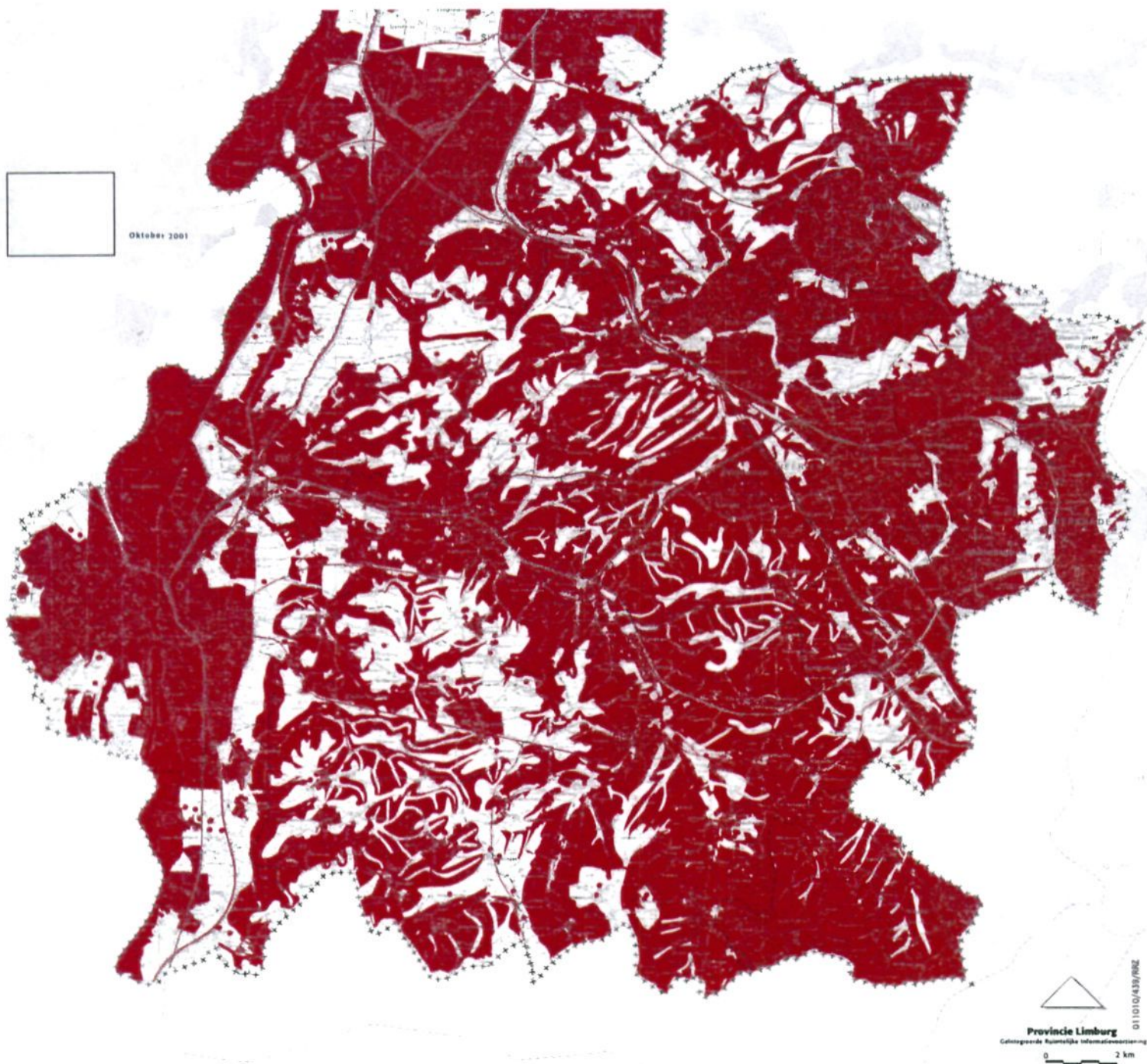


Oktober 2001

**Legenda**

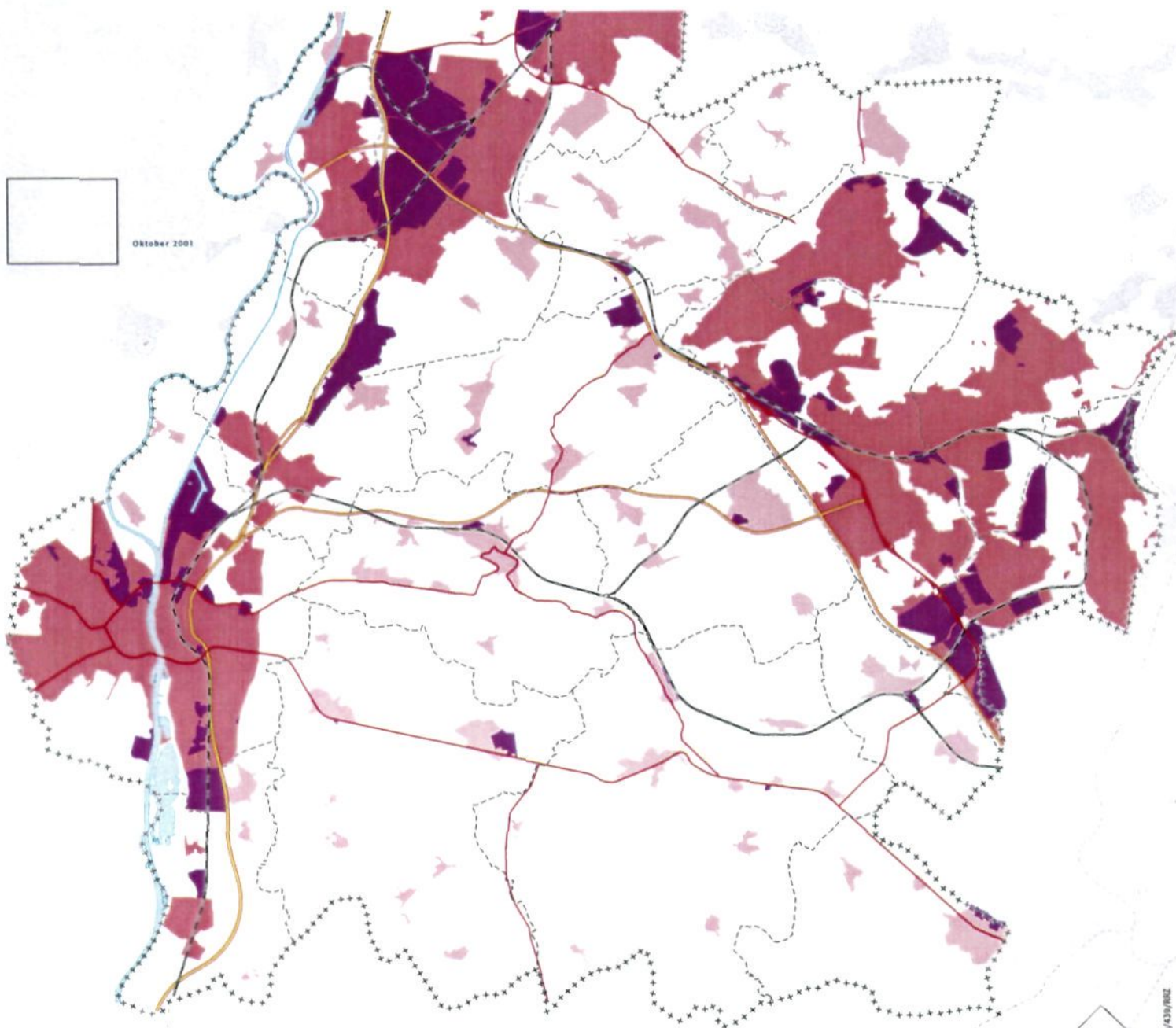
 Ongeschikte locatie

 Potentiële locatie



**Legenda**

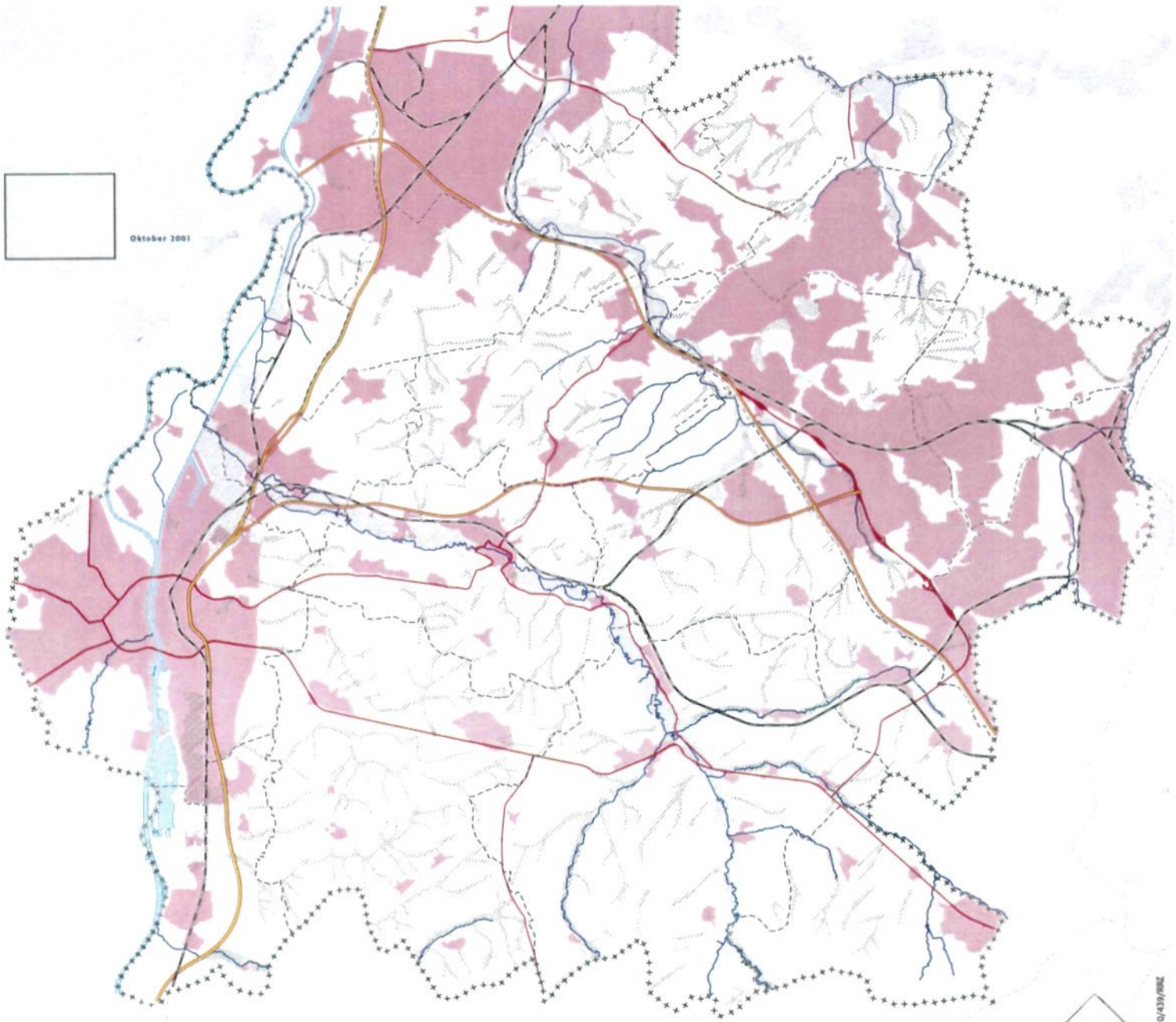
-  Bestaande bedrijventerreinen
-  Stedelijke bebouwing bestaand
-  Bestaand stads- en dorpsgebied
-  (Inter-) nationaal verbindend wegennet
-  Regionaal verbindend wegennet
-  Geplande wegen
-  Spoorwegen
-  Water en waterlopen
-  Gemeente grens



Oktober 2001

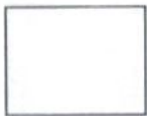
Legenda

-  Beekdalen en laagtes
-  Beek met specifiek ecologische functie
-  Bestaand stads- en dorpsgebied
-  (Inter-) nationaal verbindend wegennet
-  Regionaal verbindend wegennet
-  Spoorwegen
-  Water en waterlopen
-  Gemeente grens

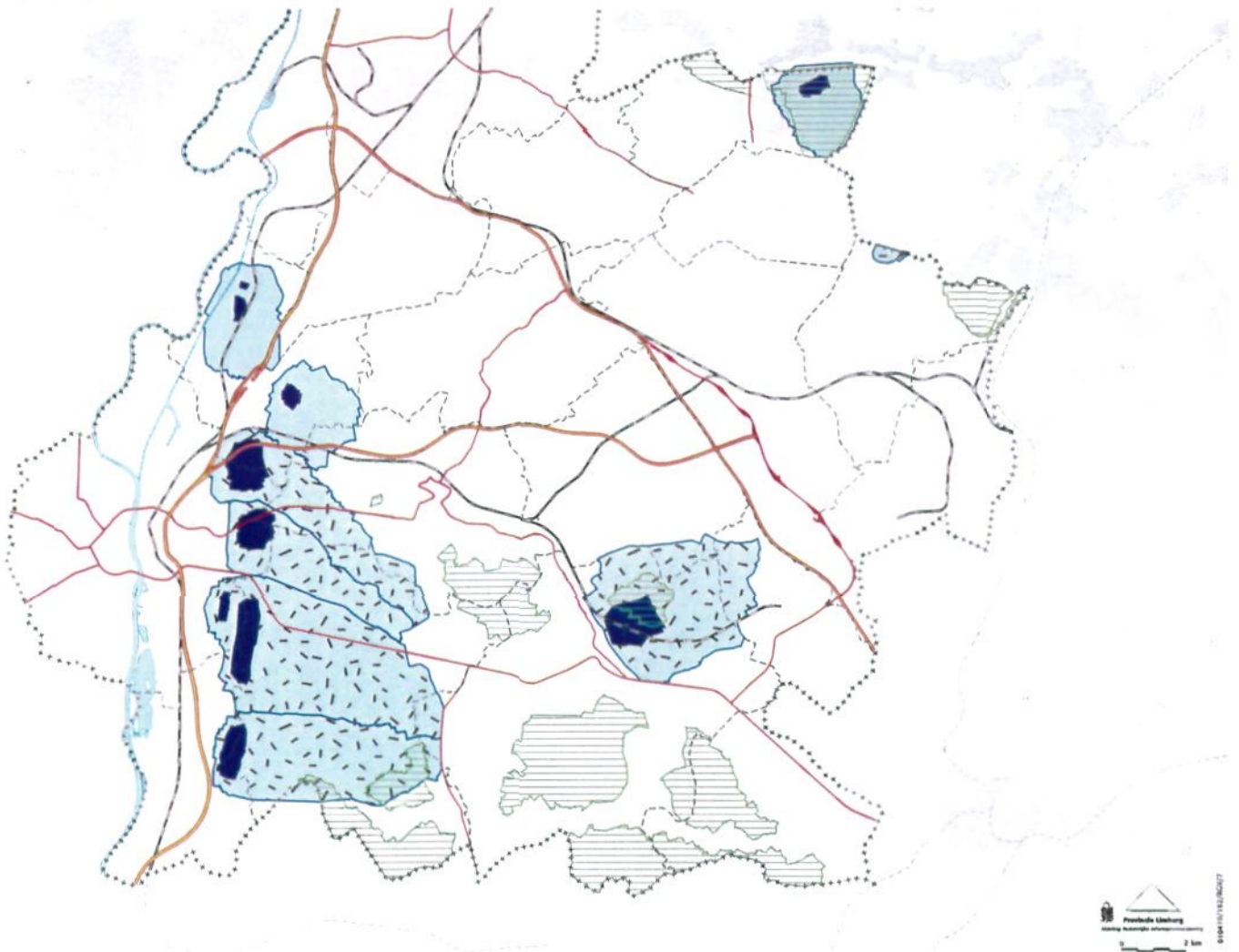


Legenda

-  Waterwingebied
-  Grandwaterbeschermingsgebied
-  Stiltegebied
-  Bestaand stads- en dorpsgebied
-  (inter-) nationaal verbindend wegennet
-  Geplande wegen
-  Indicatief zoekgebied wegtracé
-  Regionaal verbindend wegennet
-  Spoorwegen
-  Water en waterlopen
-  Gemeente grens



Mei 2001

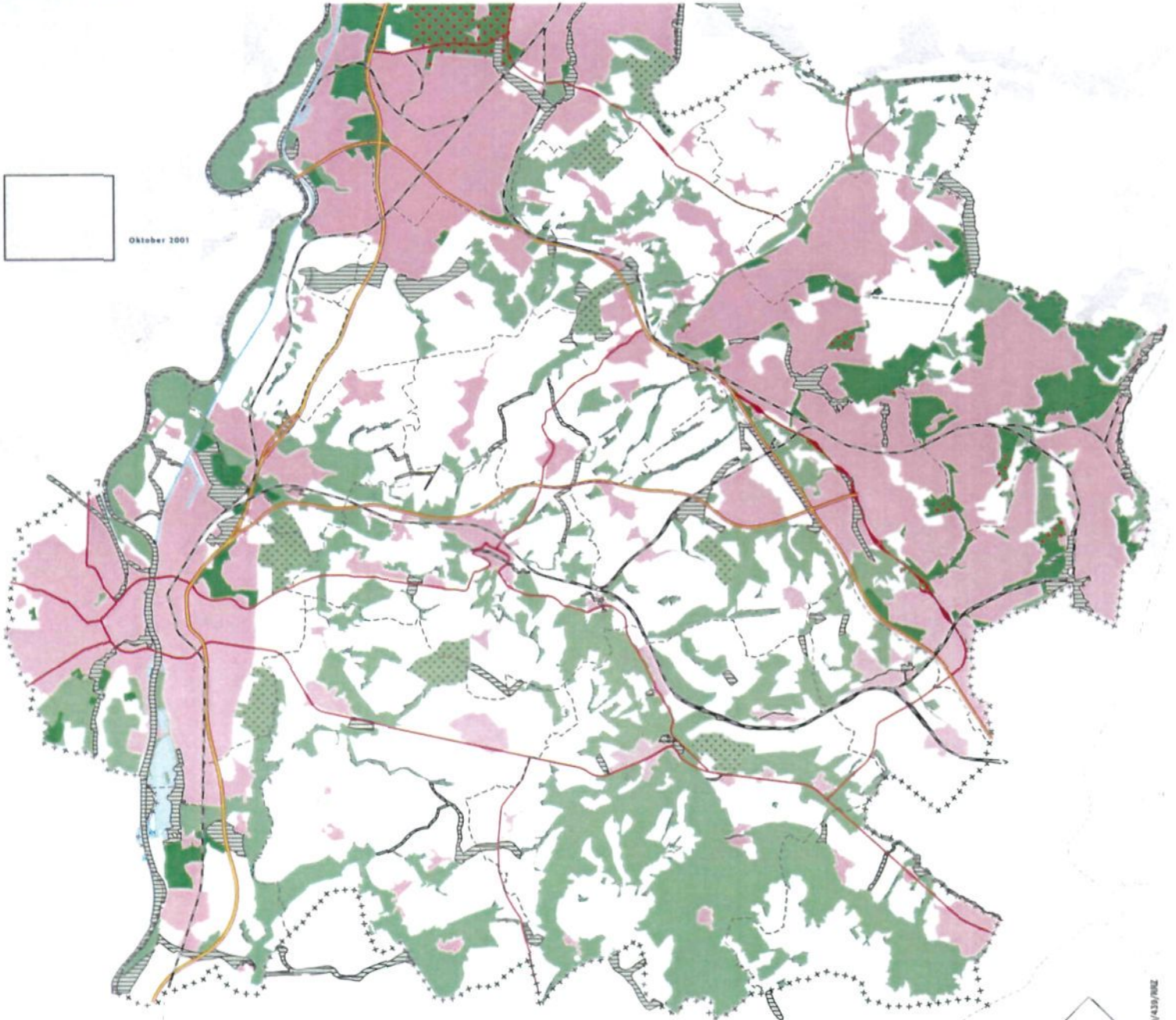


Legenda

-  Ecologische ontwikkelingszone
-  Ecologische verbindingszone
-  Hamsterleefgebied
-  Stedelijke groenzone
-  Stedelijke groenzone met rode accenten
-  Bestaand stads- en dorpsgebied
-  (inter-) nationaal verbindend wegennet
-  Regionaal verbindend wegennet
-  Spoorwegen
-  Water en waterlopen
-  Gemeente grens



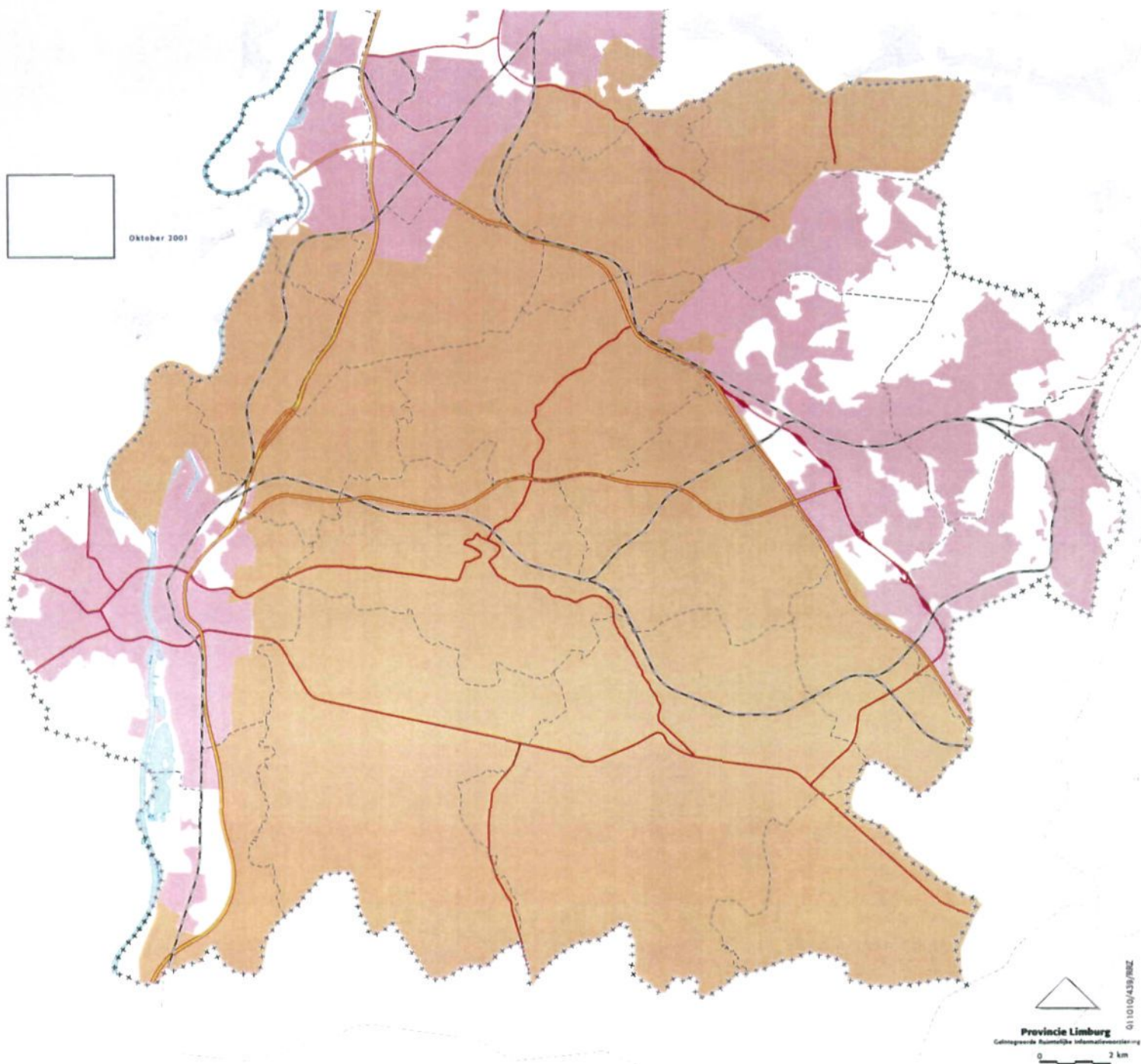
Oktober 2001





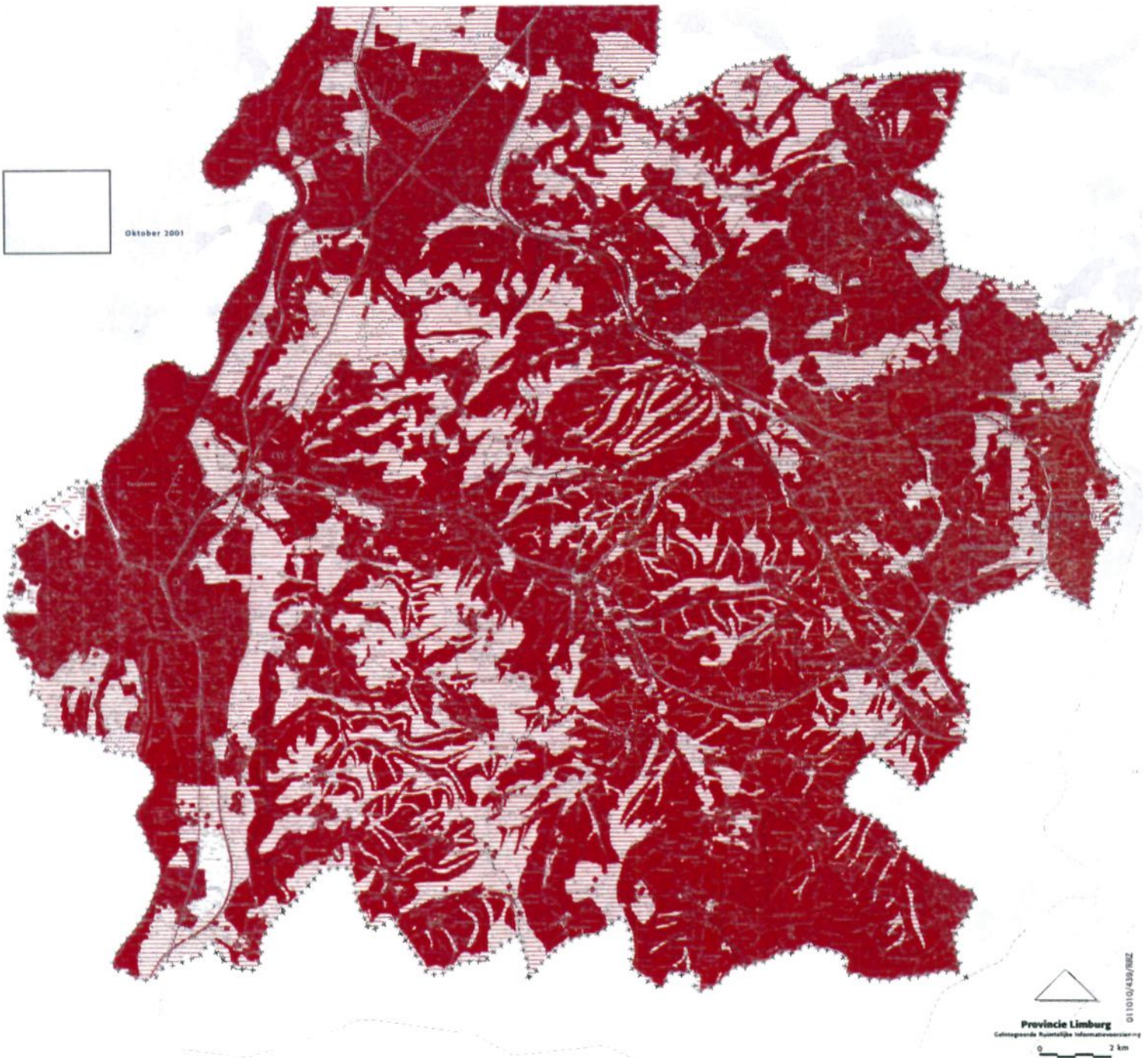
**Legenda**

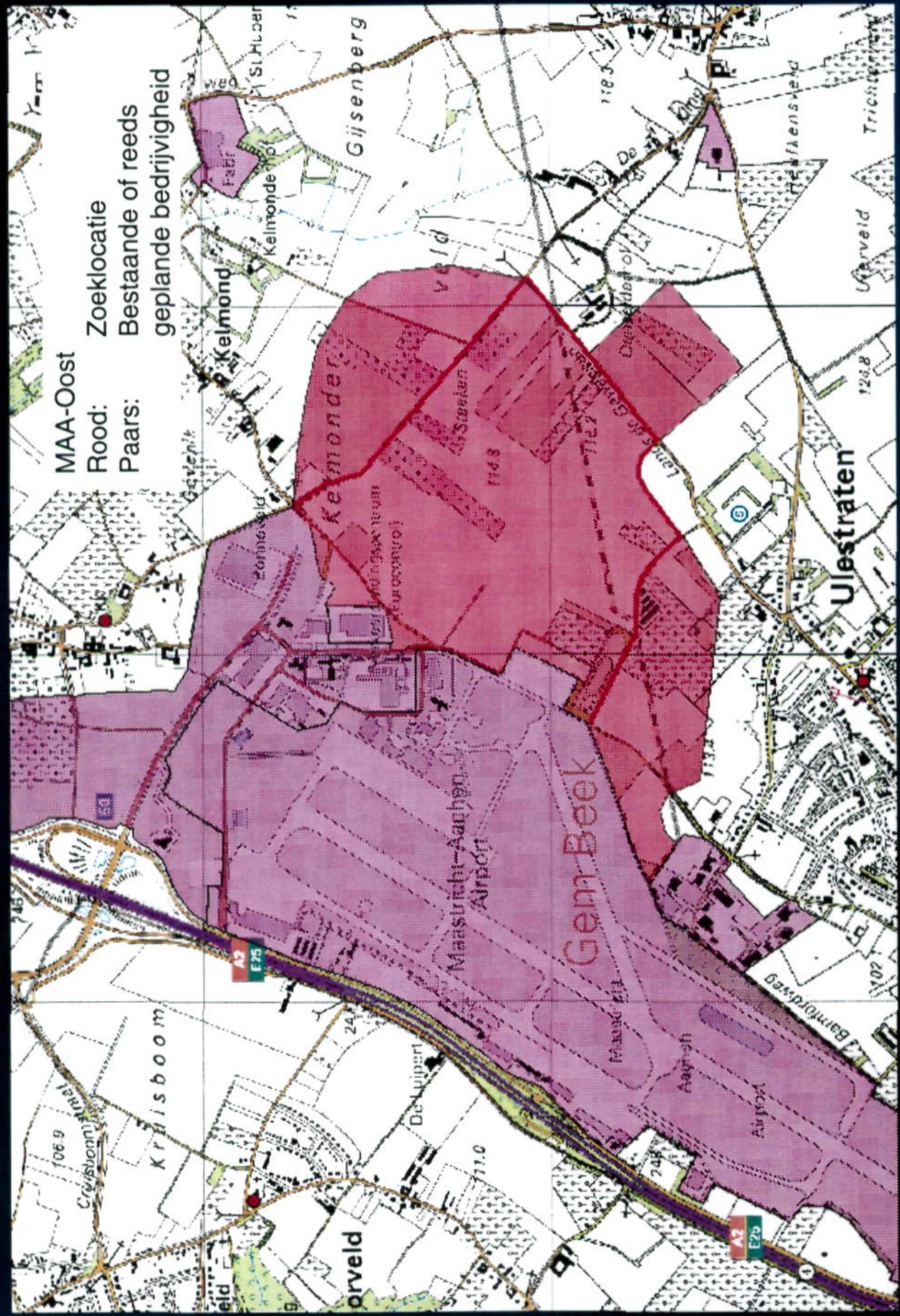
-  Belvedere gebied,  
agrarische gebieden met weinig of geen  
bebouwing,  
en waardevol regionaal landschap
-  Bestaand stads- en dorpsgebied
-  (inter-) nationaal verbindend wegennet
-  Regionaal verbindend wegennet
-  Spoorwegen
-  Water en waterlopen
-  Gemeente grens



**Legenda**

- Potentiële locatie
-  Ongeschikte locatie
-  Geschikte locatie  
mits wijziging provinciaal beleid













## Legenda

## POL-kaart Zuid

**Buiten de grens stedelijke dynamiek**

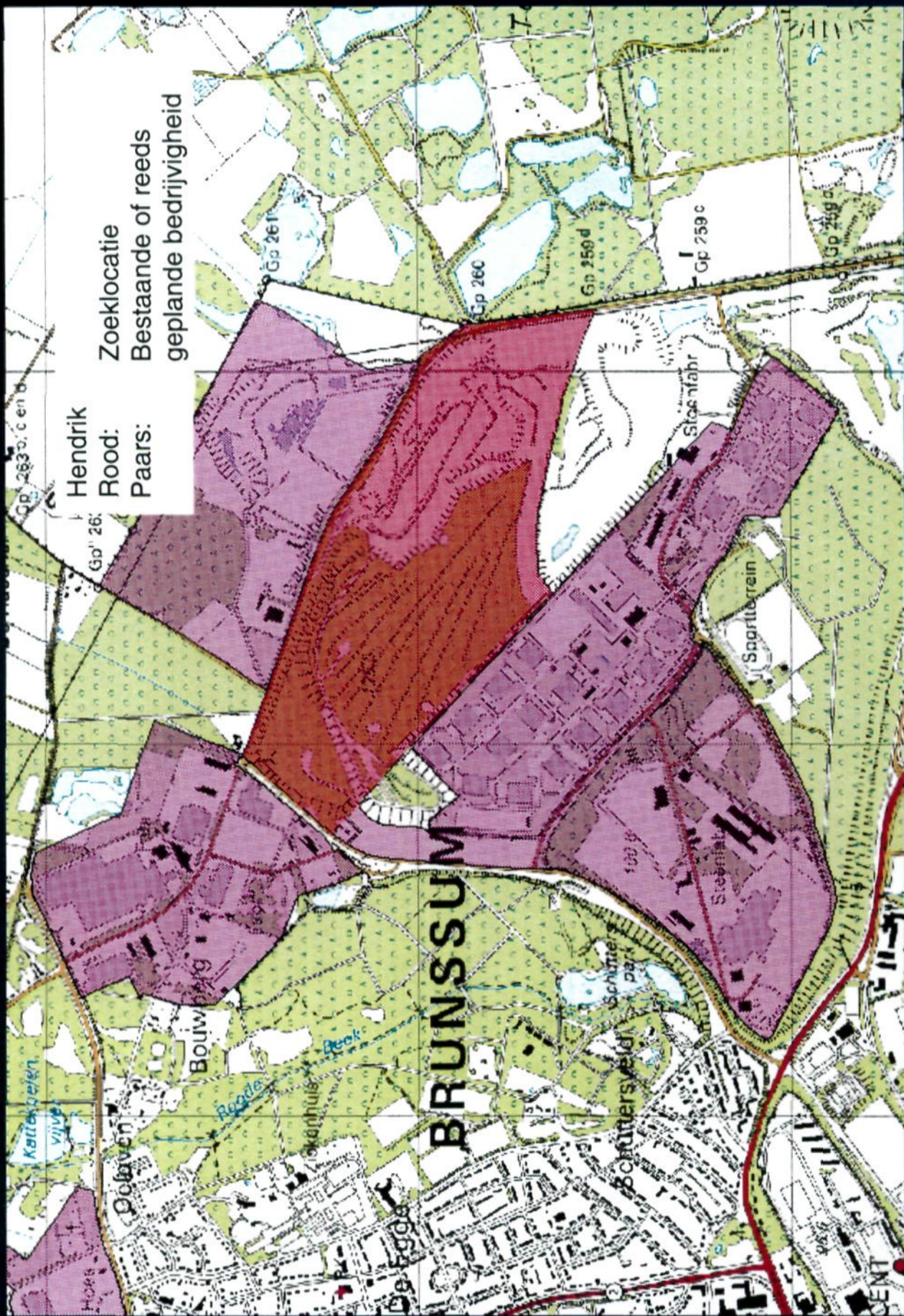
-  Ontwikkelingsgebieden ecosystemen (P2)
-  Ruimte voor veerkrachtige watersystemen (P3)
-  Beekdal en laagte
-  Beek met specifiek ecologische functie
-  Vitaal landelijk gebied (P4)
-  Ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme (P5)

**Binnen de grens stedelijke dynamiek**

-  Grens stedelijke dynamiek
-  Ecologische ontwikkelingszone
-  Ecologische verbindingszone
-  Stedelijke groenzone (P8)
-  Stedelijke groenzone met rode accenten (P8)
-  Stedelijke reconversiezone (P8)
-  Stedelijke centrumgebieden (P10)
-  Stedelijke bebouwing bestaand
-  Stadspoort (P7)
-  Tracé Cabergkanaal

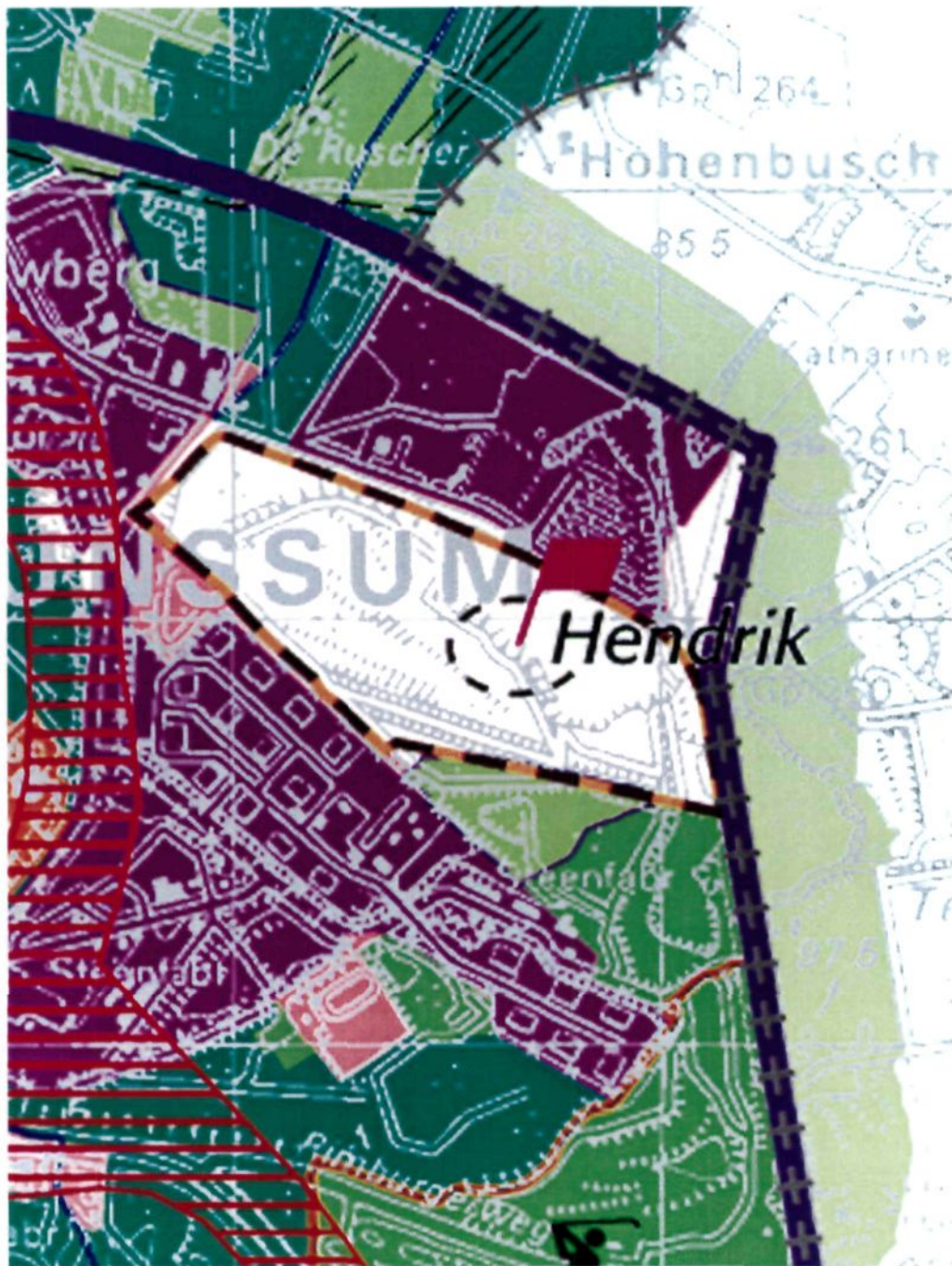
**Algemeen**

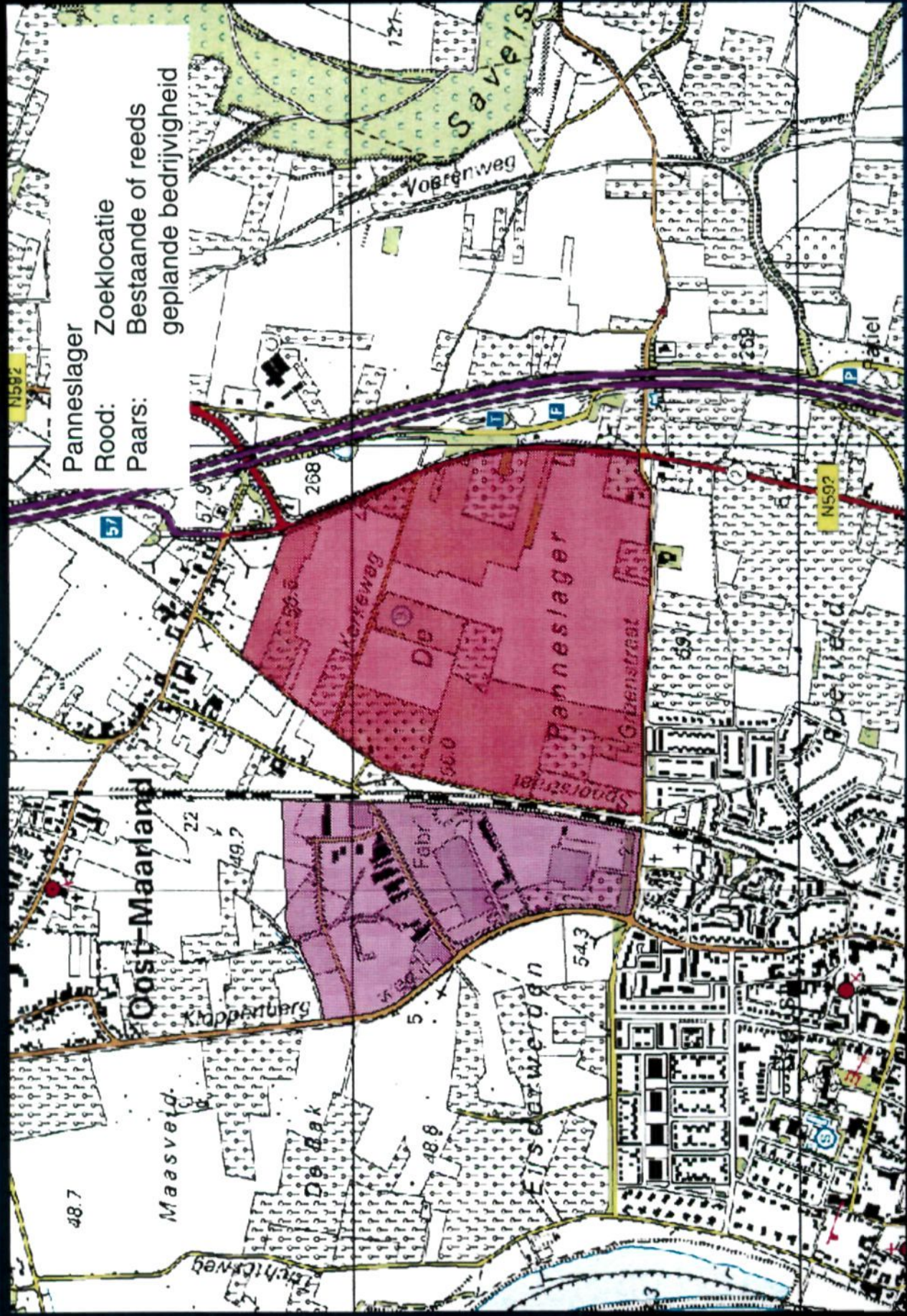
-  Bos- en/of natuurgebieden (P1)
-  Bestaand stads- en dorpsgebied
-  Kern, met vastgestelde contour (P6)
-  Kern, contour nog te bepalen (P6)
-  Provinciale economische kerngebieden (P9)
-  Bedrijventerrein
-  Zoekgebied bedrijventerrein (P9)
-  Vergunde delfstofwinning doorlopend tot na 2008
-  Plangebied POL-aanvulling NedCar en omgeving
-  Speerpunt toerisme en recreatie
-  Verbljfs- en dagrecreatieve voorziening
-  Golfbaan
-  Zweefvliegveld
-  (Inter-) nationaal verbindend wegennet
-  Regionaal verbindend wegennet
-  Geplande regionale weg
-  Transportas binnen corridor (P7)
-  Corridor buitenring Parkstad
-  Spoorweg
-  Water
-  Beek met algemeen ecologische functie
-  Gemeentegrens
-  Rijksgrens



Uitsnede uit POL-Kaart

Omgeving zoeklocatie Hendrik





Panneslager

Rood: Zoeklocatie

Paars: Bestaande of reeds geplande bedrijvigheid



