

Startnotitie

voor het Milieueffectrapport

Bedrijventerreinen

Zuid-Limburg

Gedeputeerde Staten van Limburg Maastricht
6 november 2001

Woord vooraf

Op 29 juni 2001 hebben Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) vastgesteld. In hoofdlijnen is daarin beschreven hoe Limburg zich in de periode tot 2010 en daarna kan ontwikkelen.

Bij de vaststelling van het POL hebben Provinciale Staten besloten dat er een POL-aanvulling bedrijventerreinen Zuid-Limburg moet worden opgesteld. Een POL-aanvulling is een door Provinciale Staten vast te stellen plan waarin het beleid nader wordt ingevuld.

Het doel van de POL-aanvulling is het vinden van ruimte voor de situering van 175 ha bedrijventerreinen verdeeld over verschillende segmenten. Vanwege de uiteenlopende belangen is dit vraagstuk in het POL nog niet opgelost. Wel zijn in het POL de locaties genoemd die hiervoor mogelijk geschikt zijn. Het gaat hierbij om het gebied MAA-Oost (gemeenten Beek en Meerssen), het gebied Panneslager (gemeente Eijsden) en het Hendrik-terrein (gemeente Brunssum).

Provinciale Staten vinden echter dat een verantwoord besluit over de problematiek van de bedrijventerreinen in Zuid-Limburg alleen mogelijk is na een gedegen onderbouwend onderzoek. Daarom is besloten nu eerst een Milieueffectrapport (MER) op te stellen. Voor u ligt de Startnotitie om te komen tot dit MER.

Inhoudsopgave

Leeswijzer en samenvatting

- 1. Het MER en de Startnotitie**
 - 1.1 Waarom een Milieueffectrapport?
 - 1.2 De Startnotitie
 - 1.3 De Richtlijnen
 - 1.4 Het MER
 - 1.5 De rolverdeling
- 2. De POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg**
 - 2.1 Aanleiding en doel
 - 2.2 Beoogd resultaat
 - 2.3 Bestuurlijke samenwerking
 - 2.4 Tijdschema en belangrijkste stappen
 - 2.5 Economische haalbaarheidstudie
- 3. Probleemstelling**
 - 3.1 Onderscheid in segmenten
 - 3.2 Planningsopgave en strategische reserve voor Zuid-Limburg
 - 3.3 Probleemstelling: resterende opgave voor Zuid-Limburg
 - 3.4 Zorgvuldig ruimtegebruik
- 4. Zoeken naar potentiële locaties**
 - 4.1 Zeef 1 Rijksbeleid
 - 4.2 Zeef 2 Provinciaal beleid
 - 4.3 Conclusies
- 5. Kenmerken en mogelijkheden van de potentiële locaties**
 - 5.1 De locatie Maastricht Aachen Airport-Oost Beek/Meerssen
 - 5.2 De locatie Hendrik Brunssum
 - 5.3 De locatie Panneslager Eijsden
- 6. De te onderzoeken Alternatieven**
 - 6.1 Scenario's in het POL
 - 6.2 Verplichte alternatieven
 - 6.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden om te komen tot alternatieven
 - 6.4 De alternatieven
- 7. Effectbeschrijving in het MER**
 - 7.1 Ruimtelijke Ordening
 - 7.2 Landschap, archeologie en cultuurhistorie
 - 7.3 Flora, fauna en ecologie
 - 7.4 Bodem, grond en oppervlaktewater
 - 7.5 Verkeer en vervoer
 - 7.6 Lucht en geluid
 - 7.7 Woon- en leefmilieu

8. Relatie met andere projecten

- 8.1 Relatie met Structuurschema SRKL
- 8.2 Relatie met Aanwijzing MAA
- 8.3 Relatie met Buitenring Parkstad
- 8.4 Relatie met de POL-aanvulling Dienstenstrategie

Kaartbeelden**Zeef 1**

1. Bestaande situatie
2. Blauwe waarden
3. Groene waarden
4. Bronzen waarden
5. Resultaat van zeef 1

Zeef 2

6. Bestaande bedrijventerreinen
7. Blauwe waarden
8. PMV-beschermingsgebieden
9. Groene waarden
10. Bronzen waarden
11. Resultaat van zeef 1 en zeef 2
12. Zoeklocatie MAA-oost
13. Uitsnede POL-kaart omgeving MAA-oost
14. Legenda POL-kaart zuid
15. Zoeklocatie Hendrik
16. Uitsnede POL-kaart omgeving Hendrik
17. Zoeklocatie Panneslager
18. Uitsnede POL-kaart omgeving Panneslager

Leeswijzer en samenvatting

Hoofdstuk 1 De functie van het MER en de Startnotitie

Met de voorliggende Startnotitie wordt de eerste stap gezet voor het Milieueffectrapport (MER) bedrijventerreinen Zuid-Limburg. Dit MER dient als onderbouwing van de op te stellen POL-aanvulling bedrijventerreinen Zuid-Limburg. In het eerste hoofdstuk wordt beschreven wat de functie is van het MER en van de Startnotitie.

Hoofdstuk 2 POL-aanvulling bedrijventerreinen Zuid-Limburg

In dit hoofdstuk worden de achtergronden van de POL-aanvulling toegelicht. Het gaat hierbij om aanleiding en doel, beoogd resultaat, bestuurlijke samenwerking en het tijdschema.

Tevens wordt de betekenis van de Economische haalbaarheidsstudie toegelicht, die naast het MER wordt uitgevoerd. De 1^e fase van deze studie is inmiddels afgerond. Dit heeft een verduidelijking van de urgentie, segmentering en fasering van bedrijventerreinen opgeleverd. De samenvatting is opgenomen in deze Startnotitie.

In de 2^e fase van deze studie wordt gekeken naar de specifieke mogelijkheden van de zoeklocaties. Daarbij wordt tevens nagegaan in hoeverre de aannamen in het POL over de inzetbaarheid van locaties in Maastricht (zoals het Lanakerveld) inderdaad juist zijn. Ook wordt nagegaan welke mogelijkheden er zijn om een deel van het segment Platformgebonden en luchthavengerelateerd op het aangewezen luchthaventerrein te situeren. Bij het uiteindelijke besluit over de POL-aanvulling kan hier dan zo nodig rekening mee worden gehouden.

Hoofdstuk 3 Probleemstelling

De probleemstelling voor het MER is om binnen de in aanmerking te nemen zoeklocaties ruimte te vinden voor in totaal 175 ha bruto bedrijventerreinen rekening houdend met de ruimtelijke programma's van eisen voor de te onderscheiden segmenten.

In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe dit locatievraagstuk is opgebouwd.

De omvang van dit vraagstuk in onderbouwd in het POL en wordt in het kader van de Startnotitie niet opnieuw ter discussie gesteld. Bij de berekening van de behoefte aan bedrijventerreinen is rekening gehouden met mogelijkheden van revitalisering van bestaande terreinen. Bovendien is uitgegaan van een zorgvuldige en intensieve benutting van nieuwe bedrijventerreinen.

Hoofdstuk 4 Zoeken naar potentiële locaties

In dit hoofdstuk worden de locaties geselecteerd die in het MER in aanmerking worden genomen als zoekgebieden. Dit verloopt via twee 'zeven', waarbij gebieden die vanuit het beleid van Rijk of provincie een specifieke bescherming kennen worden uitgesloten. Het resultaat is dat MAA-Oost (gemeenten Beek en Meerssen), Panneslager (gemeente Eijsden) en het Hendrik-terrein (gemeente Brunssum) geschikte zoeklocaties zijn. Deze locaties werden reeds als mogelijkheden genoemd in het POL.

De analyse in hoofdstuk 4, wijst uit dat dit inderdaad de enige mogelijk geschikte locaties in Zuid-Limburg zijn.

Hoofdstuk 5 Kenmerken en mogelijkheden van de potentiële locaties

Voor elk van de zoeklocaties worden in dit hoofdstuk de kenmerken beschreven. Er is daarbij specifiek gekeken naar aanwezige waarden en mogelijkheden. Verder zijn in dit hoofdstuk voor de verschillende locaties standpunten vermeld van de betrokken bestuurlijke partijen.

Hoofdstuk 6 De te onderzoeken alternatieven

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke alternatieven in het MER worden onderzocht en vergeleken. Een alternatief bestaat uit een mogelijke toedeling van het locatievraagstuk over de verschillende locaties, steeds zodanig dat het totaal uitkomt op de nog resterende opgave van 175 ha. Bij de vorming van de alternatieven is uitgegaan van het volgende:

- het segment Platformgebonden en Luchthavengerelateerd (voor zover niet plaatsbaar op het luchthaventerrein zelf) is alleen denkbaar op MAA-Oost;
- het segment Gemengd plus is alleen denkbaar op het Hendrik-terrein; het is op voorhand duidelijk dat plaatsing van dit segment op MAA-Oost en Panneslager uit oogpunt van milieu niet verantwoord is;
- het segment Transport en distributie is op elk van de drie zoeklocaties denkbaar; in het POL wordt er vanuit gegaan dat Panneslager en het Hendrik-terrein niet geschikt zouden zijn voor dit segment; in deze Startnotitie sluiten we deze mogelijkheden echter niet op voorhand uit;
- het segment Modern gemengd en bedrijvenpark is alleen denkbaar op MAA-Oost en/of Panneslager; het gaat hier om een opgave voor de behoefte van Maastricht; het Hendrik-terrein ligt hiervoor op te grote afstand.

Hoofdstuk 7 Effectbeschrijving

In het MER zullen voor de onderscheiden alternatieven de effecten worden beschreven. In dit hoofdstuk staat welke elementen hierbij onderzocht moeten worden. Onderscheid is gemaakt naar ruimtelijke ordening, landschap, archeologie, cultuurhistorie, flora, fauna, ecologie, bodem, grond- en oppervlaktewater, verkeer en vervoer, lucht, geluid en woon- en leefmilieu.

Hoofdstuk 8 Relatie met andere projecten

In dit hoofdstuk worden de projecten beschreven die belangrijke raakvlakken hebben met het MER voor de POL-aanvulling bedrijventerreinen Zuid-Limburg. Het gaat hierbij om de relaties met het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL), het MER voor de aanwijzing van de luchthaven MAA; de Buitenring Parkstad en de POL-aanvulling Dienstenstrategie.

1. HET MER EN DE STARTNOTITIE

1.1 Waarom een Milieueffectrapport?

In het Besluit Milieueffectrapportage 1994, gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999, is in onderdeel C, categorie 11.2 vermeld dat voor de aanleg van een bedrijfsterrein met een oppervlak van 150 ha of meer het doorlopen van een milieueffectrapportageprocedure verplicht is. Deze verplichting is gekoppeld aan de vaststelling van een ruimtelijk plan waarin de locaties voldoende concreet staan weergegeven.

Bij bedrijventerreinen met een grootte tussen de 75 en 150 ha bestaat er geen verplichting tot het doorlopen van een MER-procedure maar dient beoordeeld te worden of het doorlopen van een MER wenselijk is (Besluit MER, onderdeel D, categorie 11.3).

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben besloten ten behoeve van de POL-aanvulling bedrijventerreinen Zuid-Limburg een MER-procedure te starten, omdat aangenomen mag worden dat een of meerdere locaties de drempel van 75 zullen overschrijden.

1.2 De Startnotitie

De startnotitie geeft in hoofdlijnen informatie over de aanleiding en het doel van de MER-procedure en het te nemen besluit; anders gezegd, inzicht in het 'hoe, wat, wanneer en waarom' van het voornemen. Op deze wijze dient de lezer voldoende informatie te krijgen over het initiatief en de onderwerpen die globaal gezien in het MER aan de orde zullen komen.

Het doel van de startnotitie is:

- de MER-procedure formeel te starten door bekendmaking van de Startnotitie;
- de betrokken personen en instanties te informeren;
- de probleemstelling en het doel van de activiteit aan te geven;
- een onderbouwing te geven van de in het MER te onderzoeken alternatieven;
- een overzicht te geven van wat er in het MER zal worden beschreven.

De Startnotitie is op 6 november 2001 door het college van Gedeputeerde Staten van Provincie Limburg vastgesteld. De inspraakperiode op deze startnotitie loopt van 13 november 2001 tot en met 14 december 2001. Reacties van belangstellenden en adviezen van wettelijke adviseurs vormen de basis voor de op te stellen Richtlijnen voor het milieueffectrapport.

1.3 De Richtlijnen

De Richtlijnen zijn de inhoudsvereisten van het MER. Deze richtlijnen worden op basis van een onafhankelijk advies en op basis van de inspraak opgesteld. Het college van Gedeputeerde Staten zal deze richtlijnen vaststellen. In de Richtlijnen wordt aangegeven welke onderwerpen en aspecten in het MER moeten worden uitgewerkt. De richtlijnen zullen naar verwachting in februari 2002 door het college van gedeputeerde Staten worden vastgesteld.

1.4 Het Milieueffectrapport

Het MER zal worden gekoppeld aan een aanvulling op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL).

De POL-aanvulling wordt als ontwerp vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Dit ontwerp en het MER worden gedurende vier weken ter inzage gelegd en aan de wettelijke adviseurs toegezonden.

Gedurende deze periode kan een ieder bedenkingen inbrengen. De Commissie voor de Milieueffectrapportage toetst het MER aan de Richtlijnen en brengt hierover, rekening houdende met de inspraak en adviezen een zogenaamd 'toetsingsadvies' uit. Na deze stap is het MER-spoor voltooid. Na deze fase kunnen Provinciale Staten de POL aanvulling definitief vaststellen en volgt de mogelijkheid voor het indienen van bezwaren bij de Raad van State.

1.5 De rolverdeling

<i>Initiatiefnemer:</i>	Degene die een verzoek tot een besluit indient: in dit geval van het college van Gedeputeerde Staten van Limburg zelf.
<i>Bevoegd gezag:</i>	De overheidsinstantie die het besluit moet nemen: in dit geval Provinciale staten van de Provincie Limburg. De bevoegdheid ten aanzien van milieueffectrapportages is door Provinciale Staten overgedragen aan het college van Gedeputeerde Staten van Limburg. Het uiteindelijke besluit over de POL-aanvulling wordt door Provinciale Staten genomen.
<i>Wettelijke adviseurs:</i>	de hoofdinspecteur milieuhygiëne (ministerie van VROM), de directeur landbouw, natuur en visserij (ministerie van LNV), en de hoofdinspecteur Ruimtelijke Ordening.
<i>Bestuurlijk overleg:</i>	vertegenwoordiging van de gemeenten Beek, Eijsden, Maastricht, Meerssen, Sittard-Geleen, Brunssum en de regio Parkstad Limburg, het LIOF onder voorzitterschap van Gedeputeerde Bronckers;
<i>De Cie-MER:</i>	de Cie-MER is een onafhankelijke commissie die op basis van de startnotitie en de inspraak advies uitbrengt aan het bevoegd gezag over de eisen waaraan het MER dient te voldoen. Dit zijn de Richtlijnen. De Cie-MER toetst of het MER voldoende informatie bevat om een weloverwogen besluit over de activiteit te kunnen nemen.
<i>De PCOL</i>	Provinciale Commissie Omgevingsbeleid Limburg: adviesorgaan voor Gedeputeerde Staten.

Op welke documenten kunt u reageren?

U kunt reageren op:

- 1 deze Startnotitie t.b.v. de op te stellen richtlijnen; dus alleen over de eisen waaraan het MER moet voldoen, of zaken waaraan in het MER aandacht geschonken dient te worden;
- 2 het MER en ontwerp-plan; de gemaakte keuze en de onderbouwing van de effecten in het MER;
- 3 het definitieve plan.

Inspiraakreacties ten behoeve van het opstellen van de Richtlijnen voor het MER dienen gericht te worden aan de MER-Coördinator:

Gedeputeerde Staten van Limburg
Afdeling Ruimtelijke Inrichting Zuid
T.a.v. De heer ir. R.G.E. Ubachs
Postbus 5700, 6202 MA Maastricht

Voor vragen kunt u terecht bij de heer Ubachs tel. (043)389 76 46 of bij de projectleider Bedrijventerreinen Zuid-Limburg de heer Gijsenbergh tel. (043)389 73 69.

○

2. POL-AANVULLING BEDRIJVENTERREINEN ZUID-LIMBURG

2.1 Aanleiding en doel

Bij de vaststelling van het POL hebben Provinciale Staten besloten dat er een POL-aanvulling bedrijventerreinen Zuid-Limburg moet worden opgesteld. Deze POL-aanvulling is nodig, omdat in het POL, vanwege de uiteenlopende belangen, geen definitieve keuze is gemaakt voor de toewijzing van 175 ha bruto bedrijventerreinen. Het doel van de POL-aanvulling is het vinden van de hiervoor noodzakelijke ruimte. Als mogelijk geschikte locaties worden in het POL genoemd MAA-Oost, Panneslager en het Hendrik-terrein. In hoofdstuk 3 wordt het locatievraagstuk en de daarbij te onderscheiden segmenten nader toegelicht. Het is de bedoeling dat de POL-aanvulling begin 2003 door Provinciale Staten wordt vastgesteld.

2.2 Beoogd resultaat

De POL-aanvulling moet het volgen resultaat opleveren.

a. Oplossing van het locatievraagstuk bedrijventerreinen

De provincie gaat er vanuit dat dit mogelijk is binnen de in aanmerking te nemen locaties MAA-Oost, Panneslager en Hendrik.

Uit onderzoek kan echter blijken, dat een deel van het locatievraagstuk niet op een verantwoorde manier geplaatst kan worden op de zoeklocaties.

b. Concrete beleidsbeslissingen

De uiteindelijk te kiezen bedrijventerreinen worden in de POL-aanvulling aangemerkt als concrete beleidsbeslissingen. De betrokken gemeenten worden geacht deze beslissingen onverkort in hun bestemmingsplannen over te nemen.

c. Nadere aanduiding van contouren

Het gaat hierbij om contouren als bedoeld in het provinciale Openruimte beleid. Voor zover nodig kan de nadere aanduiding van contouren aan de orde zijn ter plaatse van MAA-Oost en in de omgeving van Eijsden.

d. Aanpassing van het POL voor de omgeving van de locaties

De inpassing van een bedrijventerrein vergt over het algemeen de nodige flankerende maatregelen. Bijvoorbeeld op het gebied van natuur en landschap ter uitvoering van een op te stellen compensatieplan. Het is mogelijk dat het POL hiervoor op onderdelen moeten worden aangepast.

e. Aanzet en afspraken tot uitvoering

Het gaat hierbij om het opstellen van bestemmingsplannen, de uitvoering van compensatieplannen en de voorbereiding van concrete projecten. Deze afspraken krijgen uiteraard pas vorm als duidelijk is welke zoeklocaties daadwerkelijk in aanmerking komen voor de vestiging van een bedrijventerrein en wat het bestuurlijk draagvlak daarvoor is.

Onderdeel hiervan kan zijn de aanwijzing van bedrijventerreinen tot provinciaal economische kerngebieden. Dit zijn gebieden, die een kernfunctie vervullen binnen de economische structuur van Limburg. De provincie heeft een bijzondere betrokkenheid bij de realisering van deze kerngebieden.

2.3 Bestuurlijke samenwerking

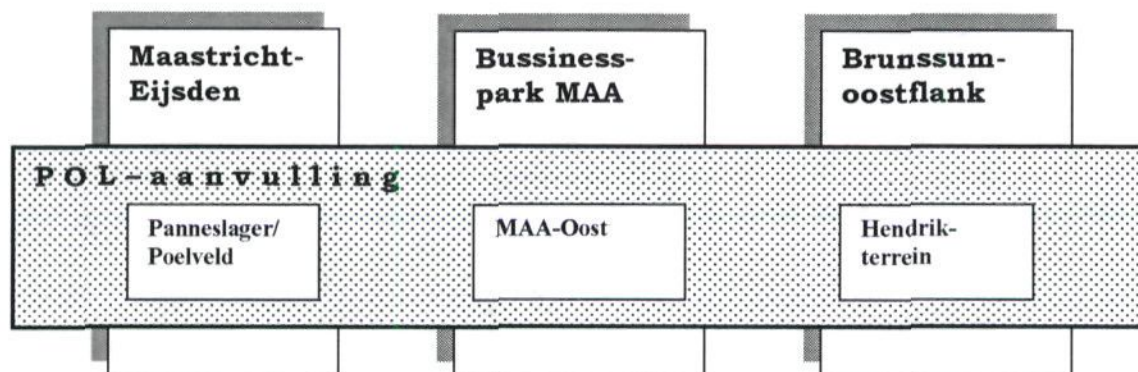
Ten behoeve van de POL-aanvulling en het daarvoor op te stellen MER wordt bestuurlijk overlegd met de gemeenten Beek, Brunssum, Eijsden, Maastricht, Meerssen en Sittard-Geleen. Ook de Regio Parkstad Limburg, het Businesspark MAA en LIOF zijn bij dit overleg betrokken.

Dit overleg geldt als vervolg op de coalitiegesprekken, die zijn gevoerd voorafgaand aan de vaststelling van het POL. De meeste van deze partijen hebben in het kader van de voorbereiding van het POL reeds uitgesproken standpunten ingenomen over de komende POL-aanvulling. Het bestuurlijk overleg over de POL-aanvulling vindt plaats tegen de achtergrond van deze standpunten (zie ook hoofdstuk 5 van deze Startnotitie).

Ondanks deze ten delen uiteenlopende standpunten zijn de betrokken partijen met de provincie van mening dat ten behoeve van een verantwoord besluit eerst nader onderzoek nodig is. Het bestuurlijk overleg heeft ingestemd met de Startnotitie.

Onderdeel van de samenwerking is het zo goed mogelijk benutten van de studies en planontwikkelingen, die rond de zoeklocaties reeds plaatsvinden. Het gaat hierbij om de ontwikkelingen rond het Businesspark-MAA, de zone tussen Maastricht en Eijsden en de ontwikkeling van de Brunssumse-oostflank (zie hoofdstuk 5).

Deze gebiedsstudies kunnen een belangrijke rol spelen bij het zoeken naar uitvoerbare win-win-oplossingen per locatie en het waarderen van de onderscheiden alternatieven.



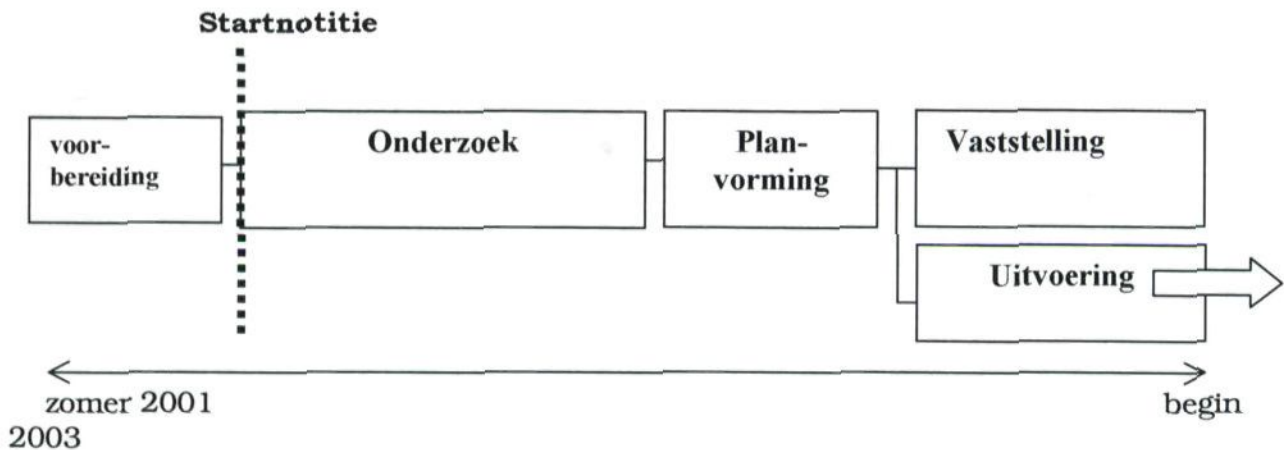
2.4 Tijdschema en belangrijkste stappen

In het proces dat leidt tot de POL-aanvulling worden de volgende fasen onderscheiden.

Onderzoek: deze fase loopt van december 2001 tot juli 2002. Het gaat hierbij om de uitvoering van het MER en de tweede fase van de Economische haalbaarheidsstudie. De onderzoeksfase resulteert in een vergelijking van de geformuleerde alternatieven en de vorming van een Meest milieuvriendelijk alternatief.

Planvorming: rond de zomer van 2002 zullen de belangrijkste knopen worden doorgehakt, uitmondend in een uiteindelijke keuze (voorkeursalternatief).

- Vaststelling:** de vaststelling van het ontwerp van de POL-aanvulling door Gedeputeerde Staten vindt naar verwachting plaats in het najaar van 2002. De definitieve vaststelling van de POL-aanvulling door Provinciale Staten is voorzien voor januari 2003.
- Uitvoering:** waar mogelijk wordt nog in 2002 gestart met de vertaling in bestemmingsplannen en projecten en de concretisering en uitvoering van compensatiemaatregelen. De start van deze fase is mede afhankelijk van de uiteindelijke keuze van locaties en het bestuurlijke draagvlak.



2.5 Economische haalbaarheidsstudie

Ten behoeve van de POL-aanvulling wordt naast het MER, ook een Economische haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Deze beide onderzoeken worden onderling op elkaar afgestemd. Het doel van deze studie is vanuit economische optiek de onderbouwing te leveren voor de keuze van de functie, omvang en de fasering van de locaties (incl. Lanakerveld) ten behoeve van de invulling van de planningsopgave en de strategische reserve. Deze studie moet de economische argumenten leveren, die nodig zijn voor een evenwichtige afweging van belangen.

De studie bevat de volgende onderdelen.

1. Aantonen van het economisch belang van de invulling van de planningsopgave en strategische reserve aan bedrijventerreinen voor de regio. Tevens onderbouwing van de urgentie, de segmentering en de fasering voor de bedrijventerreinen vanuit de behoefte.
2. Uitwerken van de segmentering in vestigingscriteria waarop de potentiële locaties beoordeeld worden.
3. Beoordeling van de locaties aan de hand van de criteria.
4. Locaties beoordelen op externe factoren die bepalend zijn voor de uitvoerbaarheid en de fasering. Hierbij zal ook onderzoek plaatsvinden naar de grondposities in de zoekgebieden.
5. Inzicht verschaffen in de uitzonderlijke kostenposten die voortkomen uit de externe factoren.
6. Nagaan in hoeverre de aannamen in het POL juist zijn wat betreft de ruimtelijk - economische mogelijkheden van het Lanakerveld en de ruimtewinst via revitalisering en intensivering van bestaande terreinen in Maastricht (zie ook 3.2).
7. Nagaan welke mogelijkheden er zijn om een deel van het segment Platformgebonden en luchthavengerelateerd op het luchthaventerrein te situeren (zie ook 3.2).

Punt 1 en 2 zijn als 1^e fase van de Economische haalbaarheidsstudie inmiddels afgerond. Deze rapportage geldt als bijlage bij deze Startnotitie. In de Startnotitie is hiervan een samenvatting opgenomen. Een belangrijke conclusie is dat de aanleg van nieuwe terreinen noodzakelijk is voor het in standhouden en versterken van de economische structuur. Tevens zijn er in de regio een aantal herstructureringsoperaties gaande waarvoor uitplaatsingen van bedrijven naar nieuwe bedrijventerreinen essentieel zijn. Bij het formuleren van de probleemstelling en de te hanteren bruto-nettoverhoudingen (hoofdstuk 3) is rekening gehouden met revitalisering en zorgvuldig ruimtegebruik. Van groot belang is ook de conclusie dat het realiseren van de opgave voor nieuwe terreinen voor de middellange termijn zeer urgent is. De ontwikkelingstijd van nieuwe terreinen is immers ca. 7 jaar.

3. PROBLEEMSTELLING

In hoofdstuk 2 is al aangegeven dat het doel van de POL-aanvulling is het vinden van de noodzakelijke ruimte voor deze resterende opgave aan bedrijventerreinen in Zuid-Limburg (in totaal 175 ha bruto). In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe dit vraagstuk is opgebouwd. Uitgangspunt hiervoor is het provinciale beleid voor bedrijventerreinen, dat is verankerd in het POL.

3.1 Onderscheid in segmenten

Voor de planning van bedrijventerreinen gaat de provincie uit van een onderscheid in segmenten. Via segmentatie kunnen bedrijventerreinen bestemd of ingericht worden met soortgelijke activiteiten, voor een specifieke functie of een bepaalde verschijningsvorm. Dit onderscheid in segmenten is nodig en zinvol, vanwege het aansluiten op de markt en het verschil in milieueffecten, ruimtelijke uitstraling en verkeersaantrekkende. In het provinciaal beleid wordt de volgende segmentering gehanteerd.

Modern gemengd

Terreinen voor de opvang van kleinschalige en middelgrote bedrijven met een gemengd karakter. Deze terreinen dienen op korte afstand van de stad gesitueerd te worden.

Bedrijvenpark

Terreinen voor hoogwaardige bedrijvigheid in de sfeer van lichte productie, research and development, en dienstverlening. Dit segment dient in of rond de stad gesitueerd te worden.

Gemengd-plus

Terreinen voor grootschalige industriële en transport- en distributiebedrijven waarvoor de beschikbaarheid van milieuruimte van groot belang is.

Transport- en distributie

Terreinen voor grootschalige industriële en transport- en distributiebedrijven, waarvoor de nabijheid van transportassen (met name de directe ontsluiting op het autosnelwegennet) essentieel is.

Platformgebonden en luchthavengerelateerd

Platformgebonden is bedoeld voor de vestiging van bedrijven in de directe nabijheid van het platform cq het terminalcomplex; luchthavengerelateerd is bedoeld voor de vestiging van bedrijfsactiviteiten die een directe relatie hebben met de luchthaven, die echter niet direct aan het platform gevestigd behoeven te worden. Het segment Platformgebonden en luchthavengerelateerd wordt voor het beleid in samenhang gezien.

In de 1^e fase van de Economische haalbaarheidstudie zijn de ruimtelijke programma's van eisen voor deze segmenten beschreven.

3.2 Planningsopgave- en strategische reserve voor Zuid-Limburg

In het POL wordt voor de berekening van de behoefte aan bedrijventerreinen uitgegaan van een basisscenario (autonome ontwikkelingen) en een taakstellend scenario (beleidsintensivering voor specifieke segmenten).

De behoefte van deze beide scenario's is gesaldeerd met het aanbod van bedrijventerreinen (inclusief plannen die al in ontwikkeling zijn).

Deze twee scenario's resulteren in een planningsopgave en een extra strategische reserve voor de periode tot 2010. De planningsopgave zal omgezet worden in locaties die ontwikkeld worden voor de periode tot 2010. De strategische reserve moet worden gezien als een noodzakelijk reserve waarvoor locaties achter de hand worden gehouden als de feitelijke behoefte hoger is dan berekend in het basisscenario.

In het POL is de planningsopgave en de strategische reserve voor Zuid-Limburg nader uitgewerkt voor de diverse regio's. Onderstaande tabel geeft hiervan een overzicht. Hierbij is uitgegaan van de onder 3.1. genoemde segmenten, aangevuld met specifieke categorieën zoals automotive en chemie.

	Planningsopgave		Strategische reserve	
	netto	bruto	netto	bruto
MG/BP Westelijke Mijnstreek	15 ha	17,5 ha	25 ha	27,5 ha
MG/BP Parkstad	45 ha	50 ha	30 ha	35 ha
Automotive	40 ha	50 ha	10 ha	15 ha
	170 ha	215 ha		
Chemie				
Logistiek. Kn. Born	20 ha	25 ha	10 ha	12,5 ha
Transport & Distributie ZL	25 ha	32,5 ha	20 ha	25 ha
Gemengd plus ZL	10 ha	12,5 ha	10 ha	12,5 ha
MG/BP Maastricht	65 ha	70 ha	25 ha	27,5 ha
Luchthaven MAA	42 ha	52,5 ha		

Deze opgaven moeten - bovenop het huidige aanbod en bestaande plannen - voor de periode tot 2010 voorzien in voldoende aanbod aan bedrijventerreinen.

Daarbij moet ruimte worden gevonden voor zowel de planningsopgave als de strategische reserve. In hoeverre de strategische reserve daadwerkelijk kan worden ingezet, kan worden geregeld door de locaties te faseren.

Een gedeelte van de in de tabel vermelde opgaven kon reeds in het kader van het POL geacomodeerd worden. Voor een deel is dit niet het geval. Voor de verschillende onderdelen levert dit het volgende beeld op.

Modern gemengd en Bedrijvenpark Westelijke Mijnstreek en Parkstad

De planningsopgave en de strategische reserve in de Westelijke Mijnstreek en Parkstad kunnen worden gerealiseerd binnen de grenzen van deze stadsregio's.

Automotive en Chemie

Voor deze categorieën worden de locaties IPS respectievelijk Graetheide als functiespecifieke locaties ontwikkeld.

Logistiek knooppunt Born

De planningsopgave en de strategische reserve voor het logistiek knooppunt Born wordt betrokken bij de POL-aanvulling voor het bedrijventerrein St. Joost vanwege de multimodale ontsluitingsmogelijkheden van deze locatie. Deze POL-aanvulling zal evenals de POL-aanvulling bedrijventerreinen Zuid-Limburg begin 2003 gereed moeten zijn. Het terrein St. Joost biedt voor de resterende opgaven voor Zuid-Limburg geen alternatief, omdat de segmenten van deze opgave zijn gebonden aan de stad Maastricht, de luchthaven of de regio Zuid-Limburg. St. Joost ligt hiervoor op te grote afstand.

Transport en distributie Zuid-Limburg

In het kader van het POL is hiervoor nog geen ruimte gevonden.

Dit betekent dat in de POL-aanvulling ruimte moet worden gevonden voor 32,5 ha planningsopgave en 25 ha strategische reserve.

Gemengd plus Zuid-Limburg

In het kader van het POL is hiervoor nog geen ruimte gevonden.

Dit betekent dat in de POL-aanvulling ruimte moet worden gevonden voor 12,5 ha planningsopgave en 12,5 ha strategische reserve.

Modern gemengd en Bedrijvenpark Maastricht

De opgave voor dit segment kan slechts voor een deel in Maastricht ingevuld worden.

Ter verduidelijking is hiervoor onderstaande tabel opgenomen. Deze tabel geeft weer welke locatiemogelijkheden er bij de voorbereiding van het POL zijn onderzocht (zie POL hoofdstuk 8.3 Stadsregio Zuidelijk Maasdal).

	Planningsopgave		Strategische reserve	
	netto	bruto	netto	bruto
Taakstelling	65 ha	70 ha	25 ha	27,5
Locatiemogelijkheden				
Intensivering Maastricht Eijsden			5 ha	5 ha
Zinkwit/Limmel	5 ha	5 ha		
Lanakerveld 1 ^e fase	18 ha	20 ha		
Lanakerveld 2 ^e fase (incl kan.zone)			15 ha	17 ha
Lanakerveld 3 ^e fase				
(België/Noorderbrug)			16 ha	18 ha
Revitalisering Beatrixhaven	5 ha	5 ha	5 ha	5 ha
Totaal	28 ha	30 ha	41 ha	45 ha
Saldo	-37 ha	-40 ha	voldoende	

Uit de tabel blijkt dat er voor Modern gemengd en Bedrijvenpark Maastricht een planningsopgave is van 70 ha bruto. Tevens blijkt dat 30 ha daarvan binnen Maastricht kan worden gevonden: 20 ha als 1^e fase van het Lanakerveld en 10 ha via revitalisering van Zinkwit/Limmel en Beatrixhaven.

Dit betekent dus, dat er elders nog ruimte moet worden gevonden voor 70 minus 30 is 40 ha. Deze 40 ha wordt daarom meegenomen in het locatievraagstuk voor de POL-aanvulling.

Hierbij moet wel worden aangetekend, dat de in de tabel vermelde ha's voor Lanakerveld 1^e fase en de ruimtewinst via revitalisering en intensivering in het POL zijn gebaseerd op aannamen. Met andere woorden: hier is een zeker afbreukrisico aanwezig. Daarom wordt in de 2^e fase van de Economische haalbaarheidsstudie nagegaan of deze aannamen inderdaad juist is.

Als uit deze studie bijvoorbeeld blijkt, dat er op het Lanakerveld minder dan 20 ha bedrijventerreinen gerealiseerd kan worden, dan betekent dit dat de omvang van het locatievraagstuk voor de POL-aanvulling hoger wordt dan 175 ha.

Bij het eindelijke besluit over de POL-aanvulling moet dan worden gezien hoe daarmee rekening wordt gehouden.

De provincie gaat er overigens vanuit dat de 1^e fase van het Lanakerveld volgens plan kan worden ingevuld. Hier ligt duidelijk een inspanningsverplichting voor de gemeente Maastricht. Voor het gebied is inmiddels een bestemmingsplan in voorbereiding.

Gelet op het voorgaande wordt de ontwikkeling van het Lanakerveld niet meegenomen in het MER voor de POL-aanvulling. Uit de tabel blijkt verder dat er voor Modern gemengd en Bedrijvenpark Maastricht een opgave is voor een strategische reserve van 27,5 ha bruto.

Hiervoor is binnen Maastricht meer dan voldoende ruimte aanwezig. Wel is het zo dat de ontwikkeling van de 3^e fase van het Lanakerveld nog met de nodige onzekerheden is omgeven. Duidelijkheid daarover zal echter pas op langere termijn ontstaan.

Voor de POL-aanvulling bedrijventerreinen heeft dit dan ook geen consequenties.

Luchthaven MAA

De opgave voor de luchthaven heeft betrekking op het segment Platformgebonden en luchthavengerelateerd.

De ruimte voor dit segment moet uiteraard worden gevonden in de omgeving van de luchthaven. Het POL gaat er vanuit, dat de ruimte voor dit segment (52,5 ha bruto) buiten het huidig aangewezen terrein van de luchthaven gevonden moet worden, dat wil zeggen op het terrein MAA-Oost. Deze opgave wordt dus als zodanig meegenomen in de POL-aanvulling.

In de praktijk is het overigens denkbaar dat een deel van de genoemde 52,5 ha op het aangewezen luchthaventerrein zelf gesitueerd kan worden. In de 2^e fase van de Economische haalbaarheidsstudie zal dit nader worden bekeken. Bij het uiteindelijke besluit over de POL-aanvulling moet worden gezien hoe hiermee rekening kan worden gehouden.

3.3 De probleemstelling voor het MER: de resterende opgaven voor Zuid-Limburg

De probleemstelling voor het MER volgt uit het voorgaande. Op basis daarvan resteert er voor Zuid-Limburg nog een locatievraagstuk voor in totaal 175 ha bruto bedrijventerreinen, verdeeld over de volgende segmenten:

Platformgebonden en luchthavengerelateerd	52,5 ha
Transport en distributie	32,5 ha planningsopgave
	25 ha strategische reserve
Modern gemengd en bedrijvenpark t.b.v. Maastricht	40 ha planningsopgave
Gemengd plus	12,5 ha planningsopgave
	12,5 ha strategische reserve
Totaal	175 ha

De probleemstelling voor het MER is om binnen de in aanmerking te nemen zoeklocaties ruimte te vinden voor in totaal 175 ha bruto bedrijventerreinen, verdeeld over de onderscheiden segmenten en rekening houdend met de ruimtelijke programma's van eisen voor deze segmenten.

3.4 Zorgvuldig ruimtegebruik

In het POL is beleid geformuleerd ten aanzien van zorgvuldig ruimtegebruik. Bij de berekening van de resterende planningsopgave en de strategische reserve voor Zuid-Limburg is rekening gehouden met revitalisering en intensivering van het ruimtegebruik. Revitalisering zal op korte termijn geen substantiële ruimtewinst opleveren. Op langere termijn zal revitalisering mogelijk wel resultaat opleveren. Bij de uiteindelijke beslissing over het al dan niet inzetten van de strategische reserve zullen de resultaten van revitalisering meegenomen worden. In de eerste fase van de economische haalbaarheidsanalyse is aangegeven dat uit landelijke ervaringen blijkt dat er door intensivering ruimtewinst mogelijk is van 15-20%. Bij de planningsopgave en de strategische reserve is in het POL een lagere netto-bruto verhouding dan regulier aangehouden. Regulier wordt gemiddeld 70% van de ruimte netto benut. Dit is een netto-bruto verhouding van 1:1,4. In het POL zijn voor de verschillende segmenten de onderstaande netto-brutoverhoudingen aangehouden. Dit ligt in lijn met wat landelijk wordt aangehouden als mogelijk resultaat van zorgvuldig ruimtegebruik.

Modern gemengd en Bedrijvenpark	1 : 1,1
Transport en distributie	1 : 1,25
Gemengd plus	1 : 1,25
Platform gebonden en luchthavengerelateerd	1 : 1,25

4. ZOEKEN NAAR POTENTIËLE LOCATIES

Om locaties te vinden die in potentie geschikt zijn als bedrijventerrein moet gezien worden of er vanuit andere beleidsvelden niet reeds een bescherming opgelegd is. Veel gebieden hebben een specifieke waarde, die in stand gehouden of versterkt dient te worden. In dergelijke gebieden zijn er daarom geen mogelijkheden voor ontwikkeling van bedrijventerreinen. Om dergelijke gebieden uit te kunnen sluiten wordt onderscheid gemaakt in twee vormen van bescherming; bescherming die 'hard' is bijvoorbeeld volgend uit Europees of nationaal beleid en bescherming die door het POL aan gebieden is toegekend.

Om deze gebieden uit te sluiten hebben worden twee 'zeven' gehanteerd die uiteindelijk leiden tot een kaart waar 'witte vlekken' op verschijnen van gebieden die geen gebiedsbescherming kennen.

4.1 Eerste Zeef

In de eerste zeef worden gebieden uitgesloten die een specifieke bescherming kennen en gebieden die reeds bebouwd zijn. De kaarten waarnaar verwezen wordt zijn opgenomen in de bijlagen. Wanneer deze kaarten op elkaar gelegd worden ontstaat de overzichtskaart van zeef 1 (zie kaart 5). De rood aangeduide gebieden komen niet in aanmerking voor nieuwe bedrijventerreinen.

De volgende type gebieden worden uitgesloten:

Bron	Kader	Kaartelement
POL-kaart Zuid	Bestaande situatie	- Bestaand Stads- en dorpsgebied - (inter)nationaal verbindend wegennet - Spoorwegen
POL Groene waarden	Habitat en Vogelrichtlijn Str. Schema Groene Ruimte Natuurbeleidsplan Natuurschoonwet Boswet	- Bos en natuurgebied - Speciale beschermingszone Vogelrichtlijn - Begrensd RBON-gebied (deel POL Perspectief 2)

POL Blauwe waarden en kwaliteitsprofiel ruimte voor de rivier	Beleidslijn ruimte voor de rivier Circulaire bouwen langs de Maas	- Winterbed Maas Watervoerend (deel P3) - Winterbed Maas Waterbergend (deel P3) - Ruimte voor de rivier
POL Bronzen waarden	Verdrag van Valetta	- Beschermde stads- en dorpsgezichten - Provinciale en Rijksmonumenten - Hellingen en steilranden (deel P3)

Ten aanzien van de Habitatrichtlijngebieden zult u tevergeefs zoeken naar de volgende gebieden: St.Pietersberg en Jekerdal, Savelsbos, Geuldal, Bemelerberg e.o., Grensmaas, Vosbroek en Schinveldse Bossen.

Deze gebieden zijn wel aangemeld als habitatrichtlijngebieden en als zodanig in het POL omschreven, maar kennen nog geen gedetailleerde kaartuitwerking. Deze gebieden worden echter volledig in zeef 2 uitgezonderd vanwege daar aanwezige en toegekende waarden.

4.2 Tweede Zeef

In deze zeef worden gebieden uitgesloten waar de provincie beleidsmatig bescherming aan wil geven.

Zonder aanpassing van provinciaal beleid zullen deze gebieden geen aanduiding als bedrijventerrein kunnen krijgen. De kaarten waarnaar verwezen wordt zijn opgenomen in de bijlagen. Wanneer deze kaarten op elkaar gelegd worden ontstaat overzichtskaart 11. De rode gebieden en de rood gearceerde gebieden komen niet in aanmerking voor nieuwe bedrijventerreinen.

De volgende type gebieden worden door zeef 2 uitgesloten:

Bron	kader	Kaartelement
POL Kaart Zuid	Te beïnvloeden bestaande situatie	- Stedelijke bebouwing bestaand. - Regionaal verbindend wegennet. - Geplande wegen. - Bestaande bedrijventerreinen.

POL Groene waarden	POL	- Ecologische ontwikkelingszone (deel P2). - Hamsterkernleefgebied (deel P2). - Stedelijke groenzone. - Stedelijke groenzone met rode accenten.
POL Blauwe waarden en kwaliteitsprofiel ruimte voor de rivier	POL	- Beekdalen en laagtes (deel P3). - Beek met specifiek ecologische functie.
POL Bronzen waarden en kwaliteitsprofiel waardevol regionaal landschap	POL	- Belvédère gebied (deel P4). - Agrarische gebieden met weinig of geen bebouwing. - Oude Bouwlanden (deel P4). - Waardevol regionaal landschap.
POL/PMV	POL/PMV Bescherminingsgebieden	- Grondwaterbeschermingsgebieden. - Waterwingebieden - Stiltegebieden

4.3 Conclusies

Wanneer we kaart 11 bezien blijkt dat er in potentie slechts drie locaties zijn zonder specifieke bescherming. Deze locaties kunnen zonder aanpassing van beleid t.a.v. specifieke waarden ingericht worden als bedrijventerrein.

Het betreft hierbij:

- een gebied in het oosten Brunssum (het Hendrik-terrein);
- een gebied in Eijsden (Panneslager);
- een gebied ten noordwesten van Maastricht (Lanakerveld).

Lanakerveld is een binnenstedelijke locatie, die kan voorzien in een gemeentelijke behoefte. De inzet van deze locatie wordt op gemeentelijk niveau opgepakt en afgewogen. Dit vindt momenteel reeds plaats in het kader van een voorontwerp bestemmingsplan (zie ook 3.2).

De locaties Panneslager en Hendrik zijn in het POL aangeduid als Stedelijke reconversiezone (Perspectief 8) binnen de grens van het profiel Stedelijke Dynamiek.

Op grond hiervan kunnen deze zones (na nadere afweging) in aanmerking komen voor stedelijke ontwikkelingen.

De locatie MAA-Oost komt als zodanig niet als 'witte vlek' naar voren. Evenmin zijn er contouren aangegeven, waarbinnen bebouwing mogelijk wordt gemaakt. In het kader van de Streekplanherziening Openruimte- en bufferzonebeleid is aangegeven, dat voor de omgeving van MAA-Oost geen contouren zijn aangegeven, met het oog op mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

5. KENMERKEN EN MOGELIJKHEDEN VAN DE POTENTIËLE LOCATIES

5.1 Locatie Maastricht Aachen Airport-Oost

Zie kaarten 12 en 13

Algemeen

Nadat in 1998 het doek voor de Oostwest-baan definitief viel is samen met partijen in de regio (provincie, luchthaven, betrokken gemeenten, LIOF) gewerkt aan vernieuwing van de economische basis van Businesspark MAA. Het streven is een rendabel businesspark, dat ook een functie heeft in de opvang van regionale tekorten aan bedrijventerreinen in Zuid-Limburg. Met het oog hierop is het gebied MAA-Oost in het POL aangemerkt als mogelijk geschikt zoekgebied.

Standpunt gemeente Beek

De gemeente Beek vindt dat het zoekgebied op haar grondgebied begrensd dient te worden door de Valkenburgerstraat en Langs de Gewannen, zodat er voor het Beekse grondgebied uitgegaan moet worden van maximaal 75 ha bedrijventerrein. De gemeente wil daarnaast de segmentering begrenzen tot Platformgebonden en luchthavengerelateerd; Modern Gemengd en Bedrijvenpark tot en met maximaal milieucategorie 3. De gemeente wenst dat Transport en distributie niet wordt meegenomen als mogelijk segment op MAA-Oost.

De gemeente is verder van mening dat het externe veiligheidsbeleid t.a.v. regionale luchthavens van invloed kan zijn op de inrichting en omvang van de locatie MAA-Oost. Zo kan het zijn dat bedrijfsgebouwen op grotere afstand van elkaar moeten worden gebouwd waardoor de bruto/netto verhouding groter wordt en er meer ruimte nodig is. Gelet op vorenvermelde stellingname van de gemeenteraad is verruiming van de locatie voor Beek echter buiten de orde.

De gemeente vindt daarnaast dat de buitenste schil een groenzone moet zijn van minstens 50 meter breed en dat het terrein uitsluitend via de A2 moet worden ontsloten. Verder is de gemeente van mening dat de ruimte die zal ontstaan door een mogelijke verhuizing van de terminal in het gebied tussen de Noordzuid-baan en de A2 bij de invulling moet worden meegenomen.

Standpunt gemeente Meerssen

De gemeente Meerssen vreest dat de ontwikkeling van de luchthaven in samenhang met de ontwikkeling van MAA-Oost een zware wissel zal trekken op de leefbaarheid in de omgeving en m.n. Ulestraten. Belangrijke aandachtspunten voor de gemeente zijn natuur, landschap, geluidsoverlast, luchtverontreiniging, externe veiligheid en verkeersveiligheid. Belangrijk is verder dat er geen sluiproutes ontstaan langs de A2 door de kernen van Meerssen en dat de routes vanuit Ulestraten naar de Westelijke Mijnstreek niet worden afgesloten.

De gemeente vindt dat MAA-Oost maximaal 75 ha mag worden waarbij er in ieder geval sprake moet zijn van een open ruimte van 150 meter tussen de woningen aan de Burg. Visschersstraat in Ulestraten en het bedrijventerrein. Ten noorden van deze zone dient een robuust groenscherm van ca. 50 meter het bedrijventerrein visueel af te schermen. Deze zone kan in de ogen van de gemeente mede worden ingericht ten behoeve van het creëren van een dassenverbindingzone.

De gemeente wijst er verder op dat een deel van de huidige locatie van de terminal en bijbehorende bebouwing beschikbaar kan komen als bedrijventerrein. Als er nog ruimte op het bestaande luchtvaartterrein gevonden kan worden voor het segment Platformgebonden en luchthavengerelateerd, dan moet dit de druk op de locatie MAA-Oost verlichten.

De gemeente vraagt verder om een aanpassing van de definiëring van het hiervoor genoemde segment, zodat er geen ruimte ontstaat voor bedrijven, die in een zwaardere milieucategorie vallen.

De gemeente verzoekt verder om in het MER ook opties te onderzoeken, waarin een bestaande intensieve veehouderij ten noorden van Ulestraten gehandhaafd kan blijven.

Standpunt Businesspark-MAA

De ontwikkeling van een bedrijventerrein MAA-Oost moet in de ogen van B-MAA een bijdrage leveren aan de gewenste ontwikkeling van een rendabel businesspark. B-MAA heeft in dit verband belang bij een spoedige besluitvorming. Men heeft voorkeur voor de ontwikkeling van segmenten die passen bij de gewenste moderne uitstraling van de luchthaven. Deze ontwikkeling van de luchthaven is opgenomen in het Masterplan Businesspark MAA 2001 (tabel 8 blz. 21). Hieruit blijkt dat er rekening wordt gehouden met de aanleg van een nieuwe terminal met aanverwante voorzieningen zoals taxibaan, platformen, autoparkeerplaatsen en andere voorzieningen.

Standpunt gemeente Maastricht

De gemeente is van mening dat een deel van de stedelijke behoefte aan bedrijventerreinen in de omgeving van MAA gerealiseerd moet worden. Voor zover Maastrichtse bedrijven bij de luchthaven worden gesitueerd, wil de gemeente een rol spelen bij de exploitatie. De gemeente vindt het belangrijk dat er een heldere begripsomschrijving komt voor luchthavengebonden kantoren.

Standpunt Regio Parkstad

Regio Parkstad Limburg vindt dat bij de luchthaven uitsluitend luchthavengebonden en ruimtevergende logistieke bedrijven gevestigd moeten worden en geen kantoren. De situering van een bedrijvenpark op MAA-Oost vindt men, vanwege de te grote afstand tot stedelijke gebieden, niet juist. De Regio meent daarom, dat de opgave voor het segment Modern gemengd en Bedrijvenpark Maastricht (40 ha) moet worden gesplitst in 20 ha voor beide onderdelen. Als dit niet mogelijk is dan zou voor MAA-Oost als randvoorwaarde moeten gelden, dat daar alleen bedrijven kunnen worden gevestigd met naar verhouding weinig werkgelegenheid.

Verder is de Regio van mening dat het hierboven bedoelde gedeelte Modern gemengd Maastricht op het Hendrik-terrein in Brunssum geplaatst zou kunnen worden.

Geschiktheid

De omvang van de zoeklocatie MAA-Oost is ca. 125 ha bruto. Aan de westzijde ligt het Luchtvaartterrein. Platformgebonden en Luchthavengerelateerde activiteiten kunnen hier direct aansluiten aan de start- en landingsbaan. De locatie grenst verder aan het bestaande bedrijventerrein MAA (Transport en Distributie) en het bedrijventerrein TPE (Modern Gemengd). De op-/afrit (afslag Beek) van de A2 ligt aan de westzijde van de locatie. De locatie ligt centraal in de regio Zuid-Limburg. De stedelijke gebieden van de westelijke Mijnstreek, Parkstad Limburg en Maastricht liggen binnen een straal van 20 km.

Ruimtelijke Ordening

De locatie maakt onderdeel uit van het landbouwgebied 'Centraal plateau' en heeft een matige landbouwstructuur. Voor recreatie en toerisme heeft locatie geen speciale waarde of betekenis.

Geomorfologie en aardkunde

De locatie (omgeving) maakt deel uit van een uitgebreid hoogterras van de Maas, het zogenaamde St. Pietersbergniveau. Aan de randen wordt het terras versneden door de Keutelbeek, de Watervalderbeek en de Hemelbeek. Ter hoogte van Ulestraten en Genhout vormt een terrastrede de overgang naar een hoger liggend rivierenterras, het St. Geertruidniveau. De overgang naar de midden- en laagterrassen in het westen en noorden wordt gevormd door belangrijke steilranden nabij Geulle en Beek. Aan de voet van de steilrand bij Geulle ligt een uitgebreid brongebied. Dit bronnengebied en de Keutel- en Watervalderbeek worden vrijwel volledig gevoed door water dat op het vlakke plateau infiltreert.

Hydrologie

Realisering van een bedrijventerrein op de locatie MAA-Oost kan van invloed zijn op de kwelwatergebonden ecosystemen van het Bunderbos en het Kelmonderbos. Beide bosgebieden gelden als uiterst waardevol. Het zoekgebied is aangemerkt als infiltratiegebied dat hoofdzakelijk via bronnen en kwelzones afwatert en heeft een hoge hydro-ecologische waardering (Intentieprogramma bodembescherming).

Archeologie

De locatie kent een middelhoge archeologische verwachtingswaarde met in het noorden een hoge verwachtingswaarde.

Cultuurhistorie

In de nabijheid van de locatie bevinden zich de Oenselderhof, een voormalig 17e-eeuws leengoed van Valkenburg. Waardevol zijn verder de monumentale bebouwing van de historische nederzettingsstructuren van Geverik en Kelmond. Hiertoe behoren de historische buitenplaats kasteel Genbroek, de kapel van Geverik en diverse andere monumenten zoals de 17^e eeuwse hoeve Kelmond. De weg van Geverik naar Oensel is een bestaande cultuurhistorische weg, aangelegd in de periode tussen 1500 en 1800 en maakt deel uit van een oude verbindingsweg (plateauweg) van Elsloo (Maasovergang) via Schimmert, Arensghout, Klimmen, etc.

Visueel-ruimtelijke opbouw

Het westelijke deel van de locatie is een relatief vlak terrein dat aansluit bij de luchthaven. De visuele invloed van bedrijfsgebouwen is groot. Aan de noordoost- en zuidoostzijde vindt de overgang plaats naar het dal van de Keutelbeek. Het zuidoostelijk deel loopt omhoog: dit is een oude terrasrand van de Maas. Dit hoger gelegen open gebied is van belang als vrije ruimte tussen de beekdalen van de Keutelbeek en het dal van Watervalderbeek.

Natuur

In de omgeving van het gebied MAA-Oost komen belopen en bewoonde dassenburchten voor, te weten ten oosten van het droogdal van de Keutelbeek, in de Vlieker en bij Ulestraten. Verder liggen er twee belopen burchten op het huidige luchtvaartterrein.

De locatie MAA-Oost is onderdeel van een groot aaneengesloten dassenleefgebied zoals dat in het Dassenbeschermingsplan Limburg III (1993) door het Ministerie van LNV is aangewezen. Op basis van de EG-Habitatrichtlijn is de das geen prioritaire soort. Wel is de das genoemd in het verdrag van Bern als soort waarvan broed- en rustplaatsen beschermd moeten worden. Ook is de das beschermd op grond van de Natuurbeschermingswet.

De zoeklocatie vormt gedeeltelijk een potentieel leefgebied van de hamster. Momenteel komen er geen hamsters voor, maar de terreinomstandigheden en het gebruik van het gebied zijn mogelijk dusdanig dat de hamster zich er wel kan vestigen.

De omgeving van de zoeklocatie is een leefgebied voor akkerbroedvogels.

Bodem

De zoeklocatie ligt in het bodembeschermingsgebied Mergelland. De locatie is deel van het intrekgebied voor de bronnen in de hellingbossen van Geulle, Bunde en Ulestraten. Het noordelijk deel van de locatie (richting het dal van de Keutelbeek) is gevoelig voor erosie.

Verkeer en vervoer

De zoeklocatie is middels de A2 Maastricht – Eindhoven in richting noord en zuid ontsloten. Het Heuvelland en Parkstad Limburg zijn indirect (via de A2/A76/A79) aangesloten. Als gevolg van de toekomstige ontwikkelingen op het businesspark MAA zal de interne verkeersontsluiting moeten worden uitgebreid. Op dit moment is de capaciteit van de aansluiting op de A2 ruim voldoende. Nader onderzoek zal worden verricht naar de toekomstige weginfrastructuur.

Milieuhygiëne

Ten aanzien van de luchthaven zijn er reeds afspraken vastgelegd voor de huidige en toekomstige geluidsruimte. Voor de interimperiode die loopt tot 31 december 2003 wordt de jaarcontour 1995 gehandhaafd. Voor de definitieve aanwijzing is een MER-procedure gestart. In dat MER worden de effecten van het vliegverkeer samenhangend met het toekomstige vliegtuiggebruik van de huidige Noordzuid-baan onderzocht. Ten aanzien van de definitieve aanwijzing is afgesproken dat het aantal geluidgehinderde woningen binnen de 35 Ke-zone niet groter mag zijn dan het aantal geluidgehinderde woningen ingevolge de indicatieve zone van het SBL (Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen). Dit aantal woningen is 3022 volgens de telling van Adecs t.b.v. het ondernemersplan MAA 2001-2010 (augustus 2000). Het externe veiligheidsbeleid wordt momenteel opnieuw ontwikkeld. Zie hiervoor ook Hoofdstuk 8.

5.2 Locatie Hendrik

Zie kaarten 15 en 16

Algemeen

In het POL is het terrein Hendrik aangemerkt als geschikte vestigingsplaats voor de opvang van de regionale behoefte voor het segment Gemengd plus.

Daarbij is ook de mogelijkheid genoemd om dit terrein tevens een functie te laten vervullen voor de opvang van de planningsopgave voor het segment Modern gemengd en bedrijvenpark van de stadsregio Parkstad.

Standpunt gemeente Brunssum en regio Parkstad Limburg

De gemeente Brunssum is van mening dat de invulling van het Hendrikterrein moet worden afgestemd binnen Parkstad en dat ook ruimte moet worden gecreëerd voor natuur en recreatie. Bovendien is het Hendrikterrein in de ogen van de gemeente ook geschikt voor de opvang van bedrijven die samenhangen met de stedelijke behoefte van Brunssum en Parkstad. Voor Brunssum is ook van belang dat de POL-aanvulling goed wordt afgestemd op de door de gemeente ontwikkelde integrale studie voor Brunssum-oostflank. Het standpunt van Brunssum met betrekking tot de mogelijkheden van het Hendrikterrein worden door de Regio Parkstad Limburg gedeeld.

Geschiktheid

De locatie Hendrik heeft een omvang van 65 ha. Aan de noordzijde liggen de bedrijventerreinen Bouwberg en Ora et Labora en aan de zuidzijde het bedrijventerrein Hendrik (Modern gemengd).

De dichtstbijzijnde op-/afrit (afslag Nuth) van de A76 ligt op 9 km. De bedrijventerreinen van de stedelijke gebieden Westelijke Mijnstreek, Parkstad Limburg en Maastricht liggen binnen een straal van 25 km.

Ruimtegebruik en ruimtelijke ordening

De locatie kent geen verspreid liggende bebouwing en voor landbouw heeft het gebied geen waarde. Voor toerisme en recreatie heeft het gebied alleen waarde als de bestaande natuur gehandhaafd blijft en versterkt wordt. Het gebied kan dan gaan functioneren als recreatief overloopgebied voor de Brunssummerheide.

Geomorfologie en aardkunde

De locatie is volledig vergraven en opgehoogd (stortberg) en aardkundige waarden ontbreken.

Archeologie

De locatie kent geen enkele archeologische (verwachtings)waarde.

Cultuurhistorie

De locatie bevat geen historische bouwkunst en door vergraving van het terrein zijn er geen historische waarden meer bekend.

Visueel-ruimtelijke opbouw

De huidige situatie is moeilijk te beoordelen op visueel-ruimtelijke waarden. Belangrijker is het dat de toekomstige situatie past in het beeld van Parkstad: verstedelijkte gebieden met daartussen zo breed mogelijke groenzones. Volgens dit concept zou het bedrijventerrein moeten aansluiten bij het zuidelijk gelegen POMMS-depot. Aan de noord- en oostzijde zou ruimte moeten blijven voor een robuuste groenstructuur, met een natuurfunctie maar ook met recreatieve waarden.

Natuur

De locatie ligt strategisch tussen de Tevenerheide en de Schinveldse bossen en heeft het (mede daarom) grote potentiële natuurwaarden. De locatie herbergt belangrijke herpetologische waarden.

Er zijn waarnemingen bekend van rugstreeppad, vroedmeesterpad en levend barende hagedis. Uit de broedvogelkartering van 1996 blijkt de locatie belangrijke waarden te bezitten van soorten van droge heide (o.a. nachtzwaluw, boomleeuwerik, geelgors).

Gezien de depotfunctie (de mijnsteenbergrand wordt op termijn afgegraven) hebben de natuurwaarden op de locatie geen duurzaam karakter.

Bodem

Het afgraven en winnen van steenkool uit de Mijnsteenbergrand is alleen rendabel bij hoge olieprijsen. Daarnaast wordt eveneens zand en klei gewonnen. Een deel van de berg en de onderliggende zand- en kleilaag is reeds afgegraven. Binnen een termijn van 5 jaar zal ca. 15-20 ha van het terrein geheel afgegraven zijn en in principe weer beschikbaar komen voor andere functies. De inschatting is dat over 15-20 jaar de gehele berg en onderliggende lagen zijn afgegraven.

Verkeer en vervoer

Rondom de locatie liggen geen kernen op loopafstand. Een openbaar vervoer-aanbod bestaat momenteel niet. Per auto is de locatie in de spitsuren minder goed bereikbaar vanwege de fileproblematiek rondom Brunssum en langs de A76 in de richting Sittard-Maastricht. De ontsluiting in richting noorden is middels de N274, in richting westen middels de N298 en richting zuiden middels de N299. Via de N274 zal aangetakt worden op de aan te leggen autosnelweg B56n in Duitsland. De route door Brunssum en Heerlen-Noord blijft problematisch totdat de buitenring is gerealiseerd. De bereikbaarheid van het gebied voor het vrachtverkeer is problematisch vanwege de fileproblematiek rondom de gemeente Brunssum en langs de A76 in richting Sittard-Maastricht.

5.3 Locatie Panneslager

Zie kaarten 17 en 18

Algemeen

De regio Zuidelijk Maasdal (Eijsden, Maastricht en Meerssen) heeft in samenwerking met de provincie de Ruimtelijke verkenning Maasdal opgesteld.

Vanuit een analyse van wonen, werken, verkeer, groen en recreatie worden oplossingsrichtingen voorgesteld voor belangrijke knelpunten, zoals de aanwijzing van nieuwe bedrijventerreinen.

Mede op basis hiervan is Panneslager in het POL aangemerkt als mogelijk geschikt bedrijventerrein voor Maastrichtse behoefte aan Modern gemengd en Bedrijvenpark. In het POL is het zoekgebied aangemerkt als stedelijke reconversiezone (perspectief 8). Ter afbakening van de bestaande bebouwing van Eijsden is een contour aangegeven, die in het kader van de POL-aanvulling definitief moet worden bepaald.

Standpunt gemeente Eijsden

De gemeente Eijsden wil dat het gebied Panneslager groen blijft. In de ogen van de gemeente is dit gebied in het POL ten onrechte aangemerkt als Stedelijke reconversiezone. De gemeente stemt in met de resultaten van de Ruimtelijke verkenning Maasdal, echter met uitzondering van het gebied Panneslager.

Standpunt Maastricht

De gemeente Maastricht vindt het belangrijk dat de locaties Panneslager, Lanakerveld en MAA-Oost in onderlinge samenhang worden gezien. De gemeente is voorstander van een verdiepingsslag voor de zone tussen Eijsden en Maastricht.

Daarbij zou samen met Eijsden gekeken moeten worden naar concrete mogelijkheden voor bedrijventerreinen en woningbouw (Panneslager en Poelveld in onderlinge samenhang) en naar de mogelijkheden voor natuurontwikkeling, toerisme en recreatie.

Geschiktheid

De zoeklocatie Panneslager (witte vlek) heeft een omvang van 55 ha bruto. Binnen dit zoekgebied kan maximaal 40 ha bruto bedrijventerrein gezocht worden. Aan de westzijde ligt het bestaande bedrijventerrein Eijsden (Modern gemengd). Aan de zuidzijde ligt het bestaande en potentieel uit te breiden woongebied Poelveld. Aan de oostzijde ligt de provinciale weg N592 (Maastricht-Withuis) en de A2. Aan de noordzijde ligt de bebouwing van Maarland en de op- en afrit van de A2.

Ruimtegebruik en ruimtelijke ordening

De locatie is vrij van bebouwing en voor een groot deel in agrarisch gebruik. In de locatie zijn geen specifieke recreatieroutes aanwezig. In de omgeving zijn de oude kern van Eijsden en het gebied rondom Rijckholt recreatief zeer waardevol. De locatie wordt niet doorsneden met leidingen of leidingstroken.

De locatie ligt buiten de contouren die in het kader van openruimtebeleid zijn getrokken rondom de kernen in de gemeente Eijsden. De keuze voor deze locatie heeft als gevolg dat het beleid zal moeten worden aangepast.

Geomorfologie en aardkunde

De locatie maakt deel uit van het 'complex van Maasterrassen Zuid-Limburg'. Het is een gebied van internationaal belang. Binnen dit complex zijn er uiteraard op een lager schaalniveau belangrijke verschillen in waardering. Terrasranden moeten vrij van bebouwing blijven. Bij de eventuele invulling van de locatie als bedrijventerrein dient afstand tot de terrasrand te worden gehouden.

Archeologie

De locatie kent een middelhoge archeologische verwachtingswaarde.

Cultuurhistorie

In het bebouwingscluster liggen diverse beschermde monumenten. De dorpsrand van Maarland is nog heel gaaf.

Visueel-ruimtelijke opbouw

Invulling van de locatie als bedrijventerrein betekent een aantasting van het landelijke karakter van Maarland. Als Panneslager wordt aangewezen als bedrijventerrein, is daarom een zorgvuldige landschappelijke afscherming en inpassing in de omgeving noodzakelijk. In de omgeving van Maarland zou dit eventueel gecombineerd kunnen worden met enige mogelijkheden voor afrondende woningbouw.

Natuur

In de nabijheid van de locatie liggen enkele boomgaarden. Het gebied ten noorden van de zoeklocatie is van belang als verbindingszone voor (met name) dassen tussen het Savelbos en de Eijsderbeemden e.o.

Milieuhygiëne

Bij de inrichting van de locatie als bedrijventerrein dient aan de noordwestzijde afstand te worden gehouden tot de Maarland en aan de zuidwestzijde tot de kern Eijsden ter voorkoming van geluidhinder. Gezien de omvang van de locatie is dit mogelijk.

6. DE TE ONDERZOEKEN ALTERNATIEVEN

Het MER moet de onderbouwing bieden voor een verantwoorde keuze voor de oplossing van het in hoofdstuk 3 beschreven probleem: de oplossing van het locatievraagstuk, gebruik makend van de zoeklocaties. Geen van de locaties biedt op zichzelf ruimte voor het gehele locatievraagstuk. Met een eenvoudige vergelijking van de verschillende locaties kan dus niet worden volstaan. Daarom wordt in dit hoofdstuk toegewerkt naar alternatieven. Elk alternatief bestaat uit een mogelijke toedeling van het locatievraagstuk over de verschillende locaties. Opgeteld komt elk alternatief steeds uit op de gezochte 175 ha.

6.1 Scenario's in het POL

In het POL zijn als startpunt voor de oplossing van het vraagstuk de onderstaande drie mogelijke scenario's geschetst.

	<i>Scenario 1</i>		<i>Scenario 2</i>		<i>scenario 3</i>	
MAA	Platf.+ luchth.	52,5	Platf.+ luchth.	52,5	Platf.+ luchth.	52,5
	T+D, plan.opg.	32,5	T+D, plan.opg.	32,5	T+D, plan.opg.	32,5
	MG/BP,	40,0	T+D, strat. res.	25,0		
	plan.opg.	125,	Totaal	110,	Totaal	85,0
	Totaal	0		0		
Panneslager			MG/BP,	40,0	MG/BP,	40,0
			plan.opg.		plan.opg.	
Hendrik	G+, plan.op.	12,5	G+, plan.op.	12,5	G+, plan.op.	12,5
	G+, strat.res.	12,5	G+, strat.res.	12,5	G+, strat.res.	12,5
	Totaal	25,0	Totaal	25,0	Totaal	25,0
Lange termijn	T+D, strat.res.	25,0			T+D, strat.res.	25,0

In deze scenario's is aangegeven hoe het locatievraagstuk zou kunnen worden met benutting van MAA-Oost, Panneslager en het Hendrik-terrein. Voor het MER zijn deze scenario's echter niet zonder meer bruikbaar. Dit komt onder meer doordat de opgave voor de lange termijn (dat wil zeggen de strategische reserve) in 2 van de 3 POL-scenario's niet aan een van de zoeklocaties is toegedeeld. Terwijl dit juist in de POL-aanvulling moet worden uitgezocht. De scenario's geven bovendien onvoldoende de onderscheidende mogelijkheden weer. Dit wordt veroorzaakt door de ingebouwde veronderstelling dat het segment Transport en distributie alleen denkbaar zou zijn op de locatie MAA-oost.

6.2 Verplichte alternatieven

In het MER moeten in ieder geval twee alternatieven uitgewerkt moeten worden. Dit is in de eerste plaats het alternatief waarbij de huidige situatie wordt beschreven inclusief de autonome ontwikkeling. In dit alternatief wordt geen bedrijventerreinen aangewezen op de betreffende geselecteerde locaties. Dit alternatief zal dienen als referentie voor de beoordeling van de te ontwikkelen alternatieven

Naast dit alternatief moet een Meest milieuvriendelijk Alternatief uitgewerkt worden. Dit is het alternatief dat na vergelijking van effecten het beste scoort.

Bij de bepaling van het locatievraagstuk is reeds rekening gehouden met een stringente bruto-netto verhouding. Het element van duurzame inrichting is niet onderscheidend voor de alternatieven, omdat uiteindelijk elke locatie duurzaam ontwikkeld moet worden.

6.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden om te komen tot alternatieven

De alternatieven moeten tezamen zo goed mogelijk de gehele range van denkbare mogelijkheden omvatten. Belangrijk is ook dat er alternatieven worden onderzocht die corresponderen met de (ten delen uiteenlopende) voorkeuren van de betrokken bestuurlijke partijen. Met het oog hierop zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden om te komen tot onderscheidende alternatieven geformuleerd in overleg met de bestuurlijke partijen.

De maximaal mogelijk invulling van de zoeklocaties

In hoofdstuk 5 is aangegeven wat de omvang is van de verschillende zoekgebieden.

De zoekgebieden geven aan waarbinnen gezocht gaat worden. Dit betekent niet automatisch dat zo'n zoekgebied in zijn geheel benut zou moeten worden.

Hieronder is voor elk van de zoeklocaties aangegeven de omvang en de maximaal mogelijke invulling.

	Omvang van het zoekgebied	De maximaal mogelijk invulling in de alternatieven
MAA-Oost	125 ha	125 ha
Panneslager	55 ha	40 ha
Hendrik-terrein	65 ha	65 ha

Welke segmenten zijn denkbaar op welke zoeklocatie?

Bij de vorming van de alternatieven is uitgegaan van de volgende randvoorwaarden:

- het segment Platformgebonden en luchthavengerelateerd (voor zover niet plaatsbaar op het aangewezen luchthaventerrein zelf) is alleen denkbaar op MAA-Oost;
- het segment Gemengd plus kan alleen op het Hendrik-terrein; plaatsing van dit segment op MAA-Oost en Panneslager is vanuit oogpunt van milieu niet verantwoord;
- het segment Transport en distributie is op elk van de drie zoeklocaties denkbaar; in het POL werd er overigens vanuit gegaan dat Panneslager en het Hendrik-terrein niet geschikt zouden zijn voor dit segment; uit een nadere analyse blijkt dat uitsluiting van deze locaties niet op voorhand mogelijk is;
- het segment Modern gemengd en Bedrijvenpark is alleen denkbaar op MAA-Oost en/of Panneslager; het gaat hier om een opgave voor de behoefte van Maastricht en het Hendrik-terrein ligt hiervoor op te grote afstand.

Aanvullende uitgangspunten

Uitgaande van de maximaal mogelijke invulling per zoeklocatie en de daarbij toe te laten segmenten zijn in theorie nog ontelbare alternatieven te formuleren.

Om dit hanteerbaar te maken is voor de verschillende segmenten uitgegaan van 'blokken':

- het segment Modern gemengd en Bedrijvenpark kan op een locatie voorkomen in blokken van 0-15-25 of 40 ha;
- het segment Transport en distributie kan op een locatie voorkomen in een blok van 0-25-32,5 of 57,5 ha; de tussenliggende blokken van 25 en 32,5 ha corresponderen met de planningsopgave resp. strategische reserve voor dit segment;
- het segment Gemengd plus is in de alternatieven alleen opgenomen als blok van 25 ha, omdat dit segment slechts op één zoeklocatie (het Hendrik-terrein) denkbaar wordt geacht.

Het voorgaande leidt tot het volgende overzicht, waarin per zoeklocatie is aangegeven welke segmenten denkbaar zijn en in welke omvang dat ingevuld zou kunnen worden.

	Platformgebonden Luchthavengerelateerd	Gemengd plus	Modern gemengd en Bedrijvenpark Maastricht	Transport en distributie
MAA-Oost	52,5	-	0 - 15 - 25 - 40	0 - 25 - 32,5 - 57,5
Panneslager	-	-	0 - 15 - 25 - 40	0 - 25 - 32,5
Hendrik	-	25	-	0 - 25 - 32,5

6.4 De alternatieven

Het voorgaande leidt tot 7 alternatieven. Deze alternatieven worden in het MER onderzocht.

Bij de vorming van de alternatieven is er op gelet dat in elk geval ook de uiterste mogelijkheden van de zoeklocaties (dus zowel een minimale als een maximale invulling) in de alternatieven tot uitdrukking komt. Op basis van de gegevens die in het MER beschikbaar komen kunnen alle mogelijke tussenalternatieven desgewenst opgebouwd worden. Voor elk van de betrokken bestuurlijke partijen zijn er een of meer alternatieven die aansluiten op hun voorkeur.

1	MAA-Oost	Panneslager	Hendrik
Platform geb/ Luchthavengerelateerd	52,5	-	-
Gemengd plus	-	-	25
Modern gemengd/ Bedrijvenpark	25	15	-
Transport en distributie	0	25	32,5
	77,5	40	57,5

2	MAA-Oost	Panneslager	Hendrik
Platform geb./Luchthavengerelateerd	52,5	-	-
Gemengd plus	-	-	25
Modern gemengd/ Bedrijvenpark.	0	40	-
Transport en distributie	25	0	32,5
	77,5	40	57,5

3	MAA-Oost	Panneslager	Hendrik
Platform geb. /Luchthavengerelateerd	52,5	-	-
Gemengd plus	-	-	25
Modern gemengd/ Bedrijvenpark	0	40	-
Transport en distributie	32,5	0	25
	85	40	50

4	MAA-Oost	Panneslager	Hendrik
Platform geb./Luchthavengerelateerd	52,5	-	-
Gemengd plus	-	-	25
Modern gemengd/ Bedrijvenpark.	40	0	-
Transport en distributie	32,5	25	0
	125	25	25

5	MAA-Oost	Panneslager	Hendrik
Platform geb./Luchthavengerelateerd	52,5	-	-
Gemengd plus	-	-	25
Modern gemengd/ Bedrijvenpark	40	0	-
Transport en distributie	32,5	0	25
	125	0	50

6	MAA-Oost	Panneslager	Hendrik
Platform geb./Luchthavengerelateerd	52,5	-	-
Gemengd plus	-	-	25
Modern gemengd/Bedrijvenpark	15	25	-
Transport en distributie	57,5	0	0
	125	25	25

7	MAA-Oost	Panneslager	Hendrik
Platform geb./Luchthavengerelateerd	52,5	-	-
Gemengd plus	-	-	25
Modern gemengd/Bedrijvenpark	40	0	-
Transport en distributie	25	32,5	0
	117,5	32,5	25

7. EFFECTBESCHRIJVING IN HET MER

De onderwerpen die onderdeel vormen van de effectbeschrijving worden in het MER vanuit twee invalshoeken benaderd. Op de eerste plaats wordt gekeken naar de effecten die per segmentblok zullen optreden. De tweede invalshoek komt voort uit de effecten die optreden door invulling van de locaties als bedrijventerrein. Hierbij is van belang dat niet alleen de locatie zelf maar tevens de omgeving van de locaties wordt gezien.

De eerste invalshoek komt voort uit de effecten die vanuit de bedrijvigheid zullen optreden. Deze effecten zullen per segment en per segmentblok verschillen. In het MER wordt per segmentblok aangegeven in welke mate effecten optreden. De volgende segmentblokken worden onderzocht (in bruto ha):

Platformgebonden en luchthavengerelateerd:	52,5			
Gemengd plus	25			
Modern gemengd en Bedrijvenpark	15	25	40	
Transport en distributie	25	32,5	57,5	

De cumulatie van effecten veroorzaakt door de aanwezigheid van combinaties van segmentblokken kan hiermee tevens inzichtelijk gemaakt worden.

De tweede invalshoek komt voort uit de verschillende omvangen van de locaties. Meer ruimtebeslag bij een locatie leidt direct tot minder ruimtebeslag bij de andere. Van belang is dat gevoeligheden in de omgeving tevens bij de vergelijking betrokken worden. De gegevens volgend uit de eerste invalshoek kunnen op deze manier betrokken worden bij het bepalen van de ligging van segmenten en de begrenzing van de locaties.

De te onderzoeken omvangen (in bruto ha per locatie) zijn:

MAA-Oost:	77,5	85	117,5	125
Panneslager:	0	25	32,5	40
Hendrik:	25	50	57,5	

De volgende elementen zullen bij de effectbeschrijving in het MER onderzocht worden.

7.1 Ruimtegebruik

Op en om de gekozen locaties komen verschillende bestemmingen voor. Bij dit thema worden de effecten van het voornemen op deze verschillende bestemmingen in beschouwing genomen, zoals het verlies aan areaal landbouwgrond of beïnvloeding van bestaande bedrijventerreinen.

Indicatoren	Toetsingscriteria
Bestaande bedrijvigheid	- Verlies areaal landbouwgrond. - Doorsnijding kavelstructuren en bedrijfseenheden.
Woonbebouwing	- Beïnvloeding van bestaande of geplande bedrijventerreinen. - Bereikbaarheid bestaande bedrijven. - Aantal te slopen woningen.
Recreatie en toerisme	- Beïnvloeding geplande uitbreidingen. - Verlies areaal recreatieve bestemmingen.
Kabels en leidingen	- Doorsnijding van recreatieve bestemmingen en/of routes. - Aard, lengte van doorsnijding kabels en leidingen en leidingenstroken.

7.2 Landschap, archeologie en cultuurhistorie

In het MER zal duidelijk weergegeven worden wat de landschappelijke structuur van de gebieden is (bijvoorbeeld de visueel ruimtelijke kenmerken, verkavelingen, beplantingen, afzonderlijke elementen) en welke bekende en potentiële archeologische vindplaatsen en bouwkundige monumenten aanwezig zijn.

Landschap

Bij het aspect landschap is de ontstaansgeschiedenis van belang, evenals de landschapstypen, structuur en schaal van het landschap, beelddragende cultuurhistorie en aardkunde. Bij de inrichting van de locaties kunnen de bestaande lijnen in het landschap zoveel mogelijk worden overgenomen.

Archeologie en cultuurhistorie

Het belangrijkste effect van nieuwe bedrijventerreinen op de cultuurhistorie is de verandering van het landschap op de locatie zelf. Daarnaast treden op de directe omgeving effecten op, door mogelijk noodzakelijke verbreding van toegangswegen en wijzigingen van het uitzicht. Bestaande monumenten blijven aanwezig maar krijgen een geheel andere omgeving. Aantasting van eventuele archeologische waarden kan worden voorkomen door voor de aanleg van het bedrijventerrein een (verkenkend) archeologisch onderzoek uit te voeren op plaatsen met een hoge verwachtingswaarde. Het belang van een archeologisch onderzoek hangt echter ook af van de beoogde ingrepen ter plaatse.

Indicatoren	Toetsingscriteria
Landschappelijke waarden	- Aantasting kenmerkende landschapselementen (agrarisch cultuurlandschap, beekdallandschap) - Aantasting ruimtelijke structuren: (vorm, grootte, relaties en samenhang tussen ruimten).
Archeologische (verwachtings) waarden	- Aantasting gebieden met middelhoge tot hoge verwachtingswaarde.
Cultuurhistorische waarden	- Aantasting cultuurhistorische bebouwingselementen. - Aantasting cultuurhistorische lijnelementen (waardevolle patronen).

7.3 Flora, fauna en ecologie

In het MER worden de ecologische systemen en relaties tussen habitats binnen het plangebied en leefgebieden buiten het plangebied beschreven. Duidelijk dient te worden wat de betekenis van de gebieden is voor de ecologische structuren. De ligging van natuurgebieden en de aanwezige flora en fauna (rode lijst soorten) worden in kaart gebracht. Bij de beschrijving van de effecten op de ecologische structuur, flora en fauna gaat het zowel om de mogelijke beïnvloeding van de bestaande waarden als de negatieve invloed op potentiële waarden in het plangebied.

Aangezien geen van de locaties aangeduid is op de kaart van de Speciale beschermingszones van de Habitatrictlijn danwel aangewezen zijn op de kaart van de vogelrichtlijn zal het MER zich beperken tot beschermde soorten. Daar waar leefgebieden aanwezig zijn van beschermde soorten zal gezocht worden naar passende oplossingen. Daarbij wordt eerst uitgegaan van het zo min mogelijk vernietigen van dergelijke leefgebieden.

Indicatoren	Toetsingscriteria
Flora en vegetatie	- Ruimtebeslag op waardevolle vegetaties. - Kwalitatieve verslechtering waardevolle vegetaties door verzuring.
Fauna	- Vernietiging en verstoring van soorten en leefgebieden uit: habitatrictlijn, Vogelrichtlijn, Natuurbeschermingswet, Flora en faunawet, Provinciale lijst beschermde diersoorten.
Ecologische structuur en ecosystemen	- Beïnvloeding gebieden met zeldzame, kwetsbare biotopen, rekening houdend met vervangbaarheid, mate van oorspronkelijkheid /ongeschondenheid en samenhang met omliggende gebieden.
Verdroging, verzuring	- Effecten op verdrogingsgevoelige vegetatietypen en leefgebieden van kwetsbare soorten.

7.4 Bodem, grond- en oppervlaktewater

In het MER zal worden aangegeven welke emissies naar bodem en water door de bedrijvigheid kunnen worden veroorzaakt. Hiervoor worden aannames per bedrijfstype gedaan.

Het inrichten van een bedrijventerrein kan effecten hebben voor de kwaliteit en kwantiteit van het grond- en oppervlaktewater. De aanleg van bedrijventerreinen kan noodzaken tot wijziging van het grondpeil, waardoor vernatting of verdroging dan wel kwelbeïnvloeding op kan treden.

De aanleg zal leiden tot ingrepen in de bodem en geomorfologie van het studiegebied. De ingrepen impliceren onder meer graafwerkzaamheden voor de aanleg van buisleidingen. De invloed van ingrepen met gevolgen voor de geomorfologie worden in het MER aangegeven. Speciale aandacht zal worden besteed aan de aanwezigheid van mogelijk te doorgraven slecht doorlatende lagen en de doorlatendheid van watervoerende systemen. Speciale aandacht zal ook worden geschonken aan beken en beeklopen, waarbij sprake kan zijn van karakteristieke patronen en bodemopbouw.

In het MER zal worden aangegeven welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Deze zullen er vooral op gericht zijn de kans op verontreiniging door calamiteiten te beperken. Dit kan met preventieve maatregelen en maatregelen in de beheerssfeer (vergunningen). Middels het uitgiftebeleid kan zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de ligging van ecologisch gevoelige gebieden. Bedrijven waarbij de kans op verontreiniging het groots is, zullen zo ver mogelijk van dergelijke gebieden worden gesitueerd.

Indicatoren	Toetsingscriteria
Bodem en grondwater	- Verstoring van het bodemprofiel, bodemopbouw en geomorfologie. - Beïnvloeding kwaliteit bodem en grondwater. - Beïnvloeding grondwaterstromen en -standen. - Mate van verdroging, wijziging waterbalans. - Verstoring van hydrologische relaties; (in relatie tot grondwaterfuncties zoals drinkwaterwinning, relaties met watergebonden natuur zie ook 7.3).
Oppervlaktewater	- Risico's voor kwetsbare gebieden. - Beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit. - Beïnvloeding oppervlaktewater kwantiteit.

7.5 Verkeer en vervoer

In het MER zal aandacht geschonken worden aan het woon-, werkverkeer en de vrachtwagenbewegingen. Transportbewegingen stellen hoge eisen aan de ontsluitingsstructuur. In het MER worden de effecten van het voornemen op de belasting van het bestaande wegennet door vracht- en woon-werkverkeer beschreven, evenals de gevolgen hiervan voor de verkeersveiligheid en geluidsoverlast.

In het MER zullen mitigerende maatregelen ter beperking van de effecten van verkeer en vervoer worden beschreven.

Deze hebben betrekking op het verminderen van geluidhinder en verkeersonveiligheid, de stimulering van milieuvriendelijke vervoerswijzen en het reduceren van de gegenereerde voertuigkilometers.

De ontsluitingsstructuur zal zodanig aangelegd dienen te worden dat de hinder van verkeer en vervoer beperkt blijft en de verkeersonveiligheid zo min mogelijk toeneemt. Voorts dienen de routes zo direct mogelijk te zijn om het aantal voertuigkilometers te beperken.

Indicatoren	Toetsingscriteria
Mobiliteit, bereikbaarheid, verkeersafwikkeling	– Capaciteit en intensiteit / congestiekans. – Verkeerstoename in etmaalintensiteiten (vrachtverkeer, zakelijk verkeer, woon-werkverkeer).
Multimodaliteit (buizen/leidingen, rail, water)	– Transportafstanden of modaliteiten. – Toekomstige investeringen in modaliteiten.
Verkeersveiligheid	– Ongevallen (prognose).

7.6 Lucht en geluid

Lucht

Mogelijkheden ter beperking van luchtverontreiniging worden in het MER slechts kwalitatief beschreven aangezien deze effecten middels de milieuvergunning worden opgepakt.

De specifieke emissies van een bedrijventerrein zijn niet de meest interessante bij de locatiekeuze. De gevoeligheden van gebieden voor emissies echter wel. Dit betekent dat de inrichting en gebruik van een terrein op basis van de gevoeligheden dienen te worden uitgewerkt. Potentieel luchtverontreinigende bedrijven zullen wel zo ver mogelijk van gevoelige gebieden of woonlocaties worden geprojecteerd.

Geluid

Voor de terreinen dient te worden gezien welke geluidruimte er geboden kan worden en hoe deze samenhangt met mogelijk reeds bestaande geluidbronnen. De inrichting van de terreinen dient aangepast te worden aan deze geluidruimte. De gevolgen veroorzaakt door de cumulatie van geluidbronnen wordt middels de Miedema-methode uitgewerkt.

Indicatoren	Toetsingscriteria
Lucht	– Aannames t.a.v. emissies bedrijven en verkeer.
Geluid Geluidbelasting wegverkeer	– Contouren wegverkeerslawaaï, aantal gehinderden.

7.7 Woon- en leefmilieu

De effecten voor het woon- en leefmilieu worden in het MER opgebouwd uit effecten zoals die worden weergegeven voor lucht, geluid en verkeer en de mate van hinder die hierdoor ontstaat op bestaande of geplande bebouwingen in relatie met bestaande activiteiten.

Andere elementen die hierbij kwalitatief beschreven worden zijn: barrièrewerking, externe veiligheid en toerisme en recreatie. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de belevingswaarden van woon- en leefmilieu in het MER subjectief zullen zijn. Voor de problematiek van de externe veiligheid wordt verwezen naar paragraaf 8.1.

8. RELATIE MET ANDERE PROJECTEN

8.1 Relatie met Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens

De Rijksoverheid is in 1999 gestart met de voorbereiding van het opstellen van het Structuurschema Regionale en Kleine Luchthavens (SRKL). Dit SRKL vormt de opvolger van het huidige Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen (SBL). In het SRKL zal het beleid met betrekking tot deze luchthavens worden vastgelegd. De Planologische KernBeslissing (PKB) met betrekking tot het SRKL wordt medio 2002 verwacht, daarna moeten de beleidsvoornemens nog worden vertaald in regelgeving. Het vliegveld MAA zal zich dienen te ontwikkelen binnen de voorwaarden die het Rijk vastlegt in het SRKL. Een van de kernpunten van het SRKL is het begrenzen van de milieuruimte voor het regionale en kleine vliegverkeer op deze luchthavens en het vastleggen van de wijze waarop ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan de milieunormen. Daarnaast zal SRKL ook de beleidsvoornemens met betrekking tot het externe veiligheidsbeleid vastleggen.

Het externe veiligheidsbeleid is enerzijds gericht op zoveel mogelijk voorkomen van ongevallen en anderzijds de gevolgen van een calamiteit zo klein mogelijk te houden. Dit betekent dat in beginsel niet moet worden gebouwd op plaatsen die te gevaarlijk zijn en dat niet te veel mensen aanwezig mogen zijn binnen gebieden met een verhoogd risico. Richtinggevend voor de inhoud van het externe veiligheidsbeleid zal de beleidslijn zijn die inmiddels voor Schiphol is uitgekristalliseerd. De Rijksoverheid verwacht van de regionale overheden dat zij tot het van kracht worden van het SRKL hun verantwoordelijkheden nemen en overgaan tot het formuleren van interim-beleid. Aangezien het beleid en de rekenmethodiek voor het bepalen van externe veiligheidzones aangepast worden, kunnen we in deze fase nog geen zicht geven over de invloed die deze ontwikkelingen hebben op de realisatiemogelijkheden van een bedrijventerrein op MAA-Oost. Tijdens het opstellen van het MER zal hierover naar verwachting meer duidelijkheid ontstaan.

8.2 Relatie met MER-Aanwijzing MAA

Als gevolg van het afzien van de Oostwestbaan werd door de betrokken Ministers in 1999 een interim-aanwijzingsbesluit genomen, waarin regels worden gesteld voor de tijdelijke situatie tot aan de uiteindelijke zonering van de Noordzuid-baan. Dit interim-aanwijzingsbesluit was overeenkomstig de jaarcontour 1995 en dient uiterlijk 31 december 2003 vervangen te worden door een definitieve aanwijzing. Dit nieuwe aanwijzingsbesluit zal gebaseerd zijn en passen binnen de voorwaarden van het Structuurschema Regionale en Kleine Luchtvaartterreinen (zie paragraaf 6.1). Het aanwijzingsbesluit danwel een verandering van de aanwijzing wordt conform art 18 e.v. van de Luchtvaartwet uitgevoerd.

Conform art. 26 Luchtvaartwet en art. 37 van de Wet op de ruimtelijke ordening wordt ook een aanwijzing gegeven aan de gemeente die binnen de geluidzones liggen. Deze gemeenten dienen binnen één jaar hun bestemmingsplannen met de aanwijzing tot luchtvaartterrein en de vastgestelde geluidzone in overeenstemming te brengen. Gebeurt dat niet, dan kan de Minister van VROM dat zelf doen (art. 26 Luchtvaartwet). Voor het te nemen aanwijzingsbesluit is inmiddels een MER-procedure gestart.

8.3 Relatie met de POL-aanvulling Buitenring Parkstad

Op basis van het POL werkt de provincie aan een POL-aanvulling Buitenring Parkstad. Zoals aangegeven in hoofdstuk 8.4 van het POL is de 1^e fase van het MER voor dit project afgerond. Dit heeft geleid tot de in het POL aangeduide corridors, waarbinnen in de 2^e fase het uiteindelijke tracé bepaald zal worden. De voorbereidingen voor deze 2^e fase zijn gestart.

8.4 Relatie met de POL-aanvulling Dienstenstrategie

In het POL wordt geconstateerd, dat de dienstensector voor de Limburgse economie een belangrijke groeisector is. Tevens wil de provincie anticiperen op planologische vraagstukken die samenhangen met de groeipotenties van de dienstensector. Daarom zal ruimtelijk-economisch beleid voor diensten worden geactualiseerd in de vorm van een POL aanvulling Dienstenstrategie. Doel daarvan is visie-ontwikkeling, die inzicht geeft in de actuele en potentiële marktpositie, de ruimtebehoefte en locatieperspectieven van de diensten in Limburg.

De dienstenstrategie heeft raakvlakken met de POL aanvulling bedrijventerreinen Zuid-Limburg, met name wat betreft de ontwikkeling van kantoren voor activiteiten verbonden met de luchthaven in relatie tot kantorenlocaties in de steden. De steden zullen direct betrokken worden bij de POL-aanvulling dienstenstrategie.

Het opstellen van deze POL aanvulling vindt plaats parallel aan de POL aanvulling bedrijventerreinen.