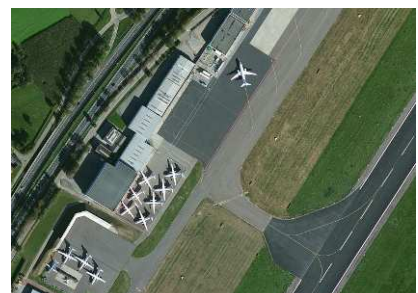
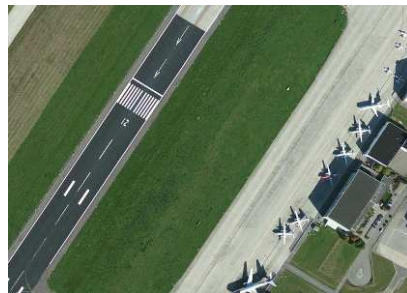


Ontwerpbestemmingsplan

Maastricht Aachen Airport, herziening 2

Gemeente Beek



Ontwerpbestemmingsplan

Maastricht Aachen Airport, herziening 2

Gemeente Beek

Toelichting

Bijlage

Regels

Verbeelding

Schaal 1:2.000

Datum:

13 januari 2014

Projectgegevens:

TOE02-0251883-01A

REG02-0251883-01A

TEK02-0251883-01A

CROONEN ADVISEURS

ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Plangebied	2
1.3	Leeswijzer	3
2	Planbeschrijving	5
2.1	Locatie tussen Horsterweg en Europalaan	5
2.2	Erf- en perceelafscheidings	5
2.3	In-/uitritten	6
2.4	Lichtmasten	7
3	Beleidskader	9
3.1	Nationaal beleid	9
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	13
3.4	Het initiatief	14
4	Milieuhygiënische en planologische verantwoording	15
4.1	Bodem	15
4.2	Geluid	15
4.3	Luchtkwaliteit	15
4.4	Externe veiligheid	16
4.5	Bedrijven en milieuzonering	16
4.6	Water	16
4.7	Flora en fauna	16
4.8	Archeologie	17
5	Juridische planopzet	19
6	Haalbaarheid	21
6.1	Financieel	21
6.2	Maatschappelijk	21

Bijlage

- Brochure 'Erf- en perceelafscheidings en Verleggen interne weg' d.d. 8 juni 2012, vastgesteld door het College van burgemeester en wethouders d.d. 29 mei 2012

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Op 12 oktober 2006 is het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Beek. Gedeputeerde Staten van Limburg hebben vervolgens het bestemmingsplan op 7 februari 2007 goedgekeurd. Het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' voorziet in de ontwikkeling van het bedrijventerrein MAA-Oost/Businesspark MAA en de herinrichting van de luchthaven. Met het oog op deze ontwikkeling is een Masterplan opgesteld, dat de basis heeft gevormd voor het opstellen van onder meer het bestemmingsplan. Naar aanleiding van veranderde inzichten en ter verbetering van enkele onjuistheden/onvolkomenheden is in 2009 een herziening van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' in procedure gebracht: het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, herziening 1'. Deze herziening is op 4 februari 2010 vastgesteld door de gemeenteraad van Beek.

Inmiddels is wederom sprake van verandering van inzichten en is meer 'praktijkervaring' opgedaan met de regelingen in het bestemmingsplan. Uit deze ervaring is gebleken dat een aantal regelingen, met name de regelingen die zijn gebaseerd op het Masterplan, te strak zijn geredigeerd. Hierdoor komen de mogelijkheden en wenselijkheden zoals neergelegd in het Masterplan onvoldoende uit de verf. Een en ander staat nieuwe ontwikkelingen, passende binnen de gedachten van het Masterplan voor het Businesspark, in de weg.

Om die nieuwe ontwikkelingen voldoende mogelijkheden te bieden en een correcte afstemming op het Masterplan te bewerkstelligen is voorliggend bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, herziening 2' opgesteld. Samengevat betreft de herziening in grote lijnen de volgende aspecten:

- verwijzing naar het nieuwe document 'Erf- en perceelafscheidings en Verleggen interne weg', dat als aanvulling/wijziging op het Beeldkwaliteitplan (dat is opgenomen in het Masterplan) op 29 mei 2012 door het College van burgemeester en wethouders is vastgesteld en vervolgens is gepubliceerd;
- aanpassing van de regeling voor in- en uitritten, inclusief bijbehorende ontheffings-/afwijkingsregeling;
- toevoeging van een ontheffings-/afwijkingsmogelijkheid voor hogere lichtmasten;
- aanpassing van de plankaart voor de gronden tussen de Horsterweg en de Europaan in die zin dat de aanduiding 'oriëntatie bebouwing' en de aanduiding voor de minimale (nok)hoogte in de strook langs de verkeersbestemming komt te vervallen.

Voorliggend bestemmingsplan biedt een adequate juridisch-planologische regeling voor die delen van het Businesspark MAA waar herziening van het vigerende plan noodzakelijk is. De herziening heeft betrekking op de voorschriften (regels) en gedeelten van plankaart 1 van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'/'Maastricht Aachen Airport, herziening 1'.

1.2 Plangebied

Het plangebied van voorliggend herzieningsplan komt overeen met het plangebied van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'. Op onderstaande afbeelding is de plangrens aangegeven voor wat betreft het grondgebied van de gemeente Beek. Plankaart 1 van voorliggend bestemmingsplan beperkt zich tot die delen van het plangebied waar de herziening betrekking op heeft. Plankaart 2 (Belemmeringenkaart) van het vigerende bestemmingsplan wijzigt niet en is dan ook niet bij deze herziening betrokken. De herziene voorschriften (regels) betreffen grotere delen van het plangebied.



Ligging en begrenzing plangebied (Bing Maps, 2012)

1.3 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 het initiatief beschreven, waarna in hoofdstuk 3 het geldende beleidskader aan bod komt. In hoofdstuk 4 komen de diverse milieuhygiënische en planologische aspecten aan de orde. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de uiteenzetting van de inhoud van de bestemmingsregeling en in hoofdstuk 6 op de financiële en maatschappelijke haalbaarheid.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'



Uitsnede bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, herziening 2'

2 Planbeschrijving

Hieronder worden de verschillende aspecten behandeld die onderwerp zijn van deze planherziening. Voor elk aspect is aangegeven wat de aanleiding voor herziening is en hoe hiermee is omgegaan in voorliggend bestemmingsplan.

2.1 Locatie tussen Horsterweg en Europalaan

Aanleiding

Het gedeelte van de gronden op de driehoekige locatie tussen de Horsterweg en de Europalaan ligt nog braak. Het betreft een bouwperceel waarvan de vorm grillig is waardoor de bouwdiepte sterk varieert. Deze omstandigheid maakt bebouwing door een regulier bedrijf lastig inpasbaar. Gezien de vorm en ligging van het perceel, de situering van de aangrenzende bebouwing, de oriëntatie van deze bebouwing op de achterliggende Horsterweg respectievelijk de Europalaan en het feit dat er geen plannen zijn om de bestaande bebouwing bij de ontwikkeling van het perceel te betrekken, is realisering conform het bestemmingsplan niet te verwachten. Wel leven er thans plannen om ter plaatse een tank- en servicestation voor (vracht)auto's te realiseren. Het terrein is daarvoor gezien de ligging aan het begin van het Businesspark en aan het begin van de hoofdontsluiting uitermate geschikt. Binnen de voor de betreffende gronden geldende bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' is een tank- en servicestation mogelijk.

Gevolgen voor bestemmingsplan

Realisering van een tank- en servicestation betekent evenwel dat niet kan worden voldaan aan de ter plaatse geldende vereisten voor de oriëntatie van bebouwing en de minimale (nok)hoogte van bebouwing direct grenzend aan de weg, zoals vastgelegd in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'. Herziening van het bestemmingsplan op deze punten is dan ook noodzakelijk. Gezien de vorm en ligging van het perceel bestaan hiertegen geen ruimtelijke bezwaren. Aanpassing van plankaart 1, waarbij van het betreffende perceel de aanduiding 'oriëntatie bebouwing' en de aanduiding 'minimale (nok)hoogte' worden verwijderd, volstaat hier.

2.2 Erf- en perceelafscheidingsen

Aanleiding

In de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' is bij de Toetsingscriteria (artikel 4 lid 4.2 sub 4.2.3) bij de kwalitatieve uitgangspunten een verwijzing opgenomen naar het Beeldkwaliteitplan zoals dat is opgenomen in het Masterplan Businesspark MAA. Voor wat betreft de erf- en perceelafscheidingsen op het Businesspark is op het Beeldkwaliteitplan een aanvulling/wijziging opgesteld. Dit naar aanleiding van aanvullende eisen vanuit de verzekeringsmaatschappijen over de hoogte en vormgeving van bij de bedrijven te plaatsen afscheidingsen. Het document 'Erf- en perceelafscheidingsen en Verleggen interne weg' d.d. 8 juni 2012 is op 29 mei 2012 door het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Beek vastgesteld en zal voor de afscheidingsen het nieuwe toetsingsdocument vormen.

Gevolgen voor bestemmingsplan

Als gevolg van de vaststelling van het nieuwe toetsingsdocument is de verwijzing in de kwalitatieve uitgangspunten niet meer volledig en dient deze te worden aangevuld met een verwijzing naar het document 'Erf- en perceelafscheidings en Verleggen interne weg' d.d. 8 juni 2012.

2.3 In-/uitritten

Aanleiding

Op Businesspark MAA heeft zich het eerste logistieke bedrijf (Convoi) gevestigd. Hierbij is gebleken, dat navolging van de regeling met betrekking tot in-/uitritten in de praktijk bij veel bedrijfskavels niet mogelijk is. Voor onder andere grote vrachtwagencombinaties blijkt de maximale breedte van 8 meter voor een in-/uitrit alsmede de afstand tussen twee in-/uitritten van minimaal 40 meter niet haalbaar. De betreffende regeling is gebaseerd op het Masterplan. In het Masterplan wordt voor wat betreft de stedenbouwkundige structuur van het Businesspark uitgegaan van het principe van de zogenaamde Limburgse hofboerderij. Het gebied is opgedeeld in clusters, waarvan de buitenrand zich richt op de primaire ontsluitingswegen. De bebouwing langs de primaire ontsluitingsstructuur vormt per cluster een grotendeels gesloten bebouwingwand. In deze wand is op basis van vorenstaand principe slechts een beperkt aantal openingen gewenst. Het zal gaan om doorgangen ten behoeve van de bereikbaarheid van het gebied dat achter de bebouwing ligt. Een en ander is gericht op een optimale presentatie van de bebouwing en inrichting van de randen.

In het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' zijn de betreffende gronden op de plankaart voorzien van de aanduiding 'oriëntatie bebouwing'. Het hiervoor beschreven principe wordt in het geldende bestemmingsplan geregeld door de regeling voor in-/uitritten: maximale breedte per inrit 8 meter en tussen de inritten een minimale afstand van 40 meter. Voor de terreinen binnenin de clusters is dit principe niet van toepassing. De regeling is echter zo algemeen geformuleerd dat zij voor alle bedrijfspercelen geldt, zowel voor percelen die zijn gelegen aan de randen van de bedrijvenclusters als die binnenin de clusters. Zoals hiervoor aangegeven geeft dit problemen voor de bereikbaarheid voor onder andere grote vrachtwagencombinaties. De ontheffingsmogelijkheid voor meer dan twee uitritten biedt hier geen soelaas, omdat de beperking tot 8 meter en de minimale afstand tussen de in-/uitritten van 40 meter hier zijn gehandhaafd.

Gevolgen voor bestemmingsplan

Voor een goede bereikbaarheid van de percelen voor grote vrachtwagencombinaties dient de regeling met betrekking tot de in-/uitritten voor de binnen de clusters gelegen percelen die niet zijn gesitueerd aan als zodanig bestemde wegen en waarop de aanduiding 'oriëntatie bebouwing' van toepassing is, versoepeld te worden. Dat is mogelijk door de maximale breedte van de in-/uitritten van 8 meter te beperken tot de percelen waar op de plankaart 'oriëntatie bebouwing' is aangegeven en de minimale afstand van 40 meter tussen twee in-/uitritten te laten vervallen.

Het laten vervallen van de 40 meter-voorwaarde geldt ook voor de ontheffings-/afwijkingmogelijkheid voor een derde uitrit.

2.4 Lichtmasten

Aanleiding

In het Businesspark MAA zijn ingevolge de regels/voorschriften op de bedrijfspercelen lichtmasten van maximaal 9 meter hoogte toegestaan. Voor grote percelen waarop ook veel 'buitenactiviteiten' plaatsvinden, zoals bij logistieke bedrijven, blijkt deze hoogte onvoldoende. Een hoogte van 15 meter biedt de gewenste ruimte. Aangezien op Businesspark MAA diverse hoogtebeperkingen gelden vanuit luchtvaartveiligheid, ondermeer vanuit radarzones en ILS, dient deze hoogte wel te worden gekoppeld aan de voorwaarde dat de 'zone ILS' niet mag worden overschreden. Als voorwaarde geldt in dat geval het inwinnen van advies van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en Eurocontrol. Overigens heeft LVNL in het kader van het vooroverleg (zie ook paragraaf 6.2.1) aangegeven dat de oprichting van lichtmasten tot maximaal 15 meter hoog geen negatieve gevolgen heeft voor de werking van de communicatie-, navigatie- en surveillance-apparatuur die door LVNL wordt beheerd. LVNL zal bij een verzoek om advies ten behoeve van een omgevingsvergunning voor een lichtmast tot maximaal 15 meter hoog dan ook een positief advies geven.

Gevolgen voor bestemmingsplan

Deze aanpassing kan worden bereikt door aanpassing van de maximale hoogte tot 15 meter. Gezien de diverse hoogtebeperkingen in verband met de luchtvaartveiligheid is wel de voorwaarde opgenomen dat geen overschrijding mag plaatsvinden van de op plankaart 2 aangegeven 'zone ILS'.

3 Beleidskader

De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied moet passen binnen het vigerend beleid op zowel nationaal, provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau. Voor de ontwikkeling en het plangebied zijn verschillende beleidsstukken relevant. Hierna zijn de belangrijkste bevindingen uit het beleid beschreven en wordt aangegeven hoe de ontwikkeling van het plangebied hierop inspeelt.

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. In de SVIR 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' is de inhoud van een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en diverse planologische kernbeslissingen, opgenomen.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports Amsterdam en Rotterdam maakt het Rijk afspraken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'), die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen.

Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

De SVIR bevat een kaart waarop de nationale ruimtelijke hoofdstructuur is weergegeven. De kaart bevat een samenvatting van de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Op de kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid. Het plangebied is onderdeel van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur in de stedelijke regio rond Maastricht en Sittard-Geleen, met een concentratie van topsectoren. De luchthaven Maastricht Aachen Airport is aangewezen als luchthaven van nationale betekenis en is van belang voor de internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen.

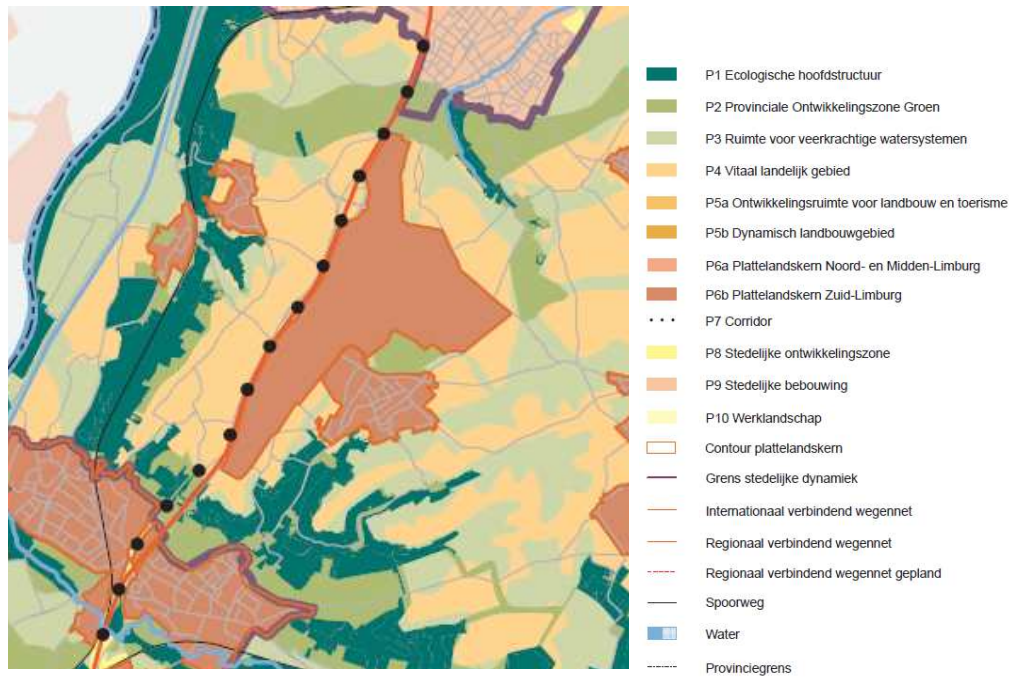
3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Op 22 september 2006 hebben Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006) vastgesteld als vervanger van het POL uit 2001. Het POL2006 is een structuurvisie, het provinciaal waterhuishoudingplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeer- en vervoersplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. Tenslotte is het een welzijnsplan op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft. Op grond van het overgangsrecht vormen het POL 2006 en de POL-aanvullingen samen de structuurvisies van de provincie Limburg.

Het POL2006 is ten opzichte van het POL2001 waar nodig geactualiseerd. De hoofdlijnen van alle tussentijds verschenen POL-aanvullingen en herzieningen zijn opgenomen in de tekst en zijn in de kaartbeelden verwerkt. Er wordt bovendien invulling gegeven aan opdrachten die vanuit rijksbeleid (onder andere vanuit de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit) bij de provincie zijn neergelegd. De ontwikkelingsgerichte werkwijze komt nadrukkelijk in het plan tot uiting.

Hoofddoel van het omgevingsbeleid is het tot stand brengen van de kwaliteitsregio Limburg: een regio die de kwaliteit van leven en leren, van wonen en werken centraal stelt en die stevig is ingebed in internationaal verband. De provincie onderkent op grond van de aanwezige kenmerken en waarden in combinatie met de ontwikkelingsmogelijkheden een basis voor een gebiedsgerichte aanpak op meerdere niveaus: stedelijke gebieden naast landelijke gebieden, en daarop voortbordurend het onderscheiden van (tien) perspectieven. Dit vertaalt zich in visies op de ontwikkeling van beleidsregio's.



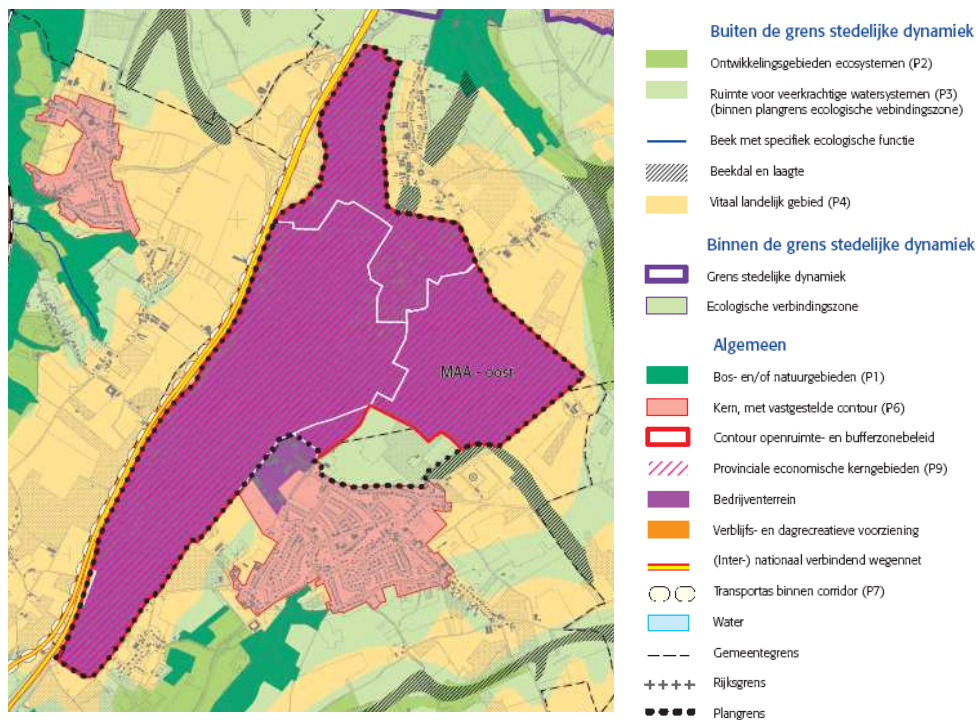
Uitsnede kaart perspectieven (POL2006, actualisatie januari 2011)

De provinciale ambitie is gericht op het realiseren en behouden van een luchthavenstructuur met hoogwaardige voorzieningen. Voor de regionale luchthaven MAA is van belang dat een goede balans bestaat tussen benutting van de vervoerspotenties, economische betekenis en leefbaarheid.

Op het gebied van werklocaties wordt provinciebreed gestreefd naar het beschikbaar stellen van voldoende ruimte om de dynamiek van het aanwezige bedrijfsleven te faciliteren en de komst van nieuwe bedrijven naar Limburg mogelijk te maken. De beschikbaarheid van werklocaties die in kwaliteit aansluiten bij de wensen van het bedrijfsleven, is hierbij van groot belang. Voor MAA is aangegeven dat de luchthaven een bijzondere rol speelt voor platformgebonden bedrijvigheid. Er gelden daarnaast bijzondere regels voor kantoorvestiging op de luchthaven. Platformgebonden kantoren mogen zich hier vestigen evenals luchthavengerelateerde kantoren met een stevige relatie met de luchthaven. Voor de vestiging van alle bedrijven is een beoordeling nodig door de uitgiftecommissie.

3.2.2 POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg

In de POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg (2003) is voorzien in een oplossing van het locatievraagstuk voor nieuwe bedrijventerreinen in Zuid-Limburg. Van de ruimtebehoefte voor nieuwe bedrijventerreinen is een aanzienlijk deel beoogd op de locatie MAA-Oost. In de POL-aanvulling is, mede op basis van het MER Bedrijventerreinen Zuid-Limburg, het bedrijventerrein begrensd. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt volgens de POL-aanvulling op een bedrijventerrein binnen een provinciaal economisch kerngebied. De contour rond het vliegveld en MAA-Oost geldt als concrete beleidsbeslissing en dient te worden beschouwd als een harde lijn die niet mag worden overschreden met nieuwe woon- en bedrijfsbebouwing.



Bedrijvigheid rond MAA (POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg)

3.2.3 Contourenatlas

Op 11 mei 2010 hebben Gedeputeerde Staten de Contourenatlassen voor Noord-, Midden- en Zuid-Limburg vastgesteld. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt binnen de contour. Volgens de POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg is er behoefte aan de realisering van 37,5 ha platformgebonden en luchthavengerelateerde bedrijvigheid. Uiteraard dient de ruimte voor dit segment gevonden te worden op MAA-Oost, aansluitend aan de luchthaven. Voor platformgebonden en luchthavengerelateerde activiteiten (zoals voorzien in de Maintenance Boulevard) is het volgende opgenomen:

Platformgebonden activiteiten

Deze activiteiten moeten in de directe nabijheid van het platform worden gevestigd en moeten in het bestemmingsplan rechtstreeks worden bestemd. Het gaat hierbij om activiteiten als:

- het luchthavenbedrijf;
- ondersteunende activiteiten (douane, brandweer, beveiliging etc.);
- onderhouds- en reparatiebedrijven voor vliegtuigen;
- commerciële passagiersgerelateerde bedrijven;
- commerciële luchtvrachtgerelateerde bedrijven.

Luchthavengerelateerde activiteiten

Deze activiteiten hebben een relatie met de luchthaven, maar er is geen noodzaak voor vestiging aan het platform. Het gaat om activiteiten als:

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

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Strategische Toekomstvisie

De Strategische Toekomstvisie 2010-2030 is op 10 december 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. De toekomstvisie 'Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg' bevat de hoofdlijnen van beleid voor de komende 20 jaar en vormt de basis voor beslissingen die in de volle breedte van gemeentelijke activiteiten worden genomen. Eén van de speerpunten van de Strategische Toekomstvisie is het actief stimuleren van bedrijvigheid en het ondernemersklimaat en daarmee de regionale economie. Hierbij worden bedrijven gefaciliteerd om zich te vestigen bij de luchthaven en het bijbehorende bedrijventerrein. De verdere ontwikkeling van de luchthaven en het bijbehorende bedrijventerrein is één van de prioriteiten voor de komende jaren.

3.3.2 Structuurvisie 'Beek 2012- 2022, ruimte voor veelzijdigheid en vitaliteit'

De structuurvisie Beek 2012-2022 is op 22 maart 2012 vastgesteld door de gemeenteraad. Deze structuurvisie vormt de ruimtelijke uitwerking en doorvertaling van de in de strategische Toekomstvisie Beek 2010-2030 Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg vervatte doelen en ambities.

Deze ambities zijn in de nieuwe structuurvisie als volgt vertaald:

- actief stimuleren bedrijvigheid en ondernemersklimaat en daarmee regionale economie;
- faciliteren grootschalige bedrijven om zich te vestigen bij luchthaven en bijbehorend bedrijventerrein BMAA of andere bedrijventerreinen;
- streven naar een goede balans tussen economische ontwikkeling en landschap;
- in stand houden en verbeteren bereikbaarheid van en in Beek.

Beek zet in op hoogwaardige en innovatieve bedrijvigheid op de bedrijventerreinen rond de luchthaven. Beek streeft daarbij naar een efficiënt en duurzaam ruimtegebruik. Om aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats voor bedrijven, zal er geïnvesteerd moeten worden in de kwaliteit en het imago van Beek als geheel. Beek zet hierbij in op haar imago als veelzijdige, vitale en ondernemende gemeente met goede voorzieningen en een uitstekende bereikbaarheid. In het kader van de logistieke ambities van de regio vormt luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) in kwalitatieve zin een onmisbare schakel in het totaal van goederen- en personenvervoer. De mogelijkheid voor vakantievluchten vanaf MAA vergroot ook de aantrekkelijkheid van de woonmilieus. De bereikbaarheid van de luchthaven is goed en dat moet zo blijven. Hoogwaardige en innovatieve bedrijven worden geïnteresseerd om zich in Beek te vestigen vanwege de aantrekkelijke vestigingsvoorwaarden, de gunstige ligging, de prettige woonomgeving, de goede voorzieningen en de uitnodigende en aantrekkelijke omgeving.

3.4 Het initiatief

Het initiatief past binnen de nationale, provinciale en gemeentelijke beleidskaders. Zowel op nationaal als op provinciaal niveau wordt ingezet op een verdere ontwikkeling van luchthaven MAA, met in het verlengde daarvan de ontwikkeling van luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden bedrijvigheid in het gebied rond de luchthaven. Op gemeentelijk niveau is in de Strategische Toekomstvisie en de Structuurvisie Beek 2012-2022 aangegeven dat het faciliteren van bedrijfsvestiging op en rond MAA één van de speerpunten is.

De wijzigingen zoals opgenomen in deze planherziening zijn in het licht van bovenbeschreven beleidskaders van een zodanig beperkte omvang en betekenis, dat zij binnen bovenstaande conclusie passen.

4 Milieuhygiënische en planologische verantwoording

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het bij het opstellen van een bestemmingsplan verplicht om inzicht te bieden in de relevante planologische en milieuhygiënische aspecten. In dit hoofdstuk is een verantwoording voor deze aspecten opgenomen.

4.1 Bodem

4.1.1 Bodemonderzoek

Voor elke functiewijziging, al dan niet naar een gevoelige functie, dient een onderzoek te worden verricht naar de bodem- en grondwaterkwaliteit. De bodem moet geschikt zijn voor het voorgenomen gebruik.

Conclusie

De onderhavige planherziening betreft geen functiewijziging, maar beperkt zich tot de juridische bouwvoorwaarden. Een bodemonderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

4.2 Geluid

Conform de Wet geluidhinder moeten woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen worden aangemerkt als geluidgevoelige bebouwing. Als geluidgevoelige terreinen zijn terreinen behorende bij gezondheidszorggebouwen (exclusief ziekenhuizen), terreinen behorende bij verpleeghuizen en woonwagendplaatsen aangewezen.

Conclusie

De onderhavige planherziening beperkt zich tot een wijziging van de juridische bouwvoorwaarden en is niet van invloed op het aspect geluid.

4.3 Luchtkwaliteit

Nieuwe ontwikkelingen dienen ingevolge de Wet milieubeheer te worden getoetst op hun gevolgen voor de luchtkwaliteit. Het onderhavige bestemmingsplan is niet gericht op nieuwe ontwikkelingen, maar voorziet slechts in een beperkte aanpassing van de bouwregels.

Conclusie

De onderhavige planherziening beperkt zich tot een wijziging van de juridische bouwvoorwaarden en is niet van invloed op het aspect luchtkwaliteit.

4.4 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport (o.a. van gevaarlijke stoffen). Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden.

Conclusie

De onderhavige planherziening beperkt zich tot een wijziging van de juridische bouwvoorwaarden en is niet van invloed op het aspect externe veiligheid.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Indien in een bestemmingsplan nieuwe bedrijfsontwikkelingen worden mogelijk gemaakt, dienen de gevolgen van deze ontwikkeling voor de omgeving te worden beoordeeld. Het onderhavige bestemmingsplan is niet gericht op nieuwe ontwikkelingen, maar voorziet slechts in een beperkte aanpassing van de bouwregels.

Conclusie

De onderhavige planherziening beperkt zich tot een wijziging van de juridische bouwvoorwaarden en betreft geen wijziging in de ingevolge het vigerende bestemmingsplan toegestane bedrijfssoorten. Dit aspect behoeft dan ook geen verdere aandacht.

4.6 Water

In geval van een nieuwe ontwikkeling dient te worden verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding.

Conclusie

De onderhavige planherziening beperkt zich tot een wijziging van de juridische bouwvoorwaarden en is niet van invloed op het aspect water. Waterschap Roer en Overmaas heeft in het kader van het vooroverleg (zie ook paragraaf 6.2.1) aangegeven dat het bestemmingsplan naar verwachting geen of slechts een zeer geringe invloed op de waterhuishouding heeft en dat het plan hierdoor onder de ondergrens valt die het waterschap hanteert voor de behandeling van plannen.

4.7 Flora en fauna

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna.

Conclusie

De onderhavige planherziening beperkt zich tot een wijziging van de juridische bouwvoorwaarden en is niet van invloed op het aspect flora en fauna.

4.8 Archeologie

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg is de gemeente verplicht om bij het vaststellen van nieuwe bestemmingsplannen of aanpassing(en) van geldende bestemmingsplannen, rekening te houden met archeologie.

Conclusie

De onderhavige planherziening beperkt zich tot een wijziging van de juridische bouwvoorwaarden en is niet van invloed op het aspect archeologie.

5 Juridische planopzet

De regels van het bestemmingsplan zijn als volgt ingedeeld:

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel is het begrip 'plan' uiteengezet in relatie tot de bestemmingsplannen die met dit herzieningsplan worden herzien. Het tweede artikel kent twee leden. Beide leden wijzigen een algemeen gebruikt begrip/zinsnede, welke wijziging voortvloeit uit de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk worden regels gegeven zoals die voor de bestemmingsplannen 'Maastricht Aachen Airport' en 'Maastricht Aachen Airport, herziening 1' worden herzien.

Hoofdstuk 3 - Overige regels

In dit hoofdstuk is de slotregel opgenomen: de aanhaaltitel van het bestemmingsplan.

6 Haalbaarheid

In dit hoofdstuk wordt de haalbaarheid van dit bestemmingsplan aangetoond. Een bestemmingsplan moet zowel in financieel als in maatschappelijk opzicht haalbaar zijn. Er wordt daarom een korte financiële toelichting gegeven en daarnaast worden de doorlopen procedures weergegeven.

6.1 Financieel

6.1.1 Uitvoerbaarheid

De aanpassingen die de onderhavige herziening aanbrengt in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport', passen binnen de totale exploitatie van het Businesspark. De kosten die gemaakt worden ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn voor rekening van de initiatiefnemer: MAA. Voor de gemeente Beek vloeien uit de planherziening geen negatieve financiële gevolgen voort. Het bestemmingsplan is hiermee financieel uitvoerbaar.

6.1.2 Kostenverhaal

Wanneer met een bestemmingsplan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet, indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd. Naast het feit dat deze planherziening zelfstandig bouwwerken niet mogelijk maakt, is het kostenverhaal reeds in het kader van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' vastgelegd door middel van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en MAA. De vaststelling van een exploitatieplan kan dan ook in het kader van voorliggend bestemmingsplan achterwege blijven.

6.2 Maatschappelijk

6.2.1 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, herziening 2' is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar de betrokken instanties. Van de volgende instanties is een vooroverlegreactie ontvangen:

- provincie Limburg;
- Waterschap Roer en Overmaas;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- Eurocontrol.

De reacties worden hierna kort samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of de reacties hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Provincie Limburg (brief d.d. 4 september 2013)

Het bestemmingsplan is beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen. De beoordeling van het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Als het plan op deze wijze wordt voortgezet, is er geen aanleiding om in de verdere procedure een zienswijze in te dienen.

De reactie van de provincie is voor kennisgeving aangenomen. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Waterschap Roer en Overmaas (brief d.d. 12 september 2013)

Het bestemmingsplan heeft naar verwachting geen of slechts een zeer geringe invloed op de waterhuishouding. Het plan valt hierdoor onder de ondergrens die het waterschap hanteert voor de behandeling van plannen. Het Watertoetsloket Roer en Overmaas zal derhalve geen (pre)wateradvies verstrekken.

De reactie van het waterschap is voor kennisgeving aangenomen. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Luchtverkeersleiding Nederland (brief d.d. 24 september 2013)

Het plangebied bevindt zich in diverse toetsingsvlakken van de communicatie-, navigatie- en surveillance-apparatuur (cns-apparatuur) van LVNL. LVNL heeft daarom getoetst of lichtmasten met een maximale hoogte van 15 meter van invloed zijn op de correcte werking van de aanwezige cns-apparatuur. Geconcludeerd is dat vanwege de plaatsing van deze lichtmasten geen negatieve gevolgen worden verwacht voor wat betreft de verstoring van de correcte werking van de apparatuur. Dit betekent dat LVNL bij een verzoek om advies ten behoeve van een omgevingsvergunning (zoals bedoeld in artikel C lid VIII sub 2) een positief advies zal geven. Daarnaast verzoekt LVNL om bij toekomstige bestemmingsplannen rekening te houden met de toetsingsvlakken van alle op en in de directe omgeving van de luchthaven opgestelde cns-apparatuur.

De reactie van LVNL is voor kennisgeving aangenomen. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan. Bij toekomstige bestemmingsplannen op en rond het luchthavengebied wordt rekening gehouden met de actuele toetsingsvlakken van de cns-apparatuur.

Eurocontrol (brief d.d. 24 september 2013)

In artikel C lid VII wordt de mogelijkheid geboden om via afwijking gebouwen tot een maximale hoogte van 30 meter toe te staan. Vanwege de huidige infrastructurele voorzieningen van Eurocontrol (radio's op de dakconstructie) geldt een bouwhoogtebeperking van 16 meter in een straal van 200 meter rond de antennes en een bouwhoogtebeperking van 18 meter in het gebied van 200 tot 1.000 meter rond de antennes (referentiepeil 113,75 m+NAP). In de nabije toekomst is een nieuwe radiatoren gepland, die echter geen impact heeft op de maximaal toegelaten bouwhoogtes.

Als een bouwhoogte van 30 meter wenselijk is, zijn aanpassingen nodig. Hierbij moet worden gedacht aan de plaatsing van twee radiotorens (waarvan één buiten het terrein) met een hoogte die de huidige maximale bouwhoogte van 36,5 meter overschrijdt. Dergelijke maatregelen moeten worden gefinancierd en vergen circa 2,5 jaar doorlooptijd. Eurocontrol adviseert dan ook om de regeling te schrappen, tenzij er nu reeds een (financiële en procedurele) oplossing is.

In overleg met Maastricht Aachen Airport is besloten om de afwijkingsmogelijkheid (die oorspronkelijk al was opgenomen in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' uit 2006) niet terug te brengen in het bestemmingsplan. Het betreffende lid is derhalve komen te vervallen. In verband hiermee is ook de plankaart aangepast. Omdat de aanduiding 'deels afwijkende (nok)hoogte na afwijking' niet meer hoeft te worden opgenomen, is de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan beperkt tot het gebied tussen de Horsterweg en de Europalaan.

6.2.2 Verdere procedure

Het ontwerpbestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, herziening 2' doorloopt de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening. De resultaten van deze procedures zullen te zijner tijd in deze toelichting worden vermeld.