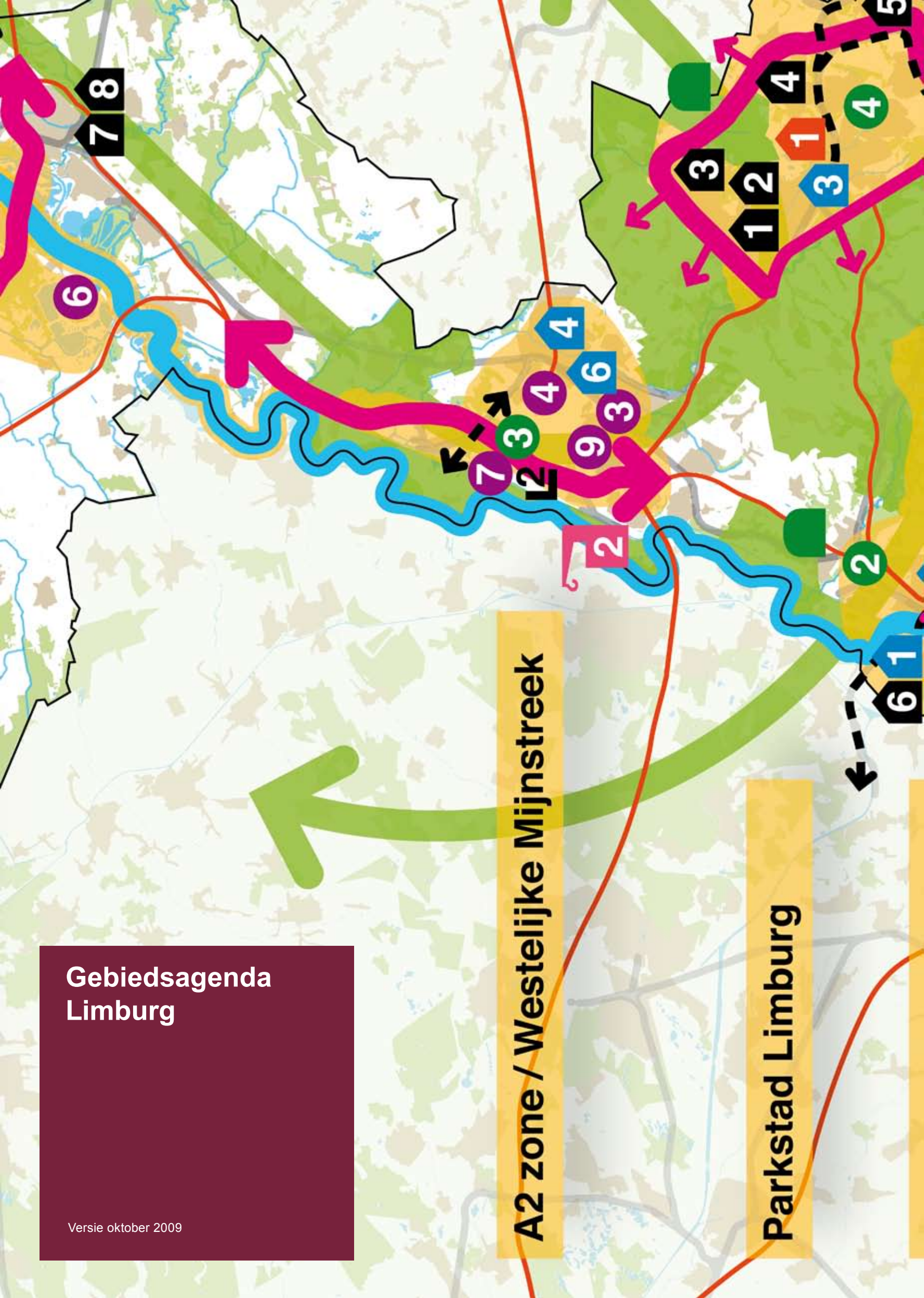


Gebiedsagenda Limburg

Versie oktober 2009

A2 zone / Westelijke Mijnstreek

Parkstad Limburg



Limburg in vogelvlucht

Ondergrond

Laag van de netwerken

Occupatielaag

Drie onderscheidende
thema's voor Limburg

Grensligging

Demografische omslag

Duurzaamheid

Vier sectorale opgaven

Groen-blauwe structuur

Bereikbaarheid

Economische versterking

Herstructurering





Gebiedsagenda Limburg

Versie oktober 2009



Inhoud

- 9 **Inleiding**
 - Een regio met kansen en bedreigingen
 - Agenda voor de toekomst
 - Doel en status van de gebiedsagenda

- 15 **De uitgangspositie: Limburg in vogelvlucht**
 - Ondergrond
 - Laag van de netwerken
 - Occupatielaag

- 21 **Drie onderscheidende thema's die Limburg anders maken**
 - Grensligging: van belemmering naar kans
 - Demografische omslag: ontwikkeling in een situatie van krimp
 - Duurzaamheid: naar een klimaatbestendig Limburg

- 25 **Vier sectorale opgaven**
 - Groen-blauwe structuur
 - Mobiliteit / bereikbaarheid
 - Economische versterking
 - Verstedelijking / herstructurering

- 31 **Integrale gebiedsontwikkelingen**
 - Maastricht-Heuvelland
 - Parkstad Limburg
 - A2-zone / Westelijke Mijnstreek
 - N280-zone / Maasplassen
 - Greenport Venlo
 - Ooijen-Wanssum / Zandmaas 2

- 37 **Fysiek-ruimtelijke projecten in Limburg**
 - Inleiding
 - Groen-blauwe structuur
 - Mobiliteit / bereikbaarheid
 - Economische versterking
 - Verstedelijking / herstructurering

- 51 **Bijlagen**
 - De drie lagenbenadering
 - Projecten per integrale gebiedsontwikkeling

Een regio met kansen en bedreigingen

Agenda voor de toekomst

Doel en totstandkoming van de Gebiedsagenda

Inleiding

Een regio met kansen en bedreigingen

De provincie Limburg neemt in Nederland een bijzondere positie in. Enerzijds is het gebied, vanuit de Randstad gezien, perifeer gelegen. De grens met de buurlanden Duitsland en België is ruim drie keer zo lang als die met de naburige Nederlandse provincies Noord-Brabant en Gelderland. Anderzijds ligt Limburg, gezien op de grotere Europese schaal, juist strategisch op een gunstige plaats, als schakel binnen sterke economische netwerken als de Technologische Top-regio Eindhoven-Leuven-Aken (ELA). Stedelijke centra als Amsterdam, Rotterdam, Luik, Brussel, Antwerpen, Aken, Keulen, Düsseldorf, Parijs en Londen liggen binnen enkele uren reisafstand.

Met deze uitstekende internationale ligging en de grote landschappelijke kwaliteiten heeft Limburg in potentie een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en een woonklimaat dat inwoners een goede kwaliteit van leven biedt. Het gebied kan als onderdeel van de ELA-driehoek uitgroeien tot een internationale topregio op het vlak van de kenniseconomie, met de potentie zich te ontwikkelen tot een belangrijke groeimotor van ons land. Daarvoor moet echter eerst worden afgerekend met een aantal bedreigingen.

Limburg heeft nog te weinig economische dynamiek, waardoor nieuwe economische ontwikkelingen en jonge talenten worden weggezogen door onder meer de Randstad. Er is ook de krimp van de bevolking, waardoor sommige buurten dreigen te verloederen en de omvang van de beroepsbevolking onder druk komt te staan. Verder biedt de woningmarkt nog te weinig aantrekkelijke woonmilieus om mensen aan te trekken. Met deze remmende factoren zijn er dan ook forse inspanningen nodig om de hoge potenties van Limburg waar te maken.

Agenda voor de toekomst

In de Nota Ruimte is Zuid-Limburg aangewezen als één van de zes Nationale Stedelijke Netwerken. Het is tevens aangemerkt als Nationaal Landschap. Daarmee vormt heel Zuid-Limburg een prioritair gebied in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur en dus ook in het nationale ruimtelijke beleid. Verder ziet het Rijk Greenport Venlo nadrukkelijk als een belangrijke logistieke hotspot, oftewel een economisch brandpunt van nationale betekenis.

Het (potentiële) belang van Limburg voor Nederland wordt dus onderkend. Deze Gebiedsagenda bevat de ambities om de potenties van het gebied te verzilveren. Het benutten van de grensligging, inspelen op de demografische omslag en voorsorteren op een duurzame toekomst spelen hierin een centrale rol. De ambities komen samen in zes integrale gebiedsontwikkelingen en zijn uitgewerkt in concrete fysiek-ruimtelijke projecten in verschillende stadia van ontwikkeling.

De Gebiedsagenda bestaat uit een kaart en deze toelichtende tekst. Hij is als volgt opgebouwd:

- wat zijn de belangrijkste kenmerken van Limburg? Hoe staat de provincie er voor op de verschillende te onderscheiden lagen (ondergrond, netwerken en occupatie)?
- waardoor onderscheidt Limburg zich van andere regio's? Welke thema's maken dat Limburg in haar fysiek-ruimtelijke beleid andere accenten legt of moet leggen?
- voor welke sectorale opgaven staat Limburg de komende tien jaar? Op welke zaken wordt gefocust om de kansen te grijpen en de bedreigingen op te heffen?
- in welke gebieden in Limburg concentreren zich de ontwikkelingen en projecten in de komende jaren? Waar zijn of worden integrale gebiedsontwikkelingen in gang gezet?
- welke projecten vloeien daaruit voort of lopen al?

In potentie heeft Limburg een excellent vestigings- en woonklimaat.

Door deze remmende factoren zijn er forse inspanningen nodig om de hoge potenties waar te maken.

Schematisch ziet dit er als volgt uit.

3 thema's

- > Grensligging
- > Demografische omslag
- > Duurzaamheid

4 sectorale opgaven

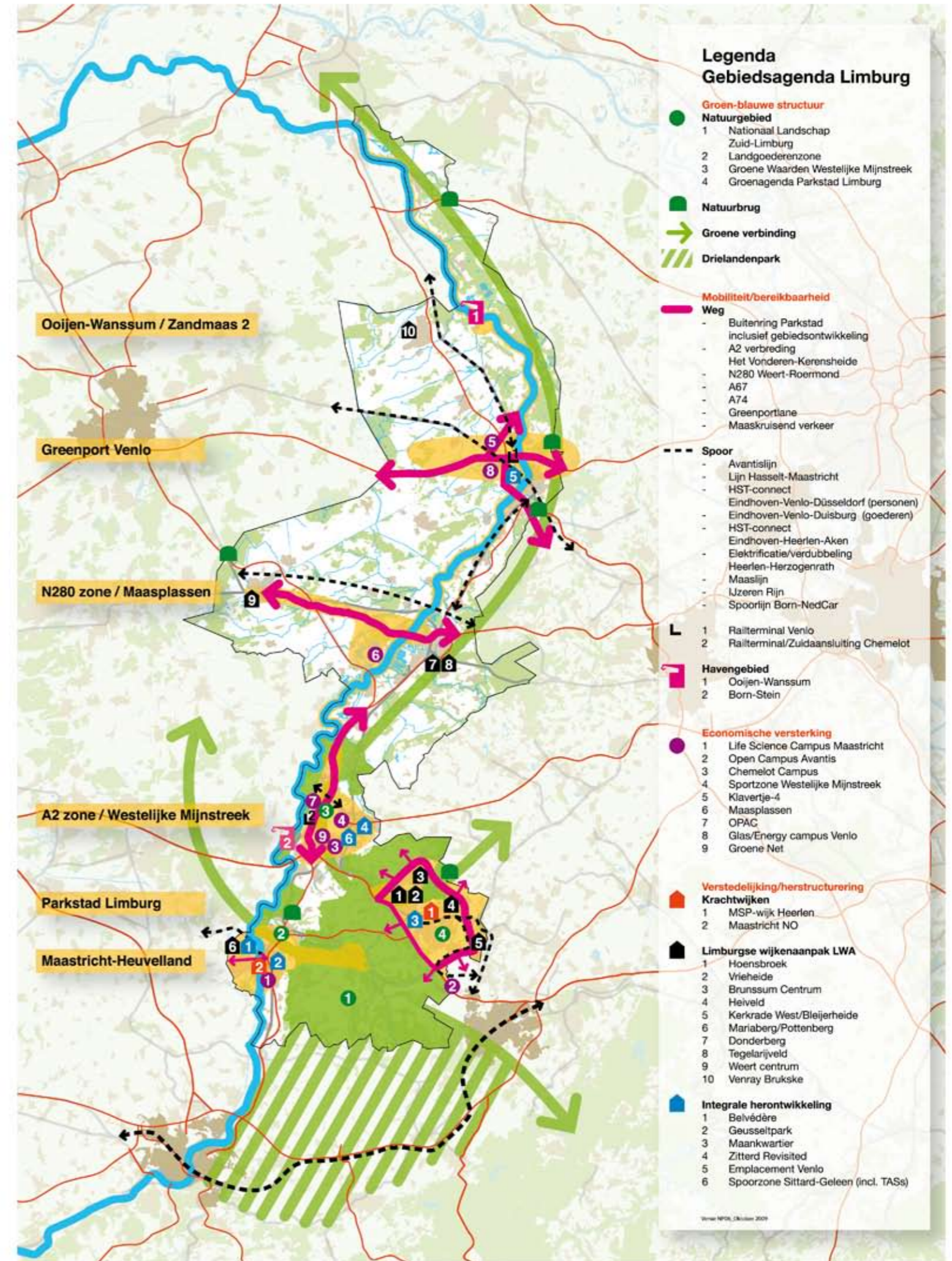
- > **Groen-blauwe structuur**
Creëren van aaneengesloten, klimaatbestendige (internationale) natuurgebieden
- > **Mobiliteit / bereikbaarheid**
Maken van robuuste netwerken, binnen én over de grenzen
- > **Economische versterking**
Ontwikkeling kenniseconomie
- > **Verstedelijking / herstructurering**
Van productie naar transformatie

6 gebieden

- > Maastricht-Heuvelland
- > Parkstad Limburg
- > A2-zone / Westelijke Mijnstreek
- > Greenport Venlo
- > N280 zone / Maasplassen
- > Ooijen-Wanssum / Zandmaas 2

De sectorale opgaven brengen focus in de integrale gebiedsontwikkelingen, die op hun beurt een antwoord moeten bieden aan de specifieke uitdagingen waarvoor Limburg staat. Uitdagingen die voortkomen uit de drie thema's waarmee Limburg zich onderscheidt van andere gebieden in Nederland. De projecten vormen het meest dynamische deel van de Gebiedsagenda. Zij spelen op korte en/of middellange termijn en kunnen gedurende de looptijd van de Gebiedsagenda veranderen.

> Concrete projecten voortvloeiend uit de opgaven



Doel en status van de gebiedsagenda

De gebiedsagenda is tot stand gekomen in samenwerking tussen rijk en regio op basis van bestaand beleid. Eerder vastgestelde nationale en regionale nota's, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Agenda Vitaal Platteland, de Agenda Landschap, het Concept Nationaal Waterplan en regionale structuurvisies en verkeer- en vervoersplannen zijn gebiedsgericht doorvertaald. Voor Limburg in het bijzonder gaat het om Provinciaal Omgevingsplan, Provinciaal Verkeer- en vervoersplan, Limburgse Investeringsagenda, Ontwikkelingsagenda Stedelijk Netwerk Zuid-Limburg en de verschillende regiovisies. De gebiedsagenda is daarmee geen verwoording van nieuw beleid, maar inventariseert bestaand beleid met een ruimtelijke inslag en legt de verschillende plannen naast en op elkaar. Hierdoor ontstaat inzicht in de met elkaar samenhangende opgaven op gebiedsniveau en kunnen de plannen beter op elkaar worden afgestemd.

De gebiedsagenda zelf is geen besluit om programma's of projecten tot uitvoer te brengen; op basis van de gebiedsagenda's worden in het bestuurlijk MIRT overleg keuzes gemaakt en besluiten genomen (bijvoorbeeld tot het uitvoeren van een verkenning). In deze overleggen fungeert de gebiedsagenda als structurend en onderbouwend hulpmiddel.

Met het vaststellen van de gebiedsagenda in het bestuurlijk overleg MIRT wordt afgesproken dat de voorliggende gebiedsagenda de basis is voor het bespreken van onderwerpen en het maken van concrete (financiële) afspraken daarover in de komende paar jaar.

De gebiedsagenda heeft een dynamisch karakter. Jaarlijks, of zo vaak als nodig, kunnen in overleg tussen rijk en regio zaken worden toegevoegd of afgevoerd. In die zin is het voorliggende document een eerste generatie gebiedsagenda. Aanscherping en aanvulling is permanent noodzakelijk om de gebiedsagenda een blijvende functie in het besluitvormingsproces te geven.

De gebiedsagenda richt zich op grootschalige fysiek-ruimtelijke en ruimtelijk-economische veranderingen (exclusief onderhoud en instandhouding) waarbij minimaal twee overheidslagen actief betrokken zijn.

Geen nieuw beleid, maar inzicht in samenhangende opgaven op gebiedsniveau.



Ondergrond

Maas, Robuuste ecologische verbinding Schinveld Mook, Drielandenpark

Laag van de Netwerken

Water, Spoor, Weg, Lucht, Technische infrastructuur

Occupatielaag

Economie, Recreatie en toerisme, Land- en tuinbouw, Wonen

De uitgangspositie: Limburg in vogelvlucht

Bij de beschrijving van de belangrijkste kenmerken van Limburg hanteren we het bekende onderscheid tussen de drie lagen: de ondergrond, de laag van de netwerken en de occupatielaag (zie bijlage blz. 51)

Ondergrond

Limburg is een langgerekte en op sommige plekken smalle provincie (bij Roosteren vormt de provincie een wig van slechts zes kilometer tussen België en Duitsland). De groen/blauwe structuur maakt onderdeel uit van grensoverschrijdende watersystemen en landschappen en wordt gedomineerd door drie hoofdstructuren.

Maas

Deze rivier verbindt over een lengte van 160 km Noord- Midden- en Zuid-Limburg met elkaar en is daarmee een van de belangrijkste structurerende elementen van de provincie.

Schinveld-Mook

Langs de oostgrens van Limburg loopt van noord tot zuid een robuuste ecologische verbinding die een reeks natuurgebieden aan weerszijden van de Duits-Nederlandse grens tussen het Reichswald en Schinveld aan elkaar verbindt.

Drielandenpark

Het nationaal landschap Zuid-Limburg maakt onderdeel uit van het Drielandenpark, dat loopt tot aan het Kempens Plateau en de Ardennen in België en de Eifel in Duitsland.

De ondergrond in Limburg is door de dichte aaneenschakeling van functies in de occupatielaag (zie hierna) extra kwetsbaar. Er is met name in het zuiden van de provincie sprake van een grote ruimtelijke druk. Zeker in het licht van de klimaatverandering zijn de natuurgebieden in Limburg nu te weinig aaneengesloten en verbonden en daarmee te weinig robuust.

Laag van de netwerken

Limburg heeft in beginsel goede verbindingen met de rest van Nederland en de omliggende landen, al schieten de kwaliteit en capaciteit van sommige netwerken nog tekort.

Water

De Maas en het Julianakanaal maken goederenvervoer over het water mogelijk van en naar de zeehavens van Rotterdam en (via het Albertkanaal) Antwerpen. Via de Zuid-Willemsvaart, die Maastricht verbindt met Den Bosch, heeft ook Weert toegang tot het binnenvaartnet. De opwaardering van de Maasroute en de Zuid-Willemsvaart maken vervoer met grotere schepen mogelijk, waardoor de binnenvaart concurrerender wordt ten opzichte van andere vormen van goederenvervoer. Het sluiscomplex bij Ternaaien onder Maastricht vormt daarbij nog wel een flessenhals.

Spoor en lightrail

Limburg heeft goede treinverbindingen met de Randstad en de rest van Nederland. Er wordt gewerkt aan het optimaliseren van de bestaande regionale verbindingen binnen Limburg en verbindingen over de grens met Luik/Brussel (via Maastricht) en Aken/Keulen (via Heerlen), in termen van infrastructuur en bedieningsmodellen. Vanuit Luik/Brussel en Aken/Keulen zijn steden als Parijs, Londen en Frankfurt via het hogesnelheidsnet snel te bereiken. Andere verbindingen over de grens, zoals die met Hasselt (vanuit Maastricht) en Duisburg/Düsseldorf (vanuit Venlo), ontbreken of zijn nog van matige kwaliteit.

Weg

De provincie beschikt over een redelijk uitgebreid snelwegennet. Snelwegverbindingen met België zijn er via de A2/E25 (Maastricht) en A76/E314 (knooppunt Kerensheide), met Duitsland via de A67 (Venlo), A76 (Parkstad) en A77 (Gennep), met de rest van Nederland via de A2 en A67 (Eindhoven) en A73 (Nijmegen). De onderliggende wegstructuur is echter kwetsbaar bij een verdere groei van de mobiliteit. Ook schieten de verbindingen met Duitsland op sommige plekken nog tekort, zoals ter hoogte van Tegelen (door het ontbreken van de A74) en regionaal bij Sittard (aansluiting N297 op Duits wegennet).

De natuurgebieden in Limburg zijn nu te weinig verbonden en daarmee te weinig robuust.

De onderliggende wegstructuur is kwetsbaar bij een verdere groei van de mobiliteit.

Gevarieerde waaier aan economische activiteiten

Lucht
In Zuid-Limburg ligt de regionale luchthaven Maastricht Aachen Airport. Binnen een relatief korte luchtafstand ligt een groot aantal internationale (Schiphol, Brussel, Düsseldorf, Keulen) en andere regionale luchthavens (Liège Airport, Eindhoven Airport, Airport Weeze), waarvan de Limburgse bevolking en het Limburgse bedrijfsleven gebruik kan maken, voor zowel personen- als goederenvervoer.

Technische infrastructuur
Veel grondstoffen voor het chemiecomplex in de Westelijke Mijnstreek worden per buisleiding aangevoerd uit Rotterdam en Antwerpen. Er is ook een verbinding met de industriële complexen in het Ruhrgebied. Limburg heeft in beginsel een goed hoogspanningsnetwerk.

De netwerken zijn op een aantal locaties met elkaar verknoopt. Deze plekken zijn van zeer groot logistiek belang.

Occupatielaag

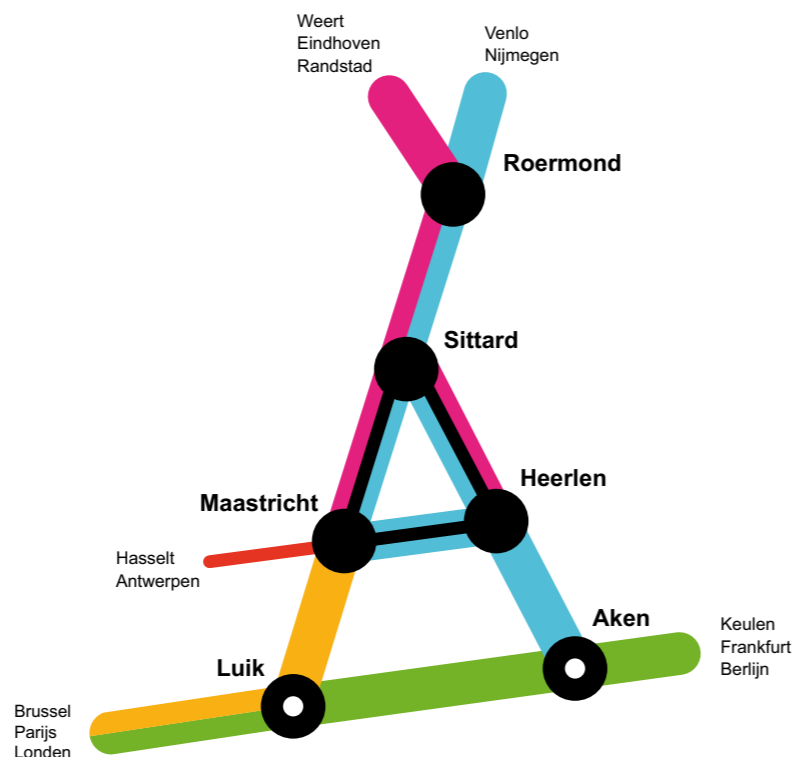
Bij de beschrijving van de occupatielaag maken we een onderscheid tussen de verschillende 'gebruikers' van de ruimte: economie, recreatie en toerisme, land- en tuinbouw en wonen.

Economie

De strategisch gunstige ligging van Limburg heeft in de verschillende stedelijke gebieden geleid. In Venlo en omgeving zijn de logistieke en de agro-foodsector in onderlinge samenhang sterk ontwikkeld. In Roermond ligt het zwaartepunt op de grootschalige detailhandel, met onder meer het drukbezochte Designer Outlet centrum. Weert is een centrum van maakindustrie en fungeert steeds meer als opvanggebied voor bedrijvigheid vanuit Noord-Brabant. De Westelijke Mijnstreek rond Sittard-Geleen is naast Venlo een tweede logistiek centrum van Limburg. Het is tevens het industriële en innovatieve hart van de provincie. Het zwaartepunt ligt op chemie (DSM, Sabic) en automotivie (NedCar). Maastricht, met haar internationaal georiënteerde universiteit, is in Limburg de kennisstad bij uitstek, met nadruk op de gezondheidszorg. Ook de cultuursector en de zakelijke dienstverlening zijn hier sterk ontwikkeld.

Spoorstructuur

- HSL Brussel – Aken – Keulen
- Station
- HSL-station
- Intercitydiensten: Maastricht – Eindhoven – Randstad, Heerlen – Eindhoven – Randstad
- Maastricht – Luik – Brussel
- Regionale treindiensten
- Tramverbinding Hasselt – Maastricht
- Treinverbinding stedelijk netwerk Zuid-Limburg



In Parkstad hebben zich na de mijnsluitingen grote administratieve werkgevers (ABP, CBS) gevestigd. Hier wordt verder een omslag gemaakt naar nieuwe energie, met het mijnwaterproject en zonne-energie als in het oog springende exponenten. Opvallend is de prominente positie van Limburg op het gebied van research and development. Ook neemt het belang van de grote Limburgse steden als shopping centra meer en meer toe. De koopstromen over de landsgrenzen bedragen inmiddels vele honderden miljoenen euro's per jaar. Limburg profiteert per saldo fors van de bestedingen van met name Duitse consumenten.

Recreatie en toerisme

In de hele provincie is de sector toerisme en recreatie sterk ontwikkeld. Limburg heeft diverse natuurgebieden, zoals de nationale parken Groote Peel, Meinweg en Maasduinen in Noord- en Midden-Limburg. Er zijn drukbezochte recreatiecentra zoals de Kasteeltuinen van Arcen, attractiepark Toverland in Sevenum, de Maasplassen in Midden-Limburg en Mondo Verde, Snowworld en Gaia Park in Parkstad. Het Heuvelland in Zuid-Limburg is eveneens een toeristische trekker van jewelste, met Maastricht, Valkenburg aan de Geul, het Geuldal en het drielandenpunt bij Vaals. Jaarlijks worden in Limburg vijftien à twintig miljoen overnachtingen geteld, waarvan het merendeel in een aantal grote bungalowparken in Noord- en Midden-Limburg. Maastricht en Valkenburg hebben na Amsterdam het grootste aantal hotelovernachtingen per jaar. Parkstad laat in de toeristische sector van alle Limburgse regio's overigens de grootste groei zien.

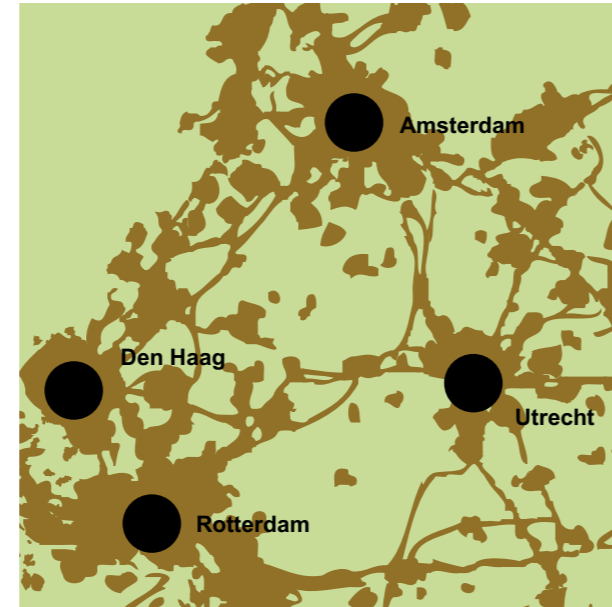
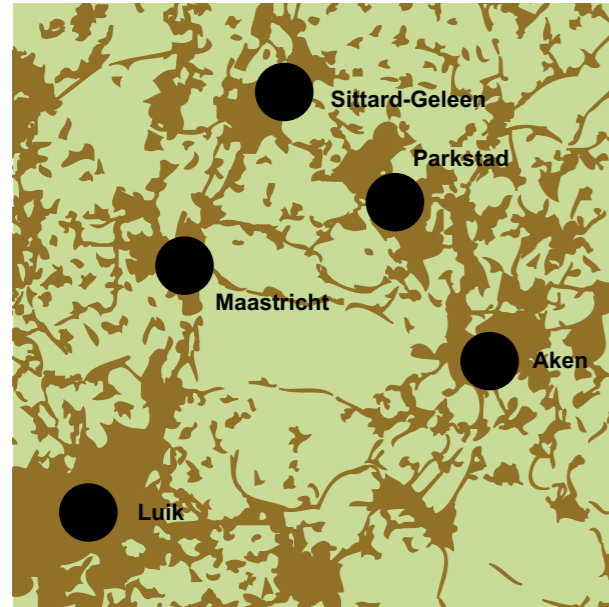
Land- en tuinbouw

Nederland bezit een krachtig en sterk innovatief agribusinesscomplex, dat internationaal hoog staat aangeschreven. Nederland is – na Amerika – de grootste exporteur ter wereld van agroproducten. Binnen dit internationale speelveld speelt het agrofood-complex in Zuidoost Nederland (Oost-Brabant/Noord-Limburg) een zeer prominente rol; er is sprake van een forse concentratie aan food en –processingindustrie, primaire productie en dienstverlening. Noord-Limburg is in omvang het tweede tuinbouwgebied van Nederland en vormt met het kassengebied van buurregio Niederrhein één van de grootste tuinbouwgebieden in Europa. Dit heeft geleid tot een sterke agrarische ontwikkeling in en rond Venlo. Hier bevindt zich onder de noemer Greenport Venlo een (inter)nationaal centrum van bedrijvigheid in de agro-foodsector. De ontwikkeling van Greenport wordt sterk beïnvloed door de mondiale trends in logistiek en transport, zoals de internationalisering van handel en productie, schaalvergroting, diversificatie en specialisatie van producten en groei van retourstromen door recycling. Dit biedt kansen voor agro-logistieke regio's als Greenport, waar productie, opslag en distributie zijn geconcentreerd en gecentraliseerd. Naast het agro-food- en tuinbouwcomplex Greenport wordt op de zandgronden elders in Midden- en Noord-Limburg ook akkerbouw en intensieve veehouderij bedreven. Op de lössgronden in Zuid-Limburg overheerst vooral de fruitteelt. Daarnaast houden veel boeren zich bezig met landschapsbeheer. Zij bedrijven kleinschalige veehouderij, helpen mee aan de instandhouding van het karakteristieke heuvellandschap en bieden mogelijkheden voor verblijfsrecreatie (kamperen bij de boer).

Jaarlijks worden in Limburg vijftien à twintig miljoen overnachtingen geteld.

Noord-Limburg is het tweede tuinbouwgebied van Nederland en vormt met de regio Niederrhein één van de grootste tuinbouwgebieden in Europa.

Een grote stedelijke agglomeratie met een groen hart



Wonen

Limburg is een aantrekkelijk gebied om in te wonen. Mensen wonen hier in de nabijheid van aantrekkelijke (buitenlandse) steden en natuurgebieden. Noord- en Midden-Limburg, met de steden Venlo, Venray, Roermond en Weert zijn relatief dun bevolkt. Zuid-Limburg is met 650.000 mensen op een relatief klein oppervlak na de Randstad het sterkst verstedelijkte gebied van Nederland, met dicht bij elkaar de drie stedelijke centra Maastricht, Parkstad en Sittard-Geleen. Ze verschillen onderling van elkaar, maar vormen samen een compleet netwerk rond een nationaal landschap. Met de grote bevolkingscentra direct over de grens (Luik en Aken) is op de grotere schaal sprake van één stedelijke agglomeratie rond een groen hart (het Drielandenpark).



Grensligging: van belemmering naar kans

Demografische omslag: ontwikkeling in een situatie van krimp

Duurzaamheid: naar een klimaatbestendig Limburg

Drie onderscheidende thema's die Limburg anders maken

Centrale ambitie

De centrale ambitie van Limburg is niet anders dan die van andere regio's in Nederland. Limburg wil een excellent vestigingsklimaat tot stand brengen voor bedrijven en arbeidskrachten en een woonklimaat voor inwoners dat een uitstekende kwaliteit van leven biedt met een goede balans tussen werk en vrije tijd. Anders is wel dat Limburg bij de uitwerking van deze ambitie andere accenten legt (of moet leggen) dan andere regio's. Dit heeft te maken met drie zaken: de grensligging, krimp en duurzaamheid. Deze thema's spelen een belangrijke rol bij de invulling van de zes integrale gebiedsontwikkelingen waarin de Limburgse ambities worden samengebonden. Ze vormen met andere woorden de rode draad in alle ontwikkelingen en projecten die de komende tien jaar in Limburg op stapel staan.

Grensligging: van belemmering naar kans

Europa richt het vizier steeds meer op de ontwikkeling van sterke regio's, over landsgrenzen heen. Dat is de manier waarop de Europese Gemeenschap aan elkaar wil groeien, als het 'Europa van de regio's'. Voor Limburg biedt dit grote kansen. Samen met de buur regio's in België en Duitsland kan de provincie werken aan concrete maatregelen die inhoud geven aan de Europese samenwerking en het leven, wonen en werken van Europese burgers kunnen verbeteren. Zo is er in Limburg nu al sprake van een relatief grote woonmobiliteit over de grens (mensen die in een ander land wonen dan waar ze werken). Ook wordt er met name door onderwijsinstellingen aan weerszijden van de grens al veelvuldig samengewerkt. Om dit nog verder te stimuleren, zal het noodzakelijk zijn de nog bestaande grenzen op verschillende gebieden (onder meer regelgeving, fiscale verschillen en taal) te slechten.

In Zuid-Limburg biedt de Euregio Maas-Rijn grote potentiële ontwikkelingskansen die nu nog achter de genoemde grenzen verborgen blijven. Met steden als Luik, Aken en Hasselt is het een dicht bevolkt gebied met een in potentie grote interne markt voor producenten en consumenten. Om de groeikansen te benutten, is het noodzakelijk het MAHHL-gebied (Maastricht, Aken, Heerlen, Hasselt, Luik, Sittard-Geleen en Genk) economisch en infrastructureel sterker te verknopen. Door het aantal relaties over de grens te vergroten, ontstaat meer massa. Massa die zeker in een situatie

van krimp nodig is om de interne markt daadwerkelijk gestalte te geven.

Midden- en Noord-Limburg zijn relatief dun bevolkte tussengebieden, met een strategisch gunstige ligging in de internationale oost-west-as tussen de Randstad en het technologische centrum Eindhoven enerzijds en het Ruhrgebied anderzijds. Omdat het goederenvervoer naar verwachting de komende decennia nog fors zal toenemen, is Venlo een belangrijke logistieke hotspot in deze as. Hier biedt de grote externe markt stimulansen voor de doorontwikkeling van bedrijvigheid, zowel binnen als buiten de agro-foodsector.

Demografische omslag: ontwikkeling in een situatie van krimp

Bij de demografische ontwikkelingen moet er een onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds Zuid-Limburg en anderzijds Midden- en Noord-Limburg. Zuid-Limburg heeft te maken met de sterkste afname van de bevolking in Nederland. Wat het gebied onderscheidt van de andere krimpgebieden in ons land (Zeeuws-Vlaanderen en Noord-Oost-Groningen), is dat Zuid-Limburg het enige sterk verstedelijkte gebied is dat krimpt. De krimp manifesteert zich op dit moment het sterkst in Parkstad Limburg, waarbij tegelijkertijd sprake is van een aantal negatieve bevolkingsontwikkelingen: het wegtrekken van mensen met midden- en hogere inkomens, een forse daling van het aantal geboorten, een toenemend aandeel van zorgbehoevende ouderen, een daling van het gemiddeld opleidingsniveau en van de arbeidsparticipatie, een uittocht van jonge (met name hoogopgeleide) werkzoekenden naar het westen van ons land of België en Duitsland en een groeiende werkloosheid.

De daling van aantal inwoners en huishoudens heeft op deze manier ingrijpende gevolgen voor de manier waarop het gebied moet nadenken over en ingrijpen in zaken als woningbouw, groen en blauw, arbeidsmarkt, mobiliteit en voorzieningen. In Zuid-Limburg (Parkstad Limburg voorop) is nu al sprake van een woningoverschot en worden scholen gesloten. Hier zijn geen inkomsten meer te verwachten uit aanvullende woningbouw of de bouw van kantoren. Er zal netto meer moeten worden gesloopt dan gebouwd. Scholen zullen moeten worden gesloten of samengevoegd. Dit maakt ruimtelijke ingrepen in het gebied gecompliceerd en moeilijk financieerbaar. Daar komt bij dat de aanpak op regionaal

Met steden als Luik, Aken en Hasselt is er in potentie een grote interne markt.

Zuid-Limburg is het enige sterk verstedelijkte gebied is dat krimpt.

Steden kunnen bij de aanpak van elkaar leren en ook dat maakt samenwerking onontbeerlijk.

niveau vorm moet krijgen, om te voorkomen dat steden elkaar gaan beconcurreren en er spanning ontstaat tussen de steden en de dorpen in het Heuvelland. Er is ook een verschil in het tempo waarin de steden in Zuid-Limburg te maken krijgen met krimp. Steden kunnen bij de aanpak van elkaar leren en ook dat maakt samenwerking onontbeerlijk. De strategische aanzet hiertoe is gegeven in de Ontwikkelingsagenda voor het stedelijk netwerk Zuid-Limburg.

In Midden- en Noord-Limburg is nu nog geen sprake van een afname van de bevolking, maar de demografische omslag is ook hier op korte termijn te verwachten (in Midden eerder dan in Noord). De toename van de potentiële beroepsbevolking (15- tot 65-jarigen) is al tot stilstand gekomen. Dit is een forse bedreiging voor de economische ontwikkeling van een gebied als Greenport Venlo, dat ook nationaal wordt gezien als een economische brandpunt van de eerste orde. De ontwikkeling kan alleen slagen als er voldoende arbeidspotentieel is. Bij een stagnerende beroepsbevolking zal de regio dus arbeidskrachten van buiten moeten aantrekken. Om een goed antwoord te kunnen bieden aan de voorziene sterke groei van het aantal arbeidsplaatsen en de vraag naar woonruimte van met name jonge hoogopgeleide mensen zullen er daarom nieuwe, aantrekkelijke woonmilieus moeten worden geschapen.

Door huishoudensverdunding neemt het aantal huishoudens in Midden- en Noord-Limburg nog toe tot ca. 2025 en is er nog enige ruimte voor aanvullende nieuwbouw. De inkomsten hieruit moeten optimaal worden ingezet voor de herstructurering en kwalitatieve opwaardering van bestaande wijken en de (her)ontwikkeling van nieuwe woongebieden. Dit vraagt om bovengemiddelde financiële inspanningen van de gemeenten en corporaties, ook omdat bij de herstructureringsopgave hoge ambities leven op het gebied van duurzaamheid en de toepassing van de principes van Cradle-to-Cradle (zie hierna).

Limburg gaat voor de kansen die de demografische omslag biedt.

De huidige (Zuid) en toekomstige (Midden en Noord) krimp in Limburg werkt door in alle gebiedsontwikkelingen en projecten. Ze kan bedreigend zijn, maar Limburg gaat voor de kansen die de demografische omslag biedt. De provincie kan en wil op dit gebied een voorloperspositie in Nederland innemen. Krimp heeft nationale aandacht. De minister van Wonen, Wijken en Integratie heeft het Topteam Krimp ingesteld. Het

team heeft de opdracht meegekregen om enerzijds de knelpunten en kansen te analyseren die bevolkings- en huishoudensdaling met zich meebrengen en anderzijds oplossingsrichtingen en aanbevelingen te formuleren. Het Topteam heeft inmiddels advies uitgebracht over Parkstad Limburg. De krimp wordt hier 'urgent en bijzonder' genoemd. Er is een gezamenlijke aanpak nodig van gemeenten, regio, provincie en rijksoverheid om te investeren in een economisch sterke en duurzame toekomst voor deze sterk verstedelijkte regio. Die investeringen zijn nodig in de woonomgeving, het vestigingsklimaat, innovatie, de arbeidsmarkt en de verbindingen met omliggende economische centra. Met deze aanpak is Parkstad Limburg een proefregio voor herstructureringsopgaven in een gebied met bevolkingsdaling. Met de ervaringen die hier worden opgedaan, kan de rest van ons land in de nabije toekomst haar voordeel doen. Limburg wil dan ook op een innovatieve manier de demografische omslag bij de horens vatten.

Duurzaamheid: naar een klimaatbestendig Limburg

Limburg heeft de ambitie koploper te zijn in de ontwikkeling van innovatieve duurzaamheidsconcepten zoals Cradle-to-Cradle (C2C). Deze ambitie wordt onder meer gevoed vanuit de wens de kwetsbare omgeving te willen beschermen. Daarnaast wordt Limburg (net als de andere provincies) geconfronteerd met klimaatverandering. Door het opschuiven van de klimaatzones zal de provincie in het algemeen droger en warmer worden. Bij fysiek-ruimtelijke ingrepen dient er rekening mee te worden gehouden dat de regio moet worden aangepast aan het veranderend klimaat. In het stedelijk gebied zal de nadruk liggen op het voorkomen van hitte-eilanden, in het landelijk gebied op een effectief waterbeheer dat rekening houdt met kortstondige neerslagoverschotten (rivierverruiming), afgewisseld met langdurige neerslagtekorten (buffering).

Door bij het klimaatbestendig maken van Limburg nieuwe duurzame inrichtingsconcepten te vermarkten, kan de regio een impuls geven aan de regionale economie. Provincie, gemeenten en bedrijven in Limburg zetten nu al concrete stappen in de ontwikkeling van kennis en uitvoering van projecten op het gebied van onder meer C2C en zonne-energie. Zo worden de C2C-principes toegepast bij de inrichting van het Floriade-terrein en in integrale gebiedsontwikkelingen als Klavertje 4 en de

Door bij het klimaatbestendig maken nieuwe duurzame inrichtingsconcepten te vermarkten, kan de regio een impuls geven aan de regionale economie.

ondertunneling van de A2. Ook bij de wijkvernieuwing in Maastricht Noordoost wordt onderzocht in hoeverre C2C kan worden toegepast. Verder onderzoeken tal van Limburgse bedrijven (waaronder grote spelers als DSM, Sabic en Océ) concreet of ze hun productieprocessen volgens de C2C-principes kunnen inrichten. Ze hebben hiervoor een netwerk opgericht dat wordt ondersteund door de provincie. Intussen wordt het duurzaam ontwerpen en bouwen ook steeds meer geïntegreerd in het onderwijs via onder meer het demonstratieprogramma De Wijk van Morgen van Hogeschool Zuyd op bedrijventerrein Avantis in Heerlen. Op energiegebied hebben de provincie en 32 Limburgse gemeenten (goed voor 90% van de Limburgse bevolking) begin 2009 het 'Omschakel Convenant' getekend. Hierin zeggen de gemeenten toe in de komende vier jaar, met steun van de provincie, projecten te gaan uitvoeren voor energiebesparing en duurzame energie. Zonne-energie is een belangrijk speerpunt. Met name Avantis begint zich te ontwikkelen tot een innovatie- en productiecentrum op dit gebied.

Groen-blauwe structuur

Aaneengesloten, klimaatbestendige (internationale) natuurgebieden creëren

Mobiliteit/bereikbaarheid

Robuuste netwerken binnen én over de grenzen maken

Economische versterking

Ontwikkeling kennis-economie met campussen

Verstedelijking/herstructurering

Van productie naar transformatie

Vier sectorale opgaven

Naast de thematische opgaven zijn er ook sectorale opgaven die zijn terug te vinden in de legenda van de kaart bij deze Gebiedsagenda.

Groen-blauwe structuur

Aaneengesloten, klimaatbestendige (internationale) natuurgebieden creëren.

Limburg wil de bestaande groene en blauwe structuren behouden en versterken. Het aantrekkelijke landschap in de provincie draagt bij aan het tot stand brengen van een excellent vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven. Het nationaal landschap Zuid-Limburg en de bufferzones tussen de stedelijke agglomeraties krijgen daarbij extra aandacht. Dit gebeurt onder meer via het programma Groen in en om de Stad. Behalve op behoud en verbetering van het bestaande (nationale) landschap en de overgang tussen stad en land richt Limburg zich ook op natuurbehoud. De ambitie is om aaneengesloten natuurgebieden te creëren die deel uitmaken van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur). Dit is nodig om de teruggang van de biodiversiteit in Nederland te stoppen. Limburg wil in dit verband een betere aansluiting bewerkstelligen met de natuurgebieden in de Kempen, Ardennen en Eifel over de grens. De aanleg van enkele nieuwe 'natuurbruggen' vormt hiervoor een eerste aanzet.

Bij de blauwe structuren richt de aandacht zich sterk op het klimaatbestendiger maken van de Maas met de bijbehorende deelstroomgebieden en het robuuster maken van de beekdalen. Limburg wil meer ruimte geven voor rivieren en beken, om beter beschermd te zijn tegen de met de opwarming van de aarde gepaard gaande hogere waterstanden. De hoogwaterbescherming speelt een belangrijke rol bij gebiedsontwikkelingen in de Maasvallei.

Mobiliteit/bereikbaarheid

Robuuste netwerken binnen én over de grenzen maken.

Een goede (grensoverschrijdende) bereikbaarheid, voor zowel het personen- als goederenvervoer, is cruciaal voor het vestigingsklimaat van Limburg. Dit geldt met name voor de knooppunten tussen de verschillende modaliteiten, de logistieke Hotspots, in het bijzonder Venlo en het logistiek knooppunt Zuid-Limburg (Born/Stein en de goederenterminal Chemelot). Bij de aanpak van mobiliteitsproblemen opereert de regio conform de volgorde van ingrepen in de Mobiliteitsladder: bewustwording over de aard en omvang van de problemen, (beter) benutten van de bestaande infrastructuur, beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag om onder meer de modal split te veranderen, en pas als laatste uitbreiden van bestaande en bouwen van nieuwe infrastructuur. Limburg zet de komende jaren met name in op het verbeteren van de capaciteit, kwaliteit en bediening van de (bestaande) spoorinfrastructuur binnen de regio en met het buitenland. Het gaat hierbij onder meer om het aantakken op het hogesnelheidsnet en het verbeteren van de railverbindingen tussen de Tripool-steden Maastricht, Parkstad en Sittard-Geleen (zie de illustratie op pagina 16). Daarnaast wil de provincie investeren in het verhogen van de capaciteit of verbeteren van de kwaliteit van een aantal wegverbindingen, en in beperkte mate in de aanleg van nieuwe wegen. Bij de vaarwegen zet de provincie in op het beter benutten van de bestaande capaciteit door het verbeteren van overslagfaciliteiten in de havens.

Meer ruimte voor rivieren en beken, om beter beschermd te zijn tegen hogere waterstanden door de opwarming van de aarde.



Economische versterking

Ontwikkeling kenniseconomie met campussen.

Limburg staat voor de strategische opgave om de transitie te maken van de maakindustrie naar een internationaal gerichte kenniseconomie. Alleen zo kan de huidige braindrain worden voorkomen en kunnen (jonge) kenniswerkers worden vastgehouden en aangetrokken. Daarvoor zet de regio in de eerste plaats in op de samenhangende en elkaar versterkende ontwikkeling van een aantal campussen op het gebied van respectievelijk chemie en materials (Sittard-Geleen), gezondheidszorg en life sciences (Maastricht en Heerlen) en nieuwe energie (Heerlen en Venlo). Daarnaast zal de sportzone Westelijke Mijnstreek vrij baan maken voor (top)sportopleidingen en -evenementen. Ook bij de ontwikkelingen in Greenport Venlo speelt kennisontwikkeling een centrale rol. Limburg wil op deze manier uitgroeien tot één grote kennisregio, samen met Zuidoost-Brabant en het aangrenzende buitenland (de ELA-driehoek). De inzet op meerdere campussen zorgt daarbij voor meerwaarde. De logistieke sector (zie mobiliteit/bereikbaarheid) is niet alleen voorwaardenscheppend voor de ontwikkeling van de industrie, maar schept ook nieuwe bedrijvigheid in de distributie en andere toegevoegde waarde op logistiek vlak. De ruimtelijke investeringen in het kader van de Gebiedsagenda moeten de fysieke randvoorwaarden scheppen om de noodzakelijke transitie te kunnen maken. In dit verband ligt er ook een opgave op het gebied van de aanleg van nieuwe en de herstructurering en verduurzaming van bestaande bedrijventerreinen. De provincie heeft de opgave voor herstructurering en aanleg van nieuwe werklocaties in samenspraak met de gemeenten vastgelegd in het Programma Werklocaties 2020.

Verstedelijking / herstructurering

Van productie naar transformatie.

Zoals elders moet ook in Limburg de woningvoorraad in kwantitatief en kwalitatief opzicht beter worden afgestemd op de vraag. Bijzonder is echter dat de regio daarnaast moet inspelen op de demografische omslag en de deels daaruit voortvloeiende waardedaling van het onroerend goed. Waar elders in het land wordt gestreefd naar een woningtekort van 1,5 % is het voor (delen van) Limburg vooral zaak om het woningoverschot niet te ver op te laten lopen.

Er is dus sprake van een dubbele opgave: enerzijds extra woningen uit de markt halen, anderzijds woonmilieus verbeteren en vernieuwen. Daarnaast is er nog de wens de bestaande woningvoorraad duurzamer te maken. Met name in het sterk verstedelijkte Zuid-Limburg is dit een complexe opgave. Omdat er geen ruimte meer is voor aanvullende woningbouw, valt een belangrijke financieringsbron voor de vernieuwing en verduurzaming van woonmilieus en het op peil houden van het voorzieningenniveau weg. In Midden- en Noord-Limburg is de herstructureringsopgave voorlopig minder groot. Hier is ook nog enige ruimte voor nieuwbouw. Omdat deze voor 60% binnen de grenzen van de huidige bebouwing moet plaatsvinden, vraagt ook deze opgave om extra ruimtelijke investeringen. Om in te spelen op de toekomstige krimp moet hierbij sterk worden ingezet op flexibel bouwen, met woningen die relatief gemakkelijk zijn aan te passen aan de veranderende vraag.

Limburg staat bij de woningbouwopgave een strategie voor ogen die enerzijds inspeelt op de gevolgen van de demografische omslag, en anderzijds probeert deze omslag te beperken. De regio zet bij de herstructurering en verstedelijking daarom ook in op het terugdringen van het vertrekoverschot. Er moeten nieuwe duurzame woonmilieus komen die bijdragen aan het vasthouden en aantrekken van met name kenniswerkers, maar ook andere gekwalificeerde arbeidskrachten die de dreigende daling van de beroepsbevolking kunnen compenseren. De Limburgse Wijkenaanpak is een eerste aanzet in de zoektocht naar woonmilieus die zowel klimaatbestendig zijn als voldoende flexibel om te kunnen inspelen op de gevolgen van krimp. De regio zal de komende jaren de mogelijkheden op dit gebied blijven onderzoeken en verkennen.

Limburg wil uitgroeien tot één grote kennisregio, samen met Zuidoost-Brabant en het aangrenzende buitenland.

Afgezien van Maastricht, waar op het moment nog de stedelijke herprogrammering speelt, zijn rijk en regio het voor Limburg eens over de gewenste 'netto' toe- of afname van de woningvoorraad in de periode 2010–2020. Onderstaande tabel geeft voor deze periode per regio die (indicatieve) opgave weer. Deze is bepaald op basis van prognoses van Etil (2009) en Primos (2007). Regelmatige actualisatie o.b.v. nieuwe prognoses is gewenst. In de tabel zijn ook cijfers opgenomen over de nadere invulling van de totale woningbouwopgave. Dit zijn globale inschattingen die in de regionale woonvisies nader ingevuld en onderbouwd gaan worden.

Niet opgenomen in deze tabel is de herstructureringsopgave op het gebied van bedrijventerreinen, scholen en voorzieningen. Ook op deze terreinen zijn forse inspanningen nodig.

woningbouwopgave Limburg 2010–2020	Ontwikkeling woningvoorraad					
	(netto)	Nieuwbouw (vervanging)	Nieuwbouw (totaal)	Sloop (tbv vervanging)	Sloop (excl. vervanging)	Sloop (totaal)
Noord-Limburg	8000	2000	10000	2000		2000
Midden-Limburg	4750	1500	6250	1500		1500
Westelijke Mijnstreek	200	2450	2650	2450		2450
Parkstad	-6200 *	6900	6900	6900	6200	13100
Maastricht						
Totaal	6750					

* Betreft 2008-2020; Primos gaat uit van - 5085 voor de periode 2010-2020



Maastricht-Heuvelland

Parkstad Limburg

A2-zone / Westelijke

Mijnstreek

N280-zone / Maasplassen

Greenport Venlo

Ooijen-Wanssum /

Zandmaas 2

Integrale gebiedsontwikkelingen

De sectorale en thematische opgaven komen in Limburg grotendeels in zes gebieden samen. Het oppakken van die opgaven door gemeenten, regio, provincie en rijk in de vorm van integrale gebiedsontwikkelingen moet een antwoord bieden op de uitdagingen die voortkomen uit de grensligging, de krimp en de hoge ambities op het gebied van duurzaamheid.

Maastricht-Heuvelland

Maastricht is een stad met internationale allure met tal van internationale instituten en een hoogwaardige kennisinfrastructuur, een belangrijke toeristenstad gericht op cultuur en een aantrekkelijk kernwinkelgebied. De stad is ingebed in het Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Dit is bepalend voor de strategische opgaven voor dit gebied: Toeristisch-recreatieve versterking; verbetering van de culturele kwaliteit als voorschot op de Maas-trichtse aanmelding als Europese Culturele Hoofdstad 2018; verdere uitbouw als kenniscentrum op het snijvlak van life science en health care (o.m. Life & Sciences Campus Maastricht); het benutten van gebiedsgerichte kansen in relatie tot de aanleg van de A2-tunnel en de aanpak van de omliggende krachtwijken; verbetering van het grensoverschrijdend openbaar vervoer (incl. het Maaskruisend verkeer). De realisatie van Belvédère vormt een krachtige integrale ontwikkeling.

Ter uitwerking van de eerstgenoemde opgave is eind 2008 onder impuls van de Provincie de gemeenschappelijke visie 'Eén groene weldadige stad' verschenen. Deze legt een strategisch beeld neer van een citypark dat Maastricht, Meerssen en Valkenburg verbindt. Dit park vormt een samenhangend kader voor een scala aan bestaande en nieuwe projecten als de ontwikkeling van het Geusselpark, de Landgoederenzone, de vestiging van het United World College, het citypark routenetwerk met fiets- en wandelpaden en de centrumontwikkeling van Valkenburg. Op termijn ontstaat dan in deze corridor tussen de Ardennen en de Kempen een gebied met allerlei mogelijkheden voor ontspanning, topzorg en nieuwe vormen van semi-zakelijk toerisme en wellness. Verdere verbreding binnen het Heuvelland is voorzien.

Parkstad Limburg

Parkstad Limburg is het grootste van de drie stedelijke gebieden van het Stedelijk Netwerk Zuid-Limburg. De kernopgave van het gebied is een kwaliteitsslag op het gebied van woon- en leefomgeving, sociale voorzieningen en economische structuur. De krimp is daarbij op alle fronten een complicerende factor die reactief, proactief en collectief aangepakt moet worden. Het Topteam Krimp zegt hierover dat meer aandacht is vereist voor het investeren in een aantrekkelijke leefomgeving, het ontwikkelen van een aantrekkelijk vestigingsklimaat, innovatie, een aansluitende arbeidsmarkt en goede bereikbaarheid met omliggende economische centra als Maastricht en Aachen.

De regio heeft een structuurvisie opgesteld waarin de grote strategische projecten in onderlinge samenhang zijn gepositioneerd. De vijf prioriteiten zijn nieuwe energie en economie, het realiseren van grensoverschrijdend openbaar vervoer, de ontwikkeling van een duidelijk centrum, gebiedsontwikkeling inclusief groene structuren en herstructurering stedelijk gebied (onder meer in het kader van de krachtwijkenaanpak van het ministerie van VROM). Onder deze prioriteiten ligt een waai-er aan projecten, die worden beschreven in deze Gebiedsagenda.

Parkstad Limburg ziet economische ontwikkeling als dé motor van het gebied. De Open Campus Avantis is het kristallisatiepunt en uithangbord voor de economische kracht van de regio. De integrale gebiedsontwikkeling is er op gericht de kans van slagen van de campusontwikkeling zo groot mogelijk te maken. Parkstad wil aanhaken bij de campusontwikkeling aan de andere kant van de grens, waar de RWTH Aachen vóór 2015 voor miljarden gaat investeren. Hier zijn tienduizenden extra arbeidsplaatsen mee gemoeid. De thema's bereikbaarheid en aantrekkelijkheid zijn in de gebiedsontwikkeling van Parkstad leidend. De investeringen zijn gericht op het garanderen van een moderne en snelle bereikbaarheid voor producten, diensten en mensen en op het vergroten en versterken van de aantrekkelijkheid van Parkstad als woonregio voor kenniswerkers. De deelname aan de Branding Zuid Limburg (www.zuidlimburg.nl) maakt hier onderdeel van uit.

[Aantrekkelijker maken van Parkstad als woonregio voor kenniswerkers.](#)

A2-zone / Westelijke Mijnstreek

De Westelijke Mijnstreek is dé industrieregio van Limburg. Het chemiecluster is een belangrijke drager van de economie in dit gebied én Limburg als geheel. Bedrijven als DSM, Sabic en NedCar en de Chemelot Campus vormen een belangrijke voedingsbodem voor de verdere ontwikkeling van krachtige hoogtechnologische en innovatieve bedrijvigheid. De automotivecluster en de zorg vervullen een vliegwiel functie in dit geheel. Het gebied, in het bijzonder Sittard-Geleen, heeft daarnaast een rijke sportinfrastructuur met diverse (top) sportaccommodaties en een grote concentratie aan topsportactiviteiten en onderwijsinstellingen. Het uitbouwen van deze economische groeisectoren vraagt om een uitstekend vestigingsklimaat met voldoende, zorgvuldig gebruikte ruimte van goede kwaliteit en een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Eveneens noodzakelijk voor een verdere economische ontwikkeling is een goede (inter)nationale bereikbaarheid en een goed functionerend logistiek knooppunt Zuid-Limburg, met een robuust netwerk van verbindingen (weg, water, spoor, buis en lucht) met de mainports (Rotterdam, Antwerpen) en het Europese achterland, een goede samenwerking tussen de (eu)regionale terminals en een efficiënte interne ontsluiting.

De verbreding van de A2 tussen het Vonderen en Kerensheide is daarbij essentieel. Ook het doortrekken van de N297 op Duits grondgebied richting Ruhrgebied is van belang, waarbij wel capaciteitsproblemen kunnen optreden. De regio zet in op een duurzame ontwikkeling volgens de C2C-principes, met het gebruik van duurzame energiebronnen, hergebruik van energie en energiebesparing als speerpunten.

N280-zone / Maasplassen

Midden-Limburg heeft voor de omliggende regio's de functie van verblijfs- en woongebied. Het gebied richt zich daarom op het versterken van natuur, toerisme, zorg, infrastructuur en woonmilieus, waarbij ze gebruik maakt van de zaken die Midden-Limburg onderscheiden van andere regio's. De N280 biedt kansen om de groeiende handel en zorgsector in Weert en Roermond te faciliteren en tevens de bereikbaarheid van het gebied te vergroten. Daarmee worden de complementaire economieën van de twee stadsregio's verbonden. Er kan zo een ontwikkelas ontstaan waarin waardeontwikkeling in de gespecialiseerde zorgsector (een 'zorgstrip') wordt gecombineerd met landschapsontwikkeling, nieuwe ontwikkelingen als zorghotels, opleidings-

en kennisinstellingen, verdere ontwikkeling van bedrijvigheid en een betere ontsluiting van de unieke mogelijkheden biedende Maasplassen. De bundeling van voorzieningen langs de as leidt tot meerwaarde in economische en landschappelijke zin. Voor de ontwikkeling van de Maasplassen zijn naast infrastructuur en (uiteraard) toeristische en ecologische aspecten ook maatregelen ten behoeve van hoogwaterbescherming noodzakelijk. Het Maasplassengebied is onderdeel van het meerjarenplan Zandmaas 2-2009.

Greenport Venlo

In het gebied rond Venlo is een concentratie ontstaan van logistieke activiteiten en bedrijvigheid, onderzoeken en ontwikkelactiviteiten in de agro-foodsector. Het Rijk heeft de nationale betekenis van het gebied in 2004 erkend. Greenport Venlo werd geboren, naast bijvoorbeeld Brainport Eindhoven en Mainport Rotterdam een economische groeimotor van de eerste orde. Greenport ligt in het hart van een regio waarin binnen een straal van honderd kilometer ruim dertig miljoen consumenten wonen. Gecombineerd met de tuinbouw in de Duitse regio Niederrhein ligt hier één van de grootste kassengebieden van Europa. Greenport is verder na Rotterdam en Amsterdam het derde logistieke knooppunt van Nederland, een gevolg van de uitstekende ligging aan snelwegen, water en spoorlijnen. Daarmee vervult het gebied rond Venlo een kernrol in de economische hoofdstructuur van Nederland en Noordwest Europa. Trends als internationalisering van handel en productie, schaalvergroting alsmede groei van wereldhandelsstromen in producten en grondstoffen zullen gevolgen hebben op de toekomst van het agrofoodcomplex in Oost-Brabant/Noord-Limburg. Ook de mondiale groeiende vraag naar voedsel (mondiale bevolkings- en welvaartsgroei) vraagt aandacht. Nederland heeft de wens uitgesproken om over 15 jaar mondiaal koploper te zijn in de verduurzaming van de voedselproductie. Dit noopt tot verder onderzoek naar slimme intelligente agrologistieke en ruimtelijke concepten, die een bijdrage leveren aan efficiënt ruimtegebruik, dierenwelzijn (vervoer levende dieren), voedselkwaliteit, milieu (CO₂, fijn stof) en reductie van internationale vervoersstromen en energieverbruik.

Om de rol van Greenport Venlo in stand te kunnen houden, is een verdere versterking van de concurrentiepositie noodzakelijk. Naar verwachting leidt dit tot een groeiende transportvraag van mensen en goederen en daarmee tot een toenemende ruimtedruk. Om

hierop een goed antwoord te bieden, is een integrale gebiedsontwikkeling noodzakelijk. Sleutelbegrippen hierin zijn betere benutting, intensivering en kwaliteitsverhoging van bestaande woonwerk- en recreatiemilieus en infrastructuur, aanleg van nieuwe woon- en werkmilieus, uitbreiding van het stelsel van infrastructuurele voorzieningen gericht op multi-modale bereikbaarheid en versterking van de groen- en waterstructuren. Een en ander is neergelegd in de Greenportvisie. Duurzaamheid is hierin een leidend thema.

Ooijen-Wanssum / Zandmaas 2

Tussen de dorpen Ooijen en Wanssum in Noord-Limburg ligt een tien kilometer lange Oude Maasarm. Door deze Maasarm bij hoog water weer mee te laten stromen, krijgt de Maas nieuwe ruimte, ontstaat een bijzonder landschap en kan het gebied zich weer economisch ontwikkelen. Natuur, hoogwaterbescherming, recreatie, toerisme, economie, woningbouw en landbouw worden hier in samenhang ontwikkeld. Een belangrijk onderdeel van de gebiedsontwikkeling is de uitbreiding van de huidige containerhaven in Wanssum. In combinatie met de aan te leggen rondweg rond de kwetsbare dorpskern biedt dit een goed antwoord op de groei van de containervaart. Deze gebiedsontwikkeling is een speerpunt in het meerjarenplan Zandmaas2 – 2009. Dit meerjarenplan biedt het kader om in het perspectief van de klimaatverandering (2050) de Maasvallei van Roosteren tot Mook met behulp van het gebiedsontwikkelingsinstrumentarium robuust veilig te maken en sociaal economisch duurzaam tot ontwikkeling te brengen.

Greenport is na Rotterdam en Amsterdam het derde logistieke knooppunt van Nederland.

Waardeontwikkeling in de gespecialiseerde zorgsector combineren met landschapsontwikkeling.

Groen-blauwe structuur (1) Nationaal Landschap Zuid-Limburg, (2) Landgoederenzone, (3) Groene Waarden Westelijke Mijnstreek, (4) Groenagenda Parkstad Limburg, (5) Natuurbruggen, (6) Grensmaas en Zandmaas Mobiliteit/bereikbaarheid Weg (7) Buitenring Parkstad, (8) Verbreding A2 Het Vonderen-Kerensheide, (9) N280 Weert Roermond, (10) Vergroten capaciteit A67, (11) Aanleg A74, (12) Greenportlane, (13) Maaskruisend verkeer Maastricht, *Spoor en lightrail* (14) Avantislijn, (15) Lijn Hasselt-Maastricht, (16) HST-verbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf, (17) HST-verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken, (18) Verdubbeling en elektrificatie Heerlen-Herzogenrath, (19) Maaslijn, (20) IJzeren Rijn, (21) Spoorlijn Born-Nedcar, *Railterminals* (22) Railterminal Venlo, (23) Zuیداansluiting Chemelot/Railterminal Chemelot, *Havengebied* (24) Ooijen-Wanssum, (25) Born/Stein Economische versterking Campusontwikkeling (26) Life & Sciences Campus Maastricht, (27) Open Campus Avantis, (28) Chemelot Campus, *Sportzone Westelijke Mijnstreek* (29) Sportzone Westelijke Mijnstreek, *Uitbouw Greenport Venlo* (30) Klavertje 4, *Toerisme en recreatie* (31) Maasplassen, *Duurzame energie* (32) OPAC, (33) Glas/Energy Campus Venlo, (34) Groene Net Sittard-Geleen, (35) Duurzame Energie Centrale Limburg (DECL) Verstedelijking/herstructurering Krachtwijken (36) MSP-wijk Heerlen, (37) Maastricht Noordoost Herstructurering en nieuwe woonmilieus (38) Limburgse wijkenaanpak Integrale herontwikkeling (39) Belvédère, (40) Geusseltpark, (41) Maankwartier, (42) Zitterd Revisited, (43) Emplacement Venlo, (44) Spoorzone Sittard-Geleen

Fysiek-ruimtelijke projecten in Limburg

Inleiding

Uit de integrale gebiedsontwikkelingen vloeit een aantal concrete fysiek-ruimtelijke projecten voort, die voor een deel al lopen of op korte termijn starten. Voor de langere termijn en op een specifiek aantal gebieden (onder meer krimp en klimaatadaptatie) is de vertaalslag in projecten nog niet voltooid. Dit betekent dat de Gebiedsagenda in de toekomst mogelijk wordt aangepast. In de bijlage op blz. 52 wordt aangegeven welke projecten bij welke integrale gebiedsontwikkeling horen. De projecten zijn in dit hoofdstuk gerangschikt onder de vier sectorale opgaven.

Groen-blaue structuur

1

Nationaal Landschap Zuid-Limburg

Voor het behoud en de versterking van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg loopt momenteel een uitvoeringsprogramma. Aanvullend stelt de provincie vier gebiedsdekkende projecten voor: een vlakfietsroute door Zuid-Limburg, bioverbrandingsinstallaties voor snoei- en groenafval met warmtekrachtkoppeling, ontvangstcentra voor het nationaal landschap en een begrazingsproject. Voor de uitvoering wordt de oprichting van een landschapsfonds overwogen.

2

Landgoederenzone

Direct ten noorden van Maastricht ligt een gebied van 1100 hectare met landhuizen en kastelen, te midden van bossen en waterpartijen. Deze Landgoederenzone is ernstig verrommeld en versnipperd geraakt door de opgerukte industriële bedrijvigheid en infrastructuur. Daardoor blijft een aantal kansen van het gebied onbenut. De zone kan een essentiële schakel vormen in de internationale ecologische hoofdstructuur van de Ardennen naar de Kempen, via de Grensmaas, het beneden Geuldal en de groene wig van Amby naar het Heuvelland. Daarnaast kan het een aantrekkelijk wandelgebied zijn voor omwonende stadsbewoners. Door de Landgoederenzone te verbeteren, komen genoemde mogelijkheden beter tot hun recht. De verduurzaming van de zone krijgt verder inhoud doordat het gebied grenst aan de Beatrixhaven, waar een Pilot 'Energieke Bedrijventerreinen' is gestart. Doel hiervan is dit industrieterrein energiezuiniger te maken door onder meer de toepassing van duurzame energiebronnen.

3

Groene Waarden Westelijke Mijnstreek

Landschap is een van de vier speerpunten van de regio Westelijke Mijnstreek. Het werken aan een aantrekkelijk landschap gaat hand in hand met de ontwikkeling van een robuuste ecologische structuur met vijf groen-blaue verbindingen in oost-westrichting die de Grensmaas verknopen met de robuuste ecologische verbinding Schinveld-Mook. Dit is geconcretiseerd in de Visie Groene Waarden, waarin de ambities zijn vertaald in een programma met vijftig kansrijke projecten en plannen.

4

Groenagenda Parkstad Limburg

De Groenagenda Parkstad Limburg omvat een breed scala aan integrale en sectorale groenprojecten. Ze vormen een belangrijke pijler voor de sociaal-economische en sociaal-ruimtelijke structuurversterking in deze krimpregio. De belangrijkste projecten zijn Corio Glana (herinrichting van het beekdal van de Geleenbeek op het grondgebied van de gemeenten Heerlen, Voerendaal, Nuth, Schinnen en Beek), Oostflank Brunssum (onderdeel van het Heidenatuurpark, een grensoverschrijdend natuurgebied van Brunssummerheide, Natuur- en Landschapspark Rodebach-Roode Beek en Teverenerheide) en Park Gravenrode (verdere versterking groengebied tussen Kerkrade en Landgraaf waarin tal van toeristisch-recreatieve voorzieningen liggen).

5

Natuurbruggen

Om flora en fauna zich optimaal te laten ontwikkelen en de biodiversiteit te beschermen en bevorderen, is het nodig natuurgebieden met elkaar te verbinden in de Ecologische Hoofdstructuur. Dit gebeurt onder meer met natuurbruggen, begroeide bruggen over bijvoorbeeld wegen waar dieren zich vrijelijk kunnen bewegen. In Limburg is er de komende tien jaar behoefte aan natuurbruggen in Venlo (twee stuks), bij de Weerterbossen en over de A77 (bij Gennepe), de A2 (de Kruisberg in Meerssen) en de N299 (Brunssummerheide).



6

Grensmaas en Zandmaas

Bij de Grensmaas (Zuid-Limburg) werkt een consortium van bedrijven (grindbedrijven en aannemers), de overheid en Natuurmonumenten aan een aanpak waarbij de klimaatbestendige maatregelen in het kader van de hoogwaterbescherming worden aangegrepen om natuurontwikkeling tot stand te brengen. Op twaalf plekken krijgt de Maas op deze manier haar natuurlijke vorm terug, met meer ruimte voor waterberging. Voor het stroomgebied in Midden- en Noord-Limburg is met het meerjarenplan Zandmaas 2 – 2009 een apart ontwikkelingskader gemaakt. Hier is sprake van zes projecten die of al vergund, of in een ver gevorderd stadium van voorbereiding zijn: drie nieuwe nevengeulen, twee nieuwe hoogwatergeulen en herstel van de Oude Maasarm Ooijen Wanssum. Naast de Grensmaas en Zandmaas hebben ook de Maasplassen een functie in de hoogwaterbescherming. De maatregelen op dit vlak worden gecombineerd met de economische, toeristische, infrastructurele en ecologische ontwikkeling van het gebied, maar ook - daar waar ontwikkelingsruimte ontstaat en behoefte bestaat - met woningbouw. Hierbij wordt er naar gestreefd de agrarische structuur waar mogelijk te handhaven en zelfs te versterken.

Mobiliteit/bereikbaarheid

Weg

7

Buitenring Parkstad

De Buitenring Parkstad Limburg completeert de Parkstad Ring die de verschillende gemeenten in Parkstad (Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Brunssum, Voerendaal, Simpelveld en Onderbanken) en alle economische ontwikkelingen met elkaar verbindt. Tevens verbeteren de verbindingen met Duitsland en de omliggende gemeenten. De Buitenring rijgt ook de diverse grote attracties in Parkstad aan, wat een impuls moet geven aan het toerisme in het gebied. De weg, die twee maal twee rijstroken krijgt, speelt een cruciale rol in de eerder beschreven integrale gebiedsontwikkeling van Parkstad Limburg. Om dit gebied te ontsluiten en meer tot één geheel te maken, is in elk geval een onderliggend en samenhangend netwerk van wegen onontbeerlijk. De aanleg van de Buitenring, die met zoveel mogelijk duurzame (energie)maatregelen wordt uitgevoerd, start volgens plan in 2011, de oplevering wordt verwacht in 2015.

8

Verbreiding A2 Het Vonderen-Kerensheide

Eén van de voorwaarden voor de verdere ontwikkeling van de A2-zone tussen Maasbracht en Beek is een uitstekende internationale bereikbaarheid. De zone is in potentie goed ontsloten via weg, spoor, water, buis en lucht. Met name de bereikbaarheid via de weg staat echter onder druk, nu de verkeersintensiteit op de A2 na de opening van de A73 verder is toegenomen. Daarom wordt de A2 zo snel mogelijk uitgebreid met spitsstroken. Tevens wordt de doorstroming op Kerensheide grootschalig aangepakt. De A2 wordt verbreed naar twee maal drie rijstroken als de verkeerscijfers aangeven dat dat nodig is. Ook verkeers- en mobiliteitsmanagement is een belangrijk onderdeel van dit project.

9

N280 Weert-Roermond

Al eerder in deze Gebiedsagenda zijn de kansen beschreven van een integrale gebiedsontwikkeling (inclusief de Maasplassen) van de ontwikkelas rond de N280. Deze provinciale weg heeft de potentie om uit te groeien tot de belangrijkste oost-westverbinding in Midden-Limburg. Om de capaciteit en doorstroming op de N280 te verhogen, is op termijn een uitbreiding naar twee maal twee rijstroken wenselijk. Deze ontwikkeling zou moeten worden afgestemd met de besluitvorming over de IJzeren Rijn.

10

Vergroten capaciteit A67

De verkeersafwikkeling op de oost-west corridor A67, een schakel in de verbinding tussen de Randstad en het Ruhrgebied, staat onder druk, met name tussen Brainport Eindhoven en Greenport Venlo. Dit komt met name door het zeer hoge aandeel vrachtverkeer. De problematiek zal na de openstelling van de A74 verder toenemen en zich uitbreiden naar knooppunt Zaarderheiken en de A73 langs Blerick. Dit zet de economische ontwikkeling van zowel Greenport als Brainport onder druk. Planning is om in voorjaar 2010 een startbeslissing over verkenning te nemen.

11

Aanleg A74

De A74 sluit de A73 bij Tegelen aan op de Duitse snelweg BAB-61, en is een nodige aanvulling op de A67. De tijdige totstandkoming van de A74 is haalbaar maar kritisch. Het is de inzet van alle partijen om deze weg vóór aanvang van de Floriade in april 2012 open te stellen.

12

Greenportlane

De Greenportlane moet het gebied Klavertje 4, het hart van Greenport Venlo, bereikbaar houden en maken. De huidige infrastructuur in het gebied is niet berekend op de te verwachten grotere verkeersstromen in de toekomst. De Greenportlane ontlast de bestaande wegen en omliggende woonkernen en sluit Klavertje 4 op een goede manier aan op de A73 en A67. De weg ontsluit ook Venlo GreenPark, waar in 2012 de Floriade wordt gehouden. De weg zou vóór aanvang van deze wereldtuinbouwtentoonstelling gereed moeten zijn, om te voorkomen dat voor de ontsluiting van het Floriade-terrein tijdelijke infrastructurele maatregelen nodig zijn.

13

Maaskruisend verkeer Maastricht

De gemeente Maastricht heeft de mogelijkheden onderzocht om de verkeersdoorstroming op de Maasbruggen voor auto, fiets en tram te verbeteren, met name aan de noordkant van de stad. In de recente planstudie Maaskruisend verkeer wordt onder meer voorgesteld om de capaciteit van de bestaande Noorderbrug te vergroten door een extra rijstrook te maken voor auto's, kruisingen ongelijkvloers te maken, naast de Noorderbrug een nieuwe brug aan te leggen voor het langzaam verkeer en de westelijke aanlanding van de brug te verleggen. Daarmee onderstreept het project Maaskruisend verkeer het grote belang van de ontsluiting van het nieuwe woon- en werkgebied Belvédère.

Spoor en lightrail

Limburg zet sterk in op de verbetering van het grensoverschrijdende openbaar vervoer in de Euregio Maas-Rijn. Beter openbaar vervoer verbindt de steden in het MHHAL-gebied met het Europese netwerk van hogesnelheidstreinen. Voor de sociaal-economische ontwikkeling van de Euregio en Limburg is dit van groot belang. Zo kan Limburg daadwerkelijk de bindende schakel worden in het euronale en daarbuiten gelegen netwerk van hoogwaardige kennisinstellingen en bedrijven. De hier genoemde projecten dragen alle bij aan de realisering van dit doel. Verder is Limburg, in het kader van de landelijk lopende discussie over decentralisatie van regionale treindiensten, voorstander van uitbreiding van het regionale spoor naar de gehele driehoek in Zuid-Limburg. Hiermee zou het regionale bedieningsconcept kunnen worden uitgebreid naar het gehele stedelijke netwerk.

14

Avantislijn

De Avantislijn verbindt Heerlen en Kerkrade met het bedrijventerrein Avantis, de Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (RWTH) en het hoofd- (tevens HST-)station van Aken. De RWTH in Aken breidt de komende jaren fors uit tot een elite universiteit met 33.000 studenten. Hierdoor worden tien- tot vijftienduizend nieuwe arbeidsplaatsen gecreëerd.

15

Lijn Hasselt-Maastricht

Ten westen van Maastricht wordt een oude spoorbaan geschikt gemaakt voor het realiseren van een sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, die de reistijd tussen beide steden zal halveren. Volgens plan verbindt de tram straks Life & Sciences Campus Maastricht en de Campus Diepenbeek, waar de Universiteit Hasselt, diverse hogescholen en Wetenschapspark Limburg NV zijn gevestigd. De verbinding is tevens onderdeel van het project Maaskruisend verkeer. Hiermee wordt voortgebouwd op de reactivering van de lijn Lanaken-Maastricht, gereed in 2010 en van belang voor het goederenvervoer per spoor.

16

HST-verbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf

Om de Randstad, Eindhoven en Limburg te verbinden met het Duitse achterland en het netwerk van hogesnelheidstreinen in Duitsland (ICE-net) moet er voor het personenvervoer een directe treinverbinding komen van Eindhoven via Venlo naar Düsseldorf. Voor deze verbinding is het misschien nodig het spoor tussen Venlo en Duitsland aan te passen c.q. verdubbelen. Hiermee kunnen de huidige capaciteitsproblemen, die ontstaan omdat een groot deel van het traject tevens wordt gebruikt voor het goederenvervoer naar Duisburg, worden opgelost. Ook moet de elektrificatie van het spoor in beide landen op elkaar worden afgestemd.

17

HST-verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken

Eveneens bedoeld om de Randstad, Eindhoven en Limburg te verbinden met het hogesnelheidsnet in Duitsland is de beoogde directe treinverbinding van Eindhoven via Heerlen naar Aken en Keulen. Ook hiervoor zijn een verdubbeling van het spoor en aanpassingen in de elektrificatie nodig. De verbinding Eindhoven-Aken kan een grote stimulans betekenen



voor de samenwerking tussen de technische universiteiten van de beide steden.

18

Verdubbeling en elektrificatie Heerlen-Herzogenrath

De bestaande spoorverbinding Sittard-Heerlen-Herzogenrath heeft te weinig capaciteit om te kunnen bijdragen aan de opvang van het groeiende grensoverschrijdende vervoer van personen en goederen. Om de capaciteit te verhogen, is het nodig het bestaande baanvak van 9 km tussen Heerlen en Herzogenrath te elektrificeren en uit te breiden van één naar twee sporen.

19

Maaslijn

De Maaslijn tussen Roermond, Venlo en Nijmegen bestaat voor het grootste deel uit slechts een enkel spoor. Dit blijkt in toenemende mate tot capaciteitsproblemen te leiden; door het enkel spoor is het ook niet goed mogelijk een snelle verbinding tot stand te brengen. Daarom zullen op diverse plaatsen passeerstroken worden aangelegd. Op de langere termijn (na 2020) wordt overwogen delen van de lijn te verdubbelen om ook een intercity-verbinding mogelijk te maken. De verbetering van de Maaslijn levert, in combinatie met de aanpak van de stationemplacements in Venlo en Roermond, efficiencywinst op. Om ook de mogelijkheden voor het goederenvervoer te vergroten, zal het verder nodig zijn de verbinding tussen Roermond en Venlo sterk te verbeteren. Mocht de IJzeren Rijn via Roermond gereactiveerd worden, dan is deze verbetering nodig om de aansluiting van Noord-Limburg op Antwerpen op peil te houden.

20

IJzeren Rijn

Er bestaan plannen om de goederenspoorlijn IJzeren Rijn opnieuw in gebruik te nemen. Deze lijn verbindt Antwerpen met het Duitse achterland. Het historische tracé voert door Weert en Roermond, langs de natuurgebieden Weerter- en Budelerbergen, het Leudal en doorsnijdt natuurgebied De Meinweg. De huidige plannen – omleiding rond Roermond, tunnel onder Meinweg en vrijliggende goederenspooren met geluidschermen in Weert – voorzien volgens de regio niet in de door de regio noodzakelijk geachte opheffing van de knelpunten in Weert.

In de situatie dat in internationaal verband toch zou worden gekozen voor een tracé door Midden-Limburg hebben de provincie en de direct betrokken gemeenten onderzoek laten doen naar het verleggen van het tracé naar de N280, aansluitend op wens van het Duitse Nordrhein-Westfalen om het tracé te verplaatsen naar de A52. Dit nieuwe N280/A52-tracé maakt op termijn ook grensoverschrijdend personenvervoer mogelijk. Medio 2009 is de (in gezamenlijke opdracht van België en Nederland gemaakte) Maatschappelijke Kosten Baten Analyse van het project gepubliceerd: de investeringskosten worden niet gedekt door de verwachte opbrengsten. Mede naar aanleiding daarvan wordt op diverse bestuurlijke niveaus gediscussieerd over 'nut-en-noodzaak'.

21

Spoorlijn Born-Nedcar

De op- en overslaghaven van Born heeft behoefte aan een betere railontsluiting naar het bedrijventerrein Sittard-Noord en de vestiging van NedCar. Op termijn kan dan een goede aansluiting op de spoorlijn Sittard-Roermond tot stand komen. Hiermee kan de bestaande goederenspoorlijn Holtum-Sittard, die door diverse woonkernen gaat, worden opgeheven.

Railterminals

22

Railterminal Venlo

De komst van een nieuwe railterminal in Greenport is voor de ontwikkeling van de logistieke regio Venlo van groot belang. De aanleg hangt samen met de vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit gewenste uitplaatsing van het spooreplacement in de binnenstad van Venlo.

23

Zuidaanluiting Chemelot / Railterminal Chemelot

De ontsluiting van het Chemelot-terrein per spoor schiet momenteel tekort. Alleen in noordelijke richting is er een aansluiting op het (inter)nationale hoofdspoor. Er zou ook een zuidelijke aansluiting moeten komen richting Maastricht en verder. Verder is er op het terrein behoefte aan een nieuwe railterminal met voldoende capaciteit voor de vaste producten van Sabic.

Havengebied**24****Ooijen-Wanssum**

Een belangrijk onderdeel van de eerder beschreven integrale gebiedsontwikkeling Ooijen Wanssum is de uitbreiding van de huidige containerhaven in Wanssum.

25**Havengebied Born/Stein**

Dit havengebied maakt onderdeel uit van het logistiek knooppunt Zuid-Limburg. In samenhang met de beoogde Railterminal Chemelot moet hier een toekomstvaste terminal-structuur ontstaan. Verbetering van de spoorontsluiting van de haven van Born is gewenst (zie spoorlijn Born-Nedcar).

**Economische versterking
Campusontwikkeling****26****Life & Sciences Campus Maastricht**

De vraag naar hoogwaardige gezondheidszorg en kennis op het gebied van preventie neemt toe. Dit leidt enerzijds tot een toenemende integratie van life sciences (de wetenschap van gezond leven) en health care (gezondheidszorg), anderzijds tot een groeiende behoefte aan innovatieve en kennisintensieve preventie- en behandeltechnieken. De campus Life & Sciences Maastricht biedt op dit vlak een in Nederland unieke combinatie van onderzoek en gezondheidszorg (van risicobepaling en preventie tot en met diagnose, behandeling en nazorg). Doel is deze campus door te ontwikkelen tot een kennisgebied van internationale allure, waar wetenschappers, ondernemers en burgers elkaar ontmoeten en wederzijds stimuleren.

27**Open Campus Avantis**

De Open Campus Avantis ligt strategisch op de grens van Nederland en Duitsland, met de technische universiteit van Aken op een steenworp afstand. Op de campus is een concentratie van activiteiten te vinden op het gebied van nieuwe energie. Ontwikkelingen als de komst van Solaris, de Solar Academy, de Wijk van Morgen en Greening the Crisis bieden grote kansen. Om te voorzien in voldoende grondstoffen voor deze kansrijke industrietak zijn er plannen om op de

Chemelot Campus een siliciumfabriek te openen (The Silicon Mine). Naast nieuwe energie biedt de campus met zijn strategische ligging ook ontwikkelingsmogelijkheden voor gespecialiseerde zorg. De aandacht gaat vooral uit naar topklinische interventies bij hart- en vaatziekten, met het European Cardiovascular Centre als drager. Dit eerste Europese universiteitsziekenhuis is een gezamenlijke onderneming van het Universitätsklinikum Aachen en het Maastricht Universitair Medisch Centrum. Een andere interessante ontwikkeling is die van het European Particle Centre, een topinstituut voor de behandeling van kanker.

28**Chemelot Campus**

Het chemiecluster op het Chemelot-terrein in Sittard-Geleen ondergaat in hoog tempo een transformatie. Naast de van oudsher aanwezige productie van hoogvolumineuze producten ontstaat er in de Chemelot Campus een nieuwe focus op specialiteiten met een hoge toegevoegde waarde. Doel is de campus door te ontwikkelen tot een broed- en vestigingsplaats voor kennisintensieve bedrijven (onderzoek én productie) en kennisinstellingen (onderwijs) op het gebied van chemie, materialen en life sciences. De campus heeft voldoende capaciteit om te groeien naar ruim drieduizend kenniswerkers. Dit heeft alles te maken met de aanwezigheid van de chemiereuzen DSM en Sabic en de ligging te midden van (technologische) kennisinstututen als de universiteiten van Maastricht, Leuven, Luik en Hasselt en de technische universiteiten van Aken (met zo'n 30.000 studenten één van de grootste van Europa!) en Eindhoven. De ontwikkelingsvisie A2-zone Maasbracht-Beek heeft duidelijk gemaakt dat er bovendien kansen zijn voor een spin off van de campus buiten het terrein. In de integrale gebiedsontwikkeling Graetheide e.o. (onderdeel van de eerdergenoemde A2-zone Westelijke Mijnstreek) worden deze kansen nader in beeld gebracht.

Sportzone Westelijke Mijnstreek**29****Sportzone Westelijke Mijnstreek**

De Sportzone Westelijke Mijnstreek, die wordt ontwikkeld rond het Fortuna-stadion, moet een omgeving creëren waarin sporttalenten zich maximaal kunnen



ontwikkelen en tevens de breedtesport wordt gestimuleerd. Dit moet gestalte krijgen door een combinatie van het aanbieden van (top)sportonderwijs en –onderzoek, (top)sportaccommodaties en topsportevenementen en het faciliteren van vrijetijdssport. In Sittard-Geleen moet een topsportklimaat ontstaan op het niveau van het nationaal Olympisch plan 2028. Dit moet tevens bijdragen aan het stimuleren van de sportparticipatie in brede zin en een gezonde leefstijl.

Uitbouw Greenport Venlo

30

Klavertje 4

Klavertje 4 is het gebied ten noordwesten van Venlo waar de huidige en toekomstige bedrijvigheid van Greenport Venlo ruimtelijk wordt geacommodeerd. Het gebied ligt gunstig bij de kruising van de A67 (oost-west) en A73 (noord-zuid). Doel van de gebiedsontwikkeling, waarin de gemeenten Venlo, Horst aan de Maas, Maasbree en Sevenum, de provincie Limburg en het Rijk samenwerken, is de internationale concurrentiepositie van het agro-logistieke knooppunt Venlo te versterken. Belangrijke onderdelen van Klavertje 4 zijn de eerdergenoemde Greenportlane en de Railterminal Venlo. De aanleg van de railterminal hangt tevens samen met de om redenen van ruimtelijke kwaliteit en externe veiligheid gewenste uitplaatsing van het spooremplacement uit de binnenstad van Venlo.

Toerisme en recreatie

31

Maasplassen

De Maasplassen vormen met ruim drieduizend hectare het grootste aaneengesloten watersportgebied van Nederland. Het economisch potentieel van het gebied, dat ook een belangrijke functie heeft in de hoogwaterbescherming, wordt nog niet optimaal benut. Grote kansen liggen er onder meer in de combinatie van kooptoeerisme (naar onder meer Designer Outlet Roermond), de toeristisch-recreatieve sector (zeilen, surfen, zwemmen, waterskiën, fietsen, wandelen), cultuurhistorie (het monumentale Roermond en pittoreske dorpjes als Thorn, Wessems en Stevensweert) en natuurontwikkeling (Nationaal Park De Meinweg, de Grote Peel en gebieden als het Leudal en de Beegder-

heide). Om de kansen te benutten, is een integrale ontwikkeling nodig waarin hoogwaterbescherming, natuurontwikkeling, wonen op of aan het water en dagrecreatie in samenhang worden aangepakt.

Duurzame energie

32

OPAC

Eén van de nadelen van de toepassing van duurzame energiebronnen zoals wind en zon is dat de opwekking en de vraag of levering niet op elkaar zijn afgestemd. Dit kan worden opgelost door het opslaan van duurzaam gewonnen elektriciteit in een grootschalig ondergronds opslagsysteem. Alleen Zuid-Limburg heeft de geologische gesteldheid om een OPAC te kunnen realiseren. Mogelijk kan dit initiatief een plek krijgen in de integrale gebiedsontwikkeling Graetheide e.o.

33

Glas/Energie Campus Venlo

De gemeente Venlo wil op het industrieterrein Trade Port Venlo een Glas en Energie Campus ontwikkelen. Met een privaat initiatief als drijvende kracht moet hier een centrum van onderzoek, ontwikkeling en innovatie ontstaan, met tal van bedrijven op het gebied van zonne-energie. De Glas en Energie Campus wordt de pendant van de Chemelot Campus in Sittard-Geleen en kan naast Greenport Venlo uitgroeien tot de tweede grote economische motor van de regio Venlo.

34

Groene Net Sittard-Geleen

De gemeente Sittard-Geleen wil een bedrijf oprichten dat een 29 km lang ondergronds buizen netwerk aanlegt en exploiteert voor het transport van warm water, dat is opgewarmd met de restwarmte van lokale bedrijven op onder meer Chemelot. Het warm water kan worden toegepast in woningen, kantoren en/of bedrijven. Het wordt ook mogelijk koeling te leveren. Het project kan in potentie de helft van het totale energieverbruik van de gemeente leveren. Sittard-Geleen zou daarmee vooroplopen in Nederland en Europa.

35

Duurzame Energie Centrale Limburg (DECL)

De provincie Limburg heeft de ambitie een duurzame energiecentrale te ontwikkelen (DECL). Deze centrale

gaat energie opwekken uit zon en wind. Om de continuïteit in de productie veilig te stellen, wordt op dagen met weinig of geen zon en/of wind biomassa ingezet. De provincie wil het aandeel zonne-energie in de DECL maximaliseren en streeft naar een zorgvuldige inpassing van de centrale in de omgeving. Er zijn momenteel nog drie potentiële locaties voor de DECL.

Verstedelijking/herstructurering Krachtwijken

36

MSP-wijk Heerlen

De MSP-wijk in Heerlen bestaat uit de buurten Meezenbroek, Schaesbergerveld en Palemig. De wijk ondervindt als een van de eerste in Nederland de gevolgen van de bevolkingsdaling. De fysieke vernieuwing richt zich op het vergroten van de woningdifferentiatie, verbeteren van de verbindingen tussen de drie buurten, concentratie van de winkels in één nieuw wijkhart, verduurzaming van de woningvoorraad, vestiging van een brede school, verbeteren van de openbare ruimte en meer groen in de wijk. Zo moeten nieuwe woonmilieus ontstaan die aantrekkelijk genoeg zijn om mensen met midden- en hogere inkomens vast te houden en aan te trekken. In het kader van het Interreg SUN-project wordt een aantal projecten op het gebied van duurzame wijkontwikkeling op een euregionale schaal aangepakt.

37

Maastricht Noordoost

Maastricht Noordoost bestaat uit de deelwijken Limmel, Nazareth, Wittevrouwenveld en Wyckerpoort. Deze worden doorsneden en omringd door grote (infrastructurele) barrières, zoals de Maas, het spoor en de A2. Het verbeteren van de verbindingen, zowel onderling als met de omgeving, is dan ook een van de belangrijkste doelstellingen van de fysieke wijkvernieuwing. Daarnaast wordt ook hier gestreefd naar het vergroten van de woningdifferentiatie, concentratie van voorzieningen om twee nieuwe wijkcentra te maken en verbeteren van de openbare ruimte. Bij de wijkvernieuwing, die sterk kan profiteren van de ondertunneling van de A2, staat het streven naar duurzaamheid hoog in het vaandel. Zo streven partijen naar de toepassing van de C2C-principes.

Herstructurering en nieuwe woonmilieus

38

Limburgse wijkenaanpak

Met de bevolkingsdaling en de kwalitatieve mismatch tussen de bestaande woningvoorraad en de toekomstige woonwensen staat Limburg bij de aanpak van de gebouwde omgeving voor een dubbele opgave. Er zijn in een groot aantal wijken forse ingrepen nodig om een goed woon- en leefklimaat duurzaam te kunnen waarborgen. Dat vraagt om investeringen op een breed terrein in de ketens wonen-werken-leren en wonen-welzijn-zorg: dus niet alleen woningen (ver)bouwen, maar ook investeren in voorzieningen (bijvoorbeeld de samenvoeging van scholen), openbare ruimte, welzijn, zorg en nieuwe vormen van bedrijvigheid. Centrale opgave in de fysieke aanpak in Zuid-Limburg is het verminderen van het aantal woningen en voorzieningen en opwaarderen van de resterende voorraad en (publieke) omgeving. Zo wordt nieuwe waarde gecreëerd en blijft het gebied aantrekkelijk voor burgers om er te wonen, werken en leven en voor bedrijven om er zich te vestigen. In Midden- en Noord-Limburg, waar nog enige ruimte is voor aanvullende nieuwbouw, worden de inkomsten hieruit ingezet voor de herstructurering van de bestaande wijken. Ook hier is de opgave om nieuwe woonmilieus tot stand te brengen, die aantrekkelijk zijn voor met name de jonge hoogopgeleide arbeidskrachten in de potentiële economische groeisectoren. Zo brengen bijvoorbeeld de grote investeringen in Greenport Venlo een sterke groei van het aantal arbeidsplaatsen met zich mee, en daarmee ook van de vraag naar woningen voor de nieuwe werkers in dit gebied. In de Limburgse wijkaanpak krijgt de bovenstaande strategie concreet handen en voeten. Hierin wordt proefgedraaid met het zodanig herstructureren van wijken dat er goed wordt ingespeeld op de krimp, er wordt geïnvesteerd in de zittende wijkbewoners en er duurzame en klimaatbestendige woonmilieus ontstaan die nieuwe bewoners naar Limburg kunnen trekken. Gemeenten, corporaties en marktpartijen werken hierbij nauw samen. In het kader van de MKBA herstructurering Parkstad Limburg wordt een aantal wijken aangewezen als pilotwijk. De MKBA zal aanknopingspunten leveren voor de herstructurering in de Limburgse wijken, gebaseerd op waardecreatie in een krimpsituatie. De in het kader van de Limburgse wijkenaanpak aangewezen wijken betreffen: Vrieheide, Hoensbroek (Heerlen), Heiveld (Landgraaf), Kerkrade-West (Kerkrade) en



Brunssum Centrum, allen in de regio Parkstad; TASS (Thienbunder, Achtbunder en Sanderbout) in Sittard-Geleen; Mariaberg-Pottenberg in de gemeente Maastricht; Donderberg en Tegelarijveld in de gemeente Roermond, Weert-Centrum en Brukske in de gemeente Venray.

De regio Parkstad Limburg bereidt momenteel een Herstructureringsvisie voor de Woningvoorraad voor in het kader van het project Krimp als Kans. De opgave wordt integraal vertaald over het gehele grondgebied van de regio, de stedelijke gemeenten voorop. Deze visie stelt de partners in staat om de opgave op regionaal niveau in samenhang ten aanschouwen en aan te gaan sturen, conform het advies van het Topteam. De vijf wijken uit de wijkenaanpak vormen een integraal onderdeel van de visie, en de start van de herstructurering nieuwe stijl, en zullen in samenhang met de totale opgave in de regionale woningmarkt van Parkstad ontwikkeld gaan worden. Zodoende is naast een projectmatige aanpak (wijken) een programmatische aanpak (samenhang in de woningmarkt) noodzakelijk.

Integrale herontwikkeling

39

Belvédère

Aan de noordwestzijde van Maastricht ligt Belvédère, een gebied van 280 hectare dat aanschuurt tegen de binnenstad maar nu nog vooral wordt ingenomen door vervallen industrieterreinen. Vanwege de gunstige ligging wil Maastricht het gebied transformeren in een hoogwaardig binnenstadsmilieu. Het programma bevat een breed scala van ingrepen op economisch, sociaal, fysiek en cultureel gebied. Belangrijke thema's bij de herontwikkeling zijn duurzaamheid (openbaar vervoer, de toepassing van restwarmte van de industrie en zonne-energie) en het vergroten van de weerbaarheid van de stad en regio. Belvédère moet een modern stadsdeel worden met ruimte om te wonen en winkelen, gestroomlijnd verkeer, een werkplek bij de deur en alle kansen om te genieten van cultuur, natuur en recreatie.

40

Geusselpark

Aan de noordoostzijde van Maastricht krijgt het Geusselpark langzaam vorm. Het moet een levendig park worden waarin stedelijk wonen en werken worden gecombineerd met hoogwaardige voorzieningen op het

gebied van sport en leisure. Draggers van de ontwikkeling zijn een nieuw zwembad (het meest duurzame van de Euregio), nieuwe sporthal, groen met een nieuwe natuurvijver, luxe appartementen, kantoren en het United World College, een internationale onderwijsinstelling. Het Geusselpark is gunstig gelegen met de binnenstad van Maastricht en diverse uitvalswegen onder handbereik, en speelt een belangrijke rol in de eerder beschreven gebiedsontwikkeling tussen Maastricht en Valkenburg. Na de ondertunneling van de A2 maakt het park tevens onderdeel uit van de Groene Loper, de recreatieve langzaam verkeersroute die het Céramique-terrein in Maastricht verbindt met de Landgoederenzone.

41

Maankwartier

Het Maankwartier (onderdeel van de Integrale centrumvisie Heerlen) is het nieuw te realiseren stationsgebied in Heerlen. Het project bevat een multifunctioneel programma met een nieuw station met bijbehorende voorzieningen, kantoren, grootschalige en kleinschalige detailhandel, woningen, een hotel, ondergronds parkeren en een horeca-/congresvoorziening. Belangrijke voorwaarde voor het slagen van het project is het opheffen van de barrièrewerking van het spoor. Het Rijk heeft hiervoor inmiddels subsidie toegekend. Met het Maankwartier wordt invulling gegeven aan de gewenste versterking van de centrumfunctie van Heerlen in Parkstad Limburg.

42

Zitterd Revisited

Met het project Zitterd Revisited wil de gemeente het vestigingsklimaat in Sittard-Geleen verbeteren. Daarvoor krijgt een groot deel van de binnenstad van Sittard een nieuwe bestemming. Bij de aanpak worden zoveel mogelijk oorspronkelijke elementen van de binnenstad, zoals grachten, wallen en schootsvelden, hersteld. Zitterd Revisited bestaat uit zeven deelprojecten en voorziet onder meer in een aanpassing van de verkeerssituatie, verbetering van het winkelgebied, aanpak van de openbare ruimte, nieuwbouw en renovatie van woningen en de ontwikkeling van het complex Dobbelssteen, een gebouw waarin onderwijsvoorzieningen van de Hogeschool Zuyd worden gecombineerd met culturele functies.

43

Emplacement Venlo

De uitplaatsing van het binnenstedelijk spooreplacement naar een nieuwe railterminal in Greenport biedt een unieke kans om de ruimtelijke kwaliteit van het vijftien hectare grote gebied te verhogen en een omvangrijke spoorbarrière te slechten. Dichtbij de binnenstad van Venlo ontstaat de mogelijkheid om nieuwe woonmilieus tot stand te brengen, die noodzakelijk zijn voor het aantrekken van jonge kenniswerkers en daarmee het verder uitbouwen van de economische ontwikkelingen op Greenport. Ook kunnen zo de resterende externe veiligheidsrisico's worden opgeheven. De herontwikkeling van het gebied vraagt om een lange adem en het consequent en volhardend investeren in een lange termijnvisie. De kosten worden door de regio geschat op 100 tot 120 miljoen euro. De middelen van de gemeente en de regio zijn volstrekt ontoereikend om deze kwaliteitssprong te kunnen maken.

44

Spoorzone Sittard-Geleen

De Spoorzone Sittard-Geleen ligt tussen het bedrijvenpark Fortuna en de nog te ontwikkelen Sportzone Westelijke Mijnstreek aan de westkant en de te herstructureren wijk TASs aan de oostkant van de spoorlijn Sittard-Maastricht. De integrale herontwikkeling van de zone dient meerdere doelen: vergroten van de externe veiligheid aan weerszijden van het spoor, verbeteren van de verbindingen in het gebied en verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte. Om dit te bereiken, voorzien de huidige plannen onder meer in een forse verdunning van de woningvoorraad in Thienbunder, de aanleg van een fiets- en voetgangersbrug over het spoor en nieuwe groenstroken en waterpartijen langs het spoor.



De drie lagenbenadering

Projecten per integrale gebiedsontwikkeling

De drie lagenbenadering

De drie lagenbenadering is een manier om bij de beschrijving van een gebied een zekere ordening aan te brengen in de kwetsbaarheid en veranderbaarheid van de verschillende onderdelen van de ruimtelijke structuur.

Ondergrond

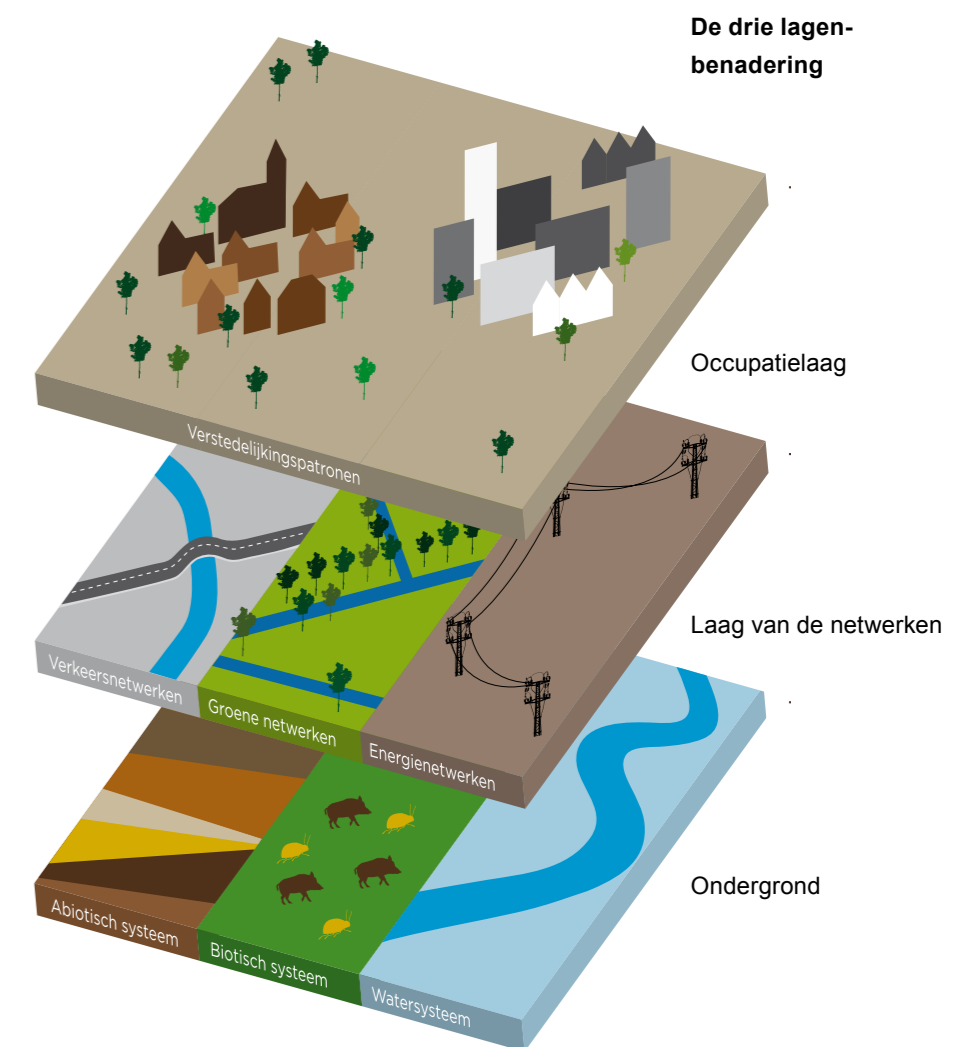
Dit is feitelijk het landschap dat zich door de eeuwen heen in een gebied heeft gevormd. Zaken als bodemgesteldheid, reliëf en waterlopen scheppen randvoorwaarden aan, bieden mogelijkheden voor of stellen beperkingen aan de ruimtelijke investeringen in de andere twee lagen. De ondergrond verandert slechts in een zeer laag tempo van vele tientallen, zo niet honderden jaren. Dat maakt het tot de meest kwetsbare laag van de drie. De ondergrond herstelt uiterst moeizaam van inbreuken door de mens. Een goede kennis ervan is dan ook onontbeerlijk om tot een duurzame inrichting van een gebied te komen. Alleen zo is het mogelijk ruimtelijke investeringen te plegen die optimaal inspelen op de ondergrond, maar deze ook blijvend in stand houden.

Laag van de netwerken

Netwerken, op het gebied van verkeer, groen en energie, zijn een belangrijke voorwaarde om stedelijke, economische dan wel ruimtelijke dynamiek tot stand te brengen. Om ontwikkeling mogelijk te maken, is het essentieel dat mensen, goederen en energiebronnen zich kunnen verplaatsen. Net zo goed is het voor een gezonde natuur van levensbelang dat flora en fauna de kans krijgen zich over een groter gebied te verspreiden. Netwerken zijn aanzienlijk veranderlijker en daarmee ook beïnvloedbaarder dan de ondergrond, maar de aanleg ervan is in het algemeen duur en vraagt om een lange aanlooptijd. Daardoor kunnen wezenlijke wijzigingen in de netwerkstructuur toch snel enkele tientallen jaren in beslag nemen.

Occupatielaag

Dit is de laag waarop het gebruik van de ruimte door de mens tot uiting komt, door (woon)bebouwing, bedrijventerreinen, recreatieparken, landbouw, etc. De occupatielaag kent van de drie lagen de hoogste veranderingssnelheid. Ze wordt sterk beïnvloed door de andere lagen, maar kan daaraan omgekeerd ook grote schade aanbrengen. Bij ruimtelijke investeringen in de occupatielaag is het dan ook, net als bij die in de netwerken, van groot belang om zorgvuldig te letten op de wisselwerking met de andere twee lagen.



Projecten per integrale gebiedsontwikkeling

Project	Thema's				Opgaven	Groen / blauw	Mobiliteit / vervoer	Economie	Verstedelijking
	Grensligging	Demografie / krimp	Duurzaamheid						
Limburg									
Natuurbruggen	●		●		●				
Limburgse wijkenaanpak			●	●					●
Duurzame Energie Centrale (DECL)				●			●		
Grensmaas en Zandmaas	●		●		●				
Zuid Limburg									
Nationaal Landschap Zuid-Limburg	●		●		●				
Noord- en Midden Limburg									
Maaslijn						●			
IJzeren Rijn	●					●			
Maastricht-Heuvelland									
Landgoederenzone				●	●				
Maaskruisend verkeer Maastricht	●		●			●			
Lijn Hasselt-Maastricht	●		●			●			
Life & Sciences Campus Maastricht			●	●			●		
Maastricht Noordoost			●					●	
Belvédère			●					●	
Geusselt Park			●	●				●	
Parkstad Limburg									
Buitenring Parkstad	●	●	●			●			
Avantislijn	●	●	●			●			
HST Eindhoven-Heerlen-Aken	●		●			●			
Heerlen-Herzogenrath	●		●			●			
Open Campus Avantis	●	●	●				●		
MSP-wijk Heerlen			●					●	
Maankwartier	●	●						●	
Groenagenda Parkstad					●				

Project	Thema's				Opgaven	Groen / blauw	Mobiliteit / vervoer	Economie	Verstedelijking	
	Grensligging	Demografie / krimp	Duurzaamheid							
Groene Waarden Westelijke Mijnstreek				●		●				A2-zone / Westelijke Mijnstreek
Spoorlijn Born-Nedcar				●						
Zuidaanluiting Chemelot / Railterminal Chemelot	●			●						
Havengebied Born-Stein	●					●				
Chemelot Campus	●			●			●			
Sportzone Westelijke Mijnstreek							●			
OPAC							●			
Groene Net Sittard-Geleen							●			
Zitterd Revisited			●	●					●	
Spoorzone Sittard-Geleen	●								●	
Verbreding A2	●						●			
Vergroten capaciteit A67	●						●			Greenport Venlo
Aanleg A74	●						●			
Greenportlane	●						●			
HST Eindhoven-Venlo-Dusseldorf	●						●			
Railterminal Venlo	●						●			
Klavertje 4	●			●						
Glas en Energie Campus Venlo			●	●				●		
Emplacement Venlo	●								●	
N280 Weert-Roermond	●						●			N280 zone / Maasplassen
Maasplassen	●	●	●			●		●		
Haven Ooijen-Wanssum	●					●				Ooijen-Wanssum / Zandmaas 2



Colofon

De gebiedsagenda is tot stand gekomen in samenwerking tussen rijk en regio.

Versie oktober 2009

Tekst: John Custers

Fotografie: Philip Driessen

Vormgeving: Zuiderlicht

Drukwerk: Drukkerij Walters

Integrale

gebiedsontwikkelingen

Maastricht-Heuvelland

Parkstad Limburg

A2-zone / Westelijke

Mijnstreek

N280-zone / Maasplassen

Greenport Venlo

Ooijen-Wanssum /

Zandmaas 2

Fysiek-ruimtelijke projecten

in Limburg

Concrete projecten voort-
vloeiend uit de opgaven