

Ontwerp

POL-aanvulling

Bedrijventerreinen Zuid-Limburg

tevens

aanpassing van de Partiële streekplanherziening

openruimte- en bufferzonebeleid Zuid-Limburg

ten behoeve van de omgeving van

MAA en Eijsden

WOORD VOORAF

Voor u ligt het Ontwerp van de POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg, vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten op 29 oktober 2002.

Deze POL-aanvulling voorziet in de oplossing van het locatievraagstuk voor bedrijventerreinen in Zuid-Limburg.

Samengevat is er voor de periode t/m 2010 behoefte aan 147,5 hectaren aan nieuwe bedrijventerreinen in Zuid-Limburg. Hiervoor komen de volgende locaties in aanmerking:

- MAA-Oost in de gemeenten Beek en Meerssen: ca. 72,5 ha
- Hendrik-terrein in de gemeente Brunssum: ca. 50 ha
- Panneslager in de gemeente Eijsden: ca. 25 ha.

Dit plan voorziet tevens in een aanpassing van de Partiële streekplanherziening openruimte- en bufferzonebeleid Zuid-Limburg. Het gaat hierbij om de aanduiding van contouren voor de omgeving van de luchthaven MAA en voor Eijsden.

Het ontwerp ligt van 5 november tot en met 2 december 2002 ter inzage inclusief bijhorende bijlagen. In deze periode kan eenieder bedenkingen indienen. De POL-aanvulling c.q. Partiële streekplanherziening, wordt in februari 2003 ter vaststelling aan Provinciale Staten aangeboden.

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding

- 1.1 Aanleiding en doel
- 1.2 Onderzoek
- 1.3 Overleg en inspraak
- 1.4 Status
- 1.5 Procedure

2 Uitgangspunten

- 2.1 Locatievraagstuk
- 2.2 Ecologie en landschap
- 2.3 Verkeer en vervoer
- 2.4 Woon- en leefmilieu
- 2.5 Duurzaamheid

3 Resultaten onderzoeken

- 3.1 De omvang van het locatievraagstuk
- 3.2 Economische haalbaarheidsanalyse
- 3.3 Milieueffectrapportage
- 3.4 Ecologisch veldonderzoek

4 Verdeling van het locatievraagstuk

- 4.1 Conclusie uit het onderzoek
- 4.2 Toedeling van segmenten aan locatie
- 4.3 Vergelijking met het Meest milieuvriendelijke alternatief

5 Bedrijventerrein MAA-Oost

- 5.1 Aanduiding bedrijventerrein
- 5.2 Verkeer en vervoer
- 5.3 Woon- en leefmilieu

6 Bedrijventerrein Hendrik

- 6.1 Aanduiding bedrijventerrein
- 6.2 Verkeer en vervoer
- 6.3 Woon- en leefmilieu

7 Bedrijventerrein Panneslager

- 7.1 Aanduiding bedrijventerrein
- 7.2 Verkeer en vervoer
- 7.3 Woon- en leefmilieu

8 Aanpassing Partiële streekplanherziening openruimte- en bufferzonebeleid Zuid-Limburg

- 8.1 Contouren omgeving MAA
- 8.2 Contouren omgeving Eijsden

Kaarten deel uitmakend van het plan

Kaart 1	POL-kaart omgeving MAA
Kaart 2	POL-kaart omgeving Hendrik-terrein
Kaart 3	POL-kaart omgeving Panneslager
Kaart 4	Bedrijventerrein MAA-Oost
Kaart 4a	Uitsnede Bedrijventerrein MAA-Oost
Kaart 5	Bedrijventerrein Hendrik
Kaart 6	Bedrijventerrein Panneslager en contouren rondom Eijsden
Kaart 6a	Uitsnede Contouren Maarland Openruimte en bufferzonebeleid

Onderzoeken ten behoeve van deze POL-aanvulling

- Richtlijnen ten behoeve van het MER Bedrijventerreinen Zuid-Limburg inclusief inspraakreacties op de Startnotitie
- Milieueffectrapportage Bedrijventerreinen Zuid-Limburg (DHV) en samenvatting
- Ecologisch veldonderzoek (Taken Landschapsplanning BV)
- Economische haalbaarheidsanalyse fase 1 (BCI)
- Economische haalbaarheidsanalyse fase 2 (BCI)
- Deelrapport voortgangsrapportage uitvoering bedrijventerreinenbeleid POL, Zuid-Limburg

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Op 1 juli 2001 hebben Provinciale Staten het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) vastgesteld. In het POL zijn de hoofdlijnen van het provinciale omgevingsbeleid voor de komende jaren nader aangegeven.

Bij de vaststelling van het POL kon nog geen afgewogen besluit worden genomen over de situering van 175 ha aan nieuwe bedrijventerreinen in Zuid-Limburg.

Besloten werd voor dit vraagstuk een POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg op te stellen en dit plan te onderbouwen met onder meer een Milieueffectrapport (MER) en een economische haalbaarheidsanalyse.

In het POL zijn de gebieden genoemd die mogelijk in aanmerking kunnen komen, namelijk MAA-Oost (Beek en Meerssen), het Hendrik-terrein (Brunssum) en Panneslager (Eijsden).

1.2 Overleg en inspraak

Het ontwerp van deze POL-aanvulling is tot stand gekomen in overleg met de gemeenten Beek, Brunssum, Eijsden, Maastricht, Meerssen, Sittard-Geleen, de Regio Parkstad Limburg, het Businesspark MAA en LIOF.

In het kader van de Startnotitie ten behoeve van het MER is de Provinciale Commissie Omgevingsplannen geïnformeerd en zijn op diverse locaties informatieavonden gehouden. Gemeenteraden zijn aanvullend hierop nader geïnformeerd. Bilateraal is gesproken met o.a. de Stichting Milieufederatie Limburg, het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Inspectie Ruimtelijke Ordening, Directie Zuid van het Ministerie van Economische zaken en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Als eerste stap tot dit ontwerp is eind 2001 de Startnotitie MER opgesteld en ter inzage gelegd. De binnengekomen reacties van betrokken gemeenten, omwonenden en andere geïnteresseerden zijn door de Commissie-MER betrokken bij haar advies aan Gedeputeerde Staten over de inhoudvereisten van het MER. Op 9 april 2002 hebben Gedeputeerde Staten de Richtlijnen MER vastgesteld.

Op 17 september 2002 hebben Gedeputeerde Staten een voorlopig standpunt ten behoeve van de POL-aanvulling bekendgemaakt. Dit voorlopig standpunt is toegelicht tijdens een informatiebijeenkomst op 30 september 2002. Het voorlopige standpunt heeft ter visie gelegen van 3 tot 15 oktober 2002. De hierop binnengekomen reacties zijn voorzover mogelijk meegenomen in dit ontwerp.

1.3 Status

Na vaststelling door Provinciale Staten vormt deze POL-aanvulling onderdeel van het POL. De op de kaarten 4, 4a, 6 en 6a aangegeven contouren als bedoeld in de Partiële streekplan herziening openruimte- en bufferzonebeleid Zuid-Limburg in de omgeving van MAA en Eijsden gelden als concrete beleidsbeslissingen.

De concrete beleidsbeslissingen moeten door de gemeenten in hun bestemmingsplan(nen) worden overgenomen. Hiertegen is beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Afwijking van de concrete beleidsbeslissingen is alleen mogelijk op basis van een besluit van Provinciale Staten. Tegen de aangegeven contouren kunnen geen zienswijzen, bedenkingen en beroep meer worden ingediend in het kader van bestemmingsplannen.

De aanduiding van de bedrijventerreinen en de daarbij opgenomen overige uitspraken in de hoofdstukken 5, 6 en 7 gelden als beleidsregels bij de toetsing van gemeentelijke plannen. De bedrijventerreinen zijn niet aangeduid als concrete beleidsbeslissingen, omdat op het niveau van het bestemmingsplan nog een nadere afweging nodig is van de precieze invulling, de regeling van de compensatie en de ontsluiting.

Ontwikkelingen die afwijken van de aangegeven beleidsregels en hiermee de gewenste ontwikkeling onmogelijk maken, zullen door de Provincie bij de toetsing van bestemmingsplannen niet worden goedgekeurd.

Als de beleidsregels conform deze POL-aanvulling worden uitgewerkt in bestemmingsplannen is beroep mogelijk tegen het goedkeuringsbesluit van het college van Gedeputeerde Staten. Anders dan bij provinciale plannen is dit alleen mogelijk als in eerdere fasen zienswijzen zijn ingediend tegen het ontwerp-bestemmingsplan en bedenkingen tegen het door de gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan.

1.4 Procedure

Het Ontwerp van de POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg ligt van 5 november tot en met 2 december 2002 ter inzage. In deze periode kan iedereen schriftelijk bedenkingen indienen. Deze bedenkingen kunnen worden toegelicht tijdens een hoorzitting (zie hiervoor de bekendmaking).

Binnengekomen bedenkingen worden benut ter opstelling van een definitief voorstel aan Provinciale Staten. De bedenkingen worden doorgezonden aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage (Commissie-MER). De Commissie-MER zal aan het college van Gedeputeerde Staten advies uitbrengen over de kwaliteit van het Milieueffectrapport. Het plan zal in februari 2003 ter vaststelling worden voorgelegd aan Provinciale Staten van Limburg.

2 UITGANGSPUNTEN

In algemene zin wordt verwezen naar het Provinciaal Omgevingsplan Limburg, het Streekplan openruimte en bufferzonebeleid Zuid-Limburg en het MER Bedrijventerreinen Zuid-Limburg. Hieronder worden de specifieke of aanvullende uitgangspunten genoemd.

2.1 Locatievraagstuk

De POL-aanvulling moet voorzien in een oplossing van het locatievraagstuk van 147,5 ha verdeeld over verschillende segmenten.

Voor de segmenten in relatie tot de beoogd locaties is het volgende van belang:

- Platformgebonden en luchthavengerelateerd is alleen plaatsbaar op de locatie MAA-Oost.
- Gemengd Plus kan alleen op de locatie Hendrik. Plaatsing van dit segment op Panneslager en MAA-Oost is vanuit milieuoogpunt niet verantwoord.
- Transport en distributie is op elk van de drie zoeklocaties denkbaar.
- Modern gemengd en Bedrijvenpark ten behoeve van het stedelijk gebied van Maastricht kan niet op het Hendrik-terrein geplaatst worden. Dit terrein ligt hiervoor te ver van Maastricht.

2.2 Ecologie en landschap

Bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen moet rekening worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden. Beschermd natuurgebieden en leefgebieden van beschermde soorten moeten waar mogelijk worden ontzien. Als niet voorkomen kan worden dat natuurwaarden (ecologische structuren of leefgebieden van beschermde soorten) verloren gaan of verstoord worden, dient compensatie uitgevoerd te worden conform de provinciale Natuurcompensatieregeling.

Compensatie dient bij voorkeur in de directe omgeving te worden gecompenseerd. Deze compensatie van natuurwaarden moet gelijktijdig met de voltooiing van de ingreep plaatsvinden. Bij verstoring en vernietiging van biotopen van sterk bedreigde soorten kan compensatie voor de ingreep noodzakelijk zijn. Per locatie dient aangegeven te worden waar de benodigde compensatie plaats kan vinden.

2.3 Verkeer en vervoer

De bedrijventerreinen moeten zo worden ontsloten dat het verkeer zo snel mogelijk via autosnelwegen of het regionaal verbindend wegennet afgehandeld kan worden. Ten behoeve van calamiteiten moeten een of meerdere noodontsluitingen gerealiseerd worden.

2.4 Woon- en leefmilieu

- **Geluid**

Voorkomen moet worden dat voor de dichtstbijgelegen woonbebouwing de huidige geluidhinder niet toeneemt. Voor de dichtstbijzijnde woonbebouwing geldt als grenswaarde een belasting vanuit het bedrijventerrein van 50 dB(A).

- **Externe veiligheid**

Voor de dichtstbijzijnde woonbebouwing geldt de grenswaarde voor het plaatsgebonden (individueel) risico van 10^{-6} . Voor het groepsrisico geldt als grenswaarde de in het rijksbeleid gehanteerde 'oriënterende waarde'.

- **Stank**

Conform het POL is van belang dat voor heel Limburg het aantal gehinderden afneemt en dat er geen situaties zijn met ernstige hinder.

- **Luchtverontreiniging**

Conform het POL moet worden voldaan aan kwaliteitsniveaus waarbij het maximaal toelaatbaar risico (MTR) niet wordt overschreden. Het streven is om in 2010 een luchtkwaliteit gerealiseerd te hebben waarbij alleen nog verwaarloosbare risico's voorkomen. Verder mag de uitstoot van een bepaalde stof door nieuwe bedrijvigheid hooguit leiden tot een verhoging van 5% van de heersende concentratie op leefniveau of leiden tot een immissieconcentratie van 5% van de MTR-concentratie, indien de achtergrondconcentraties zeer laag zijn. Dit moet worden geregeld via de Wm-vergunningverlening.

2.5 Duurzaamheid

Uitgangspunten (met name ook voor de op te stellen bestemmingsplannen) in verband met duurzaamheid zijn:

- zorgvuldig ruimtegebruik; door actualisering behoefte, hanteren hogere vullingsgraad van bedrijventerreinen door een hogere bruto/netto-verhouding;
- zorgdragen voor landschappelijke inpassing en natuurcompensatie; mede op basis van inrichtings- en beeldkwaliteitsplannen bij bestemmingsplannen;
- streven naar zorgvuldig ruimtegebruik door overeenkomstige voorzieningen en functies te koppelen;
- waterbeheer, infiltratie in gezamenlijkheid op te pakken;
- fasering in planmatige en daadwerkelijke ontwikkeling van locaties mee te nemen;
- bij ontwikkeling van bestemmingsplan aandacht te vragen voor energie, watergebruik en warmtebeheer.

Via het bestemmingsplan kan invulling gegeven worden aan meervoudig ruimtegebruik. In het kader van de Wm-vergunningverlening kan invulling worden gegeven aan duurzaamheidsaspecten, m.n. energiebesparing, waterbesparing, afvalpreventie en afvalscheiding en vervoersmanagement.

3 RESULTAAT ONDERZOEKEN

Hieronder wordt het resultaat van het beschikbare onderzoek samengevat.

3.1 De omvang van het locatievraagstuk

Het provinciaal bedrijventerreinenbeleid is verankerd in het POL. De basis van het beleid is vastgelegd in de provinciale bedrijventerreinenstrategie, die zich uitstrekt over de periode 1997-2015.

Volgens het POL gaat het voor Zuid-Limburg om een vraagstuk van 175 ha bruto, verdeeld over verschillende soorten bedrijventerreinen (segmenten). In de planning wordt onderscheid gemaakt in een planningsopgave en een strategische reserve. Een omschrijving van de gebruikte begrippen staat in de bijlage van dit ontwerp.

In het POL is aangegeven dat de voortgang van het beleid periodiek wordt afgezet tegen de feitelijke ontwikkelingen. Het Deelrapport voortgangsrapportage uitvoering Bedrijventerreinenbeleid POL, regio Zuid-Limburg (GS, 17 september 2002) omvat een actualisatie over de periode 1997-2002.

De conclusies van deze voortgangsrapportage leiden tot een actualisering van het locatievraagstuk voor deze POL-aanvulling. Het vraagstuk is verlaagd van 175 naar 147,5 ha en op onderdelen gewijzigd. In de cijfers is rekening gehouden met een optimaal gebruik van bestaande terreinen, revitalisering en een intensief ruimtegebruik.

Voor de verschillende segmenten levert dit het volgende beeld op.

Platformgebonden en luchthavengerelateerd

In de POL-aanvulling moet (uiteraard in de omgeving van de luchthaven) ruimte worden gevonden voor het segment Platformgebonden en Luchthavengerelateerd. In het POL werd aangenomen dat het hier gaat om een opgave van 52,5 ha. Gebleken is dat ca. 15 ha van dit segment op het huidige luchthaventerrein kan worden gesitueerd. Dit betekent dat in het kader van de POL-aanvulling nog 37,5 ha aan aanvullende ruimte moet worden gevonden.

Transport en distributie

Uit de Voortgangsrapportage blijkt dat de uitgifte van terreinen aan transport- en distributiebedrijven voor dit segment achter loopt op de prognose. Echter uit de analyse blijkt dat bedrijven voor dit segment zich hebben gevestigd op stedelijke terreinen die waren bedoeld voor andere segmenten (Modern gemengd en bedrijvenpark) en met name in de Westelijke Mijnstreek.

Voor de POL-aanvulling betekent het bovenstaande dat de planningsopgave voor Transport en distributie Zuid-Limburg met 12,5 ha bruto (= 10 ha netto) wordt verminderd van 32,5 ha naar 20 ha. De vermindering wordt toegevoegd aan de planningsopgave voor stedelijke terreinen in de Westelijke Mijnstreek. De strategische reserve voor Transport en distributie blijft onveranderd.

Gemengd plus

De planningsopgave en de strategische reserve voor het segment Gemengd plus behoeft volgens de Voortgangsrapportage niet bijgesteld te worden.

Modern gemengd en bedrijvenpark ten behoeve van stedelijk gebied Maastricht

Uit de Voortgangsrapportage blijkt dat de uitgifte van bedrijventerreinen in Maastricht voor dit segment de afgelopen jaren met ca. 25 ha (netto) is achtergebleven bij de prognoses. Dit komt door het ontbreken van terstond beschikbaar aanbod. Slechts een beperkt aantal bedrijven uit de regio Maastricht blijkt zich elders te hebben gevestigd. Het is de vraag of de inhaalvraag van de afgelopen periode, boven op de prognose voor 2002-2010 wordt gerealiseerd. Met name het uitgiftetempo van het terrein Maastricht-Eijsden zal hiervoor bepalend zijn.

Voor de POL-aanvulling blijft de planningsopgave voor het segment Modern gemengd en bedrijvenpark ten behoeve van stedelijk gebied Maastricht onveranderd op 40 ha bruto.

Gelet op het resultaat van de voortgangsrapportage is deze opgave echter gesplitst in:

- **een gedeelte van 15 ha**
dat op korte termijn gerealiseerd moet worden;
- **een gedeelte van 25 ha**
waarbij het moment waarop de terreinen op de markt moeten komen afhankelijk wordt gemaakt van de feitelijke uitgifte op terreinen binnen het stedelijk gebied van Maastricht.

Het locatievraagstuk voor de POL-aanvulling (in bruto hectaren) is in onderstaand overzicht samengevat. Daarbij is ook de in het POL bedoelde verdeling in segmenten weergegeven.

	Aanvankelijk volgens POL	Aangepast t.b.v. de POL-aanvulling
Platformgebonden en Luchthavengerelateerd	52,5	37,5
Transport en distributie planningsopgave	32,5	20
Transport en distributie strategische reserve	25	25
Gemengd plus planningsopgave	12,5	12,5
Gemengd plus strategische reserve	12,5	12,5
Modern gemengd en bedrijvenpark t.b.v. stedelijk gebied Maastricht planningsopgave	40	40 (25 ha te faseren)
Totaal	175	147,5

3.2 Economische haalbaarheidsanalyse

Het onderzoek economische haalbaarheid is uitgevoerd in twee fasen. Het resultaat van de eerste fase is opgenomen in de Startnotitie MER. Daarin is het economisch belang van het provinciale locatievraagstuk onderstreept en een nadere uitwerking gegeven van de segmentering en bijbehorende vestigingscriteria.

In de tweede fase van het onderzoek zijn de zoeklocaties MAA-Oost, Hendrik-terrein en Panneslager economisch beoordeeld.

Een belangrijke aanbeveling is dat vanuit economische optiek MAA-Oost vrijwel maximaal benut zou moeten worden. Het Hendrik-terrein wordt (in vergelijking tot MAA-Oost) minder geschikt geacht voor Transport en distributie, met name door de niet optimale ontsluiting. Gelet op de snelheid van afgraven zou van het Hendrikterrein ca. 15 à 20 ha vóór 2010 ontwikkeld kunnen worden.

Transport en distributie zou volgens het economisch onderzoek voor een deel op Panneslager gesitueerd kunnen worden, zij het dat dit minder optimaal is door de (ten opzichte van MAA-Oost) grotere afstand tot het logistiek knooppunt Born.

Modern gemengd en bedrijvenpark ten behoeve van het stedelijk gebied van Maastricht kan op grond van het economisch onderzoek zowel op MAA-Oost als op Panneslager.

3.3 Milieueffectrapportage (MER)

In de rapportage worden de relevante milieueffecten op mens en omgeving in beeld gebracht. Hiertoe worden negen alternatieve invulmogelijkheden van de drie zoeklocaties met elkaar vergeleken.

Op grond van het MER is het niet verantwoord dat een bedrijventerrein MAA-Oost de wegen Valkenburgerstraat en Langs de Gewannen zou overschrijden. Dit zou leiden tot grote milieueffecten op het gebied van landschap, ecologie en geluid. Tussen het bedrijventerrein en de bebouwing van Ulestraten zou een ruime bufferzone in acht genomen moeten worden. De aanwezigheid van een hoofd- en nevenburcht van de das op het aangewezen luchthaventerrein dient hierbij wel in ogenschouw genomen te worden.

In het MER wordt verder geconcludeerd dat de effecten op de omgeving bij benutting van de locatie Hendrik relatief gering zijn.

Panneslager zou op grond van het MER tot 40 ha benut kunnen worden voor Modern gemengd en bedrijvenpark. Ten noorden van de Groenstraat moet een ruime bufferzone aangehouden worden. De eventuele vestiging van Transport en distributie zou op Panneslager beperkt moeten blijven tot 25 ha, vanwege mogelijke geluid- en verkeeroverlast.

Op grond van het voorgaande is in het MER het volgende Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) aangegeven:

	MAA-Oost	Hendrik-terrein	Panneslager
Platformgebonden en Luchthavengerelateerd	37,5		
Transport en distributie	32,5	25	
Gemengd plus	-	25	
Modern gemengd en bedrijvenpark t.b.v. stedelijk gebied Maastricht	-	-	40
Totaal 160 ha:	70	50	40

Hierbij wordt aangetekend dat de in het MER vergeleken alternatieven uitgaan van een totaal locatievraagstuk van 160 ha, namelijk de 175 ha op grond van het POL minus de 15 ha die op het luchthaventerrein gesitueerd kan worden. Ten behoeve van het MMA is dus geen rekening gehouden met de verdere aanpassing van het locatievraagstuk tot 147,5 ha.

3.4 Ecologisch veldonderzoek

Om inzicht te krijgen in de aanwezigheid van beschermde plant- en diersoorten en om een voldoende onderbouwing te geven voor eventueel aan te vragen ontheffingen in het kader van de Flora en Faunawet (FFW) is een ecologisch veldonderzoek uitgevoerd.

Een belangrijke conclusie is dat op geen van de zoeklocaties de realisering van een bedrijventerrein leidt tot vernietiging van beschermde natuurgebieden zoals aangegeven in de provinciale ecologische structuur.

Wel blijkt dat in de omgeving van MAA-Oost dassen aanwezig zijn (hoofd- en nevenburchten). Hoewel dit de ontwikkeling van het bedrijventerrein niet substantieel in de weg hoeft te staan, vindt hierover nog nader overleg en studie plaats.

Op het Hendrik-terrein is onder meer de Rugstreppad aangetroffen.

De realisatie van bedrijventerrein Panneslager betekent eveneens een vernietiging van dassenleefgebied. Gebleken is echter dat het hier niet om een essentieel onderdeel van het leefgebied gaat.

Bij de ontwikkeling van bestemmingsplannen voor de bedrijventerreinen moet onder meer op basis van het ecologisch veldonderzoek nader worden bekeken in hoeverre flora- en faunawetontheffingen nodig zijn.

4 VERDELING VAN HET LOCATIEVRAAGSTUK

4.1 Conclusies uit het onderzoek

Uit de resultaten van het onderzoek worden voor de verdeling van het locatievraagstuk over de verschillende zoeklocaties de volgende conclusies getrokken:

- het is niet goed mogelijk om het gehele locatievraagstuk van 147,5 ha te verdelen over de beide grootste locaties (MAA-Oost en Hendrik-terrein). Het is dus niet mogelijk om de derde locatie (Panneslager) op voorhand te ontzien;
- conform het MER wordt ervan uitgegaan dat de omvang van MAA-Oost beperkt moet blijven tot 70 à 75 ha. Het economische advies om MAA-oost maximaal te benutten wordt daarom niet overgenomen;
- het is niet verantwoord om het Hendrik-terrein maximaal te benutten (eventueel met inbegrip van mogelijkheden in de omgeving). Op dit moment is de ontsluiting van het terrein onvoldoende optimaal. Voor het Hendrik-terrein wordt daarom het accent gelegd op invulling van de (in een later stadium te realiseren) strategische reserve.

4.2 Toedeling van segmenten aan locaties

De verschillende (onderdelen van) segmenten worden als volgt aan de locaties toegewezen.

Platformgebonden en Luchthavengerelateerd (37,5 ha)

Dit segment hoort uiteraard thuis op MAA-Oost, in aansluiting op de luchthaven.

Transport en distributie planningsopgave (20 ha)

De planningsopgave voor Transport en distributie (20 ha) kan – gezien de ligging en ontsluitingsmogelijkheden voor dit terrein – het best op MAA-Oost worden geplaatst. Panneslager is hiervoor minder geschikt vanwege de verwachte milieueffecten, terwijl het Hendrik-terrein op korte termijn onvoldoende goed ontsloten is.

Transport en distributie strategische reserve (25 ha)

Het Hendrik-terrein is een goede locatie voor de strategische opgave van Transport en distributie. Na realisering van de Buitenring Parkstad zal het Hendrik-terrein beschikken over een adequate ontsluiting.

Toedeling van de strategische opgave van Transport en distributie aan MAA-Oost is niet mogelijk, gelet op de gestelde maximale maat voor dit terrein.

Gemengd plus planningsopgave (12,5 ha) en strategische reserve (12,5 ha)

Het Hendrik-terrein is als enige van de zoeklocaties geschikt voor Gemengd plus. De realisering van de planningsopgave past goed bij het afgraaftempo van het terrein.

Modern gemengd en bedrijvenpark ten behoeve van het stedelijk gebied van Maastricht

planningsopgave, op korte termijn te realiseren (15 ha)

Hiervoor komt MAA-Oost in aanmerking.

Er wordt niet voor gekozen om dit gedeelte van de opgave aan Panneslager toe te wijzen (zie ook hieronder).

Modern gemengd en bedrijvenpark stedelijk gebied van Maastricht planningsopgave, te faseren (25 ha)

Dit gedeelte wordt toegedeeld aan Panneslager. Gelet op de te verwachten milieueffecten is dit hier goed inpasbaar. De realisering van Panneslager wordt afhankelijk gesteld van de uitgifte van de stedelijke terreinen in Maastricht. Voor Panneslager wordt dus volstaan met het te faseren gedeelte van Modern gemengd en bedrijvenpark. Dit heeft het voordeel dat een gehele locatie (Panneslager) in de praktijk wellicht onbenut kan blijven. Dat is het geval als uitgifte van terreinen binnen Maastricht verder achterblijft.

Plaatsing van het te faseren gedeelte van Modern gemengd en bedrijvenpark op MAA-Oost is na de eerdere toedeling van segmenten (zie hiervoor) niet mogelijk, gezien de gestelde grenzen aan de omvang van dat terrein.

Het voorgaande is hieronder samengevat:

	MAA-Oost	Panneslager	Hendrik
Platformgebonden en Luchthavengerelateerd	37,5	-	-
Gemengd plus planningsopgave	-	-	12,5
Gemengd plus strategische reserve	-	-	12,5
Transport en distributie planningsopgave	20	-	-
Transport en distributie strategische reserve	-	-	25
Modern gemengd en bedrijvenpark ten behoeve van Maastricht planningsopgave	15	25	
Totaal	72,5	25	50

4.3 Vergelijking met het Meest milieuvriendelijke alternatief

De hiervoor aangegeven toedeling van segmenten aan locaties scoort uit oogpunt van milieueffecten beter dan het in paragraaf 3.4 vermelde MMA. Dit komt voor een belangrijk deel door verlaging van het locatievraagstuk voor de POL-aanvulling naar 147,5 ha. In het MER is rekening gehouden met 160 ha.

Ten opzichte van het MMA is met name voor Panneslager een oplossing mogelijk met geringere milieueffecten: 25 ha in plaats van de 40 ha die op grond van het MER ook verantwoord zouden zijn. Belangrijk is ook dat (anders dan in het MMA) Panneslager

pas ingezet hoeft te worden als de uitgifte op andere terreinen binnen het stedelijk gebied van Maastricht daar aanleiding toe geeft.

In de verdere uitwerking (zie de hoofdstukken hierna) kan gebruik gemaakt worden van diverse aanbevelingen uit het MER.

Voor MAA-Oost is in dit verband belangrijk dat tussen het bedrijventerrein en de bebouwing van Ulestraten een ruime bufferzone wordt aangehouden, die mede wordt benut als ecologische zone.

De keuze voor het Hendrik-terrein sluit in grote lijnen aan op het afwerkingsplan voor deze locatie.

Bij Panneslager is van belang dat ten noorden van de Groenstraat een groene buffer in acht wordt genomen.

5 MAA-OOST

5.1 Aanduiding bedrijventerrein

Het bedrijventerrein MAA-Oost heeft een bruto omvang van 72.5 ha. Deze locatie is bedoeld voor de segmenten Platformgebonden en Luchthavengerelateerd (37,5 ha), Transport en distributie (20 ha) en Modern gemengd en bedrijvenpark (15 ha).

Het bedrijventerrein is aangegeven op de kaarten 4 en 4a. Aan de noord- en oostzijde wordt het terrein begrensd door de Valkenburgerstraat en Langs de Gewannen. De zuidzijde wordt gevormd door de Vlieker Eijkenweg en de Waselderweg. Ten zuiden van MAA-Oost is een ecologische verbindingszone aangegeven.

De begrenzing aan de noord-, oost- en zuidzijde geldt tevens als contour conform als bedoeld in het openruimte en bufferbeleid voor Zuid-Limburg (zie ook 8.1).

Op korte termijn moet een nieuw integraal bestemmingsplan worden opgesteld. Daarin moet alleen MAA-Oost, maar ook het huidige luchthaventerrein en zonodig ook het plangebied van Trade Port Europe worden meegenomen.

Voor het logistiek knooppunt MAA is (zoals in het POL benadrukt) van belang dat gewerkt wordt aan een verdere clustering van platformgebonden en luchthavengerelateerde activiteiten. Bij de ontwikkeling van MAA-Oost moet hierop aangesloten worden, aangezien een deel van de bedoelde activiteiten op dit terrein gesitueerd zullen worden. Provincie, Beek, Meerssen en Maastricht, MAA en LIOF werken samen aan de verdere ontwikkeling van deze locatie.

Een bijzonder aandachtspunt voor het bestemmingplan is een goede definiëring van platformgebonden en luchthavengerelateerde activiteiten.

Platformgebonden activiteiten moeten worden gevestigd in de directe nabijheid van het platform. Dit hangt samen met de bedrijfsprocessen van deze activiteiten. De aanwezigheid van de luchthaven is dan ook de directe aanleiding dat bedrijven zich hier vestigen. Platformgebonden activiteiten moeten in het bestemmingsplan rechtstreeks worden bestemd. Het gaat hierbij activiteiten als:

- het luchthavenbedrijf;
- ondersteunende activiteiten (bijvoorbeeld douane, brandweer, meteorologische dienst, beveiliging, marechaussee);
- onderhouds- en reparatiebedrijven van vliegtuigen;
- commerciële passagiersgerelateerde bedrijven (luchtvaartmaatschappijen, dienstverlening, reisagenten, hotel);
- commerciële luchtvrachtgerelateerde bedrijven (vrachtafhandeling, dienstverleners).

Luchthavengerelateerde activiteiten hebben weliswaar een relatie met de luchthaven, maar er is geen directe noodzaak voor vestiging aan het platform. Voor dergelijke activiteiten is het belangrijk dat de wijze van uitgifte van kavels goed geregeld wordt. Voor het toe te laten gebruik van de kavels moet een uitgifteprotocol opgesteld worden, waarin advisering en besluitvorming goed omschreven zijn.

Bij de goedkeuring van het bestemmingsplan zullen hier zo nodig nadere voorwaarden aan gesteld worden.

Tot luchthavengerelateerde activiteiten behoren:

- dienstverlening aan de bedrijven die gebonden zijn aan de luchthavenlocatie (autoverhuur, catering, schoonmaak- en bewakingsdiensten);
- luchtvrachtgerelateerde of passagiersgerelateerde activiteiten.

Een belangrijk punt voor het op te stellen bestemmingsplan is de inpassing in het landschap. De omgeving van MAA-Oost vraagt om een zeer zorgvuldige stedenbouwkundige invulling. Een middel daartoe is een ruimtelijke zonering van het bedrijventerrein op basis van toe te laten milieucategorieën, waarbij zo nodig nadere eisen worden gesteld aan bouwhoogten en -volumes en verschijningsvorm. Zo kan bereikt worden dat de randen van het terrein een goede overgang vormen naar het aangrenzende open landschap. De stedenbouwkundige inpassing moet in de vorm van een beeldkwaliteitsplan bij het bestemmingsplan gevoegd worden.

In het bestemmingsplan moet ook de ruimere omgeving van het bedrijventerrein worden meegenomen, voorzover dat van belang is voor de ontsluiting en de verdere landschappelijke en ecologische inrichting. In het bestemmingsplan moeten de ecologische structuren nader worden aangegeven. Mede op basis van het voor de POL-aanvulling uitgevoerde ecologisch veldonderzoek moet de precieze compensatie worden bepaald, conform de provinciale natuurcompensatieregeling. Voor de realisering van deze ecologische structuren zijn inrichtingsplannen nodig.

5.2 Verkeer en vervoer

De bedrijventerreinenlocatie MAA-Oost wordt ontsloten via de Europaweg richting knooppunt A2. Uit onderzoek blijkt dat de te verwachten toename van vracht- en personenverkeer niet tot een onevenredige extra belasting voor de A2 leidt. De capaciteit van de aansluiting op de A2 en de Europaweg is vooralsnog voldoende, maar zal bekeken moeten worden in relatie tot de mogelijk toekomstige groei van luchthavenactiviteiten.

Aan de oost- en/of zuidzijde van MAA-Oost moeten een of meer noodontsluitingen worden aangelegd. In het kader van het bestemmingsplan moet worden uitgezocht wat hiervoor de beste locatie is. Daarbij kan worden gezien of het bedrijventerrein aan de Bamfordweg te Ulestraten hierop kan worden aangesloten.

De (recreatieve) wegen Valkenburgerstraat en Langs de Gewannen kunnen door de beoogde situering van MAA-Oost in stand blijven.

De beoogde bedrijventerreinontwikkeling vraagt om voldoende capaciteit en een hoge kwaliteit en parkeervoorzieningen.

5.3 Woon- en leefmilieu

Het Rijk werkt aan een nieuw extern veiligheidsbeleid rond luchthavens, met risicocontouren rond de start- en landingsbaan. De verwachting is dat dit geen bijzondere beperkingen zal betekenen voor de ontwikkeling van MAA-Oost.

Over de A2 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De norm voor het plaatsgebonden risico wordt echter niet overschreden (peildatum 2000/2001). Ook overschrijdt het groepsrisico op deze wegvakken niet de oriënterende waarde.

In de omgeving van MAA-Oost bevinden zich geen bedrijven die een belemmering vormen in het kader van de externe veiligheid. Bij de vergunningverlening aan bedrijven op MAA-Oost zal erop gelet moeten worden dat deze geen onevenredige veiligheidsrisico's voor de omgeving opleveren.

De te verwachten geluidcontour staat in het MER. In het bestemmingsplan moet ervoor gezorgd worden dat de eerstelijnswoonbebouwing van Ulestraten, Geverik en Kelmond geen geluidniveau hoger dan 50 dB(A) ondervindt. Dit kan door middel van een zonering van het bedrijventerrein en vergunningverlening aan bedrijven.

6 BEDRIJVENTERREIN HENDRIK

6.1 Aanduiding bedrijventerrein

Het bedrijventerrein Hendrik heeft een bruto omvang van 50 ha. Deze locatie is bedoeld voor de segmenten Gemengd Plus (25 ha) en Transport en distributie (25 ha).

De locatie is aangegeven op de kaart 5. De west-, zuid- en oostzijde zijn aangeduid als ecologische verbindingzones vanaf de Ganzepool (westzijde), het VS-depot (zuidzijde), de Grensweg (oostzijde) en de Waubacherweg (noordzijde).

De ecologische verbindingzone aan de oostzijde sluit aan op de grensoverschrijdende ecologische structuur (Tevenerheide).

Op de kaart is ook het gebied ten noorden van de Waubacherweg meegenomen. Een deel van dit gebied is in dit ontwerp aangegeven als bedrijventerrein. Dit komt grotendeels overeen met de bestemming bedrijventerrein uit het in 1997 goedgekeurde bestemmingsplan Buitengebied van Brunssum.

Verder is hier een ecologische verbindingzone aangegeven. Dit betekent een aanpassing van POL-kaart 3 Zuid, waarop het gehele gebied ten noorden van de Waubacherweg nog als bedrijventerrein is aangegeven. Overigens is geconstateerd dat deze aanduiding op de genoemde POL-kaart niet geheel overeenstemt met de ook bij het POL behorende kaart 4.2 Groene waarden.

Voor het Hendrik-terrein en omgeving is een nieuw bestemmingsplan nodig. Aangezien het terrein bedoeld is voor zowel de planningsopgave als de strategische reserve ligt een fasering voor de hand, af te stemmen op het afgraaftempo van het terrein. Bij het bestemmingsplan behoort een beeldkwaliteitsplan voor de inrichting van het terrein.

In het bestemmingsplan moeten ook de ecologische structuren nader worden aangegeven. Mede op basis van het voor de POL-aanvulling uitgevoerde ecologisch veldonderzoek moet de precieze compensatie worden bepaald, conform de provinciale Natuurcompensatieregeling. Voor de realisering van deze ecologische structuren zijn inrichtingsplannen nodig.

6.2 Verkeer en vervoer

Het Hendrik-terrein moet ontsloten worden vanaf de Waubacherweg (noordzijde) en de Grensweg (oostzijde). De exacte locaties van de ontsluitingen moeten in het kader van het bestemmingsplan bepaald worden.

Het terrein zal voor een belangrijk deel op langere termijn ontwikkeld worden (strategische reserve). Dit sluit goed aan op de realisering van de Buitenring Parkstad. Een gedeelte van 12,5 ha is bedoeld voor de planningsopgave en zal dus al eerder gerealiseerd moeten zijn. Dit kan voldoende worden opgevangen door de bestaande infrastructuur in samenhang met de geplande aanpassing van de N297.

6.3 Woon- en leefmilieu

Uit het MER blijkt dat er geen sprake zal zijn van een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) voor bestaande woongebieden.

7 BEDRIJVENTERREIN PANNESLAGER

7.1 Aanduiding bedrijventerrein

Het bedrijventerrein locatie Panneslager heeft een bruto omvang van 25 ha. Deze locatie is bedoeld voor het segment Modern gemengd en bedrijvenpark.

De locatie is aangegeven op de kaarten 6 en 6a en wordt begrensd door de Spoorstraat (westzijde), een groenstrook langs de Groenstraat (zuidzijde), en de rijksweg (aan de oostzijde). De noordelijke grens ligt op ruime afstand van de Kerkeweg. De locatie sluit aan de westzijde aan op het bestaande bedrijventerrein van Eijsden.

Het tijdstip van ontwikkeling van Panneslager wordt afhankelijk gesteld van de uitgifte van de stedelijke terreinen in Maastricht voor Modern gemengd en bedrijvenpark in de komende jaren. Van belang is hier met name het bedrijventerrein Maastricht-Eijsden. Panneslager is nodig als de geconstateerde inhaalvraag van 25 ha boven op de gemiddelde jaarlijkse prognose voor Maastricht daadwerkelijk wordt uitgegeven. Tussen Provincie en de betrokken gemeenten Eijsden en Maastricht wordt een convenant opgesteld om een en ander goed te regelen.

Het convenant is bedoeld voor de komende periode van vier jaar tot aan de voorziene integrale herziening van het POL. De feitelijke uitgiftecijfers zullen worden bijgehouden via het provinciale monitoringsysteem REBIS.

Een belangrijk punt is de tijdige ontwikkeling van een bestemmingsplan (zie ook 8.2).

7.2 Verkeer en vervoer

De locatie Panneslager wordt ontsloten op de rijksweg. Voor het terrein is een noodontsluiting nodig die het best aan de zuidzijde van de locatie op de Groenstraat gerealiseerd kan worden.

7.3 Woon- en leefmilieu

Uit het MER blijkt dat de bestaande en geplande uitbreiding van het woongebied Poelveld niet belast worden met een geluidniveau dat hoger ligt dan 50 db(A).

8 AANPASSING PARTIËLE STREEKPLANHERZIENING OPENRUIMTE- EN BUFFERZONEBELEID ZUID-LIMBURG

Deze POL-aanvulling voorziet tevens in een aanpassing van de Partiële streekplanherziening openruimte- en bufferzonebeleid Zuid-Limburg. Het gaat hierbij om de contouren in de omgeving van MAA en Eijsden. De streekplanherziening is integraal in het POL overgenomen.

8.1 Contouren omgeving MAA

In de aangehaalde streekplanherziening zijn in afwachting van de onderhavige POL-aanvulling geen contouren aangegeven voor de omgeving van MAA. Nu de omvang en begrenzing van MAA-Oost duidelijk zijn kan dit nader ingevuld worden. Hiertoe is een contour aangegeven rond het luchthaventerrein MAA inclusief het terrein MAA-Oost. Deze contour geldt als concrete beleidsbeslissing. De contour wordt beschouwd als een harde lijn die niet overschreden mag worden met nieuwe woon- en bedrijfsbebouwing.

8.2 Contouren omgeving Eijsden

In de streekplanherziening is aan de oostzijde van de kern Eijsden een contour aangegeven die aansluit op de bestaande bebouwing. De in het POL aangegeven reconversiezone ligt buiten deze contouren. Op grond van het POL moeten deze contouren nader worden aangegeven, mede op basis van de onderhavige POL-aanvulling.

De aangepaste contouren zijn aangegeven op kaart 6. De contour volgt de buitenste begrenzing van het bedrijventerrein Panneslager en het overige bestaande en toekomstige dorpsgebied van Eijsden, waaronder de uitbreiding van het woongebied Poelveld. Aan de zuidoostzijde van Eijsden is de in het POL aangegeven grens stedelijke dynamiek als contour aangehouden. De in het POL aangegeven ecologische ontwikkelingszone voorzover gelegen ten oosten van het Zinkwitterrein is buiten de contour gehouden. Tevens is een contour aangegeven rond de bebouwing van de kern Maarland (kaart 6a). De contouren zijn aangegeven conform de uitgangspunten van de streekplanherziening.

Bij het aangeven van de contouren is uitgegaan van de uitgangspunten en criteria als bedoeld in de streekplanherziening. De contouren gelden als concrete beleidsbeslissing. Het zijn harde lijnen die niet overschreden mogen worden met nieuwe woon- en bedrijfsbebouwing. Dit wil uitdrukkelijk niet zeggen dat het gehele gebied binnen de contour in aanmerking komt als nieuw stads- of dorpsgebied. In het kader van het bestemmingsplan is hier een nadere afweging nodig.

Voor het gehele gebied van Eijsden dat nu binnen de aangepaste contouren is aangegeven moet een integraal bestemmingsplan wordt opgesteld. Daarbij moet ook de omgeving worden meegenomen, voorzover nodig in verband met de landschappelijke inpassing en de nadere aanduiding van ecologische structuren.

Daarin moet de contouren worden opgenomen en een regeling van de toekomstige mogelijkheden voor bedrijven (Panneslager) en woningbouw (uitbreiding Poelveld). Met name voor Panneslager is een zorgvuldige landschappelijke inpassing nodig. Het

bedrijventerrein zelf kan het best als indirecte bestemming worden opgenomen, aangezien de realisering afhankelijk wordt gesteld van de uitgifte op bedrijventerreinen in Maastricht.

In het Stimuleringsplan Zuid Limburg staat dat ten behoeve van natuur- en landschap beheersovereenkomsten gesloten kunnen worden. Het zal duidelijk zijn dat dit stimuleringsbeleid geen planologische regeling betekent en dat de bedoelde overeenkomsten niet aan de orde kunnen zijn voor gebieden binnen de contouren die op termijn als stads- of dorpsgebied bedoeld zijn.

GEBRUIKTE BEGRIPPEN

Planningsopgave

De planningsopgave omvat het tekort aan bedrijventerreinen dat ontwikkeld moet worden om voor de periode tot 2010 te kunnen voorzien in de behoefte.

Strategische reserve

De strategische reserve moet worden gezien als een noodzakelijke reserve waarvoor locaties achter de hand worden gehouden. De strategische reserve moet worden ingezet als de uitgifte hoger is dan volgens de prognoses, waardoor de planningsopgave niet toereikend is. In het POL is de planningsopgave en de strategische reserve voor Zuid-Limburg nader uitgewerkt voor de diverse regio's.

Platformgebonden en Luchthavengerelateerd

Platformgebonden is bedoeld voor bedrijven in de directe nabijheid van het platform c.q. het terminalcomplex; luchthavengerelateerd is bedoeld voor 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.

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.