STEDELIJK NETWERK ZUID-LIMBURG

Inwonertal 647.855 (per 1 januari 2006)
Oppervlakte 659 km²
Percentage grondgebruik groen/blauw / rood 70%/ 1%/ 29%
Belangrijkste steden Heerlen, Maastricht, Sittard-Geleen.
Aantal gemeenten 19
Bijdrage BBP €17.156 miljoen, ofwel 3,6% van het BBP
Economisch profiel kennisintensieve bedrijvigheid, Europese instellingen, logistiek, creatieve industrie, chemie, recreatie, toerisme en evenementen
Type landschap heuvellandschap
Woningvoorraad 287.243 (2005)
Aantal werkzame personen 262.000

"Dit nationaal stedelijk netwerk is onderdeel van het grensoverschrijdende stedelijke netwerk Maastricht/Heerlen - Hasselt/Genk - Aken - Luik (MHAL). De volgende gemeenten maken in ieder geval onderdeel uit van dit nationaal stedelijk netwerk: Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen.

Geen ander nationaal stedelijk netwerk heeft zo zeer met 'niet-Nederlandse' ontwikkelingen en beleid te maken. Afstemming en overleg met Vlaamse, Waalse en Duitse partijen kan niet alleen belangrijke meerwaarde hebben voor de ruimtelijke ontwikkelingen, maar is voor verschillende onderwerpen een noodzaak. Het economisch kerngebied van het stedelijk netwerk maakt onderdeel uit van de toptechnologieregio Zuidoost-Nederland, die doorloopt naar Zuidoost-Brabant, Aken, Hasselt-Genk en Luik. Sterke economische pijlers zijn chemische technologie, life-science, automotive, metaal-instrumenten, logistiek en dienstverlening. De luchthaven Maastricht-Aachen Airport, de luchthaven van Luik (Bierset) en de HST-verbinding Keulen-Brussel, zijn belangrijk voor de internationale positionering van de regio. Ook de betekenis op het vlak van cultuur, recreatie en toerisme en de aanwezigheid van verschillende onderwijsinstellingen in de regio, waaronder die in Nederlands-Limburg, dragen bij aan een positieve dynamiek. Verhoudingsgewijs vinden er veel innovatieve activiteiten plaats. Maastricht heeft met het MECC een belangrijke positie op het gebied van het internationale tentoonstellings- en congreswezen. Belangrijk voor het stedelijk netwerk zijn de stedelijke herstructurering van het centrum van Heerlen en aan de A2-traverse in Maastricht. Ook de transformatie van voormalige rijksbufferzones is belangrijk voor het gebied, in samenhang met het nationaal landschap Heuvelland, als onderdeel van het Drielandenpark."

— pagina 67-68, Nota Ruimte

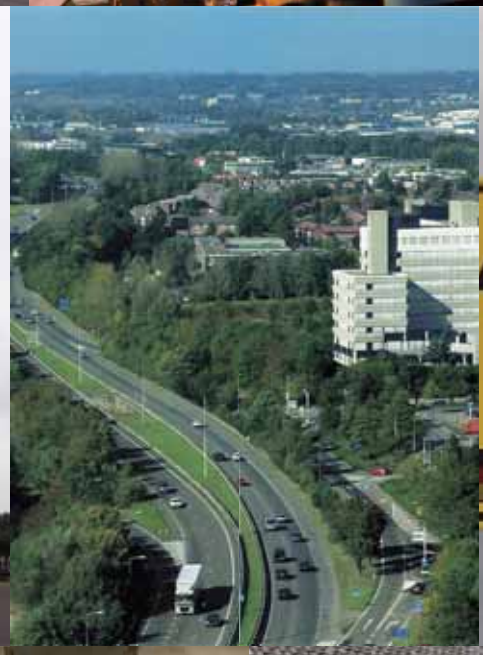
IN DIT HOOFDSTUK STAAT HET NATIONAAL STEDELIJK NETWERK ZUID-LIMBURG CENTRAAL

Het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg beschikt op dit moment nog niet over een regionale ontwikkelingsagenda waarover afspraken zijn gemaakt met het rijk. Wel heeft het Tripool, dat onderdeel uitmaakt van dat nationale stedelijke netwerk, onder meer in het strategiedocument haar Europese ambities voor de periode 2007-2013 kenbaar gemaakt. Met deze Europese ambities openen wij. Aansluitend volgen er in 6.2 kenmerken van dit stedelijke netwerk. Daarbij gaan wij, na een blik op de ontstaansgeschiedenis, in op de lagenbenadering: ondergrond, netwerken en occupatie. Paragraaf 6.2 sluiten wij af met een blik op de bestuurlijke voorzieningen.
Vervolgens keren wij terug naar de maatregelen en projecten uit de centrale regionale documenten waarbij ook de internationale dimensie van het netwerk niet wordt vergeten. Het hoofdstuk sluiten wij af met een woord van de regio zelf.









Avantis
Stadt Aachen
Gemeente Heerlen




← Stedelijk netwerk Zuid-Limburg in een notendop

Het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg bestaat uit een stedelijk deel met de functie van nationaal economisch kerngebied (geconcentreerd rond de steden Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen, die samen de Tripool Zuid-Limburg vormen) en een nationaal landschap Heuvelland (het landelijke kerngebied). De nadruk in het stedelijk deel ligt op economische functies en bereikbaarheid. Zuid-Limburg biedt, in samenhang met de omliggende grensoverschrijdende regio, een concurrerend internationaal vestigingsklimaat, met een kennisinfrastructuur van hoog niveau, belangrijke economische clusters en een veelzijdige, meertalige beroepsbevolking. de centrale ligging en de goede infrastructuur (weg, water, rail, luchthavens en buisleidingen) verstevigen de economische potenties van de regio.

6.1 → AMBITIE

Wij gaan hier uit van het nationaal stedelijk netwerk Zuid-Limburg, aangezien het zo in de Nota Ruimte is benoemd. Binnen het netwerk wordt op dit moment vooral samengewerkt in de Tripool Steden (Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen).

Het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg heeft als ambitie om haar inwoners een prettig werk-, woon- en leefklimaat te bieden, en tegelijkertijd een wervend vestigings- en investeringsklimaat te scheppen dat het predikaat Technologische Top Regio verdient. Tot slot moeten de ontplooiingsmogelijkheden voor bedrijven, burgers en toeristen in onderlinge balans zijn. Deze ambitie is ingebed in een Europese opdracht, die is verwoord in de zogenaamde agenda's van Lissabon en Göteborg.

– Van position paper naar operationeel programma, voorjaar 2006

Het stedelijk netwerk Zuid-Limburg is op dit moment bezig met de verdere invulling van de ontwikkelingsagenda. Dat doet het netwerk op basis van het Visiedocument Tripool Zuid-Limburg (maart 2006), het document 'Van position paper naar Operationeel programma (Voorjaar 2006)' zoals dat is opgesteld voor het programma ter verdeling van de Europese Structuurfondsen in Nederland, het strategische programma economie Tripool Zuid-Limburg (juni 2006) en de ontwikkelingsagenda van het rijk ten aanzien van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg (mei 2005).

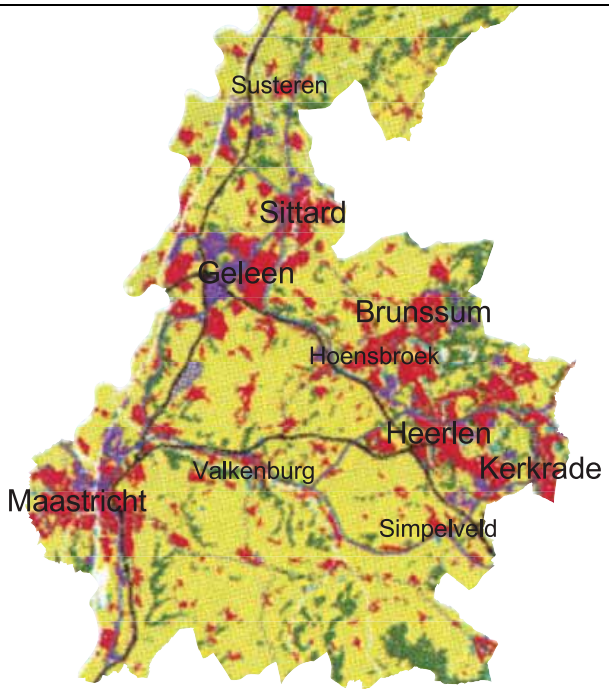




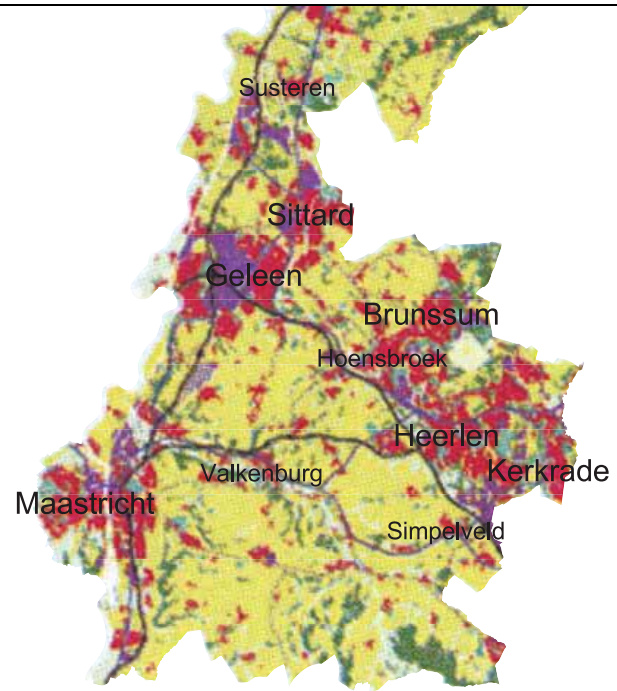
1920



1950



1980



2010

Bron: Must

6.2 → KENMERKEN

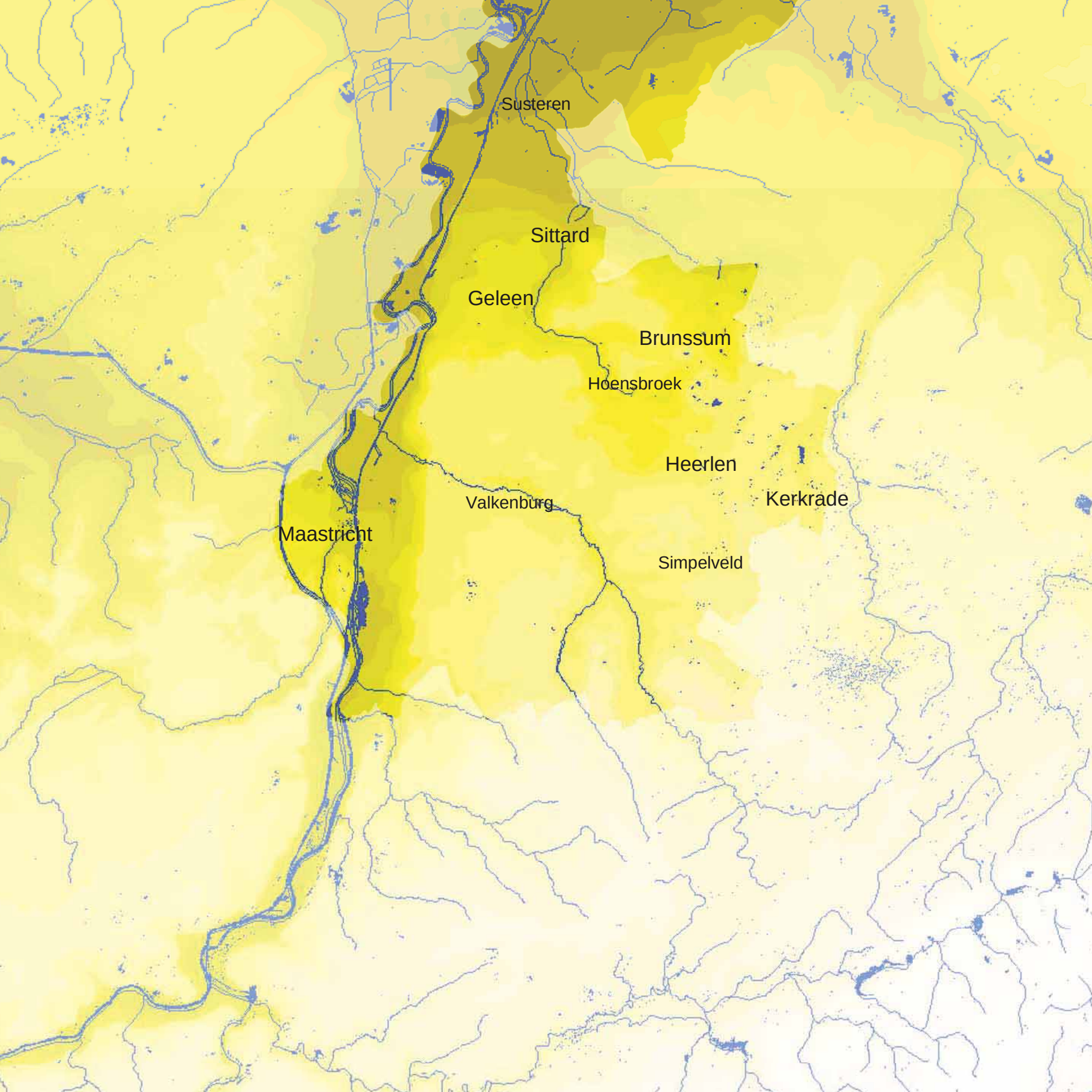
In de paragrafen 6.2.2 – 6.2.4 brengen wij (letterlijk) het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg aan de hand van de lagenbenadering in kaart. Daaraan vooraf gaat in paragraaf 6.2.1 een korte greep uit de geschiedenis en wij sluiten in paragraaf 6.2.5 het beschrijvende deel af met een schets van de bestuurlijke voorzieningen. Per laag worden kaarten gepresenteerd die de kenmerken van de laag aangeven. Die kenmerken maken ook een zekere vergelijking van de nationale stedelijke netwerken in deze atlas mogelijk.

6.2.1 Ontstaansgeschiedenis

In Zuid-Limburg treft men sporen aan van een veel bewogen historische ontwikkeling, die sterker gebonden is aan invloeden van buitenaf, dan aan de eigen nationale ontwikkeling. De drie steden (Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen) hebben zich afzonderlijk ontwikkeld. De Maas als handelsweg tussen de kustgebieden en de Rijn is bepalend geweest voor het vroege ontstaan van Maastricht. Maastricht werd in het begin van onze jaartelling als "Mosae Trajectum" gesticht door de Romeinen langs de leger- en handelsroute tussen Gallia (nu Frankrijk) en de militaire versterkingen langs de Rijn.
Aan het einde van de 19de eeuw begon het algemene beeld van Limburg tekenen te vertonen die wezen op het afsluiten van een lange periode van een vrij eenzijdige economische structuur. Vanaf 1910 kwam namelijk in Zuid-Limburg de mijnindustrie tot ontwikkeling. Dit leidde tot de snelle groei van steden als Heerlen en Geleen. Dit is goed zichtbaar op de kaarten. Waar in 1920 Heerlen en Geleen nog dorpen waren, zijn zij in 1950 uitgegroeid tot flinke steden. De economie heeft zo'n twee generaties in het teken gestaan van de steenkoolwinning. Aan het begin van de jaren zestig werd duidelijk, dat de belangrijke positie van steenkool als belangrijkste brandstof in snel tempo zou worden overgenomen door aardolie en aardgas. In 1966 leidde dit tot de eerste mijnsluiting, gevolgd door de sluiting van alle mijnen. In 1974 ging de laatste kolenmijn dicht en behoorde de kolenwinning in Limburg tot het verleden. De mijnsluitingen betekenden een direct verlies van ruim 50.000 arbeidsplaatsen, een kwart van de regionale werkgelegenheid, waar het verlies aan arbeidsplaatsen in de mijnafhankelijke ondernemingen nog bij kwam. Toch is de omvang van de drie steden ook in deze tijd sterk gegroeid en kwamen de steden steeds dichter bij elkaar te liggen, met het Limburgs Heuvelland in het midden.

Om de werkloosheid het hoofd te bieden maakten regering en provinciaal bestuur in drie mijnnota's en in de eerste PerspectievenNota Limburg (PNL) met de looptijd 1978-1981 een beleid voor Zuid-Limburg bekend. Dat was gericht op herstructurering van de economie en het wegwerken van de regionale werkloosheid, dat wil zeggen van de werkloosheidsverschillen tussen Zuid-Limburg en Nederland. Ondanks het feit dat een groot aantal nieuwe industriële ondernemingen zich in het zogenaamde herstructureringsgebied vestigde, een aantal belangrijke rijksdiensten geheel of gedeeltelijk naar de Oostelijke Mijnstreek werd verplaatst (het Algemeen Burgerlijk Pensioenfonds, het Centraal Bureau voor de Statistiek, beide naar Heerlen), en de oprichting van de Rijksuniversiteit in Maastricht (1976) bleef de relatieve werkloosheid aanzienlijk. In de tweede en derde Perspectievennota werden nieuwe ontwikkelingen in sectoren (met name in de telematica, medische technologie, transport en toerisme), die van belang werden geacht voor de nationale welvaartsgroei, gestimuleerd. Tevens werd de samenwerking tussen de verschillende opleidingsinstituten in de provincie en het aangrenzende buitenland bevorderd en werden internationale educatieve instellingen gestimuleerd zich in de provincie te vestigen.

Dit alles leidde ertoe, dat de steden nog meer in omvang zijn gegroeid en ook naar elkaar toe zijn gegroeid. De steden zijn met elkaar verbonden door snelwegen (A2, A76, A79) en spoorwegen. Steeds meer zijn de steden van elkaars sterktes gaan profiteren. Bewoners van Maastricht werken bij DSM of het CBS in Heerlen en studenten in Maastricht wonen vaak in de regio.


Susteren
Sittard
Geleen
Brunssum
Hoensbroek
Heerlen
Kerkrade
Valkenburg
Maastricht
Simpelveld

Legenda

Water

zout water

velden/zandbanken

bedijkt/zoet water

primaire waterkeringen

Reliëf


hoogteligging

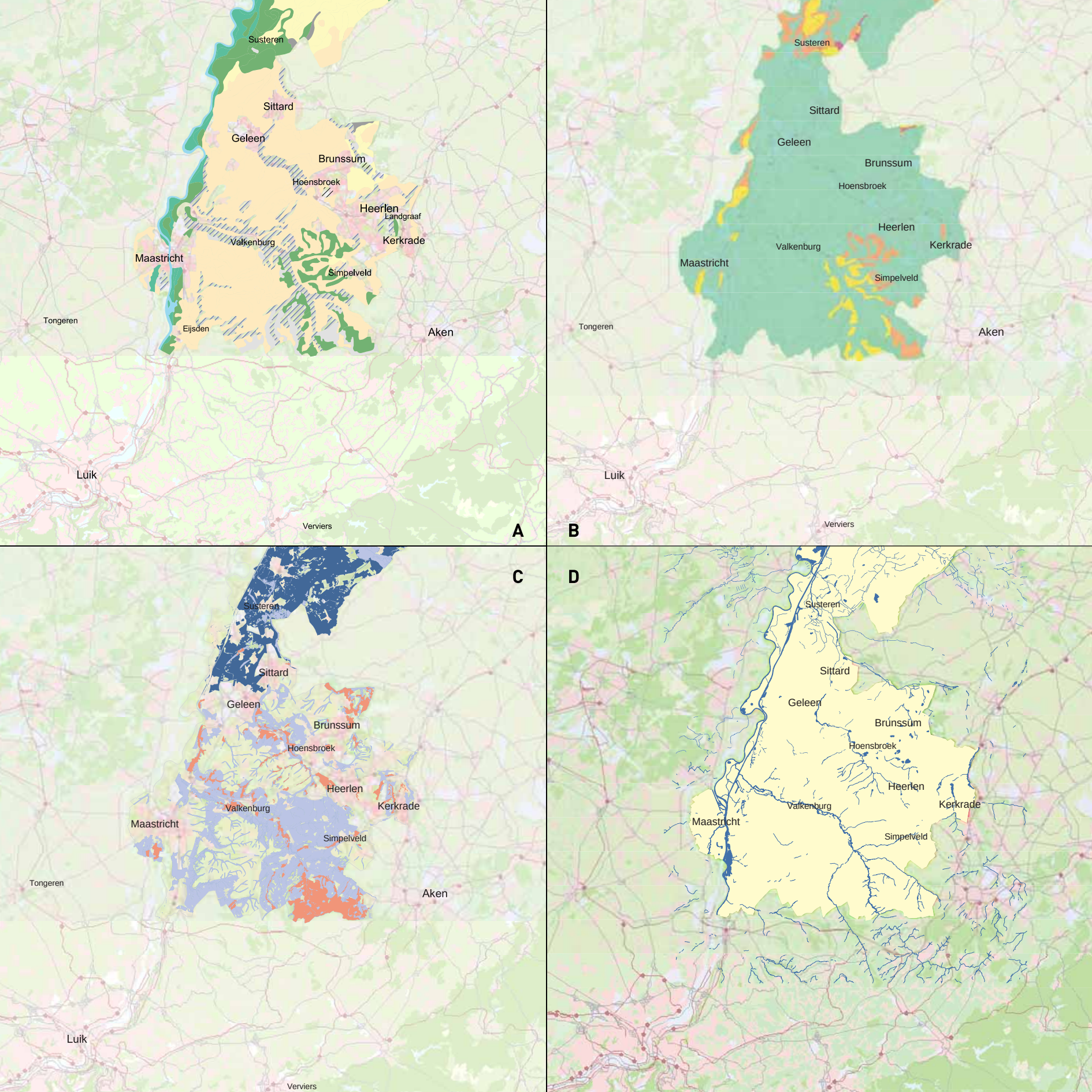

diepteligging

Bron: VROM - DGR/GEO 2006

6.2.2 Ondergrond

Basiskaart ondergrond

De basiskaart van de Nederlandse ondergrond toont twee belangrijke aspecten van de natuurlijke condities: het reliëf en het watersysteem. Duidelijk te zien is de relatief lage ligging van het Maasdal in contrast tot de relatief hoge ligging met veel reliëf van het Limburgse Heuvelland.


Susteren
Sittard
Geleen
Brunssum
Hoensbroek
Heerlen
Landgraaf
Kerkrade
Valkenburg
Maastricht
Simpelveld
Tongeren
Eijsden
Aken
Luik
Verviers
A
B
C
D

Legenda

A Hoofdklassen uit bodemkaart

- Associatie
- Jonge rivierkleigronden
- Leemgronden
- Niet gekarteerd
- Opgehoogd
- Oude kleigronden
- Stenige gronden
- Veengronden
- Water
- Water en moeras
- Zandgronden
- Zeekleigronden

B. Voorspelling bodemdaling tot 2050 in cm

- > 60
- 50 - 60
- 40 - 50
- 30 - 40
- 20 - 30
- 15 - 20; 10 -15
- 5 -10; 2 - 5
- 0,5 - 2; verander. < 0,5; stijging 0,5 - 2
- stijging 2 - 5; stijging > 5 cm

C. Watergerelateerde problemen

- Bodemdaling
- Chemische waterkwaliteit
- Veiligheid
- Verdroging
- Wateroverlast
- Wateroverlast, Ecologische waterkwaliteit
- Wateroverlast, verdroging
- Wateroverlast, verdroging, chemische waterkwaliteit
- Wateroverlast, watertekort
- Watertekort
- Geen problemen

D. Oppervlaktewater

- Water

Bron: VROM - DGR/GEO 2006;
Bodemgebruik: © CBS/VROM-DGR;
Bodemdaling: © RIZA;
Watergerelateerde problemen: MNP;
Oppervlaktewater: © CBS

Aspecten van de ondergrond

Deze kaart toont vier aspecten van de bodem, die van belang zijn voor het bepalen van de geschiktheid ervan voor verschillende gebruiksfuncties, zoals stedelijke ontwikkeling en landbouw.

A. Bodem

Duidelijk herkenbaar zijn de jonge rivierkleigebieden langs het Maasdal. Zuid-Limburg bestaat aan de oppervlakte voornamelijk uit zandgronden, in het Tertiair aangevoerd door de Rijn, die toen veel breder was dan tegenwoordig. De belangrijkste rivier thans, de Maas, was toen een vrij onbeduidende zijrivier van de Rijn. De Maas heeft de eertijds afgezette Rijnzanden doorsneden. Zuid-Limburg is het enige gebied in Nederland waar de leemsoort löss voorkomt, die tijdens de IJstijd door de wind hier werd afgezet.

B. Bodemdaling

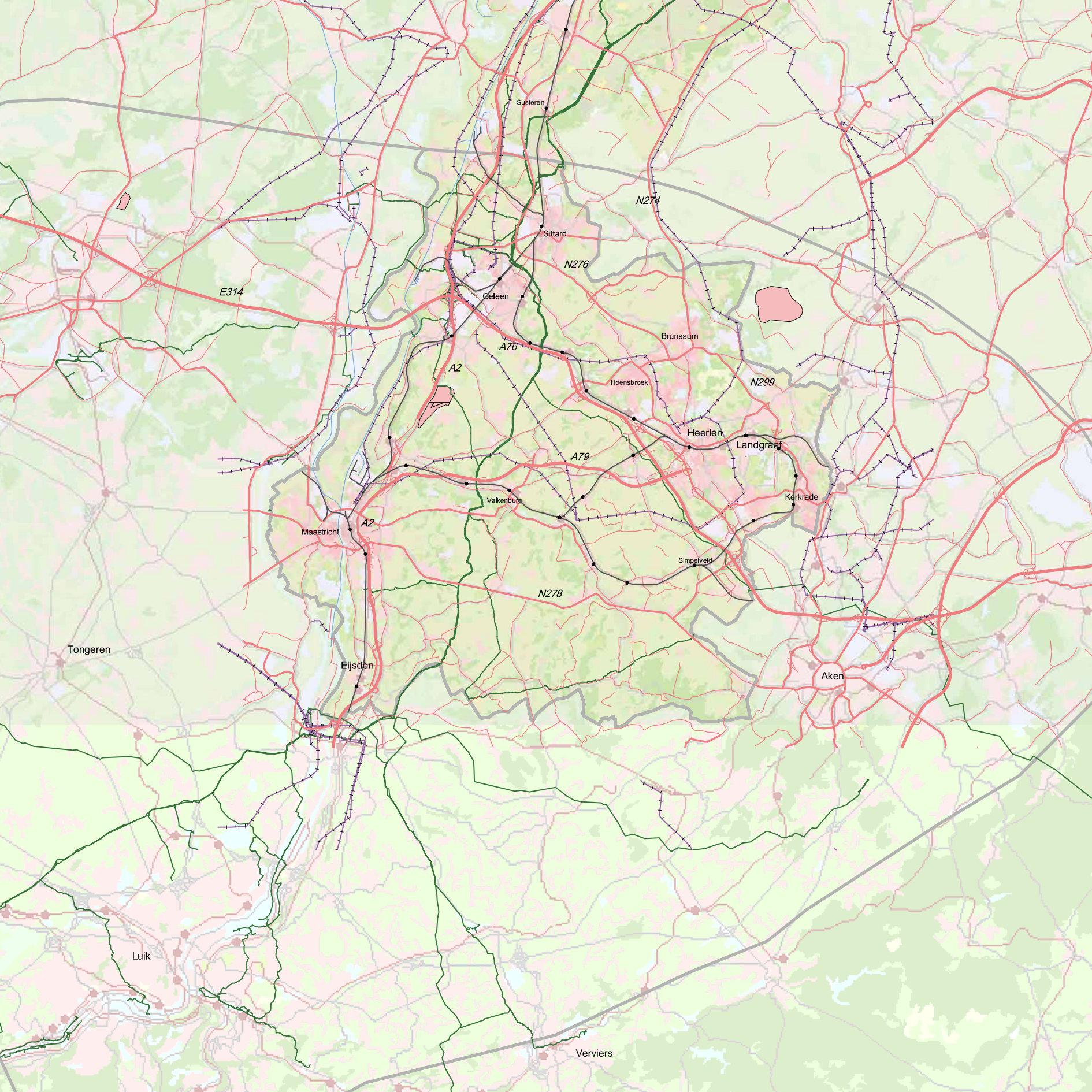
De bodemdalingkaart geeft een voorspelling van de bodemdaling tot 2050. Langs de Maas wordt grind en zand gewonnen voor de bouw. Dit is duidelijk zichtbaar in het Maasgebied. Verder wordt bodemdaling verwacht in het mijngebied ten westen van Simpelveld.

C. Water gerelateerde problemen

Op de kaart zijn de waterproblemen uit de regionale deelstroomgebiedsvisies vertaald naar een uniforme legenda. Opvallend daarbij is de dubbele problematiek van wateroverlast in het lager gelegen Maasdal in het noorden van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg en de verdroging in het Heuvelland. Ook is in sommige gedeelten van het stedelijk netwerk de waterkwaliteit niet optimaal.

D. Oppervlaktewater

Op deze kaart is het bestaande oppervlaktewater uit het bestand bodemgebruik 2003 uitgelicht. In vergelijking met de andere stedelijke netwerken heeft Zuid-Limburg relatief weinig oppervlaktewater. De Maas vormt de drager van het watersysteem in het gebied en duidelijk zichtbaar zijn ook weer de afgravingen langs de Maas. Op deze kaart zijn de watersystemen te zien van de Geul bij Valkenburg en Simpelveld en de Geleenbeek bij Geleen.


Susteren
Sittard
N274
N276
E314
Geleen
A76
A2
Brunssum
Hoensbroek
N299
Heerlen
Landgraaf
A79
Valkenburg
Kerkrade
Maastricht
A2
Simpelveld
N278
Tongeren
Eijsden
Aken
Luik
Verviers

Legenda

Infrastructuur

- Autosnelweg
- Hoofdweg
- Regionale weg
- Internationaal openbaar vervoer
- Regionaal openbaar vervoer
- HSL stations
- Stations
- Hoogspanningleiding / kabelbaan
- Gas en olie
- Vliegvelden

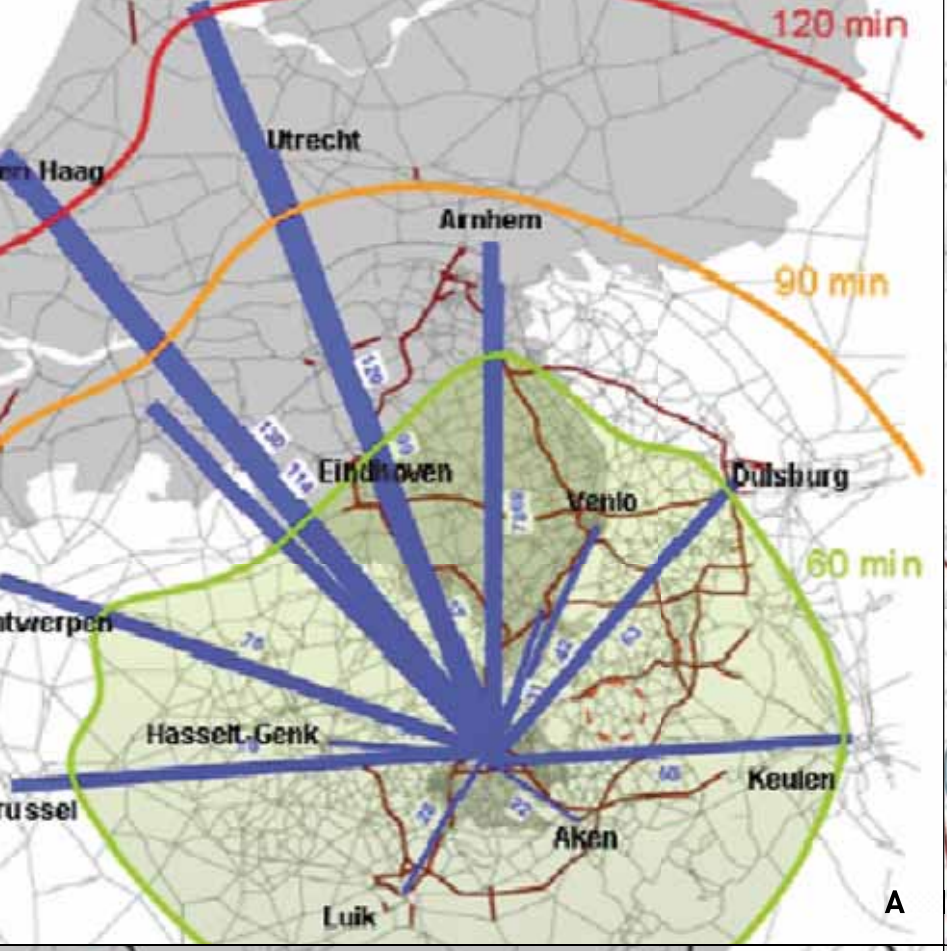
Bron: VROM - DGR/GEO 2006;
Bodemgebruik: © CBS/VROM-DGR;
Infrastructuur: © Rijkswaterstaat, AVV, © TOK, Emmen

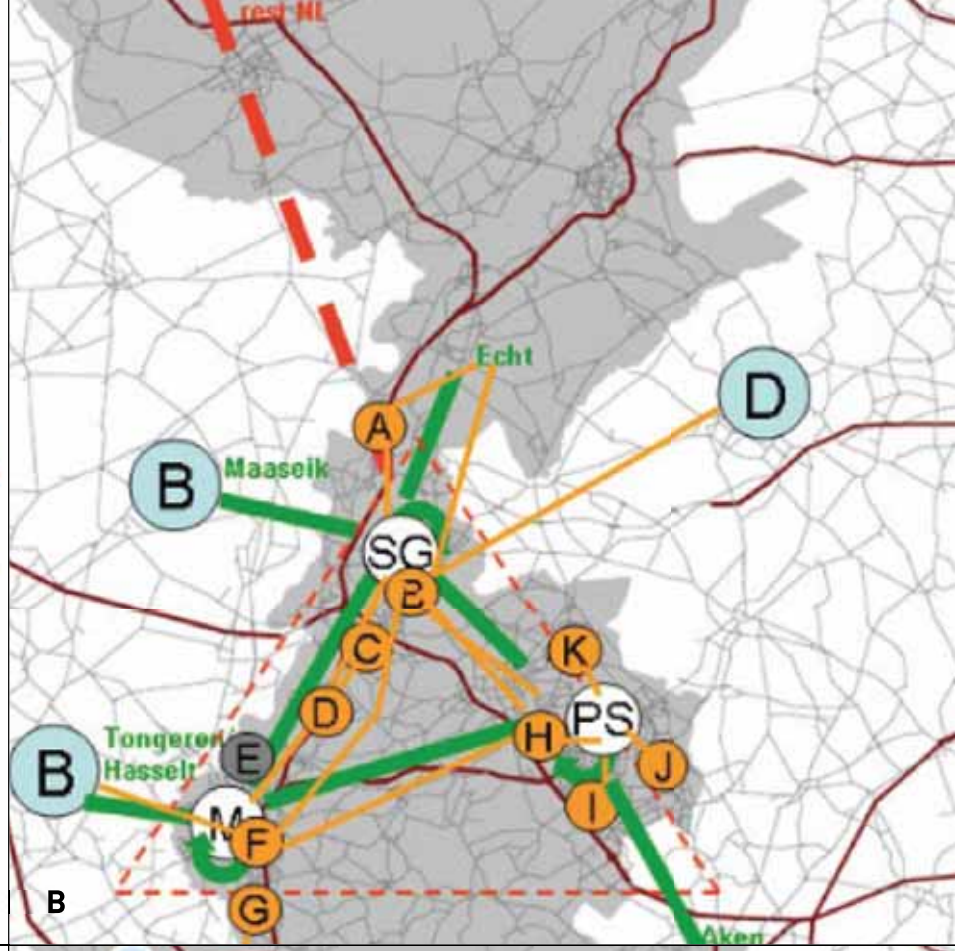
6.2.3 Netwerken

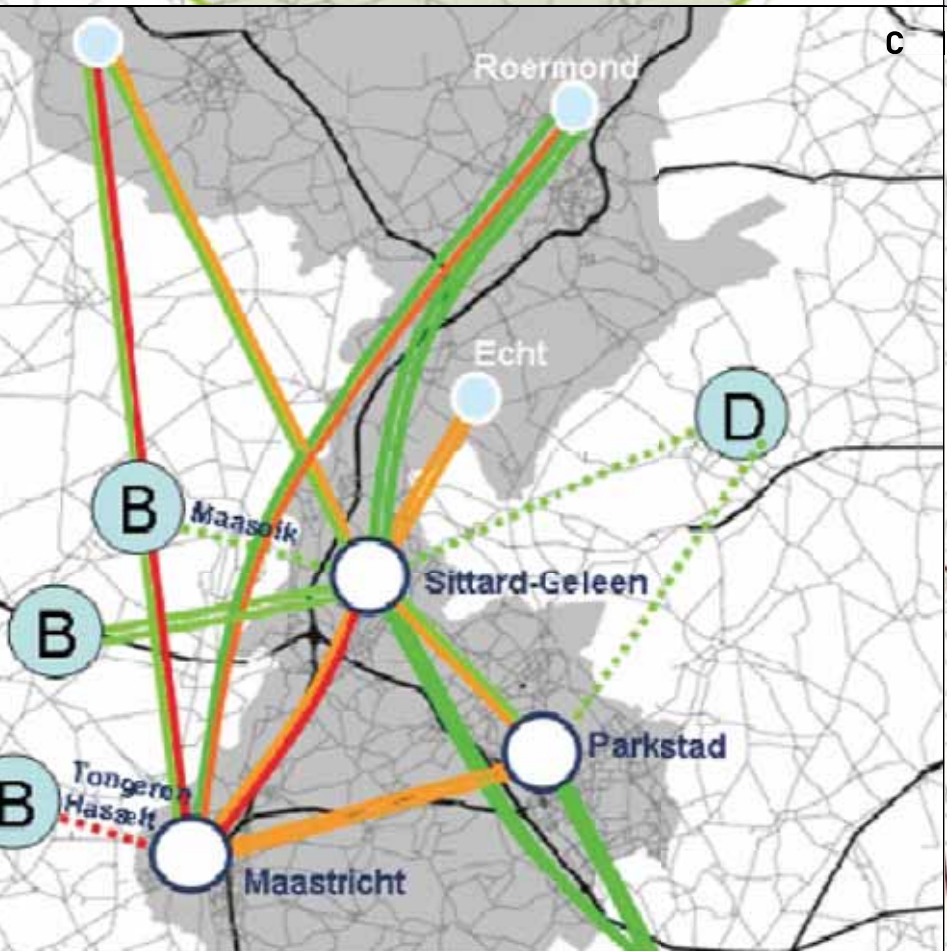
Basiskaart netwerken

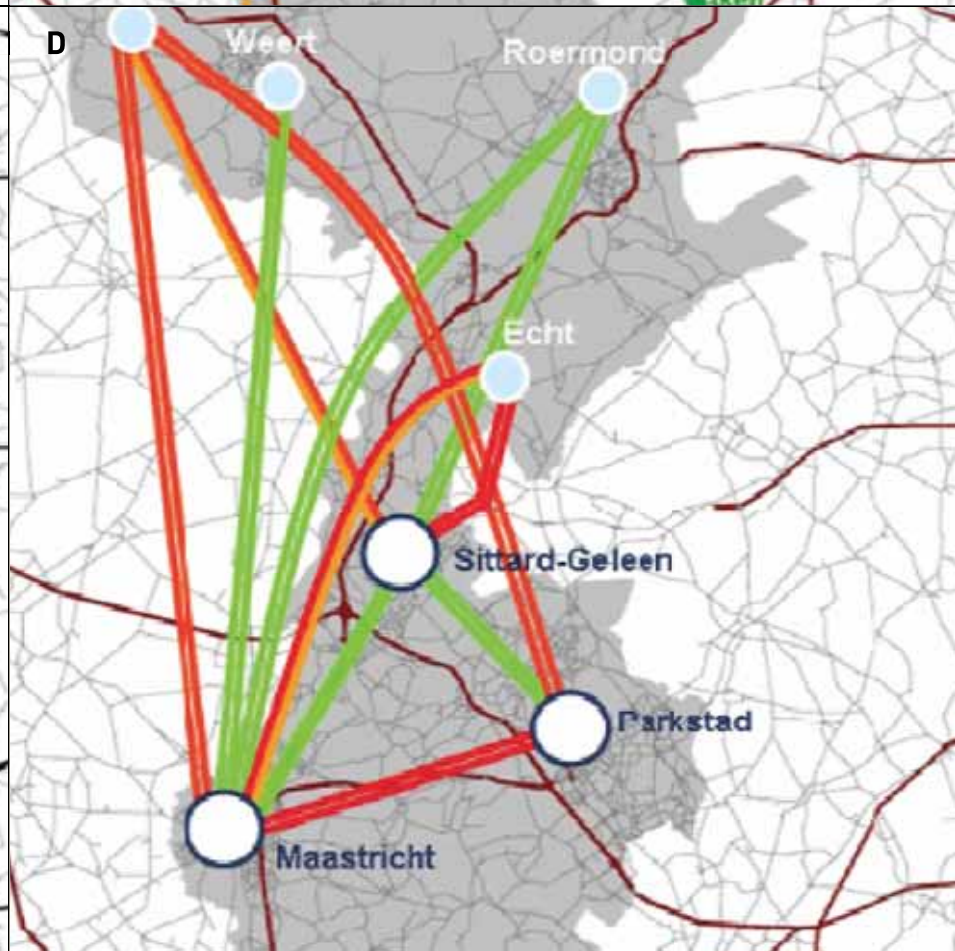
De basiskaart netwerken geeft een totaalbeeld van de bestaande fysieke infrastructurele netwerken, zowel zichtbaar op het aardoppervlak als ondergronds. De belangrijkste infrastructuurdragers van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg zijn de volgende:

- **Wegen**
  Zuid-Limburg kent een fijnmazig netwerk van autowegen, waarbij de A2 van Amsterdam naar Eijsden de belangrijkste weg voor het gebied is. Deze noord-zuid-verbinding gaat als de N2 dwars door Maastricht. De A2 wordt ook wel de kenniscorridor van Nederland genoemd. Op deze corridor is eind jaren negentig de hoogste economische groei gerealiseerd. Daarnaast is de A76 een belangrijke oost-west doorvoerweg voor tussen de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied.
- **Openbaar vervoer**
  Parallel aan de A2 loopt ook de belangrijkste spoorlijn van het gebied: de lijn Amsterdam-Maastricht. Deze lijn gaat langs Sittard-Geleen. Ook Heerlen is als InterCity station bereikbaar vanuit Eindhoven, Sittard-Geleen en Maastricht. Vanuit Maastricht is er de mogelijkheid om door te reizen naar Luik, waar de aansluiting is met het HSL-netwerk. Vanuit Heerlen is er ook een aansluiting op de HSL in Aken (Duitsland).
- **Vaarwegen**
  De Maas vormde lange tijd de enige vaarweg van het gebied. In de jaren dertig werd voor de scheepvaart het Julianakanaal aangelegd. Op sommige plaatsen wordt een stuk afgesneden door een kanaal, wat de oorspronkelijke Maas een natuurlijk verloop geeft.
- **Overige infrastructuur**
  De overige infrastructuur in het gebied bestaat uit hoogspanningsleidingen en gas en olieleidingen, met veel leidingen van en naar Sabic. Daarnaast is er in Born een belangrijk logistiek knooppunt (met grote container terminal).


120 min
90 min
60 min
Utrecht
Arnhem
Eindhoven
Venlo
Duisburg
Hasselt-Genk
Keulen
Aken
Luik
A


Echt
D
B
Maaseik
A
SG
E
C
K
D
PS
H
J
Tongeren
Hasselt
E
I
F
G
B


C
Roermond
Echt
D
B
Maaseik
Sittard-Geleen
B
Parkstad
B
Tongeren
Hasselt
Maastricht


D
Weert
Roermond
Echt
Sittard-Geleen
Parkstad
Maastricht

Legenda

A. Deze kaart geeft de bereikbaarheid aan vanuit Tripool, de dikte van de lijnen geeft de reistijd aan.

B. Deze kaart geeft de belangrijkste verbindingen weer. In het groen staan de interne verbindingen en in het oranje de externe verbindingen.

C. Deze kaart geeft de reistijd aan per auto

Reistijd auto (norm: 1,5 x freeflow autoreistijd)

- Reistijd voldoet aan norm
- Reistijd voldoet bijna aan norm
- Reistijd voldoet niet aan norm

D. Deze kaart geeft de reistijd aan met OV

Korte afstandsnorm: 1,5 x geaccepteerde autoreistijd - 2,25 x freeflow

lange afstandsnorm: 1,5 freeflow autoreistijd

- Reistijd voldoet aan norm
- Reistijd voldoet bijna aan norm
- Reistijd voldoet niet aan norm

Netwerkanalyse

De netwerkanalyse is één van de 11 regionale netwerkanalyses die in Nederland zijn uitgevoerd als opdracht vanuit de Nota Mobiliteit. Het doel van de analyses is om voor deze netwerken in regionale samenhang en multimodaal, de mobiliteitsproblematiek in kaart te brengen en maatregelen te nemen, die de knelpunten helpen oplossen.

De netwerkanalyse van Zuid-Limburg maakt duidelijk dat de agenda voor regionale projectverkenningen en –studies, volgend op de al lopende projecten, de juiste is. De netwerkanalyse van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg laat als knelpunten zien:

- De A2 als 'poort' naar Zuid-Limburg vormt een knelpunt, en kent geen goed alternatief.
- De reistijd per trein (IC) naar de meeste steden in de Randstad voldoet niet geheel aan de ambitie van maximaal anderhalf maal de vrije reistijd per auto.
- Met Hasselt/Genk, Luik en Aken zijn er groeiende relaties. Per auto zijn er afgezien van de stadspoorten relatief weinig problemen.
- De onderlinge bereikbaarheid tussen de Tripoolsteden laat te wensen over. Voor het autoverkeer valt dit te herleiden tot afwikkelingsproblemen aan de stadspoorten.
- Voor het goederenvervoer geldt dat er zware doorgaande vrachtautostromen door dit gebied lopen, waarbij de robuustheid van het netwerk een aandachtspunt is.

A. Bereikbaarheid vanuit het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg

In deze kaart staan de isolijnen voor de bereikbaarheid vanuit het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg. Daarbij valt op dat een belangrijk economisch centrum als Eindhoven binnen 60 minuten is te bereiken (45 minuten wordt vaak als norm aangehouden). De kaart laat ook zien, dat de Euregionale centra voor Limburg minstens zo belangrijk zijn als de Randstad: deze centra (bijvoorbeeld Luik en Aken als belangrijke kenniscentra) zijn over de weg in het algemeen binnen een halfuur bereikbaar, de randstedelijke centra in meer dan twee uur.

B. Stromen personenautoverkeer

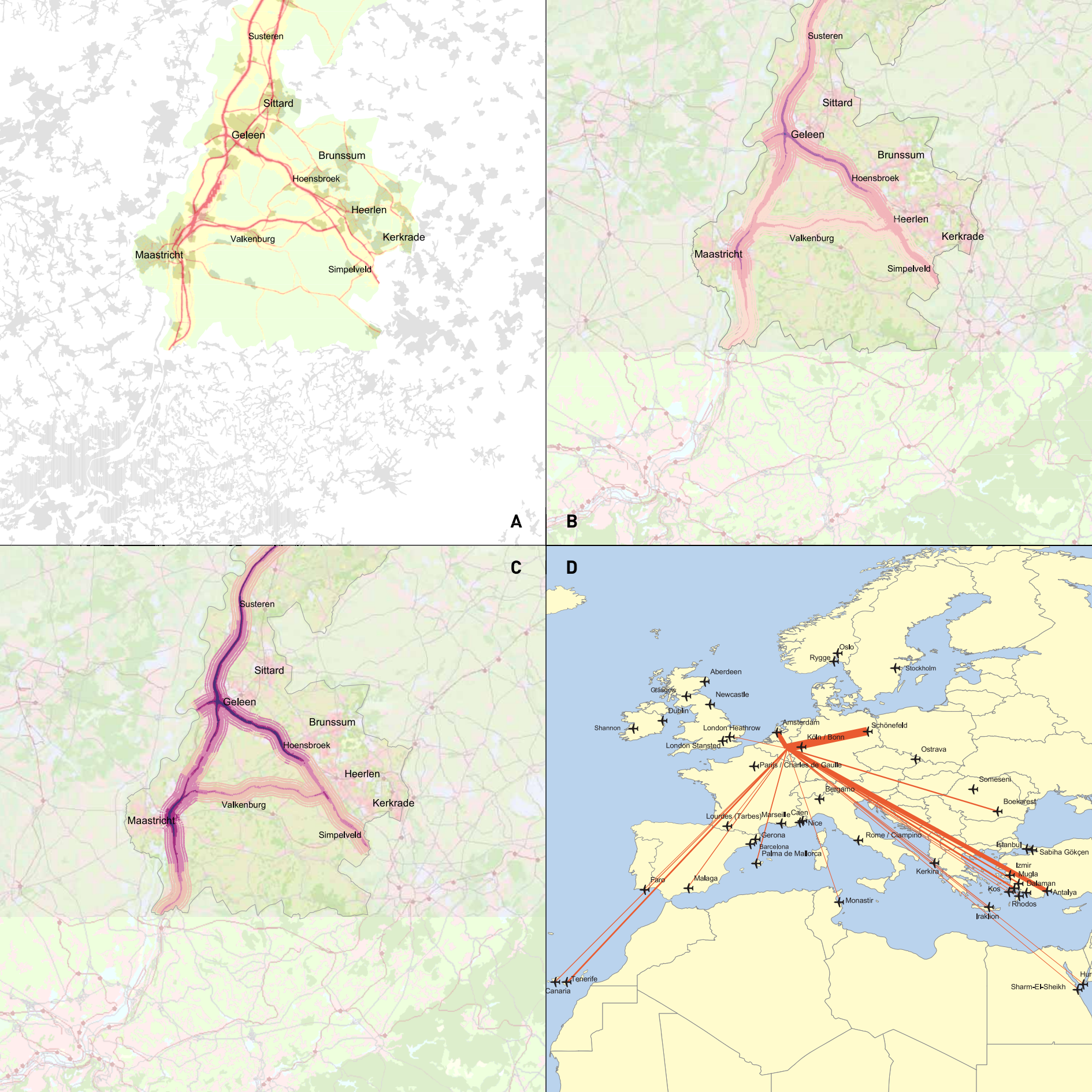
Op deze kaart is duidelijk te zien dat zowel tussen de drie grote steden binnen het stedelijk netwerk veel verkeer plaatsvindt als van het stedelijk netwerk naar de rest van Nederland en vice versa. Circa 40% blijft binnen het netwerk en er is relatief weinig doorgaand autoverkeer.

C. Beoordeling reistijd over de weg

Binnen het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg is de reistijd over de weg acceptabel, maar de bereikbaarheid van het stedelijk netwerk als geheel voldoet niet aan de norm. Verder zijn er veel fricties bij de stadspoorten van de Tripoolsteden.

D. Beoordeling reistijd openbaar vervoer

Op deze kaart valt de slechte bereikbaarheid van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg per openbaar vervoer op. De reistijd per OV tussen de 3 Tripool-steden onderling én van het stedelijk netwerk naar de Randstad voldoet niet aan de gestelde normen. Voor de grote euregionale centra geldt, dat ze wel op korte afstand liggen, maar per OV in het geheel niet (Hasselt/Genk) tot zeer beperkt (Aken, Luik) bereikbaar zijn door een lage kwaliteit trein met een zeer lage frequentie.


Susteren
Sittard
Geleen
Brunssum
Hoensbroek
Heerlen
Valkenburg
Kerkrade
Maastricht
Simpelveld
A
B
C
D
Oslo
Rygge
Stockholm
Aberdeen
Glasgow
Newcastle
Dublin
Shannon
London Heathrow
London Stansted
Amsterdam
Schönefeld
Köln / Bonn
Ostrava
Paris / Charles de Gaulle
Someseni
Bergamo
Boekarest
Lourdes (Tarbes)
Marseille
Caen
Nice
Gerona
Barcelona
Palma de Mallorca
Rome / Ciampino
İstanbul
Sabiha Gökçen
İzmir
Mugla
Dalaman
Antalya
Kerkira
Kos
Rhodos
Iraklion
Faro
Malaga
Monastir
Tenerife
Canaria
Sharm-El-Sheikh

Legenda

A. Geluidsbelasting cumulatief (L_{den} [dB(A)])

- 0 - 50
- 50 - 60
- 60 - 65
- 65 - 104

B. Jaargemiddelde stikstofdioxiode (NO_2) concentratie bij rijkswegen (µg /m³)

- < 30
- 30 - 40
- 40 - 50
- 50 - 52
- > 52

C. Jaargemiddelde fijnstof (PM10) concentraties bij rijkswegen in (µg /m³)

- < 26
- 26 - 27
- 27 - 28
- 28 - 29
- > 29

D. Bestemmingen vanaf Maastricht - Aachen Airport

- Vliegvelden

Aantal passagiers (aankomst en vertrek)

- 1.000
- 100.000

Bron: VROM - DGR/GEO 2006;
Bodemgebruik: © CBS/VROM-DGR;
Infrastructuur: © TDK, Emmen;
Geluid: © MNP;
NO2: Rijkswaterstaat/DWW, 2004

Milieuaspecten

Deze kaart laat drie milieuaspecten zien die van invloed kunnen zijn op ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast toont de kaart de vliegbewegingen op Maastricht-Aachen Airport.

A. Geluidsbelasting (cumulatief)

Op deze kaart is voor het jaar 2003 de cumulatieve geluidsbelasting weergegeven. De berekeningen zijn uitgevoerd in de nieuwe dosismaat voor geluid Lden ('Level day-evening-night') in dB(A). De voorkeursgrenswaarde (voor wegverkeer) ligt op 50 dB(A). De hoogste waarden worden gemeten op de snelwegen, de spoorweg Amsterdam – Maastricht en Maastricht-Aachen-Airport.

B. Luchtkwaliteit: stikstofdioxide (NO_2)

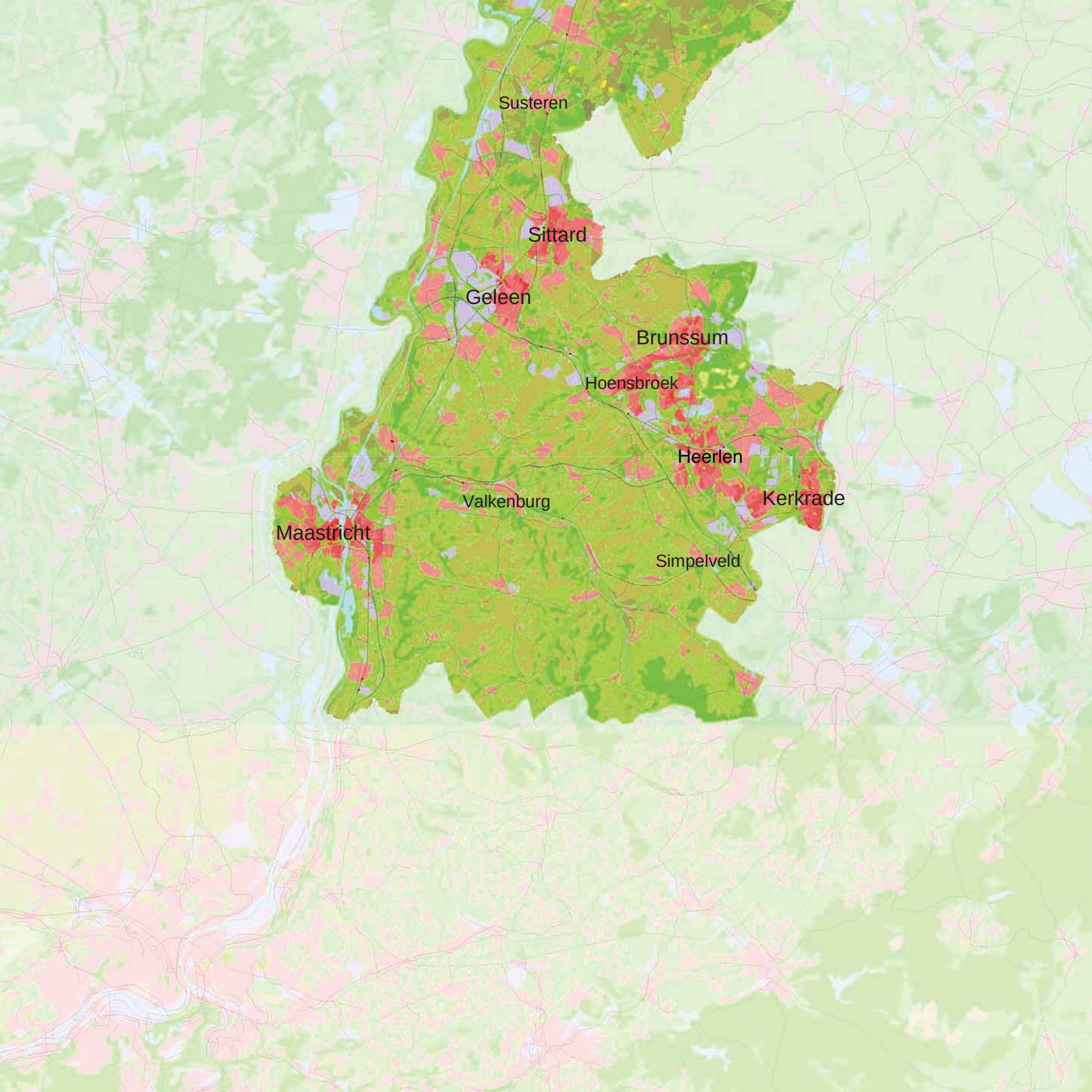
Deze kaart toont de jaargemiddelde stikstofdioxideconcentratie (NO_2) bij autosnelwegen in 2004. De weergegeven concentraties zijn totale concentraties, berekend met het VLW-model (versie 2.50). Voor NO_2 geldt in 2010 een grenswaarde van 40 µg/m³.

C. Luchtkwaliteit: fijnstof (PM10)

Deze kaart geeft voor het jaar 2004 de jaargemiddelde concentraties fijnstof (PM 10) weer langs de autosnelwegen. De weergegeven concentraties zijn totale concentraties zoals berekend met het VLW-model (versie 2.50). Voor PM10 geldt in 2005 een grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie. Naast de jaargemiddelde norm is er ook een daggemiddelde norm van 50 µg/m³ welke maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden.De luchtkwaliteit is het slechtst rond de snelwegen waar vaak congestie optreedt. Dit zijn de A2 door Maastricht en knooppunt Keerensheide. Duidelijk te zien is ook het relatief grote aandeel vrachtverkeer op de A76.

D. Kaart Vliegveld

In de kaart hiernaast zijn de bestemmingen aangegeven met het totaal aantal passagiers (vertrek + aankomst) in 2005. Voor Maastricht Aachen Airport was het totaal passagiers in 2005: 304.191


Susteren
Sittard
Geleen
Brunssum
Hoensbroek
Heerlen
Kerkrade
Valkenburg
Maastricht
Simpelveld

Legenda

Landschapstypologie

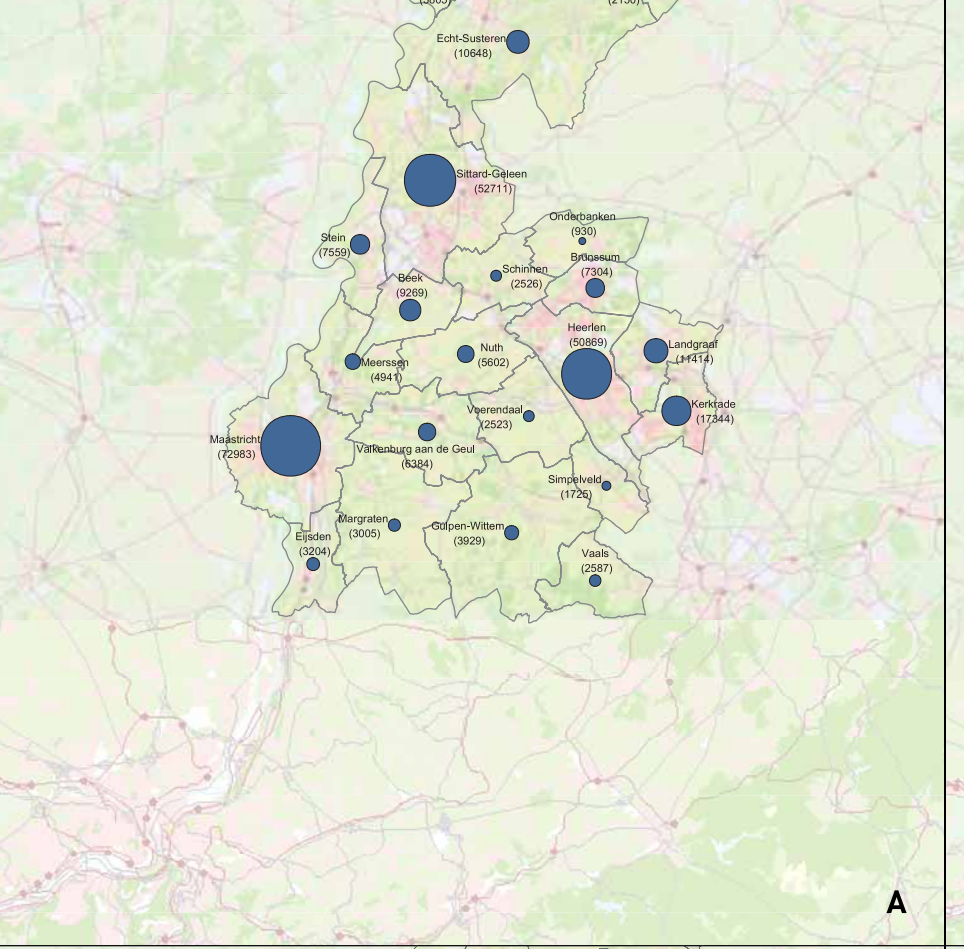
- Diepe zee
- Grote meren
- Overige meren, plassen en wateren
- Vliegveld
- Schiphol
- Park, groenzone
- Park
- Bebouwd recreatief gebied
- Glastuinbouw
- Volkstuinen
- Boomkwekerijen
- Aaneengesloten bebouwing
- Historisch centrum (- 1869)
- Oude stadswijken (1869 - 1930)
- Stadswijken jaren '30 - '70
- Bebouwing in bos
- Industrie
- Industrie, haventerrein
- Kantoren
- Bos
- Weiland, droog
- Weiland
- Weiland, nat
- Akkerland, droog
- Akkerland
- Akkerland, nat
- Bollenvelden
- Strand, zandverstuivingen
- Duinen
- Heide
- Uiterwaarden
- Drasland, rietland
- Weiland (buitenland)

Bron: VROM - DGR/GEO 2006;
Bodemgebruik: © CBS/VROM-DGR

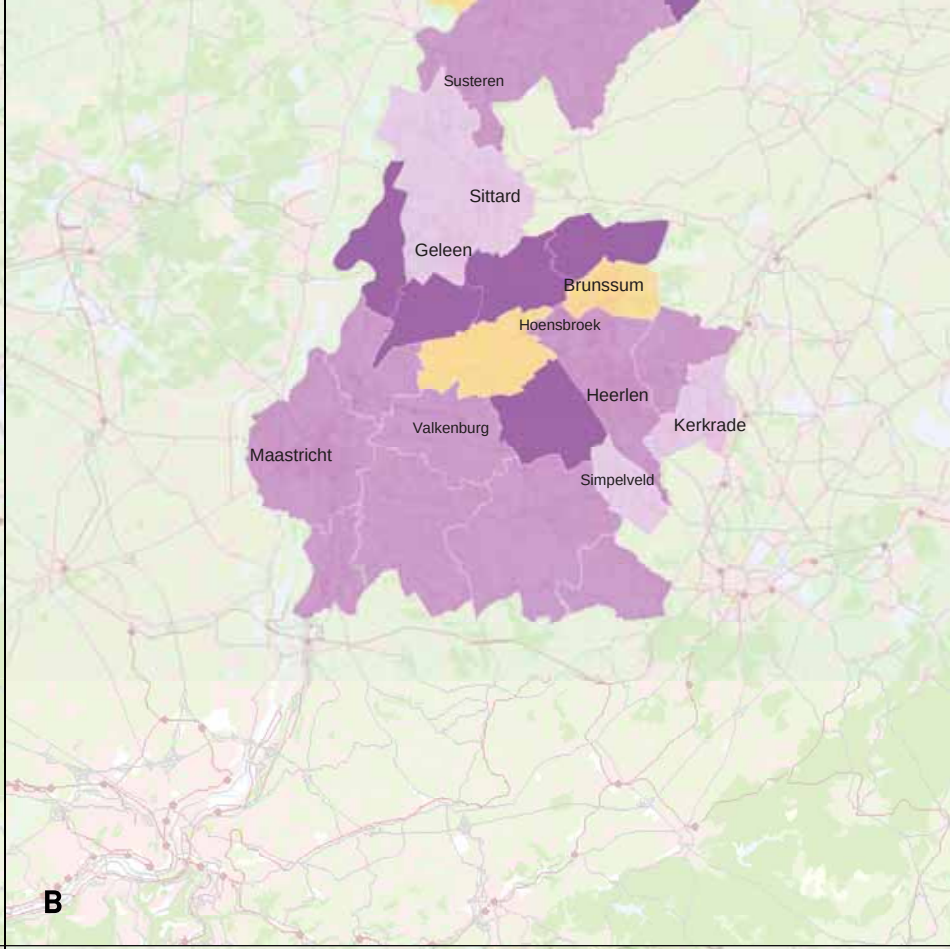
6.2.4 Occupatie

Landschapstypologie (Witsenkaart)

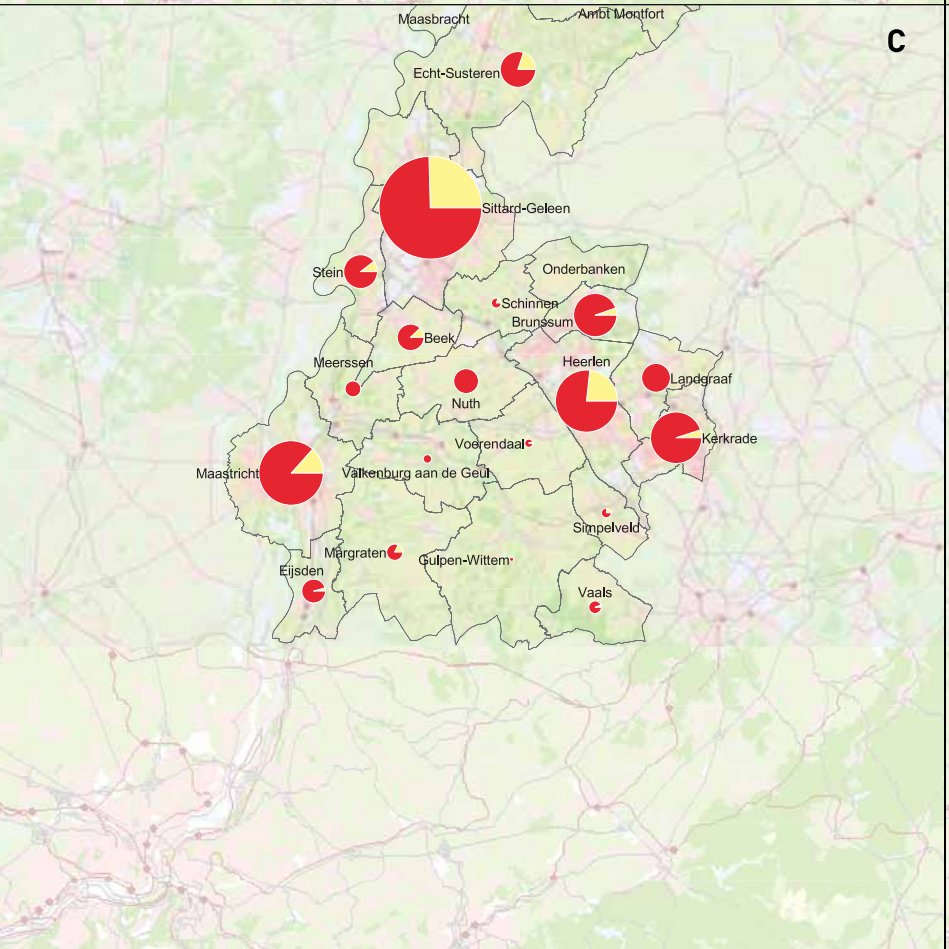
Met deze kaart, vernoemd naar de voormalige directeur-generaal Ruimtelijke Ordening, mr. J. Witsen, is getracht om naast de topografie ook de typologie van het landschap in beeld te brengen. Landschapbepalende elementen en eigenschappen, zoals de niet op topografische kaarten voorkomende watertrappen en woonmilieutypen, zijn daartoe in de legenda opgenomen.


Echt-Susteren
(10648)
Sittard-Geleen
(52711)
Stein
(7559)
Onderbanken
(930)
Brunssum
(7304)
Schinnen
(2526)
Beek
(9269)
Heerlen
(50869)
Landgraaf
(11414)
Nuth
(5602)
Meerssen
(4941)
Kerkrade
(17344)
Voerendaal
(2523)
Maastricht
(72983)
Valkenburg aan de Geul
(6384)
Simpelveld
(1725)
Margraten
(3005)
Gulpen-Wittem
(3929)
Eijsden
(3204)
Vaals
(2587)

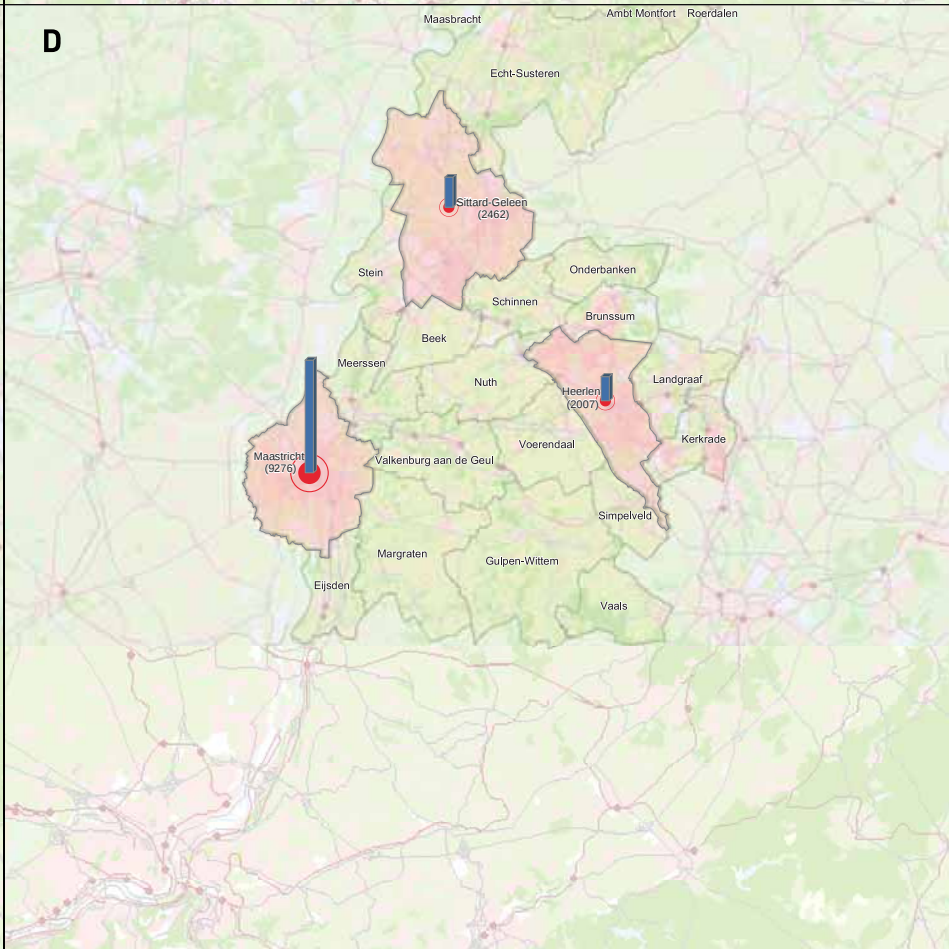
A


Susteren
Sittard
Geleen
Brunssum
Hoensbroek
Heerlen
Kerkrade
Valkenburg
Maastricht
Simpelveld

B


Maasbracht
Ambt Montfort
Echt-Susteren
Sittard-Geleen
Stein
Onderbanken
Schinnen
Brunssum
Beek
Meerssen
Heerlen
Landgraaf
Nuth
Voerendaal
Kerkrade
Maastricht
Valkenburg aan de Geul
Simpelveld
Margraten
Gulpen-Wittem
Eijsden
Vaals

C


Maasbracht
Ambt Montfort
Roerdalen
Echt-Susteren
Sittard-Geleen
(2462)
Stein
Onderbanken
Schinnen
Brunssum
Beek
Meerssen
Nuth
Heerlen
(2007)
Landgraaf
Maastricht
(9276)
Valkenburg aan de Geul
Voerendaal
Kerkrade
Simpelveld
Margraten
Gulpen-Wittem
Eijsden
Vaals

D

Legenda

A. Werkgelegenheid per gemeente 2004 in aantal arbeidsplaatsen

100

1.000

100.000

B. Ontwikkeling werkgelegenheid per gemeente 1996-2004

< 100% (afname)

100 – 110% (toename)

110 – 125%

125 – 150%

150 – 205%

C. Bedrijventerreinlocaties per gemeente 2004 in ha.

210

Netto uitgeefbaar bedrijventerrein, status 2005

Netto uitgegeven bedrijventerrein, status 2005

170

Netto uitgeefbaar zeehaventerrein, status 2005

Netto uitgegeven zeehaventerrein, status 2005

D. Aantal buitenlandse bedrijven

1 - 10

11 - 30

31 - 60

61 - 100

101 - 300

Aantal werknemers

11.000

Bron: VROM - DGR/GEO 2006;
Bodemgebruik: © CBS/VROM DGR;
Arbeidsplaatsen: LISA, 2004;
Groei arbeidsplaatsen: LISA 1996-2004;
Bedrijventerreinen: IRIS, 2004, © VROM-DGR;
Internationale bedrijven: © STEC

Werken

De kaart 'werken' geeft per gemeente vier kengetallen voor het thema werken aan:

A. Werkgelegenheid per gemeente

Op deze kaart is per gemeente de omvang van de werkgelegenheid in 2004 in arbeidsplaatsen weergegeven. De omvang is bepaald door de fulltime en parttime banen bij elkaar op te tellen. In deze kaart komen de drie polen van het stedelijk netwerk Zuid-Limburg duidelijk naar voren met de hoogste werkgelegenheid. In Beek zorgt de aanwezigheid van Sadic voor extra werkgelegenheid.

B. Ontwikkeling van de werkgelegenheid per gemeente

Deze kaart maakt de procentuele verandering zichtbaar van de werkgelegenheid in 2004 ten opzichte van 1996 (= 100%) zichtbaar. In deze kaart is de gelijkmatige toename van de werkgelegenheid in de periode van 1996 tot 2004 te zien. De werkgelegenheid heeft zich de afgelopen jaren het sterkst ontwikkeld in de gemeenten tussen Sittard-Geleen en Parkstad Limburg.

C. Bedrijventerreinlocaties per gemeente: uitgegeven en nog uit te geven bedrijventerreinen

Deze kaart laat voor 2004 in diagram de verhouding tussen netto uitgegeven bedrijventerrein en netto uitgeefbaar terrein zien. De hele cirkel vormt de totale hoeveelheid netto bedrijventerrein. Daarbij zijn weer duidelijk de drie grote steden in het netwerk te zien, waarbij Sittard-Geleen duidelijk het meeste bedrijventerrein beschikbaar heeft.

D. Aantal internationale bedrijven

Op deze kaart is het aantal internationale bedrijven gevestigd in de het stedelijk netwerk aangegeven. Tevens is het totaal aantal werknemers van deze bedrijven aangegeven (peildatum januari-2006). Het aantal internationale bedrijven kan worden gezien als een maat waarin het netwerk aantrekkelijk is voor bedrijven uit het buitenland.

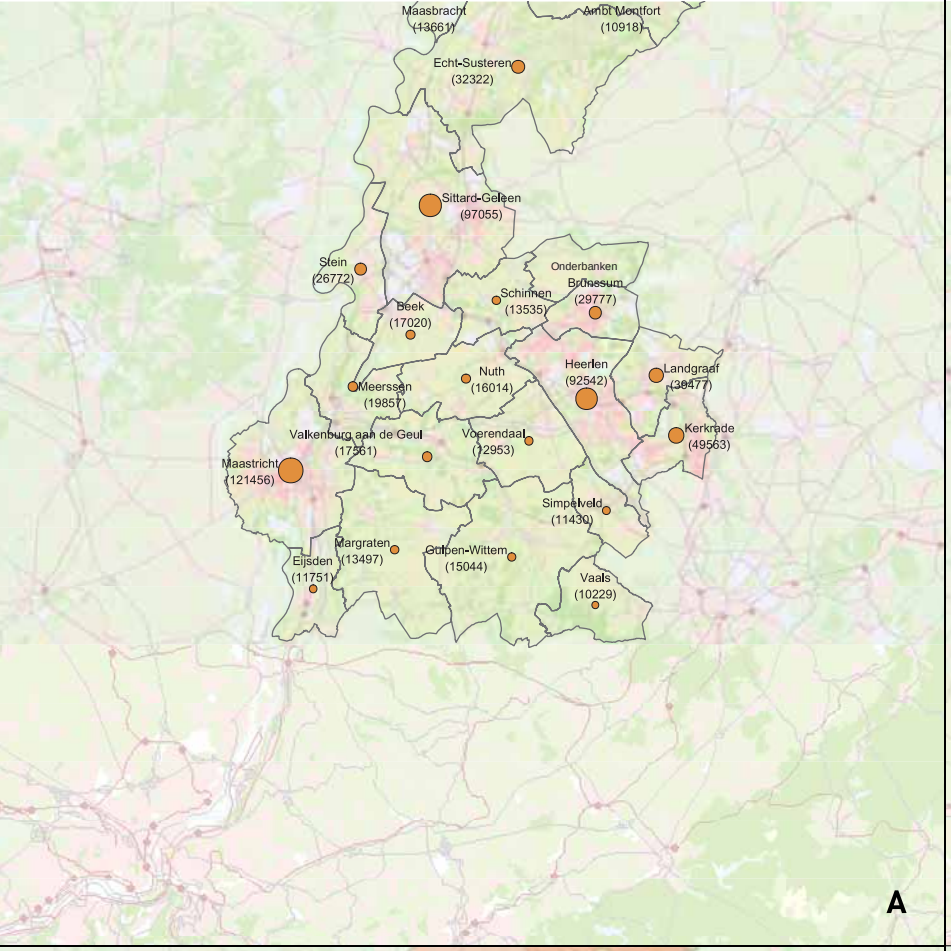
Internationale werknemers

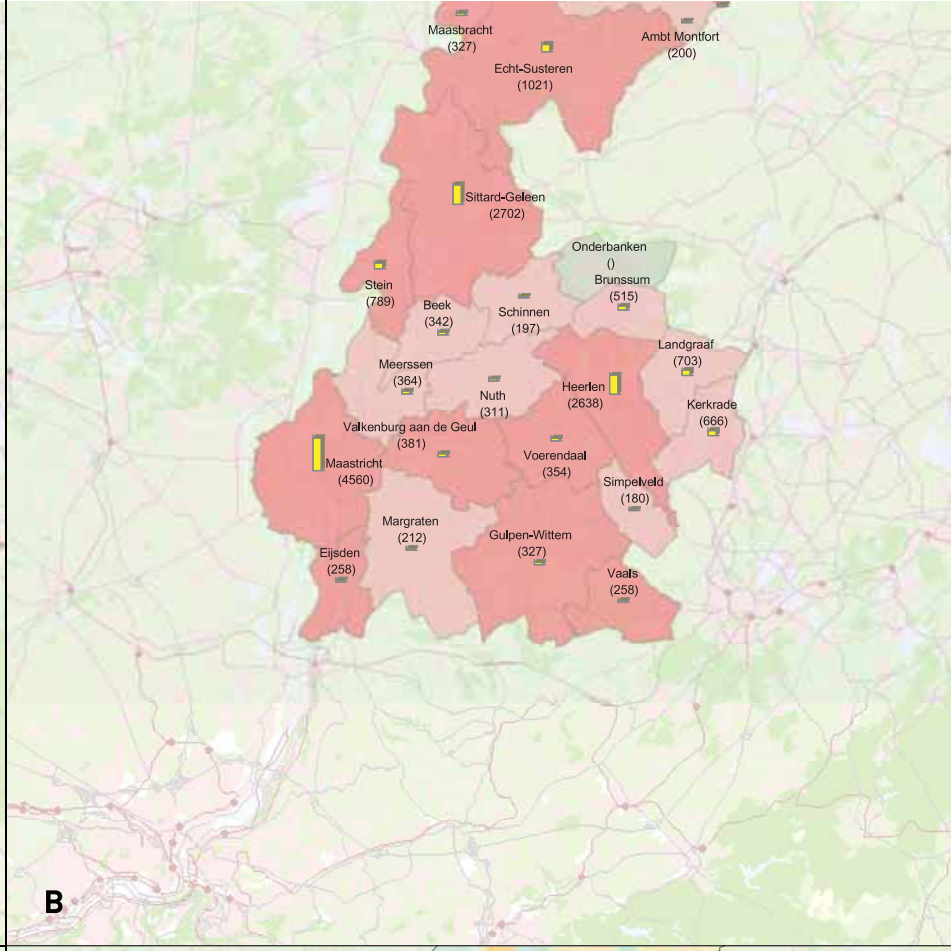
In deze tabel is de grensarbeid tussen het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg en België en Duitsland weergegeven. Grensarbeiders zijn werknemers die op het grondgebied van het ene land wonen en in het andere land werken. De gegevens zijn van het peiljaar 2001 (bron: Statline / CBS)

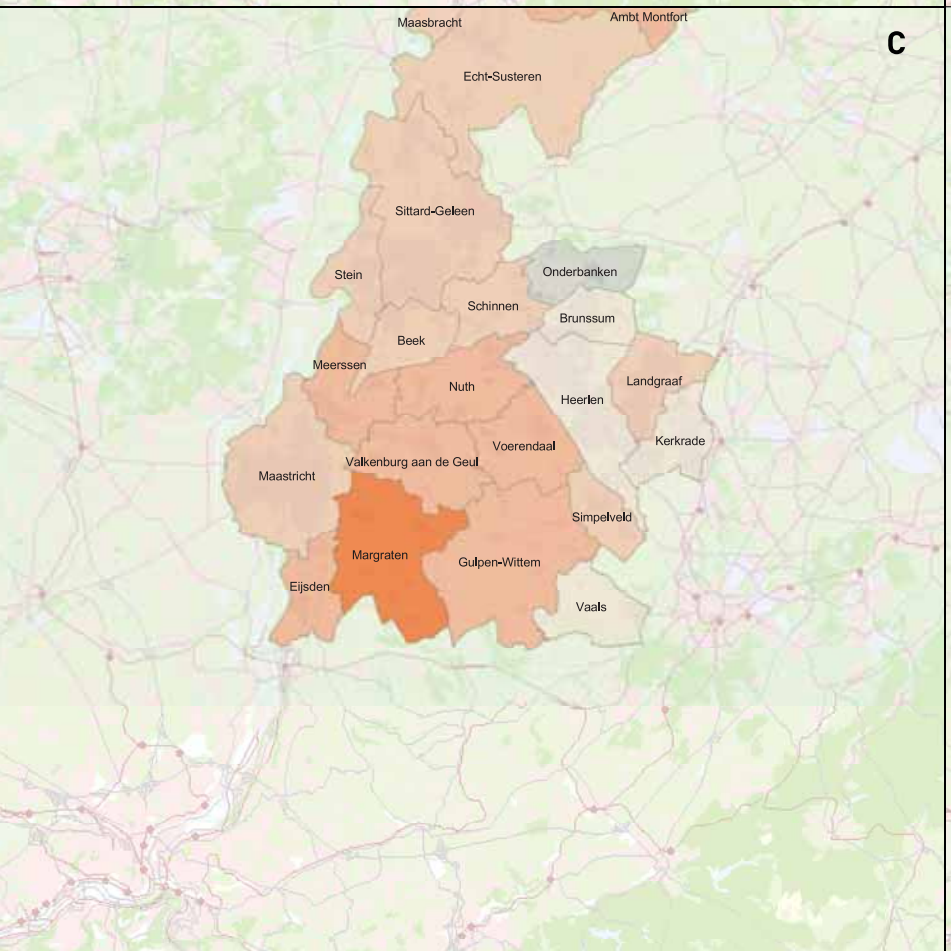
Zuid-Limburg is een mozaïek van stedelijke netwerken. De Tripool steden maken niet allen deel uit van het nationaal Stedelijk netwerk Zuid-Limburg, maar ook van bijvoorbeeld het grensoverschrijdende stedelijke netwerk MHHAL (Maastricht-Hasselt-Heerlen-Aken en Luik). Daarom is het van belang om ook deze netwerken in deze analyse te betrekken. Dit gebeurt in paragraaf 6.4.

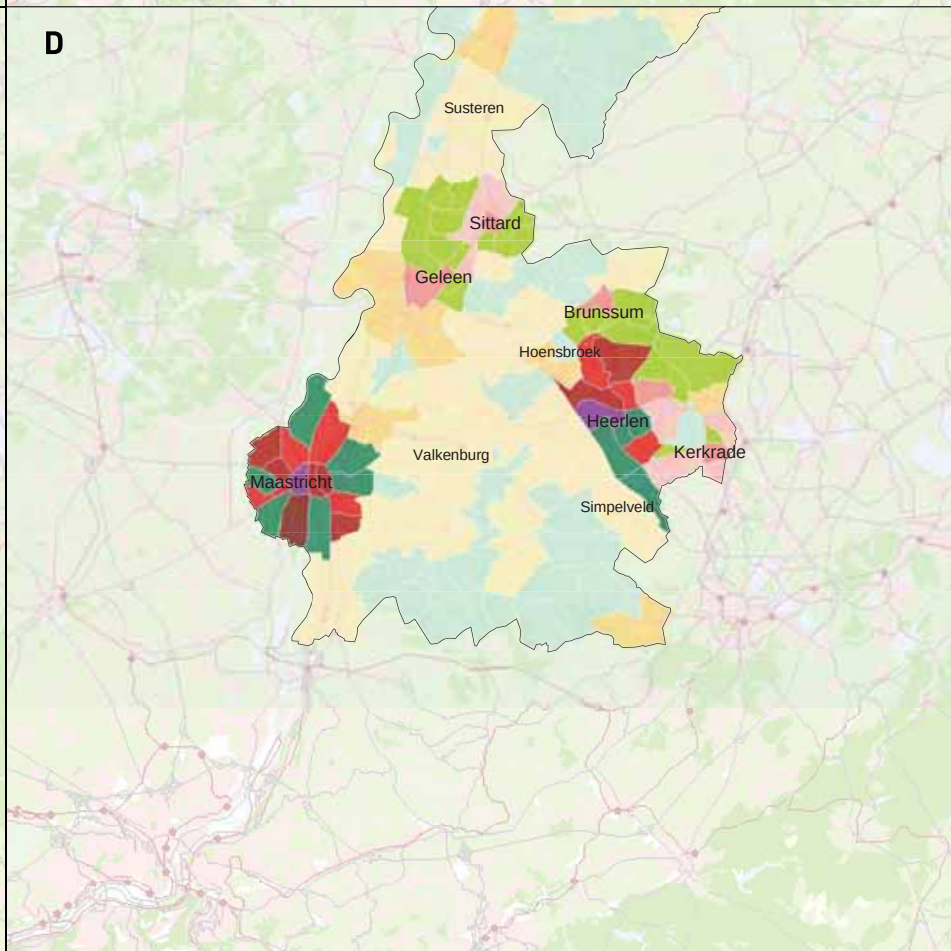
Wonen in het buitenland, werken in Nederland

	Inkomende grensarbeid uit België	Inkomende grensarbeid uit Duitsland	Uitgaande grensarbeid naar België	Uitgaande grensarbeid naar Duitsland
Zuid-Limburg	4.835	1.060	925	5.327


Maasbracht
(13661)
Ambt Montfort
(10918)
Echt-Susteren
(32322)
Sittard-Geleen
(97055)
Stein
(26772)
Onderbanken
Brunssum
(29777)
Schinnen
(13535)
Beek
(17020)
Heerlen
(92542)
Landgraaf
(38477)
Nuth
(16014)
Meerssen
(19857)
Kerkrade
(49563)
Voerendaal
(12953)
Valkenburg aan de Geul
(17561)
Maastricht
(121456)
Simpelveld
(11430)
Margraten
(13497)
Gulpen-Wittem
(15044)
Eijsden
(11751)
Vaals
(10229)
A


Maasbracht
(327)
Ambt Montfort
(200)
Echt-Susteren
(1021)
Sittard-Geleen
(2702)
Onderbanken
()
Brunssum
(515)
Stein
(789)
Beek
(342)
Schinnen
(197)
Landgraaf
(703)
Meerssen
(364)
Heerlen
(2638)
Nuth
(311)
Kerkrade
(666)
Valkenburg aan de Geul
(381)
Maastricht
(4560)
Voerendaal
(354)
Simpelveld
(180)
Margraten
(212)
Gulpen-Wittem
(327)
Eijsden
(258)
Vaals
(258)
B


Maasbracht
Ambt Montfort
Echt-Susteren
Sittard-Geleen
Stein
Onderbanken
Schinnen
Brunssum
Beek
Meerssen
Nuth
Landgraaf
Heerlen
Voerendaal
Kerkrade
Valkenburg aan de Geul
Maastricht
Simpelveld
Margraten
Gulpen-Wittem
Eijsden
Vaals
C


Susteren
Sittard
Geleen
Brunssum
Hoensbroek
Heerlen
Kerkrade
Valkenburg
Maastricht
Simpelveld
D

Legenda

A. Aantal inwoners per gemeente

- 1.000
- 10.000
- 100.000

B. Relatieve groei woningvoorraad

- < 100% (afname)
- 100 - 105% (toename)
- 105 - 110%
- 110 - 120%
- 120 - 175%

Absolute groei woningvoorraad

- 4.600

C. Gemiddelde woningwaarde in Euro

- < 150.000
- 150.000 - 200.000
- 200.000 - 250.000
- 250.000 - 300.000
- > 300.000
- onbekend of onbetrouwbaar

D. Woonmilieu-typologiën op basis van vier positie-postcodegebieden 2002

- Centrum Stedelijk plus
- Centrum Stedelijk
- Stedelijk VoorOorlogs
- Stedelijk NaOorlogs compact
- Stedelijk NaOorlogs grondgebonden
- Groen stedelijk
- Centrum Kleinstedelijk
- Kleinstedelijk
- Groen Kleinstedelijk
- Centrum Dorps
- Dorps
- Landelijk bereikbaar
- Landelijk perifeer
- Geen classificatie (postcode na 2002)

Bron: VROM - DGR/GEO 2006;
Bodemgebruik: © CBS/VROM-DGR;
Infrastructuur: © TDK, Emmen;
Inwoners: © CBS/StatLine;
Gemiddelde woningwaarde: © CBS/StatLine;
Woonmilieus: © ABF-Research;
Postcodegebieden: © IRIS International

Wonen

Op deze kaart zijn voor het thema 'wonen', per gemeente enkele kengetallen weergegeven.

A. Aantal inwoners

Op deze kaart is het aantal inwoners op 1 januari 2006 per gemeente weergegeven. In het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg zijn de drie Tripool-steden duidelijk de grootste steden in de regio met Maastricht als grootste. De regio Parkstad Limburg is qua bevolking de grootste van de drie Zuid-Limburgse regio's.

B. Toename woningvoorraad

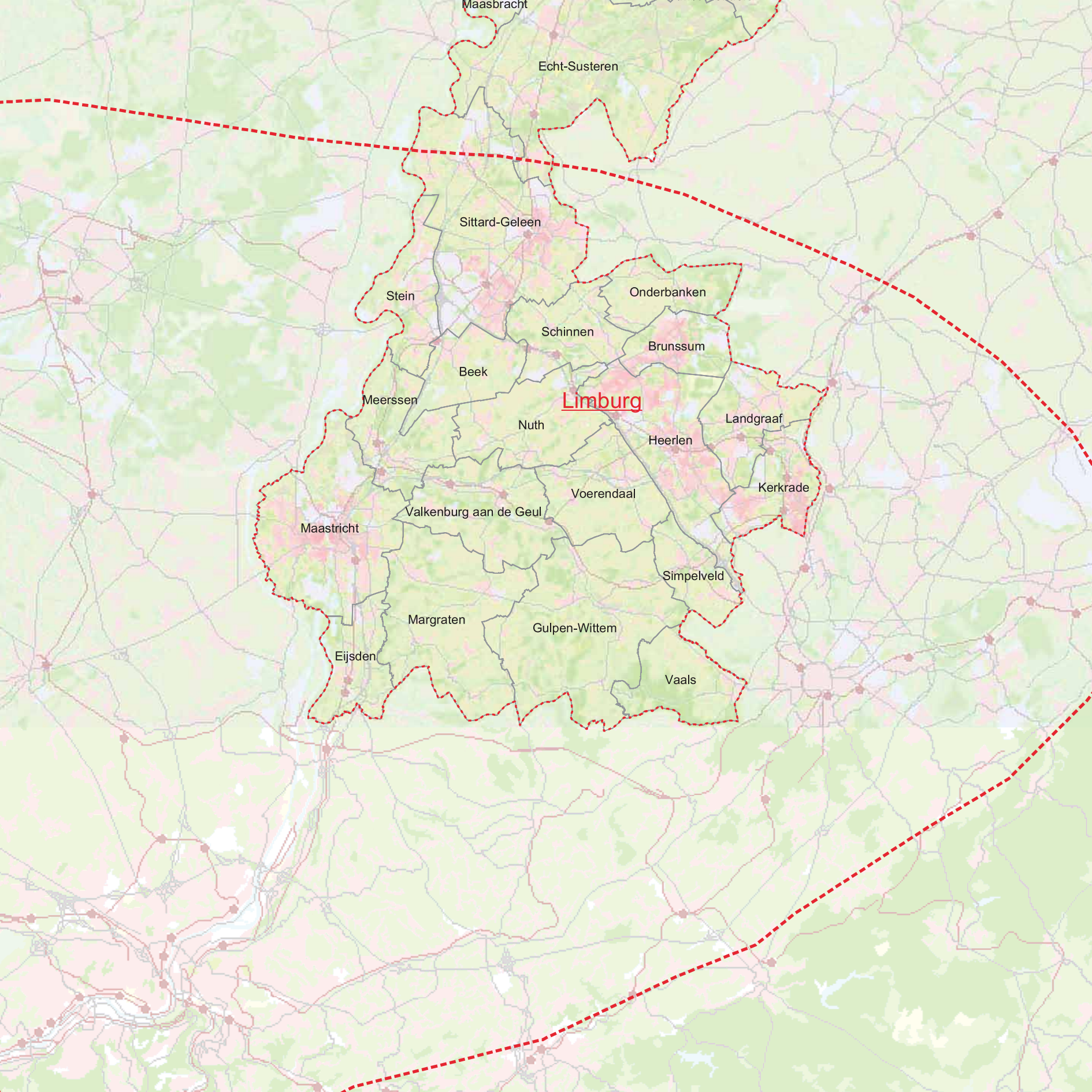
Deze kaart maakt de absolute én procentuele toename van de woningvoorraad in 2005 (peildatum 1 januari) ten opzichte van 1996 (= 100%) zichtbaar. Daarbij valt op dat er slechts beperkt woningbouw plaatsvindt in het Stedelijk netwerk Zuid Limburg.

C. Gemiddelde woningwaarde

In deze kaart is de gemiddelde woningwaarde per gemeente weergegeven (waardepeildatum 1-1-2003). De uitkomsten zijn gebaseerd op gegevens over de waarde van het onroerend goed op basis van de gemeentelijke taxaties in het kader van de Wet waardering onroerende zaken. De waarde van de woningen in het Limburgs Heuvelland is gemiddeld hoger dan in de rest van het gebied, met als uitschieter Margraten. In Parkstad Limburg zijn de woningwaardes lager dan in Maastricht en Sittard – Geleen.

D. Woonmilieus

Op deze kaart zijn postcodegebieden gecategoriseerd aan de hand van de woonmilieutypologie van ABF Research (VOIS). Deze woonmilieutypologie is gemaakt voor de postcode-indeling van 2002. Dit betekent dat aan de nieuw toegevoegde postcodegebieden geen woonmilieutypologie is toegekend. Opvallend aan deze kaart is de weinige naoorlogse bouw in Sittard-Geleen.


Maasbracht
Echt-Susteren
Sittard-Geleen
Stein
Onderbanken
Schinnen
Brunssum
Beek
Meerssen
Limburg
Nuth
Landgraaf
Heerlen
Kerkrade
Voerendaal
Valkenburg aan de Geul
Maastricht
Simpelveld
Margraten
Gulpen-Wittem
Eijsden
Vaals

Legenda

Bestuurlijke structuur

- WGR-plus gebied
- gemeenten 2005
- provincies
- stedelijk netwerk (indicatief)

Bron: VROM - DGR/GEO 2006

6.2.5 Bestuurlijke voorzieningen

Het economisch kerngebied Tripool kent geen afzonderlijke overkoepelende organisatie. Met het motto 'eerst de inhoud en dan de organisatie' wordt er gewerkt in overlegvormen van reguliere organisatie-onderdelen van de gemeenten.

- De gezamenlijke colleges van B&W van Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen stellen de strategische agenda vast en bespreken de voortgang daarvan. Ze volgen op afstand de operationele agenda. Zij bespreken ook aangelegenheden die het gebied als geheel aangaan, inclusief vraagstukken van lobby en communicatie.
- De ambtelijke coördinatie is in handen van de gemeentesecretarissen. Zij hebben drie taken: voorbereiding en advisering van de gezamenlijke colleges, het sturen op de uitvoering in hun eigen organisatie en de communicatie naar de eigen regio. Zij worden daarin ondersteund door de coördinatoren Tripool. Elke coördinator heeft inmiddels intern een structureel overleg met de betrokken ambtenaren (veelal in het verlengde van GSB-overleg); dit moet de sturing op de Tripool agenda in de organisatie waarborgen.
- De portefeuillehouders initiëren samenwerking op hun terrein en sturen op de realisatie van de agenda.
- De ambtelijke ondersteuning van de portefeuillehouders geschiedt door de ambtelijke ondersteuners van de diverse gemeenten op het betreffende terrein.
- Het kerngebied Zuid-Limburg is zich inmiddels ook aan het organiseren. Vooral de verdere ontwikkeling van recreatie en toerisme, complementair aan het economisch kerngebied, moet als een belangrijke motor voor het hele Stedelijke netwerk Zuid-Limburg beschouwd worden.

In 2004 is Zuid-Limburg (Heerlen, Sittard-Geleen en Maastricht) in de Nota Ruimte aangewezen als een stedelijk netwerk, met daarbinnen een economisch kerngebied geconcentreerd rond de Tripool-steden èn een landelijk kerngebied (zijnde het nationaal landschap). In de Nota Ruimte staat dat de gemeenten Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen in ieder geval deel uit maken van dit nationaal stedelijk netwerk. In het proces daarnaartoe zijn de drie steden en de provincie al bij elkaar gekomen en hebben de netwerkvorming erkend in de nota 'Een voor allen, allen voor een' uit februari 2004. Heerlen vormt ook nog onderdeel van de WGR+ regio Parkstad Limburg, waarbij Heerlen samen met drie andere gemeenten een groot stedelijk gebied vormt.

Parkstad Limburg is een samenwerkingsverband op een lager niveau dan het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg. De gemeenten Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Brunssum, Simpelveld, Voerendaal en Onderbanken zijn in 1999 begonnen op beleidsmatig niveau samen te werken. Het doel van deze samenwerking is het opheffen van de sociaal-economische achterstand ten opzichte van de rest van Nederland en het benutten van de kansen die horen bij een stedelijke regio in de grensstreek. Recentelijk is besloten om als Parkstad Limburg de WGR+ status na te streven.

Een volgend samenwerkingsverband is de Kennisdriehoek Eindhoven, Leuven en Aken, ook wel de technologische topregio genoemd. Het Ministerie van EZ heeft in de nota Pieken in de Delta de ontwikkeling van deze kennisdriehoek op de agenda gezet voor Z-O-Nederland, waarbij ook de relaties met Vlaanderen en Duitsland verder worden ontwikkeld.

In het bestuurlijk overleg tussen de steden van het stedelijk netwerk is meermaals aan de orde geweest, dat de Tripool-steden in feite (minimaal) op twee niveaus moeten werken:

- het voortouw nemen in de eigen regio, waarbij geldt: ieder zorgt voor de relatie met z'n eigen 'achterland' in welke vorm ook (Maastricht-Mergelland, Westelijke Mijnstreek en Parkstad), gericht op de oplossing van de problemen van de stedelijke gemeenten en van de kleine gemeenten;
- samenwerken tussen de Tripool steden om kansen te benutten op economisch en fysiek gebied. Dit laat de gewenste samenwerking op Euregionale en provinciale schaal en op de schaal van Zuid Nederland onverlet. Er is niet langer sprake van één samenwerkingsverband: schakelen tussen schalen van samenwerking is het devies.

Het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg heeft als organisatie nog geen eigen budget beschikbaar. De geldelijke middelen worden afzonderlijk opgebracht door de drie grote gemeenten en de provincie in de vorm van ondersteuning. Het stedelijk netwerk heeft geen eigen mensen in dienst.

6.3 → STRATEGIE STEDELIJK NETWERK ZUID-LIMBURG

Stedelijk netwerk Zuid-Limburg is op dit moment bezig met de verdere invulling van de regionale ontwikkelingsagenda. Dat doet zij op basis van het Visiedocument Tripool Zuid-Limburg (maart 2006), het strategische programma economie Tripool Zuid-Limburg (juni 2006) en de ontwikkelingsagenda van het rijk ten aanzien van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg (mei 2005). We hebben de onderstaande tekst gebaseerd op die informatie alsmede op het document 'Van position paper naar Operationeel programma (Voorjaar 2006)' zoals dat is opgesteld voor het programma ter verdeling van de Europese Structuurfondsen in Nederland.

Ambitie en opgaven

Stedelijk netwerk Zuid-Limburg heeft als ambitie om haar inwoners een prettig werk-, woon- en leefklimaat te bieden, en tegelijkertijd een wervend vestigings- en investeringsklimaat te scheppen dat het predikaat Technologische Top Regio verdient. Tot slot moeten de ontplooiingsmogelijkheden voor bedrijven, burgers en toeristen in onderlinge balans zijn. Deze ambitie is ingebed in een Europese opdracht, die is verwoord in de zogenaamde agenda's van Lissabon en Göteborg. Een sterk Europa wordt gemaakt door sterke stedelijke regio's, die hun kracht vinden in kennisintensieve economieën. Stedelijk netwerk Zuid-Limburg zal een waardevolle bijdrage leveren in de doelstelling om Europa in 2010 de meest concurrerende kenniseconomie te laten zijn.

Om deze ambities te bewerkstelligen, is volgens het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg met betrekking tot een viertal opgaven inzet vereist. De focus van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg ligt voor de periode 2007-2013 hoofdzakelijk op de economie met specifieke aandacht voor kennis en innovatie en de bereikbaarheid. Daarnaast is door de Tripool-steden afgesproken om alleen de stedelijke aspecten te bekijken. De provincie ziet verder het nationale landschap Heuvelland als onderdeel van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg. Aangezien deze atlas betrekking heeft op het stedelijke netwerk, is ook deze opgave hier opgenomen. Referend aan de binnen deze atlas gehanteerde categorie-indeling 'economie-sociaal cultureel-ecologie' kunnen twee opgaven worden toegerekend aan de categorie 'economie' en twee opgaven aan de categorie 'sociaal/cultureel' en een aan de categorie 'ecologie'.

Economie

- Toptechnologische regio: het scheppen van een wervend vestigings- en investeringsklimaat.[1]
- Bereikbaarheid van de economische centra verbeteren: realiseren van fysieke infrastructuur.

Sociaal/cultureel

- Veilige omgeving: vergroten van de sociale en externe veiligheid.
- Versterken van het stedelijke klimaat: creëren topmilieus en bewerkstelligen van complemen-tariteit tussen de culturele voorzieningen.

Ecologie

- Uitwerking van nationaal landschap Heuvelland in samenhang met de Tripool steden.

Maatregelen en projecten

Voornoemde opgaven zijn vertaald in zes prioriteiten. Opgemerkt moet worden, dat de regio niet zelf deze prioriteiten koppelt aan de verwoorde opgaven. Voor de structuur van deze atlas hebben wij taken en maatregelen "toegedeeld" aan de drie categorieën. Zo'n toedeling naar categorie (economie, sociaal cultureel of ecologie) laat het volgende beeld zien.

1. Mede gebaseerd op de versnellingsagenda van 2005, waarin provincie, kennisinstellingen en bedrijfsleven samenwerken aan het realiseren van projecten die bijdragen aan verstreken van de economie, (www.versnellingsagenda.nl).

Tabel 6.1 → Opgaven en maatregelen in het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg

Economie	Sociaal/Cultureel	Ecologie
Opgave I: Toptechnologische regio	**Opgave III: Veilige regio**	**Opgave V: Nationaal Landschap Heuvelland**
1. Stimuleren van onderzoek en technologische ontwikkeling. 2. Stimuleren van ondernemerschap en innovatie. 3. Bevorderen van de economische spin-off van toerisme, cultuur en natuur.		1. Ontwikkeling Nationaal Landschap Heuvelland binnen Economisch Kerngebied Zuid-Limburg[2].
Opgave II: Bereikbaarheid van economische centra	**Opgave IV: Versterken stedelijk klimaat**	
1. Verbeteren van werklocaties en de bereikbaarheid met innovatieve verkeerskundige / logistieke concepten.	1. Ontwikkelen van de stedelijke dimensie.	

2. De provincie ziet het nationale landschap Heuvelland als onderdeel van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg.

Economie

1. Toptechnologische regio.

1.1. Simuleren van onderzoek en technologische ontwikkeling

De laatste jaren vindt door het gebruik van efficiënte productieprocessen en verplaatsingen naar 'lage lonenlanden' een grote uitstroom plaats uit de traditionele industrie (Sphinx, Enci, DSM, Philips, Nedcar e.d.) De kennissector daarentegen biedt goede kansen voor economische groei. De bestaande kennisketens kunnen worden versterkt door in te zetten op nieuwe product-markt-technologie-combinaties. Het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg wil zich dan ook als onderdeel van de Eindhoven-Leuven-Aachen Triangle (ELAT) onderscheiden als Technologische Top Regio binnen Nederland en Europa. Dat wenkend perspectief en ambitieniveau stelt het stedelijk netwerk zichzelf ten doel.

Projecten

- Ontwikkelen van drie campussen met elk hun eigen kracht. Het gaat om een campus voor chemie en Life Sciences (voeding, gezondheid, natuur en leefomgeving) in Sittard-Geleen, een campus voor bio- en medische technologie in Maastricht en een campus voor duurzame energie in Parkstad Limburg.
- Realiseren van optimale verbindingen tussen deze campussen en met andere stedelijke netwerken in binnen- en buitenland.

Rol Ministerie van VROM

De rijkscoördinatie ligt bij het Ministerie van VROM. Er vindt regulier overleg plaats met vertegenwoordigers van provincie en gemeenten.

1.2. Stimuleren van ondernemerschap en innovatie

De grootste werkgever in het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg is momenteel de som van vele kleine ondernemingen (0 t/m 9 medewerkers). Deze grote groep van kleine ondernemingen herbergt een schat aan creativiteit, dynamiek en ondernemerschap: de drie basisvoorwaarden om te komen tot een verdere ontwikkeling van de economische structuur. Daartegenover staat wel dat er nog onvoldoende strategieontwikkeling, concurrerend vermogen en Euregionale marktpenetratie bij het Midden- en Kleinbedrijf voorhanden is, evenals de direct grensoverschrijdende samenwerking.

Projecten

- Verspreiden van de, binnen genoemde campussen, ontwikkelde kennis binnen het Midden- en Kleinbedrijf door verbanden te leggen tussen het Midden- en Kleinbedrijf en kennisinstellingen en -netwerken.
- Bevorderen van zelfstandig ondernemerschap door instrumenten te bieden die deze ontwikkeling ondersteunen (bieden van huisvestingsmogelijkheden voor het midden- en kleinbedrijf, coachen van ondernemers, verstrekken van starterskredieten en zorgdragen voor facilitaire ondersteuning).

1.3. Bevorderen economische spin off van toerisme, cultuur en natuur

Zuid-Limburg is de tweede toeristische binnenlandse bestemming van Nederland. Het gebied kent een grote verscheidenheid aan toeristische voorzieningen. Hotels, vakantieparken, wandel- en recreatiegebieden, kastelen, (grootschalige) dagvoorzieningen, winkelvoorzieningen, stedelijk-culturele voorzieningen en plattelandstoerisme zijn in een klein gebied in ruime mate voorhanden. We kunnen daar ook nog de voorzieningen vlak over de grens bij optellen. Vrijwel nergens is op een klein gebied de verscheidenheid zo groot. Door een verdere afstemming en samenwerking tussen deze voorzieningen zal het belang van deze sector voor Stedelijk netwerk Zuid-Limburg toenemen en zullen meer bezoekers uit het binnen- en (directe) buitenland naar de regio trekken.

Projecten

- Er zijn nog geen projecten benoemd, maar duidelijk is wel, dat er gekozen zal worden voor een selectief aantal projecten met een grote uitstraling voor de regio.

2. Bereikbaarheid van economische centra

2.1 Verbetering werklocaties en bereikbaarheid met innovatieve verkeerskundige/ logistieke concepten

Internationale weg- en spoorwegverbindingen, een regionale luchthaven, waterverbinding met de mainport Rotterdam, een multimodale terminal, een haven voor bulkgoederen en kwalitatief hoogwaardige bedrijfsterreinen behoren tot de kenmerken van de fysieke infrastructuur van Tripool Zuid-Limburg. Hoewel in de ontsluiting van de regio de afgelopen jaren fors geïnvesteerd is, kent de ontsluiting van Zuid-Limburg nog een aantal zwakke onderdelen. Het is zaak om gedurende de plan- en de uitvoeringsperiode slimme oplossingen te bedenken om deze remmende factor op de ontwikkeling van de regio te compenseren.

Projecten

- Verbeteren van de fysieke bereikbaarheid van de economische kerngebieden door middel van inzet op de volgende infrastructuurmaatregelen:
- Projecten in uitvoering / planprocedure,
  - Aansluiten van Sittard-Geleen op het Duitse autosnelwegennet,
  - Ondertunnelen van de A-2 in Maastricht,
  - Realiseren van een lightrailverbinding voor Tripool,
  - Aansluiting op HST-station Luik c.q. spoorexploitatie Maastricht-Luik verbeteren.
- Projecten in ontwikkeling c.q. die geagendeerd moeten worden
  - Aansluiten op de HST-station Aken,
  - Verbreden van de A2,
  - Belvedère per spoor ontsluiten met het Belgische achterland,
  - Aansluiting op HST-station Aken en spoorverbinding Heerlen-Aken verbeteren,
  - Bevorderen van de toegang tot en het gebruik van ICT-diensten voor het Midden- en Kleinbedrijf en de burger.

Rol Ministerie van VROM

Het ministerie van VROM heeft geld beschikbaar gesteld (90 miljoen euro) voor opwaardering N2 in Maastricht naar A2 (naast geld van het Ministerie van V&W).

Sociaal/cultureel

3.3 Veilige regio

3.1 Milieu, externe veiligheid en criminalitei

Zuid-Limburg bevindt zich qua veiligheid in de top drie van de meest onveilige regio's van Nederland. De veiligheid van de regio kan worden vergroot door de (grensoverschrijdende) criminaliteit aan te pakken en evenwicht te vinden tussen doorgaand goederenvervoer en de veiligheidseffecten die dit heeft op de woon- en leefomgeving.

Projecten

- Aanpakken van risico's in stedelijke gebieden.

Rol Ministerie van VROM

Geldelijke bijdrage uit ISV, BIRK en 56 wijken aanpak

Versterken van het stedelijk klimaat

4.1 Ontwikkelen van de stedelijke dimensie

Momenteel wordt te weinig gebruik gemaakt van de collectieve economische en maatschappelijke kracht van de steden Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen. Het is wenselijk om meer afstemming en samenhang tussen deze steden plaats te laten vinden.

Projecten

- Ontwikkelen van een gezamenlijke aanpak van maatschappelijke problemen als werkloosheid, vroegtijdige schoolverlaters, criminaliteit, intolerantie, sociale uitsluiting en verpaupering van buurten.
- Creëren van topmilieus in de steden, welke kunnen ontstaan op basis van kennisomgeving, erfgoed, hoogwaardige stationsomgevingen, topsportfaciliteiten, culturele voorzieningen en hoogwaardige evenementen.
- Verwezenlijken van vernieuwende wonen-welzijn-zorg concepten en maatschappelijke diensten om te kunnen voldoen aan de behoefte van de toenemende hoeveelheid ouderen.

Ecologie

5. Nationaal landschap Zuid-Limburg[3]

5.1 Ontwikkeling Nationaal Landschap Heuvelland binnen Economisch Kerngebied Zuid- Limburg

Het landelijk gebied Zuid-Limburg maakt deel uit van het Drielandenpark, het groene hart van het internationaal stedelijk netwerk MAHHL. Op basis van de Nota Ruimte is het gebied aangewezen en nader begrensd als nationaal landschap Zuid-Limburg. De ambitie is om het nationaal landschap in samenhang met de stedelijke gebieden te ontwikkelen als een welvarend gebied waar het goed wonen, werken en recreëren is. De maatschappelijke en toeristische voorzieningen staan op een hoog peil. De zorg voor en de versterking van de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische kernkwaliteiten zijn duurzaam gewaarborgd. Daarom wordt in Euregionaal verband gewerkt aan behoud en versterking van de kernkwaliteiten van het gebied: het reliëf, het groene karakter, de schaalcontrasten en de kenmerkende cultuurhistorische elementen.

Projecten

- beschermen, versterken en beheren van kernkwaliteiten,
- versterken multifunctionaliteit landbouw,
- versterken toeristisch-recreatieve structuren,
- verbreden concept van nieuwe markten, stimuleren samenwerking, en netwerkvorming,
- Realiseren grensoverschrijdend Drielandenpark.

Rol Ministerie van VROM

VROM heeft bijgedragen via het ondersteunen, stimuleren en adviseren bij de nadere uitwerking van het uitvoeringsprogramma voor het nationaal landschap Zuid-Limburg. Het rijk (de ministeries van LNV, VROM en OC&W) heeft inmiddels ingestemd met het uitvoeringsprogramma nationaal landschap Zuid-Limburg. De volgende stap is het vaststellen van een ILG-contract 2007-2013 tussen rijk en de provincie Limburg.

6.4 → VROM-BETROKKENHEID

De voorgaande paragrafen laten zien dat de regio aan de slag is gegaan met het stedelijk netwerk. Op dit moment is de regio bezig met de verdere invulling van de ontwikkelingsagenda. Momenteel heeft nog geen bestuurlijk overleg met het rijk plaatsgevonden, waardoor er geen concrete afspraken met het rijk zijn gemaakt over de inzet in de regio. Toch is VROM als medeverantwoordelijke, zo bleek reeds uit de voorgaande tekst, bij verschillende projecten in Zuid-Limburg betrokken. Hierbij neemt VROM twee verschillende rollen aan: die van geldverstrekker en/of die van ondersteuner. Die VROM inzet, als medeverantwoordelijke, is reeds in de Uitvoeringsagenda Ruimte (september 2006) opgenomen en in de bijgaande tabel nogmaals samengevat.

3. De provincie ziet het nationale landschap Heuvelland als onderdeel van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg.

Tabel 6.2 → VROM betrokkenheid zoals aangegeven in de Uitvoeringsagenda Ruimte 2006

Economie	VROM als geldverstrekker	VROM als ondersteuner
Algemeen		
A2- traverse Maastricht bevordering van de doorstroming van de A2 en verbetering van de bereikbaarheid en leefomgeving van Maastricht en de directe omgeving.	90 miljoen euro.	Planstudie Realiseren van een integraal en duurzaam pakket van maatregelen op het gebied van infrastructuur en gebiedsontwikkeling.
Spoorzone Sittard-Geleen koppeling stedelijke centra Sittard en Geleen d.m.v. een bedrijvenzone nabij spoor en ontsluitingsweg. Er wordt gezocht naar een evenwicht tussen ruimtelijk-economische ontwikkeling en vervoer van gevaarlijke stoffen en de externe veiligheid in dit gebied.	BIRK bijdrage aan Sittard-Geleen nog af te ronden.	
Ontwikkeling Nationaal Landschap Heuvelland binnen Economisch Kerngebied Zuid-Limburg[4].		VROM denkt mee en ziet er op toe dat de begrenzing + ruimtelijk regime worden vastgelegd in het streekplan. VROM keurt samen met LNV het ontwikkelplan goed. Op basis van dat plan worden eventueel middelen vanuit het Investeringsbudget Landelijk Gebied beschikbaar gesteld.
Stadspark Oranje Nassau in Heerlen (onderdeel maankwartier).	BIRK bijdrage aan maankwartier nog af te ronden.	Procesondersteuning om de stedenbouwkundige en planeconomische kwaliteit van het plan verder te ontwikkelen.

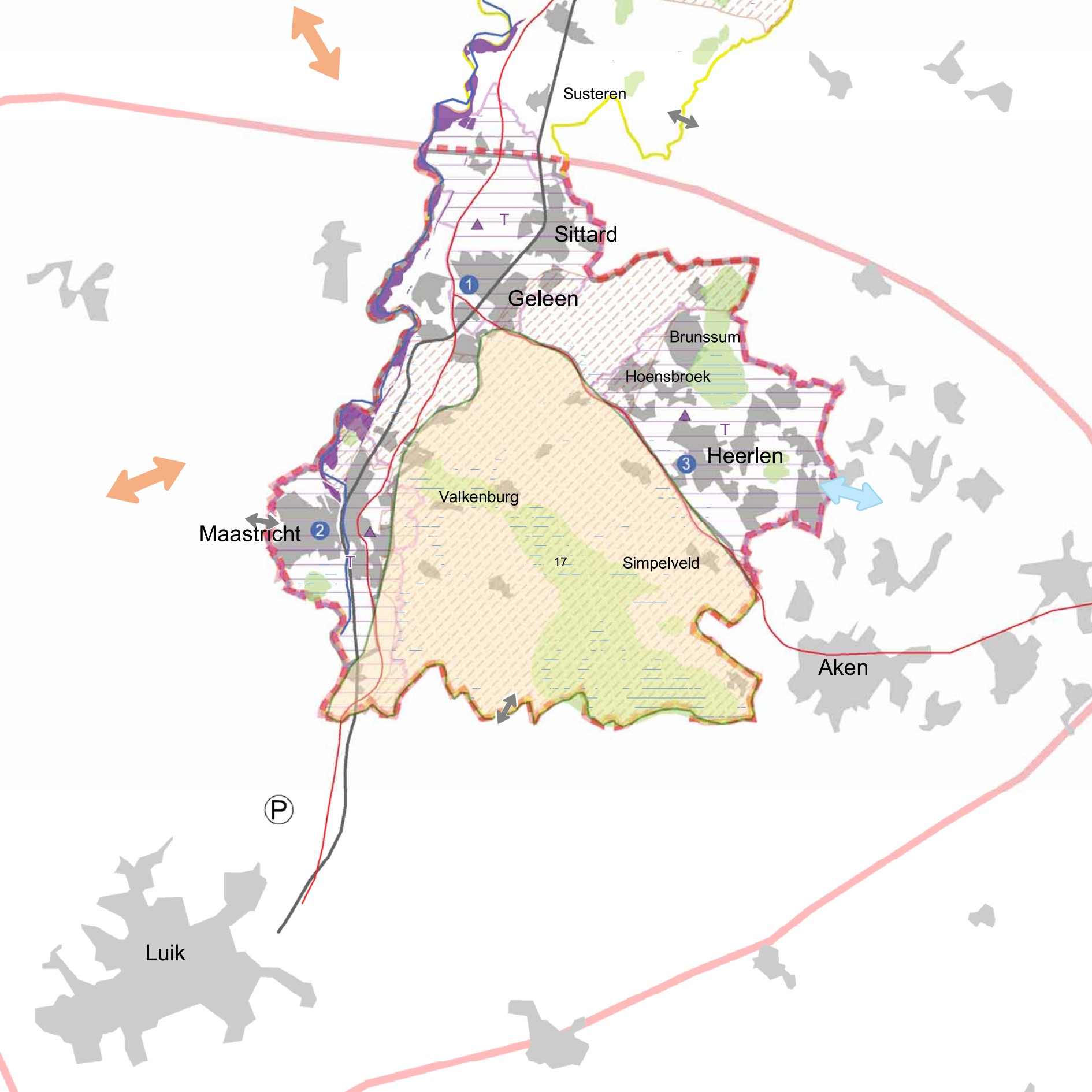
Naast de hierboven genoemde financiële inzet die te relateren is aan locaties binnen het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg, zijn er VROM-investeringen die naar gemeenten in het netwerk vloeien en investeringen die naar de provincie Limburg gaan. Van dit totaal komt een deel terecht in het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg. In de onderstaande tabel zijn de totale VROM-investeringen in het stedelijk netwerk aangegeven.

De in de tabel genoemde middelen uit het Besluit Locatiegebonden Subisidies (BLS) zijn gekoppeld aan de woningbouwafspraken. Deze zijn inmiddels allemaal gemaakt, enerzijds met de stedelijke regio's / WGR+ gebieden en anderzijds met de provincies. De middelen onder het kopje ISV hebben betrekking op het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing.
Met het Budget Investeringen Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK) draagt VROM bij aan ruimtelijke investeringsprojecten die passen binnen het nationaal ruimtelijk beleid.

4. De provincie ziet het nationale landschap Heuvelland als onderdeel van het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg.

Tabel 6.3 → VROM investeringen in het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg

Stedelijk netwerk Zuid-Limburg	Totaal	ISV-2	BLS	BIRK	Bodemsanering	Verminderen van geluidshinder	A2-Maastricht
Heerlen	**14,9**	13,6		nnb	1,3		
Maasbracht	**1,5**					1,5	
Maastricht	**108,6**	18,5			0,1		90
Meersen	**3,9**					3,9	
Sittard-Geleen	**2,2**			nnb		2,2	
Stein	**1,5**					1,5	
Limburg	**57,7**	42,0	9,4		6,3		
TOTAAL NETWERK	**190,3**	**74,0**	**9,4**	**0,0**	**7,7**	**9,1**	**90**


Susteren
Sittard
1
Geleen
Brunssum
Hoensbroek
Heerlen
3
Valkenburg
Maastricht
2
17
Simpelveld
Aken
P
Luik

Legenda

Uitvoeringsagenda

- ISV-gemeenten
- Bundelingsgebieden
- Nationaal Stedelijk Netwerk Zuid-Limburg

Woningbouwafspraken tot 2010

- T. Stedelijke Regio's Limburg, 8310 woningen

Gebiedsontwikkeling

1. Spoorzone Sittard - Geleen
2. A2 traverse Maastricht
3. Maankwartier Heerlen

Groen/Blauw

- Ecologische Hoofdstructuur
- Vogelrichtlijn
- Habitatrichtlijn
- Vogel- en Habitatrichtlijn
- Belvederegebieden
- Projecten Maaswerken

Nationale landschappen

- 17, Heuvelland (begrensd)

Bereikbaarheid

- Hoofdverbindingsas weg
- Hoofdverbindingsas spoor
- Vaarwegen in rijksbeheer
- (P) Studie naar nut en noodzaak van 4 laagscontainervaart tussen Luik en Born

Internationaal

- MHHAL
- Verbeteren ontsluiting tussen NSN - Zuid-Limburg, BrabantStad en de Vlaamse Ruit
- grensoverschrijdende samenwerking

Bron: VROM - DGR/GEO 2006

Stedelijk netwerk Zuid-Limburg in de Uitvoeringsagenda Ruimte

Behalve voornoemde projecten zijn in de Uitvoeringsagenda Ruimte nog andere zaken opgenomen waarvoor VROM (mede)verantwoordelijk is. Om naast het in de tabel getoonde financiële overzicht een zo compleet mogelijk overzicht te geven van de betrokkenheid van VROM in het gebied is voor het Stedelijk netwerk Zuid-Limburg een uitsnede gemaakt van de Regiokaart Zuid uit de Uitvoeringsagenda Ruimte.

6.5 → INTERNATIONALE DIMENSIE

Zoals gezegd zijn de inspanningen van Zuid-Limburg tot nu toe vooral op Europa gericht. Terwijl het Stedelijk Netwerk een relatief jong samenwerkingsverband is, bestaat er op regionaal-internationale schaal al sinds 1976 de Euregio Maas-Rijn. Sinds 1991 is dit verband ook onder Nederlands recht geformaliseerd in een stichting, met als leden: Provincie Limburg Nederland, Provincie Limburg België, Provincie Luik België, de Duitstalige gemeenschap (België) en de Regio Aachen (Duitsland). Sinds 1976 zijn ongeveer 300 projecten gerealiseerd, die deels met subsidies uit Interreg-programma's zijn gefinancierd. Voor het huidige Interreg-programma IIIA 1996-2006 zijn de volgende prioriteiten geformuleerd:

- verbeteren van de fysieke infrastructuur
- bevorderen van de economische en wetenschappelijke samenwerking
- bescherming van het leefmilieu
- ontwikkeling en benutting van het menselijk potentieel
- bevorderen van de maatschappelijke integratie.

Naast dit Euregionale verband speelt de provincie Limburg een actieve rol in het overleg van de zogenaamde. Subcommissie Zuid van de Nederlands-Duitse Commissie voor de Ruimtelijke Ordening, de NDCRO. De coördinatie voor het rijk in deze Subcommissie Zuid is in handen van VROM. Dit overleg met ambtenaren uit NoordrijnlandWestfalen op het gebied van de ruimtelijke ordening stelt zich een goede uitwisseling van informatie over plannen, projecten en voornemens aan weerszijde van de grens ten doel. Tijdigheid van signalen en een openhartige houding van alle partners leidt tot een lichte afstemming van initiatieven. De optiek in deze Subcommissie is vrij breed: veel onderwerpen staan op de agenda, de deelnemers zijn afkomstig uit de hoeken van landbouw, economische zaken en verkeer en waterstaat, aan Duitse zowel als aan Nederlandse zijde. Het ontwikkelen van gezamenlijke plannen en/of het maken van verbindende afspraken over werkwijzen en toetsen, ook van elkaars initiatieven, blijven moeilijk door de grote verschillen in organisatie van en regelgeving in het openbaar bestuur. Dat neemt niet weg dat uitwisseling van informatie intussen een groot goed is. Voor allerlei specifieke zaken, zoals werkgelegenheid en arbeidsbemiddeling, hulp bij calamiteiten, specifieke regelingen van openbaar vervoer en waterzorg etc. bestaan er vormen van overleg van omvang en schaal, sommige daarvan met inschakeling van gemeenten. In de sfeer van kleinschalige samenwerking en directe hulp is er sprake van een open verkeer langs de landsgrenzen, zowel met het Belgische Limburg, Wallonië als met NordrijnlandWestfalen.

De RO-afstemming tussen Nederland en België gebeurt via de Benelux-gremia. De provincie Limburg participeert hier actief in. Uit de samenwerking in de Euregio is in de jaren '80 wat de ruimtelijk-economische ontwikkeling betreft het samenwerkingzinsverband MHHAL, een samenwerking op stedelijk niveau met grote steun van de provincie Limburg, voortgekomen. De naam MHAL was het acroniem van de plaatsnamen Maastricht, Heerlen, Aken en Luik.

Dit verband richtte zich op de ontwikkeling van een gezamenlijk gedragen gebiedsvisie op de toekomstige ontwikkeling van dit gebied "als het ware zonder landsgrenzen". Midden jaren negentig is de gezamenlijke ruimtelijke visie op het MHAL-gebied gepubliceerd, welke visie bij de diverse regionale bestuursorganen en bij de minister van VROM, mw. De Boer, een goed onthaal kreeg. De drie Tripool-steden maken nog steeds deel uit van de intergemeentelijke samenwerking, die door uitbreiding intussen MHHAL heet: Maastricht, Hasselt, Heerlen, Aken en Luik.

In verschillende verbanden wordt regelmatig samengewerkt.De belangrijkste samenwerking in MHHAL ligt op het gebied van de economie en kennisinfrastructuur. Speciale MHHAL-winkeldagen en onderlinge promotie voor toeristen zijn succesvol verlopen. In de onderstaande kaart is te zien hoe Tripool ligt binnen het MHHAL en wat de opgaven zijn voor het netwerk MHHAL.



6.6 → STEDELIJK NETWERK ZUID-LIMBURG AAN HET WOORD

In de onderstaande tekst komt de regio zelf aan het woord.

Het stedelijk netwerk Zuid-Limburg is een netwerk met een sterk verstedelijkt en een hoogwaardig landelijk gebied, met een gedifferentieerd maar internationaal georiënteerd vestigingsklimaat, met een samenhangende en bijna-volwaardige fysieke infrastructuur, met een hoogwaardige kennisinfrastructuur en een geïntegreerde arbeidsmarkt. De Tripool steden Maastricht, Heerlen en Sittard-Geleen en de hun omringende stadsregio's vormen daarbij een complementair geheel. Samen vormen zij het economisch kerngebied van dit stedelijk netwerk. Uiteraard aangevuld met de economische potenties van het hoogwaardige landelijke gebied op het gebied van recreatie en toerisme. Dit stedelijk netwerk kan uitgroeien tot een concurrerende stedelijke agglomeratie, die in staat is om de bijzonder positie in Europa te benutten.

Het stedelijk netwerk Zuid-limburg onderscheidt zich immers vooral van de andere Nederlandse Stedelijke Netwerken door zijn internationale ligging, ingeklemd zijnde tussen België (Wallonië en Vlaanderen) en Duitsland. De binnen het stedelijke netwerk Zuid-Limburg in ontwikkeling zijnde strategische agenda vindt de basis dan ook mede in de zogenaamde Lissabon agenda van de Europese Commissie. Deze gaat uit van een sterk Europa, dat de kracht ontleent aan sterke stedelijke regio's met internationale concurrentiekracht. De mate waarin deze stedelijke regio's een kenniseconomie kunnen laten ontwikkelen is bepalend voor deze concurrentiekracht:
Het stedelijk netwerk Zuid-Limburg vormt dankzij de ligging een ideale uitvalsbasis voor bedrijven die grensoverschrijdend willen werken. Zo liggen de Tripool-steden midden in de top-technologische regio Eindhoven-Leuven-Aken (TTR) en centraal in Europa aan de Kennis as A2 en de logistieke as A76. Grote economische kernzones als het Ruhrgebied, de Vlaamse Ruit, de Randstad in Nederland, Luxemburg/Metz/Nancy en het Saarland liggen binnen een straal van twee uur reisafstand. Binnen deze TTR is de samenwerking binnen het stedelijk netwerk Zuid Limburg met name gericht op de uitbouw van de kracht chemie, health, care & cure en nieuwe energie. Hierbij gaat het om de uitvoering van de door de provincie, samen met de Tripool steden en het bedrijfsleven, opgestelde (versnellings)agenda tot 2012.
Een sterk stedelijk netwerk Zuid-Limburg zal een toegevoegde waarde hebben voor een sterk Europa. De directe nabijheid van Aken, Luik, Hasselt en Genk vergroot de kansen alleen maar.

Het stedelijk netwerk Zuid-Limburg wil invulling geven aan de opgaven die het stedelijk netwerk heeft in het licht van de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte en Pieken in de Delta. In samenspraak met Rijk en Provincie zijn de Tripool-steden bezig met een integrale ruimtelijk-economische visie, met een focus op de thema's 'Bereikbaarheid' en 'Economie'. De Netwerkanalyse Zuid-Limburg is een belangrijke bouwsteen in dit proces en geeft richting aan de verdere ontwikkeling van visie en programma's en aan de uiteindelijke realisatie van projecten.

Een Europese Regio is niet concurrerend als deze niet bereikbaar is. In dit gegeven ligt de basis voor de opgave die het stedelijk netwerk Zuid-Limburg heeft ten aanzien van bereikbaarheid. Iedere plek moet goed bereikbaar zijn. In volgorde van schaalniveaus dient bereikbaarheid gegarandeerd te zijn:

- Tussen het stedelijk netwerk Zuid-Limburg en belangrijke Europese economische centra (Vlaamse Ruit, Ruhrgebied, Frankfurt, de Randstad)
- Tussen het stedelijk netwerk Zuid-Limburg en de industrieën en kenniscentra binnen de Technologische Top Regio, die globaal begrensd wordt door de driehoek Eindhoven-Leuven-Aken.
- Tussen de Tripool steden binnen het stedelijk netwerk Zuid-Limburg.

De Netwerkanalyse Zuid-Limburg analyseert deze 3-dimensionale bereikbaarheid vanuit de 11 belangrijkste economische centra in Zuid-Limburg, die samen goed zijn voor ca. 50% van de werkgelegenheid in deze regio. Bereikbaarheid in de verschillende modaliteiten, met de bijzondere opgave om de barrières te slechten die de nationale landsgrenzen nog steeds hebben.
Afsluitend kan gesteld worden dat het stedelijk netwerk Zuid-Limburg zich, na een wat aarzelende start, serieus aan het ontwikkelen is. De strategische agenda op het gebied van bereikbaarheid ("Bereikbaarheid Economische Centra") is vastgesteld, de strategische agenda economie zal eind 2006 ter vaststelling worden aangeboden. Bezoek de website www.tripool.nl voor meer informatie.

Namens de Tripool en de gemeenten Heerlen, Maastricht en Sittard-Geleen en de provincie Limburg,



Drs. G.B.M. Leers,
Burgemeester van de gemeente Maastricht.