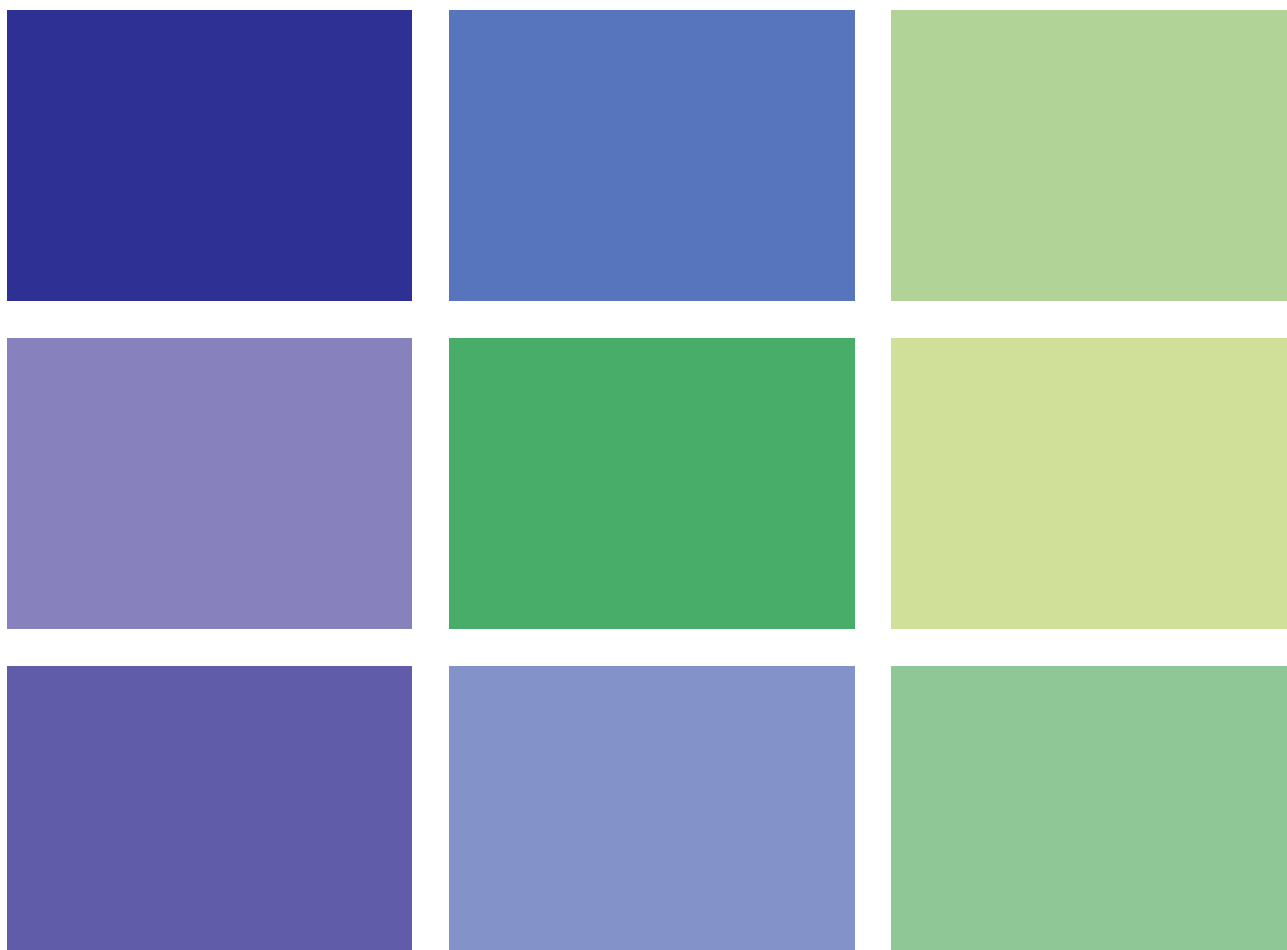


Bestemmingsplan

Maastricht Aachen Airport, Hotelzone

Gemeente Beek



Bestemmingsplan

Maastricht Aachen Airport, Hotelzone

Gemeente Beek

Toelichting

Bijlagen

Regels

Verbeelding

Schaal 1:1.000

Vastgesteld:

24 september 2015

Projectgegevens:

TOE03-0251873-01A

REG03-0251873-01A

TEK03-0251873-01A

Identificatienummer:

NL.IMRO.0888.BPMAAHOTELZONE13-VA01

Datum

05-10-2015

Opsteller(s)

MB, GP, RM, MV

Projectleider

C. Stolzenbach

Vrijgave



Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Plangebied	1
1.3	Vigerend bestemmingsplan	1
1.4	Bij het plan behorende stukken	2
1.5	Leeswijzer	2
2	Planbeschrijving	3
2.1	Bestaande situatie	3
2.2	Het initiatief	4
2.3	Vertaling naar het bestemmingsplan	5
3	Beleidskader	7
3.1	Nationaal beleid	7
3.2	Provinciaal beleid	8
3.3	Gemeentelijk beleid	12
3.4	Het initiatief	13
4	Milieuhygiënische en planologische verantwoording	15
4.1	Bodem	15
4.2	Geluid	16
4.3	Luchtkwaliteit	16
4.4	Externe veiligheid	17
4.5	Bedrijven en milieuzonering	19
4.6	Water	20
4.7	Flora en fauna	22
4.8	Archeologie	23
4.9	Kabels, leidingen en overige belemmeringen	24
4.10	Zoneringen Maastricht Aachen Airport	25
5	Juridische planopzet	31
5.1	Plansystematiek	31
5.2	Bestemming	32
6	Haalbaarheid	33
6.1	Financieel	33
6.2	Maatschappelijk	33

Bijlagen

1. Verkennend bodemonderzoek, Geonius, 9 mei 2012
2. Notitie luchtkwaliteit, Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V., 26 april 2012
3. Onderzoek externe veiligheid, Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V., 26 april 2012
4. Watertoets hotelzone MAA, Royal Haskoning DHV, 11 januari 2013
5. Quickscan flora en fauna, Croonen Adviseurs, 27 februari 2012
6. Aanvullend vleermuisonderzoek, Croonen Adviseurs, 15 november 2012
7. Verantwoording groepsrisico Hotelzone Maastricht Aachen Airport, 5 september 2013



Ligging plangebied (bron: BING Maps, 2012)



Begrenzing plangebied (bron: BING Maps, 2012)

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het Tulip Inn-hotel in de zogenaamde A2-zone van Maastricht Aachen Airport wordt vervangen door nieuwbouw. Dit als onderdeel van de nieuwe ontwikkeling en herstructurering zoals voorgestaan voor de gehele A2-zone. Bedoelde ontwikkeling zal gefaseerd plaatsvinden.

In de eerste fase wordt het gebied ten noorden van de bestaande terminal van MAA herontwikkeld, gesitueerd op de huidige locatie van het Tulip Inn-hotel met het bijbehorende restaurant. In een volgende fase vindt de aansluiting met de bestaande luchthaventerminal plaats.

De voorgenomen plannen passen niet binnen het vigerend bestemmingsplan. Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is voorliggende herziening van het vigerende bestemmingsplan opgesteld. Deze herziening voorziet in een passende juridische en planologische regeling om realisering van de zogenaamde Hotelzone MAA mogelijk te maken.

1.2 Plangebied

Het plangebied ligt aan de Vliegveldweg in de gemeente Beek en maakt deel uit van het luchtvaartterrein van MAA. Ten zuiden van het plangebied ligt de passagiersterminal. Aan de noordzijde vormen de parkeervoorzieningen van de luchthaven de begrenzing. In het westen wordt de locatie begrensd door de Vliegveldweg, die parallel aan de A2 loopt, met als oostelijke begrenzing van het plangebied de start- en landingsbaan van de luchthaven. De ligging en begrenzing van het plangebied zijn weergegeven op nevenstaande afbeeldingen.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'. Dit bestemmingsplan is op 12 oktober 2006 vastgesteld door de gemeenteraden van de gemeenten Beek en Meerssen en is op 6 februari 2007 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg.

Het plangebied heeft in dit bestemmingsplan de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden'. De als 'Luchtvaartdoeleinden' (LU) aangewezen gronden zijn bestemd voor luchtvaartdoeleinden ten behoeve van het luchtvaartverkeer, met de daarbij behorende voorzieningen. Ter plaatse van het Tulip Inn-hotel is een bouwvlak opgenomen met de aanduiding 'hotel', bestemd voor maximaal één hotel. De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen het op de plankaart opgenomen bouwvlak, waardoor een bestemmingsplanherziening noodzakelijk is.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

- de verbeelding, waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven;
- de regels, waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen;
- en voorliggende toelichting, waarin de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord worden. Hierin staat ook beschreven wat het vigerend beleid inhoudt en hoe bij de ontwikkeling met (milieu)planologische aspecten rekening is gehouden.

De verbeelding vormt samen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

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

2 Planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt aandacht geschonken aan de beoogde ontwikkeling binnen het plangebied. Het initiatief wordt beschreven, inclusief de inpassing in de directe omgeving. Tot slot wordt aangegeven hoe de vertaling naar het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden.

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied behoort tot de zogenaamde A2-zone van MAA en is gesitueerd ten noorden van de passagiersterminal. Binnen het plangebied bevond zich een hotel, bestaande uit 62 hotelkamers, en een deel van de parkeerplaats ten noorden van de terminal. Inmiddels is het voormalige Tulip Inn-hotel gesloopt. De bebouwing behorend tot het hotel was parallel gesitueerd en georiënteerd aan de start- en landingsbanen van MAA. Het overige terrein is momenteel in gebruik als parkeervoorziening,. In totaal zijn circa 1.250 parkeerplaatsen aanwezig, waarvan circa 75 parkeerplaatsen voor exclusief gebruik van het hotel zijn gereserveerd.

De kwaliteit en uitstraling van de voorzieningen op deze locatie was niet langer representatief voor een dergelijke locatie. Tot dit doel wordt de hotelzone MAA als onderdeel van de zogenaamde A2-zone gefaseerd herontwikkeld. Hierbij wordt de bestaande bebouwing gesloopt en het gehele plangebied heringericht.



Situatie plangebied in 2012 (Google Maps, 2012)

2.2 Het initiatief

Om de ontwikkelingsmogelijkheden binnen het plangebied vast te stellen is reeds in augustus 2008 een (concept)masterplan opgesteld door INBO Architecten. Uitgangspunt destijds was de herontwikkeling van de gehele A2-zone welke, door verschillende omstandigheden, niet langer van toepassing is. Het beeldkwaliteitsaspect biedt echter nog wel een referentiekader voor de toekomstige ontwikkelingen. Aanvullend op het bovenstaande is in april 2011 een massastudie verricht door SATIJNplus Architecten voor de hotelzone MAA. In deze rapportage zijn de realisatiemogelijkheden van een hotel met een drie en vier sterren verblijfsaccommodatie onderzocht. De conclusies en bevindingen uit deze rapportages vormen de basis voor de verdere uitwerking en detaillering van de hotelzone. Voor de verdere planvorming en uitwerking van het te herontwikkelen terrein worden de navolgende ontwerpuitgangspunten gehanteerd:

2.2.1 Hotel

Voor het hotel zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De ingang van het hotel is gesitueerd op de begane grond.
- Gezamenlijke entree met de speelautomatenhal, in combinatie met een gezamenlijke receptie/lounge.
- Een totale bedrijfsvloeroppervlakte van circa 6.000 m² met daarbinnen onder meer vergaderfaciliteiten, keuken, receptie en lounge/bar.
- Circa 120 hotelkamers, deels drie- en deels viersterren;
- Het hotel wordt voorzien van een panoramaterras (onder andere ten behoeve van vliegtuigspotters).

2.2.2 Speelautomatenhal

- Gezamenlijke entree met het hotel, in combinatie met een gezamenlijke receptie/lounge;
- Een totale bedrijfsvloeroppervlakte van circa 1.000 m².

2.2.3 Foodstrip/Foodcourt

Deze voorziening betreft een drietal restaurantformules ten behoeve van zowel reizigers als bezoekers van de hotelzone als passanten van de A2. De invulling bestaat uit restaurants die elkaar niet direct beconcurreren en waarbij een gezamenlijke foodcourt tot de mogelijkheden behoort. De totale oppervlakte bedraagt circa 1.700 m².

2.2.4 Parkeren

In de eerste fase van de herontwikkeling van de hotelzone MAA wordt het parkeren geregeld in de directe omgeving van het te ontwikkelen plan, gebruik makend van de bestaande locatie. Uitgangspunt hierbij is dat ten behoeve van MAA long-stay parkeren er te allen tijde (dus ook in de vervolgfases) minimaal 700 parkeerplaatsen beschikbaar blijven. Voor de bestaande terminal en de toekomstige uitbreiding van de terminal zijn 100 parkeerplaatsen voorzien.

Voor het hotel en de speelautomatenhal zijn 100 respectievelijk 80 parkeerplaatsen voor exclusief gebruik gereserveerd. Deze parkeerplaatsen worden gezamenlijk geëxploiteerd en zijn tevens beschikbaar voor de foodcourt.

2.3 Vertaling naar het bestemmingsplan

Het voorliggend bestemmingsplan is opgesteld aan de hand van de uitgangspunten, zoals opgenomen in de bijlagen van de architectenselectie van maart 2012. Het gehele plangebied heeft de bestemming 'Gemengd' gekregen.

Aangezien er nog geen sprake is van een concreet bouwplan, biedt het bestemmingsplan voldoende flexibiliteit voor een verdere uitwerking van het plangebied. Er is daarom gekozen voor een relatief ruim bouwvlak, waarbinnen de realisering van de bebouwing mogelijk is. Het bouwvlak sluit aan op de bestaande terminal. Hierdoor bestaat binnen het bouwvlak flexibiliteit voor wat betreft de situering van de gebouwen. Aanpassingen in situering van het bouwplan zijn daardoor mogelijk, voor zover deze passen binnen de kaders van het bestemmingsplan. De maximaal toegestane bouwhoogte is opgenomen op de verbeelding. Het voorste gedeelte van het bouwvlak mag worden bebouwd tot een bouwhoogte van 13,5 meter. Het overige deel van het bouwvlak mag worden bebouwd tot een hoogte van 8 meter.

Gezien de ligging van het perceel, ingeklemd tussen de A2 en het luchtvaartterrein, gelden diverse (hoogte)beperkingen, die bepalend zijn voor de maximale bouwhoogtes. Deze beperkingen zijn door middel van gebiedsaanduidingen opgenomen op de verbeelding. In paragraaf 4.10 is uitgebreid ingegaan op de verschillende zones en de gevolgen hiervan voor het initiatief.

3 Beleidskader

De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied moet passen binnen het vigerend beleid op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Voor de ontwikkeling van het plangebied zijn verschillende beleidsstukken relevant.

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, is de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. 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. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, heeft het Rijk losgelaten. Er is enkel nog sprake van een 'ladder voor duurzame verstedelijking' (gebaseerd op de 'SER-ladder'), die is vastgelegd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening.

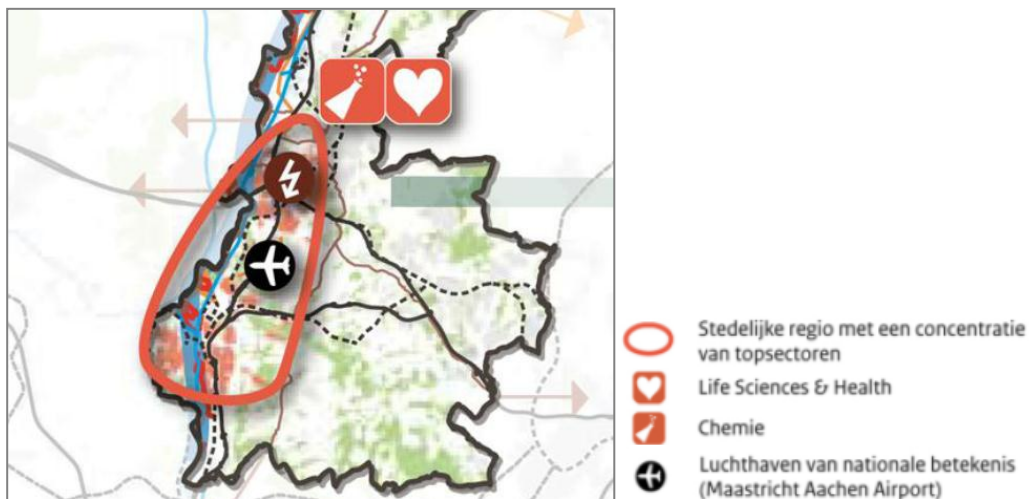
Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken,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

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur;
- het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Er 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, ruimte voor klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur.

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), waarin regels zijn opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. Voor het plangebied van dit bestemmingsplan geeft het Barro geen specifieke regels.

Om de concurrentiekracht van Nederland te vergroten, kiest het Rijk voor het versterken van de ruimtelijk-economische structuur door het integraal benutten en uitbouwen van de kracht van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren, internationale verbindingen en mainports. Op de kaartbeelden behorende bij de SVIR is de regio rond Maastricht en Sittard-Geleen aangeduid als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren (chemie en life sciences & health). In het hart van de regio ligt MAA, dat is aangemerkt als burgerluchthaven van nationale betekenis. Voor een aantrekkelijk vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren is het nodig om te beschikken over een voldoende voorraad (kwalitatief en kwantitatief) woningen, bedrijventerreinen, kantoren en andere voorzieningen.



Uitsnede kaart Brabant en Limburg (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte)

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' opgenomen. In dit artikel is bepaald dat een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dient te voldoen aan de volgende voorwaarden:

- 1 Het plan dient te voorzien in een actuele regionale behoefte.
- 2 Indien er sprake is van een actuele behoefte, dient te worden beschreven in hoeverre in die behoefte kan worden voorzien binnen het bestaand stedelijk gebied van de regio, door herstructurering, transformatie of anderszins.
- 3 Indien blijkt dat de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, dient te worden beschreven in hoeverre deze plaatsvindt op een passende locatie buiten het stedelijk gebied.

Trede 1: In onderhavig geval is sprake van de herbouw van een bestaand hotel, waarbij de capaciteit van het hotel wordt vergroot. Daarnaast is ruimte voor de vestiging van restaurants, die kunnen worden benut door gasten die overnachten in het hotel, door luchthavenpassagiers van MAA en door passanten van de A2. De behoefte aan nieuwbouw van deze voorzieningen komt voort uit de behoefte om de luchthaven in de komende jaren verder te ontwikkelen en op te waarderen. Sloop en herbouw van het hotel in de A2-zone levert hieraan een belangrijke bijdrage, zowel in functioneel opzicht (toevoeging hotelkamers en restaurants) als in ruimtelijk opzicht (opwaardering en kwalitatieve verbetering van de A2-zone). Zowel het nationaal, het provinciaal als het gemeentelijk beleid is gericht op verdere ontwikkeling van de luchthaven. Herontwikkeling van de hotelzone past hierbinnen en voorziet in een actuele behoefte aan opwaardering van de voorzieningen rond de luchthaven.

Trede 2: Om te voorzien in de behoefte aan een eigentijds hotel met bijbehorende voorzieningen voor MAA, is alleen een locatie in de directe nabijheid van de luchthaven geschikt. De herbouw van het hotel vindt plaats op gronden die deel uitmaken van het bestaand stedelijk gebied: deels op gronden waar het bestaande hotel was gesitueerd en deels op gronden die in de huidige situatie als parkeerterrein in gebruik zijn. Het nieuwe hotel ligt hierdoor – net als het voormalige hotel – in de directe nabijheid van de passagiersterminal van de luchthaven. Door het hotel te herbouwen op dezelfde locatie, is sprake van zorgvuldig en zuinig ruimtegebruik, waardoor extra ruimtebeslag in het buitengebied (trede 3) wordt voorkomen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

Algemeen

Op 12 december 2014 hebben Provinciale Staten het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (POL2014) en de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld. Het POL2014 heeft de status van provinciale structuurvisie, regionaal waterplan, verkeers- en vervoersplan en milieubeleidsplan. Het POL2014 geeft een visie op de ontwikkeling van de Limburgse omgeving en de regio's Noord-, Midden- en Zuid-Limburg in de komende 10 tot 15 jaar. In het POL zijn ambities, opgaven en een aanpak voor belangrijke thema's geformuleerd. De ambitie van het POL2014 is het realiseren van een voortreffelijk, grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg. Het POL is een omgevingsplan, dat focust op de fysieke aspecten van het leef- en vestigingsklimaat.

Kwaliteit staat centraal in het POL2014. Het uitgangspunt is om de grote diversiteit in de aard en kenmerken van de omgeving te koesteren, onder het motto 'meer stad, meer land': een nadrukkelijke keuze voor hoogwaardige steden in een waardevol landschap. Het beleid is gericht op het bieden van ruimte voor de verweving van functies, op het bieden van inspiratie door kwaliteitsbewustzijn en op het gebruikmaken van de grensoverschrijdende context van de provincie.

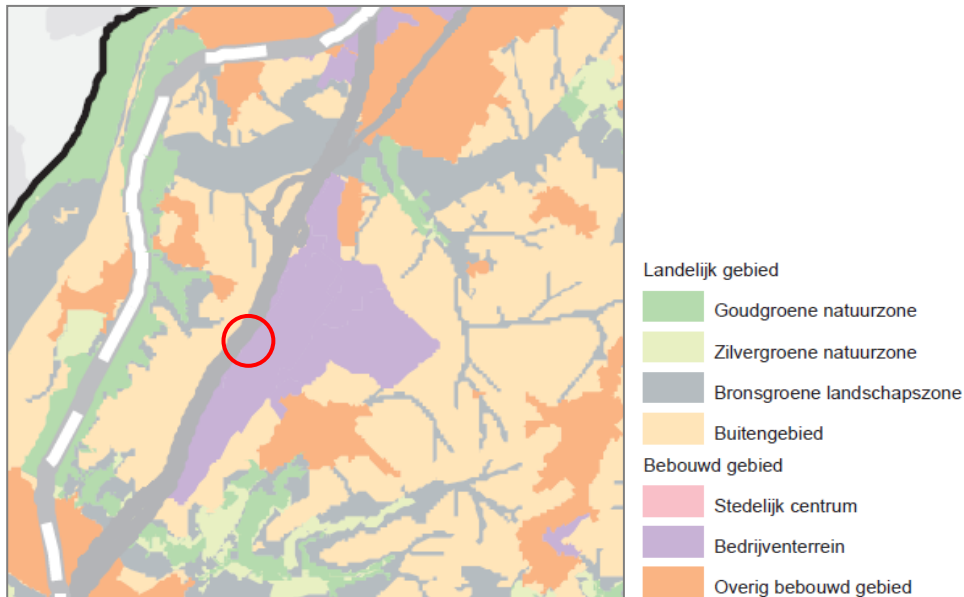
Kwaliteit betekent dat zorgvuldig moet worden omgegaan met de voorraden: de ruimte (steden en dorpen, natuur, landschap), de voorzieningen (gebouwde omgeving, infrastructuur, vervoerssystemen), de natuurlijke hulpbronnen, de milieuruimte en de ondergrond. In het POL2014 is een aantal principes geformuleerd, die uitgangspunt zijn voor de keuzes die worden gemaakt:

- Grotere stedelijke ontwikkelingen en grootschalige stedelijke voorzieningen worden geconcentreerd in de steden. Dit leidt er niet toe dat er in de dorpen helemaal geen ontwikkelingen plaats kunnen vinden, maar ontwikkelingen met stedelijke allure horen niet in de dorpen thuis.
- Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten een plek krijgen binnen het bebouwd gebied. Als dat niet kan, dient de ontwikkeling zoveel mogelijk aansluitend aan stedelijk gebied plaats te vinden en moet een tegenprestatie worden geleverd voor het verlies aan omgevingskwaliteit.
- Bedrijfsmatige ontwikkelingen van stedelijke proporties horen niet thuis in het landelijk gebied, maar krijgen een plek op bedrijventerreinen.
- Er wordt gebruik gemaakt van bestaande voorzieningen (bestaande voorraad, optimale benutting van wegen, meervoudig ruimtegebruik en dergelijke).
- Nieuwe stedelijke functies die veel woon-werkverkeer of bezoekersstromen oproepen dienen goed te zijn aangesloten op het OV-systeem.
- Bij nieuwe ontwikkelingen worden cultuurhistorische en beeldbepalende panden zoveel mogelijk benut.
- Er gelden principes voor zorgvuldig gebruik van de ondergrond.
- Er wordt ingezet op energiebesparing en op een zo groot mogelijk aandeel vernieuwbare energiebronnen.

Op het gebied van woningbouw, bedrijventerreinen, kantoren en winkels liggen grote kwalitatieve opgaven. De uitdaging is om een omslag te maken van kwantiteit naar kwaliteit. De sleutel daarvoor ligt in dynamisch voorraadbeheer. Per regio zijn visies gemaakt waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijzen worden uitgewerkt. Voor sommige thema's gaat het ook om gezamenlijke programmering. Als basis hiervoor bevat het POL uitgewerkte regiovisies voor Noord-, Midden- en Zuid-Limburg. Om recht te doen aan de grote variatie in omgevingskwaliteiten, zijn in het POL2014 zeven globaal afgebakende gebiedstypen onderscheiden: drie gebiedstypen in het bebouwd gebied en vier gebiedstypen in het landelijk gebied. De zones hebben een eigen karakter, herkenbare eigen kernkwaliteiten en hebben heel verschillende opgaven en ontwikkelingsmogelijkheden. MAA ligt, inclusief de hotelzone, volgens het POL2014 in het gebiedstype 'bedrijventerrein'. De bedrijventerreinen zijn gebieden die specifiek zijn of worden ingericht voor grotere bedrijvigheid. Het accent ligt op ruimte voor bedrijvigheid, optimale bereikbaarheid en duurzame inrichting en gebruik.

Visie Zuid-Limburg

De aantrekkelijkheid van Zuid-Limburg wordt in sterke mate bepaald door de aanwezigheid van op relatief korte afstand van elkaar gelegen, dichtbevolkte stedelijke gebieden en het daartussen gelegen Nationaal Landschap Zuid-Limburg.



Uitsnede kaart Zonering Limburg (POL2014)

De bijzondere ligging in Europa biedt grote kansen. De potenties op het gebied van economie, arbeidsmarkt en toerisme zijn vanwege de internationale ligging groot. In de integrale gebiedsopgave van Zuid-Limburg staat de komende jaren de economische structuurversterking centraal. Als onderdeel van de Brainport Zuidoost-Nederland is de ambitie om het gebied verder te ontwikkelen als een sterke kennisregio, die in verbinding staat met de kennisregio's Eindhoven, Aken en Leuven/Hasselt. De ambitie is om te komen tot één sterk samenhangend gebied, een stedelijk en landschappelijk netwerk met:

- krachtige economische campussen en clusters die een substantiële bijdrage leveren aan het Bruto Nationaal Product;
- aantrekkelijke stedelijke centra als motoren van en magneten voor de (kennis)economie;
- een hoogwaardig en divers aanbod van woonmilieus voor inwoners en (kennis)werkers;
- uitstekende verbindingen tussen voorzieningen, kennisclusters en woongebieden;
- een kwalitatief hoogwaardig en onderscheidend landschap, waar het goed wonen, werken en recreëren is.

Voor de langere termijn is de opgave om te bouwen aan een robuust raamwerk, bestaande uit levendige centra en interactiemilieus, die multimodaal bereikbaar zijn, in een aantrekkelijk landschap. In het POL2014 is aangegeven dat MAA fungeert als regionale luchthaven voor personen- en vooral goederenvervoer en derhalve als logistieke knoop. De ambitie is om de positie van de luchthaven voor zowel het personenvervoer als het vrachtvervoer te versterken. Herontwikkeling en opwaardering van de hotelzone levert hieraan een bijdrage.

3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn regels opgenomen die een juridische doorvertaling zijn van het omgevingsbeleid zoals opgenomen in het POL2014. De Omgevingsverordening is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening en is uitgebreid met een nieuw hoofdstuk Ruimte. Het hoofdstuk Ruimte bevat regels die zijn gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van het POL2014 in gemeentelijke bestemmingsplannen. De Omgevingsverordening bevat geen specifieke regels voor de ontwikkeling van de hotelzone. Blijkens de kaarten van de Omgevingsverordening valt het luchthaventerrein van MAA (inclusief de hotelzone) binnen het 'bebouwd gebied' en buiten het beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Binnen het plangebied komen geen milieubeschermingsgebieden (zoals grondwaterbeschermingsgebieden of stiltegebieden) voor. Wel ligt het plangebied binnen een 'uitsluitingsgebied windturbines'. Op grond van artikel 5.20 van de Omgevingsverordening mag een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een gebied dat is aangemerkt als 'uitsluitingsgebied windturbines' geen windturbines met een masthoogte van meer dan 25 meter mogelijk maken. Voorliggend bestemmingsplan maakt dergelijke hoge windturbines niet mogelijk en is dus in overeenstemming met het bepaalde in de Omgevingsverordening. Voor het overige gelden op grond van de Omgevingsverordening Limburg geen specifieke regels voor onderhavig bestemmingsplan.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Strategische Toekomstvisie Beek

Op 10 december 2009 heeft de gemeenteraad van Beek de strategische toekomstvisie 2010-2030 'Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg' vastgesteld. De toekomstvisie vormt voor een periode van ongeveer 20 jaar de basis voor de ontwikkeling van gemeentelijk beleid en speelt een belangrijke rol bij het nemen van tal van beslissingen. De variatie aan bedrijvigheid in de gemeente Beek is groot. De ligging van de gemeente, op een knooppunt van wegen en spoorlijnen en met een vliegveld binnen de gemeentegrenzen, maakt de gemeente een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Een goed ondernemersklimaat en daarmee stimulering van de regionale economie is dan ook een belangrijk thema in de gemeente Beek. Hierbij zijn zowel de ontwikkeling van luchthaven MAA (en het nieuwe bedrijventerrein AviationValley) als de optimalisering en revitalisering van de bestaande bedrijventerreinen van belang. In de toekomstvisie kiest de gemeente expliciet voor verdere ontwikkeling van het vliegveld. Luchthaven MAA biedt kansen voor de gemeente en voor de regio Zuid-Limburg. De gemeente Beek wil actief meedenken en meedoen om deze kansen in samenwerking met de regio te benutten. Dit kan variëren van het 'branden' van het vliegveld tot het verbinden van bedrijvigheid op de Beekse bedrijventerreinen met het vliegveld.

3.3.2 Structuurvisie Beek

De Structuurvisie Beek 2012-2020 'ruimte voor veelzijdigheid en vitaliteit' is op 22 maart 2012 vastgesteld door de gemeenteraad.

De structuurvisie is de ruimtelijke uitwerking en doorvertaling van de in de strategische toekomstvisie vervatte doelen en ambities. Centraal in de structuurvisie staat het streven van Beek om een goed woon-, leef- en werkklimaat te blijven bieden aan zowel de huidige als de toekomstige bewoners. Hoofddoel is het behoud en de versterking van een duurzame omgeving waarin het prettig wonen, werken en recreëren is. Beek wil zich blijven ontwikkelen tot een eigentijdse maar authentieke woon-, werk- en leefgemeente, met voorzieningen op maat in elke kern en in een hoogwaardige, duurzame landelijke omgeving met blijvende en beleefbare natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. De huidige ruimtelijk-economische structuur van Beek wordt gevormd door de combinatie van bedrijvigheid rond MAA, enkele lokale bedrijventerreinen en verspreid gelegen bedrijven in de kernen en het buitengebied. Eén van de prioriteiten is de verdere ontwikkeling van de luchthaven en de bijbehorende bedrijventerreinen.

Beek zet in op hoogwaardige en innovatieve bedrijvigheid op de bedrijventerreinen rond de luchthaven. Bij de invulling van de terreinen wordt gestreefd naar 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 MAA in kwalitatieve zin een onmisbare schakel in het totaal van goederen- en personenvervoer. 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 in de Structuurvisie aangegeven dat de verdere ontwikkeling van MAA één van de speerpunten is. De realisering van de eerste fase van de hotelzone MAA past binnen deze planologische kaders.

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 Verkennend 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. Door Geonius is hiertoe een verkennend bodemonderzoek verricht. De rapportage, d.d. 9 mei 2012, is als bijlage opgenomen. Hierna zijn de conclusies vermeld.

Bodem

Op basis van de vastgestelde bodemkwaliteit dient de hypothese 'onverdacht' te worden verworpen, vanwege het feit dat de bovengrond plaatselijk, concentrerend tot met name de aanwezige fundatielagen, licht verontreinigd is met cadmium, kobalt, lood, nikkel, zink, PAK, PCB en/of minerale olie. De ondergrond is niet verontreinigd.

Asbest in bodem

Op de locatie is asbestverdacht materiaal in de bodem aanwezig. De omvang, mate en ruimtelijke verdeling van de asbest in de bodem zijn echter onvoldoende betrouwbaar bekend, omdat de maaiveldinspectie niet conform BRL SIKB 2000 heeft kunnen plaatsvinden. Op basis van de visuele beoordeling van de uitgekomen grond in combinatie met het uitgevoerde vooronderzoek is een verkennend onderzoek naar asbest in de bodem, conform de geldende richtlijnen, noodzakelijk.

Aanbevelingen

Aanbevolen wordt om na sloop/buitengebruikstelling van het hotel aanvullend een verkennend bodemonderzoek ter plaatse van het hotel te verrichten, om inzicht te krijgen in de bodemgesteldheid van de gehele locatie. Geadviseerd wordt om ten tijde van dit aanvullend bodemonderzoek eveneens een nader inzicht te verkrijgen in het al dan niet aanwezig zijn van asbest in de bodem, middels een verkennend bodemonderzoek asbest ter plaatse van de verdachte terreindelen.

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 woonwagenstandplaatsen aangewezen. De herontwikkeling van de hotelzone MAA is, gezien de activiteiten die er plaatsvinden, niet aan te merken als een geluidgevoelig gebouw zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Ook de hotelkamers die worden gerealiseerd kunnen, gezien de beperkte verblijftijd van de personen die zich erin bevinden, niet worden aangemerkt als geluidgevoelige objecten. Een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï, industrielawaai en vliegtuiglawaai is derhalve niet aan de orde.

Conclusie

Op het gebied van geluid is geen sprake van belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling. In het kader van de verlening van de omgevingsvergunning voor het bouwen dient te worden aangetoond dat kan worden voldaan aan de normen die gelden voor de binnenwaarde.

4.3 Luchtkwaliteit

Door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs B.V is een notitie opgesteld waarin de luchtkwaliteitsaspecten, die samenhangen met de geplande herontwikkeling van de hotelzone MAA, zijn geïnventariseerd en beoordeeld. In het kader van de inventarisatie is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- Het luchtkwaliteitsonderzoek 'Aanwijzingsbesluit Maastricht Aachen Airport – onderzoek luchtkwaliteit' van 2 maart 2011
- De meest recente prognoses van achtergrondconcentraties en voertuigemissies van 9 maart 2012

Deze onderzoeksnotitie, d.d. 26 april 2012, is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna zijn de conclusies en bevindingen vermeld.

Uit de inventarisatie volgt dat zelfs bij toename van het aantal verkeers- en parkeerbewegingen met 4.600 respectievelijk 3.700 voertuigen per etmaal geen sprake is van een dreigende overschrijding van de grenswaarden. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat het daarbij gaat om een toename van de verkeersaantallen bovenop het verkeer van de reeds beschouwde 1.439.000 passagiersaantallen van de luchthaven in het luchtkwaliteitsonderzoek van maart 2011. Uit het voorgaande en het feit dat een groot deel van de bezoekers van de nieuwe functies binnen de hotelzone bestaat uit toekomstige passagiers van de luchthaven, waarvan de verkeersaantrekkende werking reeds is verdisconteerd in de luchtkwaliteitberekeningen van maart 2011, is het uitgesloten dat de herontwikkeling van de hotelzone leidt tot een overschrijding van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Hiermee is aangetoond dat wordt voldaan aan de Wet milieubeheer en dat binnen het plangebied sprake is van een acceptabele luchtkwaliteit.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met het bepaalde in de Wet milieubeheer. Er bestaan voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen.

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.

Door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV is een onderzoek externe veiligheid uitgevoerd. Het onderzoek, d.d. 26 april 2012, is als bijlage toegevoegd. Hierna zijn de conclusies en bevindingen weergegeven.

4.4.1 Transport van gevaarlijke stoffen

De A2 ligt op een afstand van circa 42 m van het plangebied. Derhalve zijn voor deze transportroute RBM II berekeningen uitgevoerd. Ten gevolge van het transport van gevaarlijke stoffen over de A2 is geen plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar aanwezig. Dit geldt voor zowel de huidige transportcijfers als voor toekomstige prognoses. Het plaatsgebonden risico levert derhalve geen beperkingen voor de realisatie van het plan. Het groepsrisico neemt als gevolg van de toename van het transport gevaarlijke stoffen (rekenkundig) niet toe. De realisatie van de hotelzone leidt wel tot een toename van het groepsrisico van 11% van de oriëntatiewaarde tot 16% van de oriëntatiewaarde.

Verantwoording groepsrisico

Uit het onderzoek is gebleken dat het groepsrisico als gevolg van de realisering van de hotelzone toeneemt. Hierdoor is een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk, ondanks dat het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde blijft. De verantwoording van het groepsrisico is door Cauberg-Huygen verwoord in de notitie Verantwoording groepsrisico Hotelzone Maastricht Aachen d.d. 5 september 2013. Deze notitie is als bijlage toegevoegd.

De verantwoording groepsrisico is gebaseerd op het advies van de Brandweer Zuid-Limburg, die een vooroverlegreactie heeft gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan. Vanwege de ligging van het plangebied in de omgeving van de A2 adviseert de brandweer een aantal maatregelen ter beperking van het groepsrisico te treffen. In de notitie Verantwoording groepsrisico wordt geconcludeerd dat deze maatregelen grotendeels via het bouwplan te realiseren zijn. Met betrekking tot de primaire en secundaire bluswatervoorziening wordt aangegeven dat de primaire bluswatervoorziening door de gemeente dient te worden uitgebreid. Dit is inmiddels gebeurd.

In de secundaire bluswatervoorziening wordt op eigen terrein voorzien, waartoe het bestemmingsplan de mogelijkheid biedt. De door de brandweer voorgestelde (veelal bouwtechnische) maatregelen kunnen niet worden geregeld in een bestemmingsplan. De uitvoering van deze maatregelen wordt verder uitgewerkt in overleg tussen de gemeente en de luchthaven. De gemaakte afspraken worden vervolgens opgelegd aan de ontwikkelende partij.

Door het treffen van de diverse maatregelen, in combinatie met de zeer lage kans op een calamiteit op de A2, wordt op basis van de afweging in de notitie het restrisico¹ als acceptabel en voldoende verantwoord geacht door het bevoegd gezag.

4.4.2 Buisleidingen

Het plangebied ligt niet binnen het invloedsgebied van buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen. Dit levert derhalve geen beperkingen voor de ontwikkeling van het plan.

4.4.3 Hoogspanningslijnen

Er zijn geen hoogspanningslijnen in de nabijheid van het plangebied aanwezig. Dit levert derhalve geen beperkingen voor de ontwikkeling van het plan.

4.4.4 Risicovolle bedrijven

Het plangebied grenst aan de luchthaven MAA. Het maakt geen deel uit van deze inrichting. Binnen de inrichting van MAA bevinden zich een aantal (ondergrondse) opslagen van gevaarlijke stoffen/goederen. Deze vallen, op grond van de beschikbare informatie niet onder de werkingssfeer van het Bevi en leveren derhalve geen beperkingen op, in het kader van externe veiligheid.

Aan de zuidwestzijde van het plangebied bevindt zich een Shell tankstation voor vliegtuigbrandstoffen. Ook dit valt niet binnen de inrichting MAA. Uit overleg met de Inter gemeentelijke Milieudienst (IMD, inmiddels opgegaan in de RUD Zuid-Limburg) is gebleken dat ook deze inrichting onder het Activiteitenbesluit valt. Derhalve levert deze inrichting geen beperkingen op voor het plangebied.

4.4.5 Luchthaven

De hotelzone wordt direct naast het vliegveld gerealiseerd. Conform het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport', Plankaart 2 (belemmeringenkaart), d.d. oktober 2006, is in de nabijheid van de ontwikkeling geen sprake van een 10⁻⁶-contour. Derhalve levert dit aspect geen belemmeringen op voor de ontwikkeling van het plan.

4.4.6 Conclusie

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid bestaan geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied.

¹ Restrisico: het risico dat overblijft na het treffen van diverse risicoreducerende maatregelen.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Door de herontwikkeling van de hotelzone MAA worden nieuwe functies gevestigd die mogelijk hinder opleveren voor bestaande hindergevoelige objecten (woningen) in de omgeving van het plangebied. De bestaande woningen aan de Vliegveldweg 51 en 62 zijn de dichtstbijzijnde hindergevoelige objecten. De woning aan de Vliegveldweg 51 (overzijde A2) staat op een afstand van circa 80 meter van de grens van het plangebied en de woning aan de Vliegveldweg 62 is gesitueerd op circa 270 meter van het plangebied.

De milieuhinder die door bedrijfsactiviteiten wordt veroorzaakt, kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). In deze handreiking is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukeurmerken van verschillende typen bedrijven. In de lijst is op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, geur en gevaar) een indicatie gegeven van de afstand tussen bedrijven en hindergevoelige functies (zoals woningen) waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen in beginsel rekening dienen te houden. Op basis van de indicatieve afstanden zijn de bedrijven ingedeeld in milieucategorieën die variëren van 1 (indicatieve afstand 10 meter) tot 6 (indicatieve afstand 1.500 meter).

In de VNG-handreiking worden twee omgevingstypen onderscheiden, namelijk 'rustige woonwijk'/'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. De indicatieve afstanden uit de bedrijvenlijst zijn de afstanden die moeten worden aangehouden tot de gevels van woningen in een 'rustige woonwijk'. Deze afstand dient in principe te worden gemeten tussen de gevel van het hindergevoelige object (de woning) enerzijds en de perceelsgrens van de hinderveroorzakende activiteit anderzijds. Voor woningen in een 'gemengd gebied' mag deze afstand worden gecorrigeerd en kan de indicatieve afstand met één trede worden verlaagd. Een correctie is alleen mogelijk voor de aspecten geluid, geur en stof. Voor het aspect gevaar is verlaging van de indicatieve afstand niet mogelijk.

Beide woningen aan de Vliegveldweg zijn gesitueerd aan de A2 en nabij het luchtvaartterrein in het oosten. Er is derhalve geen sprake van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Gezien de (geluid)hinder die de woningen reeds ondervinden vanwege het weg- en vliegverkeer, worden de woningen aangemerkt als een woning in 'gemengd gebied'.

Op de bedrijvenlijst in de VNG-handreiking behoren hotels, conferentieoord en congressentra alsmede restaurants tot milieucategorie 1. Voor activiteiten in deze categorie geldt een indicatieve afstand van 0 meter tot hindergevoelige objecten in een 'gemengd gebied'. Een speelautomatenhal behoort tot milieucategorie 2. Hierbij geldt een indicatieve afstand van 10 meter, met betrekking tot het aspect geluid, voor hindergevoelige objecten in een 'gemengd gebied'. Aan deze afstanden wordt ruimschoots voldaan.

Conclusie

Er bestaan geen belemmeringen vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering.

4.6 Water

Ten aanzien van de voorgenomen 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. In het kader hiervan is door Royal Haskoning DHV een watertoets uitgevoerd. Deze notitie (d.d. 11 januari 2013) is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna zijn de conclusies en bevindingen vermeld.

4.6.1 Beleid en regelgeving

Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap Roer en Overmaas. De doelen van het waterschap voor de periode van 2010 tot 2015 staan beschreven in het waterbeheersplan, waarbij een indeling is gemaakt in de programma's 'plannen', 'watersysteem', 'veiligheid', 'zuiveren', 'instrumenten', 'bestuur, externe communicatie en belastingen' en 'bedrijfsvoering'.

De kerntaken van het Waterschap bestaan uit het beheer van het totale watersysteem in het beheersgebied. Dit houdt in de zorg voor zowel kwaliteit als kwantiteit van de oppervlaktewateren, de waterkeringen langs de Maas en het beheer van de zuiveringsinstallaties. Bij alle in- en uitbreidingsplannen adviseert en toetst het Waterschap op hydrologische effecten, waarbij het hydrologisch neutraal ontwikkelen het uitgangspunt is. Kortom, het initiatief mag niet leiden tot een verandering in de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse en in de directe omgeving. Daarnaast is het streven om het schone en het verontreinigde water zoveel mogelijk te scheiden.

Het beleid van de gemeente Beek voor wat betreft de waterhuishouding sluit aan op het landelijke en provinciale beleid. Tot dit doel is het gemeentelijk rioleringsplan opgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen geen belemmering mogen vormen voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water in het deelstroomgebied. Daarnaast is het van belang dat bij inpassing wordt voorkomen dat afwenteling plaats vindt op andere delen van het deelstroomgebied. Nieuwe rioolstelsels van enige omvang dienen als verbeterd gescheiden stelsel te worden uitgevoerd. Verder dient bij nieuwe ontwikkelingen hemelwater, afkomstig van 'schoon' afvoerend oppervlak, waar mogelijk, geïnfiltreerd te worden. Voor de hierna beschreven onderzoekslocatie zijn de informatie en maatregelen vanuit het waterbeheerplan en het gemeentelijk rioleringsplan gebruikt bij het opstellen van de waterparagraaf.

4.6.2 Locatiestudie

De locatie aan de Vliegvelddweg ligt op een maaiveldniveau van circa 114,5 m + NAP, waarbij het grondwater zich bevindt op een diepte van 50 m onder maaiveld. De bodemsamenstelling van het terrein bestaat globaal uit de grondsoort leem. In de huidige situatie wordt het regenwater dat valt op de verharde oppervlakken van de hotelzone afgevoerd naar het regenwaterriool op de luchthaven. Dit regenwaterriool voert af naar de regenwaterbuffers op het luchthaventerrein.

Op het luchthaventerrein zijn momenteel drie regenwaterbuffers aanwezig waarin het regenwater afkomstig van de verharde oppervlakken van het luchthaventerrein geborgen wordt. In het noordelijke gedeelte van het terrein bevinden zich twee regenwaterbuffers en in het zuidoostelijk deel één.

Met de wijziging van het vigerende bestemmingsplan ten behoeve van de nieuwbouw van het bestaande hotel dienen de gevolgen hiervan voor de waterhuishouding in beeld te worden gebracht. Het is wenselijk om hierbij zoveel mogelijk aan te sluiten op het bestaande watersysteem. Om een indicatie te geven van de benodigde berging is de verhouding tussen het verhard oppervlak in de huidige en de toekomstige situatie weergegeven. Aangezien er nog geen concreet bouwplan aanwezig is, wordt uitgegaan van een worst-case scenario waarbij het gehele plangebied is verhard. Hierbij dient het te projecteren watersysteem de neerslag adequaat op te kunnen vangen in een situatie, die naar verwachting éénmaal per 25 jaar voorkomt (35 mm in 45 minuten).

Oppervlakte	Huidige situatie (m ²) *	Toekomstige situatie (m ²)
Verhard terrein	8.350	9.950
Onverhard terrein	1.600	0
Totaal	9.950	9.950

* indicatieve maatvoering

4.6.3 Conclusie en aanbevelingen

De voorgestane ontwikkeling van het plangebied zal naar verwachting een toename van het verhard oppervlak van circa 1.600 m² tot gevolg hebben. Conform de doelstellingen van de gemeente Beek en het Waterschap vindt echter bij ontwikkelingen waarbij het verhard oppervlak niet toeneemt, maar wel een herinrichting plaatsvindt, een compensatie plaats van het totale toekomstig verhard oppervlak. Op basis van deze doelstelling is de benodigde ruimte voor de bergingsvoorziening bepaald. Hierbij wordt aan de hand van 'het te compenseren oppervlak' x 'de voorgeschreven berging', de benodigde waterberging berekend.

Op basis van deze berekening dient een bergingsvoorziening met een inhoud van circa 348 m³ (9.950 m² x 0,035 m per m²) gerealiseerd te worden voor een neerslagsituatie die eens in de 25 jaar voorkomt. Indien wenselijk kan de bergingsvoorziening vergroot worden om bij een extreme neerslagsituatie (T=100) tevens voldoende waterbergend vermogen te bieden. Hiervoor dient de waterberging te worden vergroot naar een inhoud van circa 448 m³ (9.950 m² x 0,045 m per m²).

Voor de toekomstige situatie van de hotelzone is het wenselijk dat de regenwaterafvoer wederom aangesloten wordt op het regenwaterriool van de luchthaven en gebufferd wordt in de regenwaterbuffers. De bestaande regenwaterbuffers functioneren echter niet langer optimaal en worden, ten behoeve van het watersysteem van de luchthaven, deels vervangen door ondergrondse bergingskelders en deels in open regenwaterbuffers. Deze voorzieningen worden aangebracht in de nabijheid van de huidige open regenwaterbuffers maar, indien mogelijk, buiten de obstakelvrije zone.

Ten behoeve van de waterkwaliteit zal de voorgestelde ontwikkeling bij de aanleg gebruik maken van milieuvriendelijke bouwmaterialen en worden uitloogbare materialen, zoals lood, koper, zink en zacht OVC niet gebruikt, waardoor de uitspoeling van vervuillende stoffen via de bodem naar het oppervlaktewater voorkomen wordt. Deze stoffen kunnen zich namelijk ophopen in het water (bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.

4.6.4 Overleg waterschap

De bovenstaande conclusies en bevindingen zijn in het kader van het wettelijk vooroverleg bij het Waterschap Roer en Overmaas neergelegd voor een wateradvies. Het waterschap heeft een positief advies gegeven.

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.

4.7.1 Quickscan flora en fauna

Door Croonen Adviseurs is een quickscan flora en fauna in het plangebied uitgevoerd. De rapportage, d.d. 27 februari 2012, is als bijlage opgenomen, hierna zijn de conclusies beschreven.

Toetsing effect op beschermde gebieden

Ecologische hoofdstructuur

Voor wat betreft de EHS is er alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie. Er bevindt zich geen EHS binnen het plangebied. Er is van directe aantasting van de EHS dan ook geen sprake. Ook wordt verwacht dat er geen significant negatieve effecten zijn op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS in de nabijheid van het project. De ruimtelijke ontwikkeling heeft minimaal effect op de directe omgeving van het plangebied. Vanuit dit oogpunt zijn er voor EHS geen belemmeringen.

Natuurbeschermingswet 1998

Uit de bureaustudie blijkt dat er binnen 700 meter van het plangebied geen Natura 2000-gebieden liggen. Vanwege de afstand tot, het tussenliggende gebied (snelweg A2) en de aard en omvang van de ontwikkeling worden geen effecten op Natura 2000-gebieden verwacht. Zoals aangegeven, heeft de ruimtelijke ontwikkeling beperkte invloed, voornamelijk op de directe omgeving van het plangebied. De effecten volgens de Effectenindicator op de website van het Ministerie van EL&I worden niet verwacht op Natura 2000-gebieden. Derhalve mag verwacht worden dat geen vergunningplicht aan de orde is vanuit de Natuurbeschermingswet en dat er geen belemmeringen aan de orde zijn.

Toetsing effect op beschermde soorten Flora- en faunawet

Alle vleermuissoorten zijn strikt beschermd onder de Flora- en faunawet. Bij het slopen van bebouwing en het kappen van vooral oudere bomen dient te allen tijde rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen. Gebouwbewonende vleermuizen verblijven met name in spouwmuren, onder dakbetimmering of op zolders. Boombewonende vleermuizen verblijven in gaten, hollen of scheuren van voornamelijk grote bomen.

Op voorliggende plangebied zijn in de te verwijderen beplanting geen bomen aangetroffen met voor vleermuizen geschikte scheuren en gaten. In het plangebied is echter wel te slopen bebouwing aanwezig, waar mogelijk verblijfplaatsen aanwezig kunnen zijn van gebouwbewonende vleermuizen. Het plangebied is geschikt bevonden als foerageergebied (jachtgebied). Foerageergebied is alleen beschermd als het van essentieel belang is voor een verblijfplaats. Dit is het geval als bij het verdwijnen van het foerageergebied de verblijfplaats ook zou verdwijnen. Derhalve bestaan er wat betreft foerageergebied mogelijk belemmeringen met betrekking tot de Flora- en faunawet.

Geadviseerd wordt om een vervolgonderzoek uit te voeren naar het voorkomen van vleermuizen, om het effect van aantasting of verstoring te kunnen inschatten.

4.7.2 Aanvullend vleermuisonderzoek

De aanwezigheid van vleermuizen in het onderzoeksgebied kon op basis van de quickscan flora en fauna niet worden uitgesloten. Derhalve is door Croonen Adviseurs een aanvullend vleermuisonderzoek verricht. De rapportage van dit onderzoek (d.d. 15 november 2012) is aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna is een samenvatting opgenomen.

Het vleermuisonderzoek is uitgevoerd door (gericht) te zoeken naar jagende, trekkende en zwermende vleermuizen. Daarnaast is er onderzoek verricht naar paarterritoria en verblijfplaatsen. Daarbij zijn de richtlijnen voor het inventariseren van vleermuizen gevolgd die zijn opgesteld door het Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus, Zoogdiervereniging en Gegevensautoriteit Natuur: 'Vleermuisprotocol 2012, februari 2012'.

Middels een zestal veldbezoeken, conform het Vleermuisprotocol 2012, is geconcludeerd dat op basis van het uitgevoerde vleermuisonderzoek in alle redelijkheid kan worden gesteld dat de voorgenomen plannen weinig of geen invloed zullen hebben op de vleermuisactiviteiten die zijn vastgesteld binnen het plangebied. Voor wat betreft vleermuizen zijn er geen belemmeringen te verwachten ten aanzien van de Flora- en faunawet.

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.

Met de inwerkingtreding van deze wet heeft de gemeente Beek een eigen verantwoordelijkheid gekregen voor het bodemarchief (veelal aangeduid als 'archeologische zorgplicht'). De kern daarvan is dat de gemeente verplicht is om archeologische waarden en verwachtingen van meet af aan volwaardig mee te laten wegen in ruimtelijke plannen. Doel is om archeologische waarden zoveel mogelijk in de grond te bewaren. Pas als dat niet mogelijk is, dienen de archeologische waarden door middel van een opgraving veiliggesteld te worden.

Op de Archeologische advieskaart van de gemeente Beek is voor het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde aangegeven. Gebieden met een lage verwachting hebben een lage dichtheid aan archeologische resten. Derhalve is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk, indien de bodemingreep plaatsvindt in een plangebied kleiner dan 10.000 m². Het voorliggend initiatief betreft een plangebied van circa 9.950 m². Er is daarom geen noodzaak tot het uitvoeren van een archeologisch onderzoek. Er kan vanuit worden gegaan dat bij de realisatie van het initiatief geen archeologische waarden verloren gaan.

Conclusie

Het voorliggend initiatief voldoet aan de vrijstellingsgrens van 10.000 m² bij bestemmingsplanwijzigingen. Ter bescherming van de potentieel aanwezige archeologische waarden binnen het plangebied is een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' opgenomen. Hiermee worden bij toekomstige ontwikkelingen de potentieel aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden binnen het plangebied beschermd. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat er bij de voorgenomen ontwikkeling van het projectgebied archeologische of cultuurhistorische waarden worden aangetast.

4.9 Kabels, leidingen en overige belemmeringen

Kabels en leidingen

In het plangebied en in de directe omgeving ervan bevinden zich geen kabels of leidingen die een belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling.

Zonering langs A2

Ten westen van het plangebied ligt de rijksweg A2. Het Rijk heeft bebouwingsvrije zones vastgesteld langs wegen die in zijn beheer zijn. Het rooilijnenbeleid dat Rijkswaterstaat hanteert, bestaat uit een bebouwingsvrije zone en een overlegzone. Langs rijkswegen is de bebouwingsvrije zone het gebied tussen de 0 en 50 meter, gemeten uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan, inclusief toe- en afritten. De overlegzone langs deze wegen is het gebied tussen de 50 en 100 meter, eveneens gemeten uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan, inclusief toe- en afritten.

De 50 meterzone is in voorliggend bestemmingsplan vertaald in de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – weg 0-50 m'. Op de gronden met deze aanduiding geldt een bouwverbod, met uitzondering van bebouwing ten behoeve van het verkeer.

Slechts een smalle strook van het plangebied, die geen onderdeel uitmaakt van het bouwvlak, ligt binnen deze aanduiding, zodat het bouwverbod geen belemmeringen oplevert voor de beoogde ontwikkeling. Het plangebied ligt wel voor een groot deel binnen de overlegzone van de snelweg (de zone van 50 tot 100 meter). Deze zone is aangegeven met de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – weg 50-100 meter'. Bebouwing binnen deze zone is mogelijk door middel van een afwijkingsprocedure, nadat Rijkswaterstaat ter zake om advies is gevraagd.

4.10 Zonerings Maastricht Aachen Airport

In verband met de ligging van het plangebied nabij de start-/landingsbaan van de luchthaven MAA gelden in het plangebied verschillende beperkingen die samenhangen met het functioneren van de luchthaven. Het betreft zones waarbinnen bouwhoogtebeperkingen gelden, geluidzones en een veiligheidszone.

4.10.1 Bouwhoogtebeperkingen

Invliegfunnel

Het plangebied ligt in de invliegfunnel rond de start-/landingsbaan. De funnel is een obstakelvrij start- en landingsvlak waarbinnen hoogtebeperkingen gelden voor bebouwing. De invliegfunnel bestaat ter hoogte van het plangebied uit een oplopend vlak, waarbij de bouwhoogte oploopt van circa 8,4 meter langs de oostelijke grens van het plangebied tot circa 16,7 meter in de noordwestelijke hoek van het plangebied.

Het obstakelvrije vlak van de funnel is in voorliggend bestemmingsplan vertaald in diverse gebiedsaanduidingen. In verband met de toetsbaarheid van de juridische regeling is ervoor gekozen om de bouwhoogtebeperkingen in 'trappen' van 5 meter in het bestemmingsplan op te nemen. Dit betekent dat in de meest westelijke zone een hoogtebeperking van maximaal 15 meter geldt en in de daaropvolgende zone een hoogtebeperking van 10 meter. Deze zones zijn op de verbeelding opgenomen door middel van de gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone – 15 m' en 'luchtvaartverkeerzone – 10 m'. Ter plaatse van deze aanduidingen geldt een bouwverbod voor 'te hoge' gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Het bouwplan dient binnen de maximaal toelaatbare hoogtes gerealiseerd te worden. De ligging van het plangebied in de invliegfunnel levert derhalve geen belemmeringen op voor het initiatief.

Instrument Landing System (ILS) , Eurocontrol/LVNL en VHF Directional Finder (VDF)

Op het luchtvaartterrein en in de directe omgeving ervan is een groot aantal wettelijk noodzakelijke voorzieningen aanwezig ten behoeve van luchtverkeersdienstverlening. Deze voorzieningen zien op een veilige en efficiënte afhandeling van het luchtverkeer. Het betreft navigatie-, communicatie- en radarapparatuur, zoals Instrument Landing System (ILS), radarsystemen en zend- en ontvangstsystemen. Voor een goed en ongestoord functioneren van deze apparatuur dient bij definitieve en tijdelijke bebouwing in de omgeving ervan met de aanwezigheid van deze apparatuur rekening te worden gehouden.

Hoogte, vorm en materiaalgebruik kunnen de werking van de betreffende apparatuur zodanig beïnvloeden dat de veiligheid van het luchtverkeer in gevaar kan komen.

Vanuit de internationale burgerluchtvaartregelgeving (International Civil Aviation Organization (ICAO) zijn met betrekking tot dit aspect criteria ontwikkeld en vastgelegd. Ook Nederland heeft zich aan deze internationale regelingen geconformeerd. De uitvoering ervan ligt bij het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, dat hierin in het bijzonder wordt geadviseerd door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). De Minister van Infrastructuur en Milieu beoordeelt in dat kader de inrichting van het luchtvaartterrein en de directe omgeving daarvan en verleent voor het bouwen van bouwwerken, andere opstallen en beplanting ontheffing op het luchtvaartterrein, indien dat geen problemen oplevert voor de veiligheid van het vliegverkeer. In ICAO zijn eisen opgenomen ten aanzien van het functioneren van apparatuur voor de luchtvaart. In het belang van de veiligheid zijn kwaliteitseisen opgenomen waaraan navigatie-, communicatie- en radarapparatuur dienen te voldoen.

In dat kader zijn zogenaamde toetsingsvlakken beschreven die nodig zijn rondom deze apparatuur. Met betrekking tot deze toetsingsvlakken wordt door ICAO aanbevolen deze vrij te houden van verstoring door obstakels zoals gebouwen, windmolens en hijskranen. Deze toetsingsvlakken zijn een leidraad om te bepalen of bebouwing in de omgeving van een luchthaven mogelijk verstoring kan geven. Indien een gepland obstakel deze toetsingsvlakken doorsnijdt, zal een gedetailleerde analyse van de mogelijke technische consequenties van het te realiseren object op basis van een gedetailleerde invulling van de bouwplannen moeten volgen. Daartoe dienen de betreffende bouwplannen te worden voorgelegd aan LVNL, die de bouwplannen toetst op mogelijke verstoring van de werking van de apparatuur. Elke technische voorziening kent haar eigen toetsingsvlak. In het kader van voorliggend bestemmingsplan zijn het Instrument Landing System (ILS) en de toren van Eurocontrol/LVNL van invloed.

Instrument Landing System (ILS)

ILS is het systeem ter ondersteuning van de landingsoperaties (koersgeleiding). Het is voor wat betreft de locatie gebonden aan de landingsbaan. Het ILS-toetsingsvlak beperkt de hoogte van de bebouwing (en beplanting) in de directe omgeving van de start- en landingsbaan van MAA. Bebouwing binnen deze zone kan de werking van het systeem verstoren. De zone strekt zich uit van de 'koppen' van de start-/landingsbaan en aan de zijkanten van de baan. Het obstakelvlak voor de ILS bestaat uit een aantal horizontale vlakken (ter hoogte van de landingsbaan en aan weerszijden daarvan) en een oplopend vlak. Het plangebied ligt volledig binnen het oplopende vlak van de ILS. Dit vlak loopt op van een hoogte van 113,51 meter + NAP ter hoogte van de kop van de landingsbaan tot een hoogte van 117,01 meter + NAP op 1.000 meter afstand.

Voor het plangebied geldt hierdoor een hoogtebeperking van circa 113,51 meter + NAP. Het maaiveld binnen het plangebied ligt op circa 111,4 meter + NAP. Een en ander betekent dat bebouwing in het plangebied die hoger is dan 2,11 meter, ter toetsing dient te worden voorgelegd aan LVNL.

LVNL toetst in het kader van de werking van het systeem onder meer op vorm, situering en materiaalgebruik en verleent ontheffing, indien geen gevaar bestaat voor de veiligheid van het vliegverkeer via verstoring van de signalen. De bouwhoogtebeperking vanwege het ILS is in voorliggend bestemmingsplan vertaald in de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – ILS', die het hele plangebied omvat. Op de gronden met deze aanduiding geldt een maximale bouwhoogte van 2,11 meter. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning voor het afwijken verlenen en hogere bebouwing toestaan, mits een positief advies is gekregen van LVNL.

Zendstation Beek

Het zendstation Beek is onderdeel van de radiocommunicatie apparatuur. LVNL verzorgt de radiocommunicatie met vliegtuigen die MAA naderen en vanaf MAA vertrekken. Voor LVNL is het van groot belang dat de antennes een vrij 'zicht' behouden op het gehele luchthaventerrein. De antennesystemen worden immers ook gebruikt voor communicatie tussen de verkeerstoren en taxiënde vliegtuigen op de luchthaven. Op en rond de luchthaven staan verschillende zend- en ontvangstations opgesteld voor radiocommunicatie.

Het plangebied is gelegen binnen twee toetsingszones behorende bij het zendstation Beek. De eerste zone (tot 120 meter + NAP) is aangeduid als 'luchtvaartverkeerzone – LVNL 2' en de tweede zone (tot 130 meter + NAP) is aangeduid als 'luchtvaartverkeerzone – LVNL 3'. Met betrekking tot de gronden ter plaatse van deze aanduidingen dient het bevoegd gezag, alvorens een omgevingsvergunning voor het bouwen te verlenen, de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor advies voor te leggen aan de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL), indien de bouwhoogte het toetsingsvlak doorsnijdt.

VHF Directional Finder (VDF)

Het plangebied ligt in het toetsingsvlak van de VHF Directional Finder (VDF). Dit toetsingsvlak bestaat uit een kegelvormig oplopend vlak met een straal van circa 9,5 kilometer. De bouwhoogte in de directe omgeving van de VDF bedraagt maximaal 110,9 meter + NAP (maaiveldhoogte). Het toetsingsvlak loopt op tot een hoogte van maximaal 260 meter + NAP op een afstand van 9,491 meter van de VDF. Het plangebied is gelegen binnen het toetsingsvlak van de VDF. Het betreft het toetsingsvlak met een hoogtebeperking van 120 meter + NAP. Bij doorsnijding van dit vlak dient het bevoegd gezag de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor advies voor te leggen aan Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). Aangezien de maaiveldhoogte binnen het plangebied circa 114,4 meter + NAP bedraagt, is advies van LVNL nodig indien de bouwhoogte hoger is dan 5,6 meter.

Toetsingsvlakken Eurocontrol

Eurocontrol verzorgt het radiocontact met vliegtuigen die boven ongeveer 7,5 km hoogte vliegen boven de Benelux en een groot gedeelte van Duitsland. Op het dak van het gebouw van Eurocontrol, dat in het plangebied gelegen is, staan daarvoor zend- en ontvangstantennes. Voor het goed functioneren van deze systemen is het van belang dat de zend- en ontvangstantennes een vrij bereik hebben.

Dit betekent met name voor de zend- en ontvangstantennes van Eurocontrol een zo vrij mogelijk 'zicht' op de horizon.. Binnen een straal van 200 meter van de antennes mag daarom niet hoger worden gebouwd dan de voet van de antennes. In het gebied tussen de 200 en 1.000 meter mag niet hoger worden gebouwd dan 2 meter boven de voet van de antennes.

De voet van de antennes bevindt zich op een hoogte van 129 meter + NAP. Het plangebied bevindt zich op meer dan 200 meter van de antennes, waardoor de maximale bouwhoogte in het plangebied 131 meter + NAP bedraagt. De maaiveldhoogte in het plangebied is circa 114,4 meter + NAP. De maximale bouwhoogte in het plangebied bedraagt derhalve 16,6 meter. De hoogte van 16,6 meter wordt ten gevolge van de nieuwe bebouwing niet overschreden. Desondanks is voor de bouwhoogtebeperking vanwege Eurocontrol een gebiedsaanduiding opgenomen. Op de gronden met de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – Eurocontrol' mag niet hoger worden gebouwd dan 16,6 meter.

Overigens worden de antennes van Eurocontrol in de komende jaren verplaatst, waarbij de antennes tevens hoger worden gepositioneerd. Hierdoor worden de bouw mogelijkheden in de omgeving verruimd. Omdat de maximale bouwhoogte vanwege de antennes op dit moment al niet wordt overschreden, is de verruiming voor onderhavig initiatief niet relevant.

4.10.2 Geluidzones

Over het plangebied van voorliggend bestemmingsplan vallen verschillende contouren die verband houden met het aspect geluid. Het betreft zowel Ke-contouren (afkomstig uit het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart) als Bkl-contouren (afkomstig uit het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart). De ligging van het plangebied binnen deze contouren levert geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling, aangezien het voorliggend initiatief niet kan worden aangemerkt als een geluidgevoelig object. Voor de volledigheid zijn de diverse contouren wel opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

Ke-contouren

De maximaal toelaatbare geluidbelasting in het kader van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart wordt gemeten in Kosteneenheden (Ke). De grens voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor nieuwe geluidgevoelige objecten bedraagt in principe 35 Ke. Voor nieuwe woningen die een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing opvullen en voor herbouw van bestaande woningen geldt een grenswaarde van 40 Ke. Voor woningen die noodzakelijk zijn uit oogpunt van bedrijfs- of grondgebondenheid en voor reeds geprojecteerde woningen geldt een grenswaarde van 45 Ke. Voor bestaande geluidgevoelige objecten (waaronder woningen) geldt in principe een grenswaarde van 40 Ke. Als gevelmaatregelen zijn getroffen, zijn voor bestaande geluidgevoelige objecten hogere grenswaarden (tot 65 Ke) toegestaan.

Het plangebied ligt binnen de 40 Ke-contour. Deze contour is in voorliggend bestemmingsplan vertaald in de gebiedsaanduidingen 'geluidzone – luchtvaart groter dan 40 Ke'. Op de gronden die binnen deze aanduiding vallen, mag geen geluidgevoelige bebouwing worden opgericht. De ontwikkelingen binnen de hotelzone Maastricht Aachen Airport betreffen geen geluidgevoelige objecten. De Ke-contouren leveren dan ook geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

Bkl-contouren

De maximaal toelaatbare geluidbelasting in het kader van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart wordt gemeten in geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart (Bkl). De grens voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor nieuwe geluidgevoelige objecten bedraagt in principe 47 Bkl. In een aantal gevallen geldt voor nieuwe geluidgevoelige objecten een hogere grenswaarde van 57 Bkl.

Deze hogere grenswaarde geldt voor geluidgevoelige objecten die:

- een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing opvullen;
- ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid of;
- zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, niet zijnde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagenstandplaatsen.

Het plangebied ligt geheel binnen de 47 Bkl-contour. Deze contour is in voorliggend bestemmingsplan vertaald in de gebiedsaanduiding 'geluidzone – luchtvaart 47-57 Bkl'. Op de gronden die binnen deze aanduidingen vallen, mag geen geluidgevoelige bebouwing worden opgericht. De ontwikkelingen binnen de hotelzone Maastricht Aachen Airport betreffen geen geluidgevoelige objecten. De Bkl-contouren leveren dan ook geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

5 Juridische planopzet

5.1 Plansystematiek

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen ten behoeve van de gewenste ontwikkelingen voor de hotelzone Maastricht Aachen Airport.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Gestreefd is hierbij naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en planregels. In het kader van de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen dient een vaste volgorde en indeling van het bestemmingsplan aangehouden te worden. Deze is hierna aangegeven.

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten, waarin wordt aangegeven hoe bij de toepassing van de bestemmingsregels wordt gemeten.

Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied toegestane functies. Per bestemming zijn de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven alsmede de regels met betrekking tot de op te richten bebouwing.

Hoofdstuk 3 - Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:

- een anti-dubbeltelbepaling;
- algemene gebruiksregels;
- algemene aanduidingsregels: hierin zijn regels gesteld met betrekking tot de in het bestemmingsplan opgenomen gebiedsaanduidingen. Deze aanduidingen betreffen onder andere de zones waarbinnen beperkingen gelden vanwege de luchthaven;
- algemene afwijkingsregels: hierin wordt bepaald waarvoor het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor het afwijken van de regels kan verlenen;
- algemene wijzigingsregels;
- algemene procedureregels;
- overige regels.

Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat:

- het overgangsrecht;
- de slotregel.

5.2 Bestemming

Het gehele plangebied heeft de bestemming 'Gemengd' toegewezen gekregen. De voor 'Gemengd' aangewezen gronden zijn bestemd voor horeca, speelautomatenhal, erven en verhardingen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het aangegeven bouwvlak. De maximale hoogte van de bebouwing mag niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven. In de regels zijn nadere bepalingen opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Bij het bouwen moeten overigens ook de bepalingen die gelden ter plaatse van de diverse gebiedsaanduidingen in acht worden genomen. Deze regels zijn opgenomen in artikel 7 (algemene aanduidingsregels).

De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' geldt ook voor het hele plangebied. Via een in de bestemmingsregels opgenomen bouwregeling en een omgevingsvergunningstelsel voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden worden eventueel aanwezige archeologische waarden beschermd.

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 kosten die gemaakt worden bij de uitvoering van de ontwikkeling zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De ontwikkeling heeft voor de gemeente geen negatieve financiële gevolgen. 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. Aangezien in voorliggend geval het kostenverhaal is vastgelegd door middel van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer, kan de vaststelling van een exploitatieplan achterwege blijven.

6.2 Maatschappelijk

6.2.1 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Hotelzone' is in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden naar de betrokken instanties.

Er zijn vijf brieven met reacties binnengekomen:

- Brandweer Zuid-Limburg;
- Rijkswaterstaat, Dienst Zuid;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL);
- Provincie Limburg, afdeling Ruimtelijke Ordening;
- Waterschap Roer en Overmaas.

Brandweer Zuid-Limburg:

De Brandweer constateert dat het plangebied in zijn geheel is gesitueerd binnen de 100% letaliteitszone van de A2 (transport gevaarlijke stoffen). In het kader van de realisering van het hotel c.a. op de onderhavige locatie adviseert de Brandweer om:

- de primaire bluswatervoorziening uit te breiden en een secundaire bluswatervoorziening aan te leggen.

- zoveel mogelijk bouwtechnische maatregelen toe te passen die de impact van de calamiteitenscenario's op het plangebied verlagen (zoals zo klein mogelijke raamoppervlakten, extra zwaar uitgevoerd dubbelglas en extra verankering ramen in geval aan de zijde van de A2);
- de mogelijkheid in te bouwen tot het centraal uitschakelen van het ventilatiesysteem;
- een intern noodplan op te stellen;
- de vluchtmogelijkheden van de A2 af te realiseren.

Reactie gemeente:

Op basis van het advies van de Brandweer Zuid-Limburg heeft Cauberg-Huygen een notitie groepsrisicoverantwoording opgesteld, waarin bovengenoemde punten zijn meegenomen. De conclusie van de groepsrisicoverantwoording is opgenomen in deze plan-toelichting (paragraaf 4.4.1). De notitie is als bijlage toegevoegd. In het bestemmingsplan is de aanleg/bouw van bluswatervoorzieningen mogelijk. Voor de duidelijkheid is in de planregels expliciet opgenomen dat ook ondergrondse bluswatervoorzieningen mogen worden aangelegd/gebouwd. De primaire voorziening (langs de Vliegveldweg) is inmiddels door de gemeente Beek uitgebreid. De uitvoering van de overige maatregelen (waaronder de aanleg van een secundaire bluswatervoorziening) wordt verder uitgewerkt in overleg tussen de gemeente en de luchthaven. De gemaakte afspraken worden vervolgens opgelegd aan de ontwikkelende partij.

Rijkswaterstaat, Dienst Zuid

Rijkswaterstaat geeft aan dat over nieuwbouw van het bestaande hotel reeds overleg heeft plaatsgevonden en dat in het bestemmingsplan het rooilijnenbeleid van deze instantie correct is verwoord.

Reactie gemeente:

Deze instemmende reactie is voor kennisgeving aangenomen.

Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL):

LVNL verwijst naar het toetsingsvlak van de VDF (VHF Directional Finder) en het feit dat bij doorsnijding van dat toetsingsvlak een advies van LVNL nodig is. Het toetsingsvlak dient op de verbeelding te worden opgenomen en gekoppeld te worden aan een advies van LVNL bij doorsnijding van het vlak. Ook dient in de plantoelichting een verwijzing naar de VDF te worden opgenomen alsmede een aanpassing van de tekst rond de bouwhoogtebeperkingen te worden verwerkt.

Reactie gemeente:

Het bestemmingsplan is aangepast naar aanleiding van de reactie van LVNL. Op de verbeelding is het toetsingsvlak opgenomen en in de regels is een regeling met betrekking tot dit vlak neergelegd alsmede de voorwaarde dat bij doorsnijding advies wordt gevraagd aan LVNL. In de plantoelichting is een paragraaf gewijd aan de VDF en is de tekst met betrekking tot de bouwhoogtebeperkingen verwerkt.

Provincie Limburg, afdeling Ruimtelijke Ordening

De Provincie Limburg heeft het voorontwerpbestemmingsplan beoordeeld op de adequate doorwerking van de provinciale belangen. In dit kader geeft het plan de Provincie geen aanleiding tot opmerkingen.

Reactie gemeente:

Deze instemmende reactie is voor kennisgeving aangenomen.

Waterschap Roer en Overmaas:

Het Waterschap constateert dat in het voorontwerpbestemmingsplan rekening wordt gehouden met de totale verbetering van het hemelwatersysteem. Hiermee voldoet het plan aan de uitgangspunten voor duurzaam stedelijk waterbeheer en aan de richtlijnen van het Waterschap voor het dimensioneren van waterhuishoudkundige voorzieningen. Het Waterschap geeft een positief advies af. Aanvullend adviseert het Waterschap om de ontwikkelingen in en rond het plangebied nauwlettend te volgen en ervoor te waken dat de hemelwaterstructuur ook daadwerkelijk wordt verbeterd, op welke verbetering met de ontwikkelingen in het plangebied wordt voorgesorteerd.

Reactie gemeente:

De ontwikkelingen in en rond het plangebied vinden in nauw overleg met de gemeente Beek plaats. In dat kader waakt de gemeente over de aanpassingen van de hemelwaterstructuur.

6.2.2 Vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Hotelzone' heeft conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening van 4 juni 2015 tot en met 15 juli 2015 ter visie gelegen. Gedurende de termijn van tervisielegging zijn geen zienswijzen ingediend.

Het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Hotelzone' is op 24 september 2015 vastgesteld door de gemeenteraad.