

Bestemmingsplan

Bedrijvenpark Technoport Europe 2012

Gemeente Beek



Bestemmingsplan

Bedrijvenpark Technoport Europe 2012

Gemeente Beek

Toelichting

Regels

Bijlage

Verbeelding

Schaal 1 : 2.000 / 1 : 5.000

Datum:

maart 2013

Vastgesteld:

28 maart 2013

Projectgegevens:

TOE05-BELZ0001-01B

REG05-BELZ0001-01B

TEK05-BELZ0001-01B

SVB04-BELZ0001-01B

Identificatienummer:

NL.IMRO.0888.BPTPE2012-VA01

CROONEN ADVISEURS

ruimtelijke vormgeving & ordening

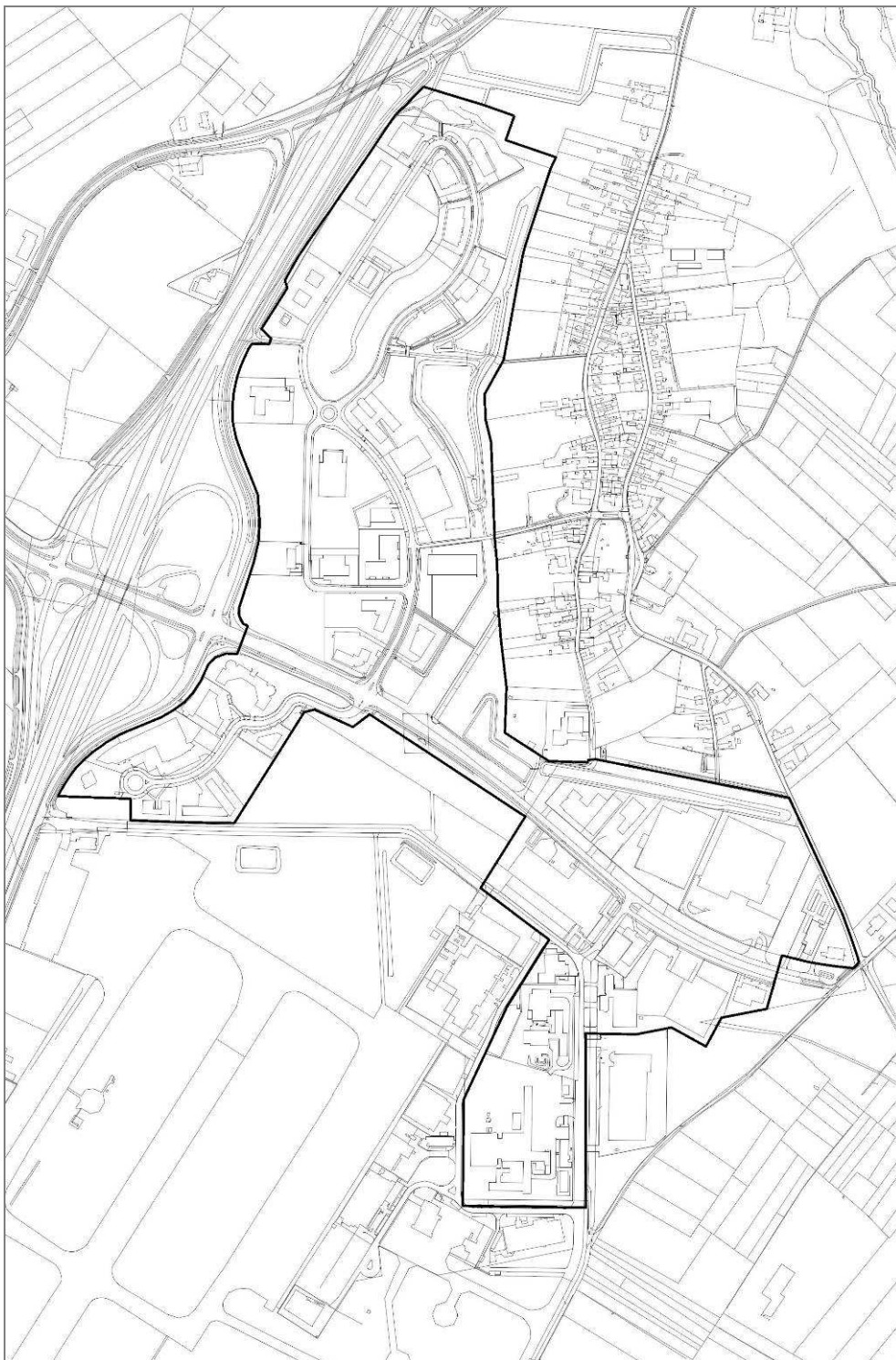
Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

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	Opzet bestemmingsplan	1
1.3	Ligging van het plangebied	1
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	1
1.5	Leeswijzer	2
2	Planologisch kader	3
2.1	Nationaal ruimtelijk beleid	3
2.2	Provinciaal ruimtelijk beleid	4
2.3	Gemeentelijk beleid	9
3	Planbeschrijving	13
3.1	Historische ontwikkeling	13
3.2	Ruimtelijke structuur	13
3.3	Functionele structuur	15
4	Omgevingsaspecten	19
4.1	Milieu	19
4.2	Zonerings Maastricht Aachen Airport	24
4.3	Water	27
4.4	Natuur	28
4.5	Archeologie en cultuurhistorie	29
4.6	Kabels, leidingen en overige belemmeringen	30
5	Juridische planopzet	31
5.1	Plansystematiek	31
5.2	De planregels	31
5.3	Bestemmingen	32
5.4	Gebiedsaanduidingen	34
6	Uitvoerbaarheid	37
6.1	Economische uitvoerbaarheid	37
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37



Grens plangebied

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Voorliggend bestemmingsplan betreft de actualisatie van de vigerende bestemmingsplannen voor Bedrijvenpark Technoport Europe in de gemeente Beek. De gemeente Beek heeft een plan van aanpak voor de actualisering van de bestemmingsplannen binnen de gemeente vastgesteld. Het doel van de actualisatie is te voorzien in uniforme en actuele bestemmingsplannen voor het gehele grondgebied van de gemeente. Met het opstellen van de bestemmingsplannen wordt aangesloten bij het landelijk in gang gezette traject van uniformering en digitalisering van bestemmingsplannen. De systematiek van voorliggend bestemmingsplan is daarom afgestemd op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008).

Het doel van voorliggend bestemmingsplan is het opstellen van een eenduidige en uniforme juridische regeling voor het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing binnen het plangebied. Het bestemmingsplan is met name gericht op het beheer van de bestaande situatie en heeft een conserverend karakter. De bestaande ruimtelijke en de functionele structuur van het plangebied zijn in voorliggend bestemmingsplan vastgelegd en vigerende bouwtitels zijn overgenomen.

1.2 Opzet bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' bestaat uit drie delen: een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting bevat een motivatie en verantwoording van de keuzes die in het bestemmingsplan zijn gemaakt. Daarnaast zijn in de toelichting onder andere het vigerende beleid en diverse omgevingsaspecten beschreven.

1.3 Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt ten oosten van de Rijksweg A2, tussen de kern Beek en de luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA). Het plangebied wordt in het noorden en oosten begrensd door de agrarische percelen rond de kern Geerik. De Rijksweg A2 vormt de westelijke begrenzing van het plangebied en in het zuiden wordt het plangebied begrensd door het terrein van luchthaven MAA.

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied van voorliggend bestemmingsplan vigeren diverse bestemmingsplannen. Daarnaast zijn in de loop van de jaren diverse ontwikkelingen mogelijk gemaakt door middel van een vrijstellingsprocedure. Het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' vervangt alle vigerende bestemmingsplannen en verleende vrijstellingen.

In onderstaande tabel zijn de bestemmingsplannen opgenomen met daarbij de data van vaststelling door de gemeenteraad en goedkeuring door Gedeputeerde Staten.

Bestemmingsplan	Vaststelling	Goedkeuring
Bedrijvenpark Technoport Europe	9 juni 1988	24 januari 1989
Bedrijvenpark Technoport Europe, herziening 1992	12 november 1992	9 februari 1993
Bedrijvenpark Technoport Europe, 3 ^e wijziging	13 september 1999	26 oktober 1999
Bedrijvenpark Technoport Europe, herziening 2009	10 december 2009	n.v.t.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een samenvatting van het relevante nationale, provinciale en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van de ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied. In hoofdstuk 4 worden de relevante omgevingsaspecten toegelicht. De juridische opzet van het plan wordt toegelicht in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 komt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

2 Planologisch kader

2.1 Nationaal ruimtelijk beleid

2.1.1 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 zal worden 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.

2.1.2 Nationaal Waterplan

Het National Waterplan is een structuurvisie op grond van de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening en is met ingang van 22 december 2009 van kracht. Dit plan geeft op hoofdlijnen weer welk beleid het Rijk in de periode 2009 – 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water, en diverse vormen van gebruik van water.

Het Nationaal Waterplan (NWP) is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding uit 1998 en vervangt alle voorgaande nota's waterhuishouding. De Vierde Nota waterhuishouding ging uit van integraal waterbeheer en een watersysteembenadering. Dit wordt met het nationaal waterplan voortgezet.

Het kabinet is van mening dat een generieke methode nodig is om overstromingsrisico's te vertalen naar perspectieven voor ruimtelijke ontwikkelingen. Aan de hand van een gebiedsgerichte uitwerking van deze risicozonering, opgesteld door de provincies, in samenspraak met de waterbeheerders en gemeenten, kan de kwetsbaarheid van gebieden in beeld worden gebracht. In deze kwetsbare gebieden kunnen vervolgens nadere kaders en regels worden gesteld voor ruimtelijke ontwikkelingen.

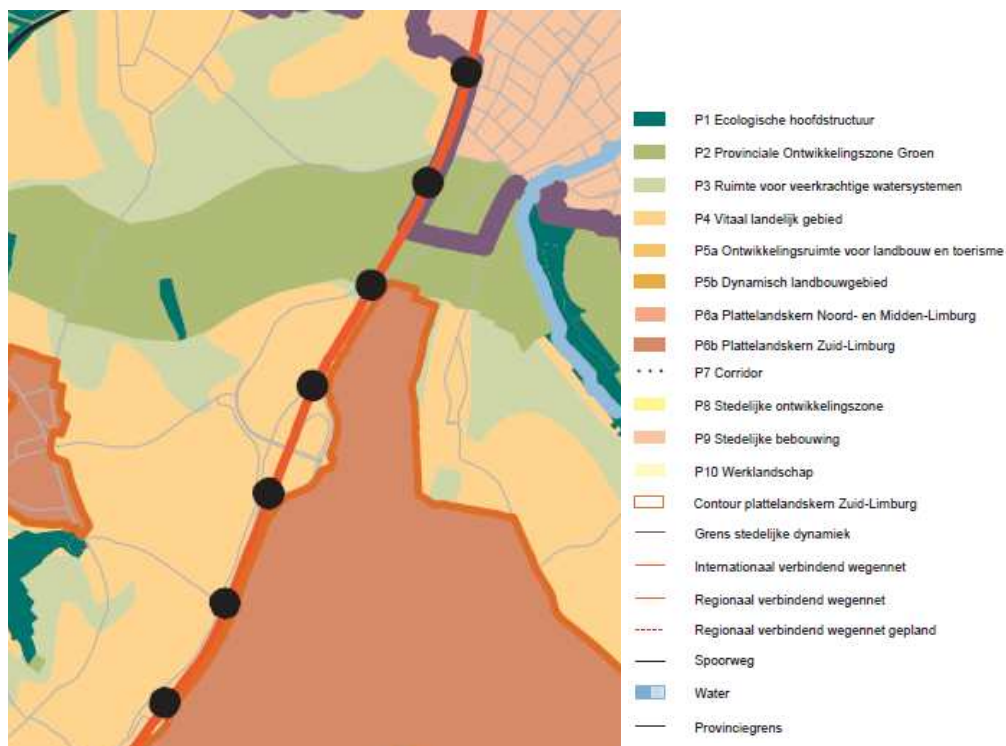
2.2 Provinciaal ruimtelijk beleid

2.2.1 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. Daarna is het POL2006 verschillende malen geactualiseerd waarbij de laatste actualisatie in januari 2011 heeft plaatsgevonden. De hoofdlijnen van alle tussentijds verschenen POL-aanvullingen en herzieningen zijn opgenomen in de tekst en 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 (negen) perspectieven. Dit vertaalt zich in visies op de ontwikkeling van beleidsregio's.

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan valt binnen de beleidsregio Maastricht Aachen Airport. De luchthaven met de aangrenzende bedrijventerreinen, waaronder Technoport Europe, is aangemerkt als perspectief 'P6b Plattelandskern Zuid-Limburg' en is het enige gebied met stedelijke dynamiek dat niet in een stadsregio ligt.



Uitsnede kaart perspectieven (POL2006 (actualisatie 2011))

De aan de luchthaven grenzende werklocaties, zoals Technoport Europe, bieden onder voorwaarden ruimte aan bedrijven en kantoren met een duidelijke relatie met de luchthaven.

De aanwezige faciliteiten en de ligging aan de A2 vormen een goede uitgangspositie om de luchthaven en de omliggende werklocaties uit te laten groeien tot een florerend centrum voor personen- en goederenvervoer.

De provinciale ambitie op het gebied van werklocaties is 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. Het beleid is gericht op het bieden van voldoende en gevarieerde vestigingsruimte voor bedrijven om zo een bijdrage te leveren aan het stimuleren en verankeren van de Limburgse economie. Het accent ligt daarbij op de stadsregio's met hun stedelijke dynamiek. Voor bedrijvenpark Technoport Europe, met luchthavengebonden bedrijvigheid bij de luchthaven MAA, is een aparte positie weggelegd voor activiteiten die onlosmakelijk met de luchthaven verbonden zijn. Ook voor kantoorvestiging geldt dat er zich alleen luchthavengebonden kantoren mogen vestigen.

Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg

Om samen met gemeenten te komen tot versnelling en verbetering van de ruimtelijke planvorming is de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg in januari 2007 vastgesteld. De Handreiking komt voort uit het ontwikkelingsprogramma Heroriëntatie Ruimtelijke Ordening. Dat programma is gericht op vermindering van de regeldruk en op een meer ontwikkelingsgerichte benadering van de ruimtelijke vraagstukken. Een goede kwaliteit van de leefomgeving staat voorop. In de Handreiking zijn de toetsingscriteria uit het POL2006 weergegeven inclusief aanvullende regels. Voor bedrijventerreinen zijn de volgende punten van belang:

Bedrijfswoningen

Op bedrijventerreinen moet de vestiging van (bedrijfs-)woningen worden uitgesloten, tenzij een bedrijfswoning functioneel noodzakelijk is voor het betreffende bedrijf en bovendien vaststaat dat de overige bedrijven op het terrein hierdoor ook op lange termijn niet in hun functioneren worden belemmerd.

Kantoren

Vestiging van zelfstandige kantoren op bedrijventerreinen is in principe niet toegestaan. Ondersteunende kantoorfaciliteiten direct gekoppeld aan productie-, handels-, distributie- en vervoersbedrijven zijn wel toegestaan mits het aandeel kantooractiviteiten niet de overhand heeft. De richtlijn is dat het bruto kantoorvloeroppervlak maximaal 30% mag bedragen. Op het segment bedrijvenparken zijn kantoren vaak (ook fysiek) gekoppeld aan hoogwaardige productie- en research-activiteiten en ligt de nadruk meer op de combinatie van ontwerp, ontwikkeling, productie, verkoop en administratie. Het bruto kantoorvloeroppervlak mag hier maximaal 50% bedragen van het totale bruto bedrijfsvloeroppervlak.

Het is mogelijk om op grote bedrijventerreinen in de stadsregio's een kleine aparte dienstzone in te richten voor bedrijven die specifiek diensten verlenen ten behoeve van de aldaar gevestigde bedrijven (bijvoorbeeld douane, clearing en administratieve dienstverlening) en waarvan de totale omvang te gering is om aangrenzend een specifiek stedelijk dienstenterrein in te richten.

Detailhandel

Detailhandelsfuncties zijn niet toegestaan op bedrijventerreinen; bestaande rechten worden wel gerespecteerd. Uitzondering in de stadsregio's vormen de branches grove bouwmaterialen, landbouwmachines en brand- en explosiegevaarlijke stoffen (mits wordt voldaan aan de voorwaarden van het Bevi). Deze kunnen vanwege hun bijzondere karakter op stedelijke bedrijventerreinen terecht. Dit geldt ook voor bedrijven die handelen in tweedehands auto's, indien binnen de regio geen geschikte alternatieven voorhanden zijn.

Op alle bedrijventerreinen is ondergeschikte verkoop inherent aan de betreffende activiteit toegestaan, bijvoorbeeld van ter plekke vervaardigde producten.

Programma werklocaties Limburg 2020

Het Rijk heeft in de Nota Ruimte aangegeven dat de zorg voor een marktgericht aanbod aan werklocaties bij provincie en gemeenten ligt. Wel zal het Rijk nadere afspraken met iedere provincie maken over behoefteraming en herstructureringsopgaven. Scenario's die het Rijk daarbij hanteert zijn referentiekaders voor zo'n afsprakenkader en de doorvertaling naar een provinciaal programma.

In het POL2006 geeft de provincie de kaders hiervoor aan: ambitie, rolverdeling, uitgangspunten en aanpak. De feitelijke planningsopgave, die zowel de herstructurering van bestaande locaties als de ontwikkeling van nieuwe locaties kan omvatten, wordt per regio bepaald, in samenspraak met de gemeenten en is vastgelegd in het Programma Werklocaties (2020) dat op 16 december 2008 is vastgesteld.

In het Programma Werklocaties zijn de volgende algemene uitgangspunten geformuleerd voor het toelaten van activiteiten op bedrijventerreinen:

- bedrijfswoningen worden op nieuwe werklocaties niet toegestaan;
- bedrijven in de hindercategorieën 1 en 2 worden op bedrijventerreinen niet toegestaan. Hierop zijn twee uitzonderingen mogelijk:
 - voor bedrijven die een sterke verkeersaantrekkende werking hebben (niet zijnde detailhandel);
 - voor bedrijven die veel ruimte vragen (grootschalig) en daardoor moeilijk inpasbaar zijn in of tussen bestaande bebouwing;
- detailhandel en solitaire kantoren worden op bedrijventerreinen niet toegestaan (wel op een dienstenterrein dat aansluit op een bedrijventerrein);
- grenzen aan de hoeveelheid kantooroppervlak behorende bij bedrijven (hier wordt verwezen naar de regeling in de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg);
- zorgvuldig ruimtegebruik: geen reserveruimte;
- letten op reserverings- en optietermijnen om te voorkomen dat langdurige claims op de beschikbare ruimte worden gelegd.

Regio Westelijke Mijnstreek

Per regio is vervolgens gekeken naar de bestaande werklocaties, naar het uitgiftepatroon van de laatste tien jaar en naar restcapaciteit en plannen voor nieuwe werklocaties. De gemeente Beek valt onder de regio Westelijke Mijnstreek. Het bedrijvenpark Technoport Europe heeft een voldoende functionele kwaliteit en ten tijde van het opstellen van het Programma was er nog 4,2 hectare bedrijventerrein beschikbaar op TPE. Het bedrijvenpark valt in het segment ruimtelijke kwaliteit BT2. BT2-terreinen zijn van een hogere kwaliteit dan BT1-terreinen, maar van een lagere kwaliteit dan BT3-terreinen (het zogenaamde 'excellente vestigingsmilieu'). In het Programma Werklocaties zijn inrichtingsprincipes gegeven voor de verschillende werklocaties. Voor het segment BT2 is onder andere opgenomen dat vrachtauto's en personenauto's op eigen terrein moeten parkeren, het materiaalgebruik hoogwaardig en eenduidig is en dat hekwerken in principe niet zijn toegestaan.

Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering

De POL-aanvulling Verstedelijk, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering is op 18 december 2009 vastgesteld. De POL-aanvulling bevat een aantal beleidsaanpassingen op het gebied van verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering. Voor deze thema's wordt op onderdelen de formulering van het provinciaal beleid aangescherpt. De POL-aanvulling heeft alleen betrekking op gebieden buiten de rode contour.

De doelen van deze POL-aanvulling zijn:

- provinciale regie en sturing op woningvoorraadontwikkeling;
- provinciale regie en sturing op ontwikkeling werklocaties;
- selectieve provinciale sturing op verstedelijkingsprocessen;
- ruimte voor nieuwe clusters van bebouwing in landelijk gebied (nee, tenzij);
- het verbinden van nieuwbouw of uitleglocaties met revitalisering en/of herstructurering (woongebieden, werklocaties, glastuinbouw);
- selectieve provinciale sturing op gebiedsontwikkelingen;
- het verankeren van het Limburgs Kwaliteitsmenu.

Met het oog op de kwaliteit en het optimaal benutten van de bestaande voorraad krijgt herstructurering van werklocaties nadrukkelijker de aandacht. Deze POL-aanvulling schetst de uitvoeringsorganisatie die hiervoor wordt ingericht. Tevens worden op een aantal punten provinciaal belang en rol nauwkeuriger beschreven. Daar waar Provincie en gemeenten in het kader van het Programma Werklocaties gezamenlijk de planningsopgave hebben vastgelegd, is het aan de gemeenten om in regionaal verband die opgave verder te concretiseren en waar nodig nieuwe locaties te ontwikkelen. De zorg voor tijdige ontwikkeling van voldoende werklocaties van de juiste kwaliteit blijft nadrukkelijk een provinciaal belang.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Strategische toekomstvisie

Op 10 december 2009 heeft de gemeenteraad van de gemeente Beek de strategische toekomstvisie van de gemeente vastgesteld. Deze toekomstvisie beschrijft in hoofdlijnen de ambities en speerpunten van beleid tot 2030 en is in samenspraak met bewoners, bedrijven, maatschappelijk middenveld en regio tot stand gekomen. De toekomstvisie heeft de titel 'Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg' gekregen.

De gemeente gaat zich in de komende jaren tot 2030 in hoofdlijnen richten op de volgende ambities en speerpunten die 2-jaarlijks nader uitgewerkt en geactualiseerd worden in uitvoeringsplannen, beginnend in het voorjaar 2011:

- Het actief stimuleren van bedrijvigheid en het ondernemersklimaat en daarmee de regionale economie. Hierbij worden grootschalige bedrijven gefaciliteerd om zich te vestigen bij de luchthaven en het bijbehorend bedrijventerrein BMAA of op een van de andere bedrijventerreinen.
- (Startende) MKB ondernemers worden gefaciliteerd om kleinschalige bedrijvigheid passend in de kernen te vestigen in de kernen. Het betreft hierbij niet alleen kleine winkels en ambachtelijke bedrijvigheid maar ook ondernemers in de maatschappelijke zorg of andersoortige voorzieningen die de leefbaarheid in de kern vergroten en er voor kunnen zorgen dat inwoners langer in hun vertrouwde buurt kunnen blijven wonen.
- Het centrum van Beek moet naast een gevarieerd winkelaanbod tevens een aanbod krijgen voor ontmoeting en vertier om zodoende de levendigheid en de gezelligheid van het centrum te versterken;
- De bereikbaarheid van en in Beek moet in stand gehouden worden en zo mogelijk verbeterd.
- Geen grootschalige recreatievoorzieningen in Beek maar uitsluitend kleinschalige dagrecreatieve voorzieningen worden gefaciliteerd.
- Het woon- en leefklimaat wordt zodanig versterkt dat dit voor alle leeftijdsgroepen en voor zowel de huidige als toekomstige nieuwe inwoners aantrekkelijk is, waarbij kwaliteit boven kwantiteit gaat en groen in de leefomgeving een belangrijk uitgangspunt is.
- Het landelijke karakter van het buitengebied wordt behouden en versterkt, waarbij samenwerking met en het faciliteren van agrariërs belangrijk is.
- Cultureel-maatschappelijke voorzieningen, zorgvoorzieningen, sportvoorzieningen en detailhandelsvoorzieningen moeten binnen de gemeente bereikbaar zijn, maar niet noodzakelijk in elke kern. Het op termijn clusteren van voorzieningen op één locatie en multifunctioneel gebruik van voorzieningen is hiervoor noodzakelijk.
- Inwoners worden gestimuleerd en gefaciliteerd om actief te participeren in de samenleving, o.a. op het gebied van mantelzorg en vrijwilligerswerk.
- Sportontwikkelingen, in het bijzonder op het gebied van gehandicapten, chronisch zieken en senioren, worden gestimuleerd.

- Ingezet wordt op een klantgerichte effectieve dienstverlening richting de burgers waarbij de gemeente een betrouwbare partner en een facilitator is die zowel vraag-gericht als aanbodgericht handelt.

Bovenstaande ambities en speerpunten zullen gerealiseerd worden door middel van een proactieve rol in de regio en in een open dialoog tussen gemeente en inwoners, waarbij duurzaamheid een belangrijke kernwaarde is.

2.3.2 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. 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.

2.3.3 Nota archeologisch beleid

Met de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg sinds 1 september 2007 heeft de gemeente Beek een eigen verantwoordelijkheid voor het bodemarchief. De kern daarvan is dat de gemeente verplicht is om archeologische waarden en verplichtingen volwaardig mee te laten wegen in ruimtelijke plannen, met als doel de archeologische waarden zoveel mogelijk in de grond te bewaren.

Een verantwoord beheer van het archeologisch bodemarchief in de gemeente kan niet zonder een gedegen inzicht in de ligging van alle bekende archeologische waarden en verwachtingen. Daartoe is de archeologische beleidskaart gemaakt, bestaande uit de archeologische verwachtingskaart en de archeologische beleidsadvieskaart. De archeologische verwachtingskaart geeft een vlakdekkend overzicht van alle bekende en verwachte archeologische waarden op het grondgebied van de gemeente.

Op de archeologische beleidsadvieskaart zijn aan de verschillende archeologische gebieden beleidsadviezen gekoppeld. Voor de verwachtingsgebieden (categorie 1-4) en de gebieden met bekende waarden (categorie 5 en 6) wordt voorgesteld om initiatiefnemers van toekomstige bodemingrepen te verplichten tot het (laten) uitvoeren van onderzoek naar de archeologische waarde van het terrein.

Paragraaf 4.5 geeft de vertaling van het archeologisch beleid in voorliggend bestemmingsplan weer.

2.3.4 Welstandnota

Bouwplannen dienen te voldoen aan redelijke eisen van welstand en moeten in relatie tot hun omgeving een redelijke vormgeving hebben. De welstandscommissie van de gemeente Beek toetst alle nieuwbouwplannen en grotere uitbreidingen hierop. De toetsingscriteria staan verwoord in de Welstandsnota Beek 2010. Voor een aantal omgevingsvergunningplichtige bouwwerken gelden sneltoetscriteria, die de initiatiefnemer vooraf zo veel mogelijk duidelijkheid moeten geven over de aanvaardbaarheid van het plan vanuit het oogpunt van welstand.

Het grondgebied van de gemeente Beek is verdeeld in vijf herkenbare gebiedstypen. De verschillen van typering geven aanleiding tot een verschil in de wijze van welstandsbeoordeling.

Indeling welstandsregimes		
Kenmerk gebied	Welstandsregime	Beleid
Gave en hoogwaardige omgeving, gave structuur met veel bijzondere elementen, grote uitstraling	1 – bijzonder welstandsgebied	Beschermen en actief verbeteren, strenge welstandseisen
Potentieel gevoelig gebied, herkenbare structuur, bevat bijzondere elementen	2 – gevoelig welstandsgebied	Handhaven en benutten van kansen voor verbetering
Regulier gebied, gemengde kwaliteiten	3 – regulier welstandsgebied	Handhaven minimale kwaliteiten, normale welstandstoetsing
Zeer lage kwaliteit van de omgeving en elementen of juist hoog zelfregulerend vermogen, van zeer gering belang voor uitstraling geheel	4 – vrij welstandsgebied	Geen welstandstoetsing, dus geen sturing mogelijk

Vervolgens is er een verdere indeling gemaakt in verschillende gebiedstypen waar aan de welstandsniveaus gekoppeld zijn. Het plangebied valt onder welstandsniveau 'bedrijfenterreinen niveau 2'. Het gebied van TPE is welstandsgevoelig door de hoogwaardige planopzet op basis van een beeldkwaliteitplan.

Typerend is de schaalgrootte en het ontbreken van relaties met de omgeving waardoor de beeldvorm van een eiland georiënteerd op activiteiten rond het vliegveld en logistiek versterkt worden. Extra aandacht voor de randzones en toegangen vanaf de ontsluitingswegen. De welstandsvisie op het plangebied is gericht op een hoogwaardig niveau van architectuur en belevingswaarde van een specifiek bedrijventerrein.

3 Planbeschrijving

3.1 Historische ontwikkeling

Het plangebied is gelegen in het oorspronkelijke rivierenlandschap van de Maas. Door de verheffing van het achterland heeft de Maas zich in de loop der eeuwen steeds dieper in zijn oorspronkelijke afzettingen ingesneden en daardoor een terrassenlandschap gevormd. Geleidelijk verlegging van de rivierbedding en versnijding van de hogere terrasvlakten hebben het Zuid-Limburgse heuvelland gevormd. Tijdens de laatste ijstijd zijn nadien grote hoeveelheden löss (fijn materiaal) door de wind aangevoerd, waardoor een groot deel van het heuvellandschap bedekt werd. De dikte van de löss-afzettingen varieert van 1 tot 20 meter. Door de löss-afzettingen is het oorspronkelijke reliëf van het terrein enigszins afgevlakt en tot een zwak golvend landschap geworden.

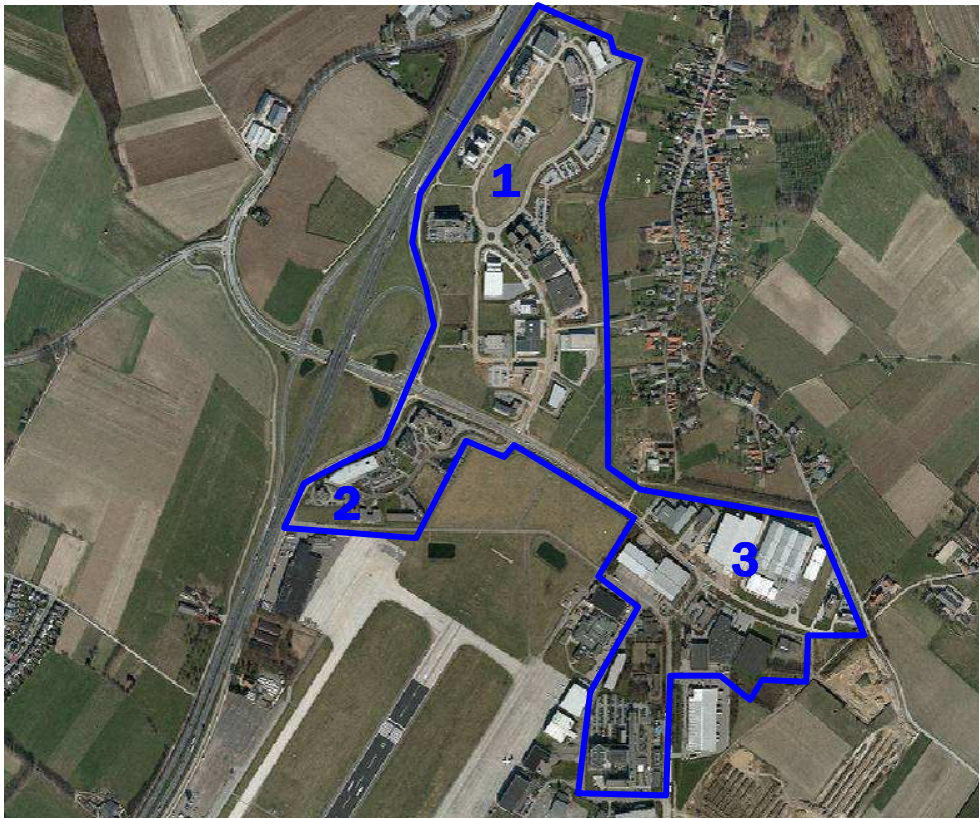
In het plangebied bestaan grote hoogteverschillen. Het zuidelijke deel van het plangebied en het aangrenzende gebied waarin de luchthaven is gelegen, bestaan voornamelijk uit niet geërodeerde löss-leemgronden. Het hier gelegen plateau heeft een dikke lössbedekking. Het noordelijk deel van het plangebied behoort tot het versneden lösslandschap. Dit gebied bestaat uit verschillende met löss overdekte plateaus, waarin diepe dalen met vaak steile hellingen zijn ingesneden. De dalen zijn verschillend in lengte, diepte en vorm.

Het luchtverkeersleidingcentrum Eurocontrol, dat zich in het zuiden van het plangebied bevindt, is in de jaren zestig van de vorige eeuw gerealiseerd. Het overige deel van het bedrijvenpark Technoport Europe is pas begin jaren negentig van de vorige eeuw ontwikkeld als bedrijventerrein. De luchthaven werd toen als belangrijke spil gezien in de ontwikkeling van het grensgebied Duitsland, België en Nederland als belangrijke groei-regio op economisch gebied.

3.2 Ruimtelijke structuur

Het bedrijvenpark Technoport Europe is ten noorden van de luchthaven MAA en ten oosten van de Rijksweg A2 gesitueerd. Langs de andere zijden van het bedrijvenpark is een groene overgangszone naar de bebouwing van de aangrenzende kernen Geverik en Kelmond aanwezig.

Het reliëf speelt een belangrijke rol bij de ruimtelijke opbouw van het gebied. Het gebied ten noorden van de Europalaan en ten westen van de kern Geverik wordt gekenmerkt door grote hoogteverschillen (zie deelgebied 1 op de afbeelding op de volgende pagina). Hierdoor is het deel van het plangebied minder geschikt voor grotere bedrijfs-eenheden en voor een efficiënte verkaveling. Het zuidwesten van het plangebied (deelgebied 2), aan de Australiëlaan, is betrekkelijk vlak, maar de ongunstige ovale vorm en de hoogtebeperkingen vanwege de luchthaven leveren hier beperkingen op voor een efficiënte verkaveling.



Luchtfoto bedrijvenpark Technoport Europe met plangrens en deelgebieden (bron: gemeente Beek, 2009)

De bebouwingsstructuur in deze gebieden bestaat voornamelijk uit gebouwen met een representatieve uitstraling. De zichtbaarheid vanaf de autosnelweg A2 geeft het gebied het karakter als zichtlocatie. Met name langs de A2 en in het noorden van de plangebied bestaat de bebouwing uit drie à vier bouwlagen. Nabij de aanvliegroute zijn de hoogtebeperkingen vanwege het vliegveld duidelijk zichtbaar. De gebouwen hebben niet meer dan één à twee bouwlagen. Op de hoek van de Amerikalaan en de Europalaan is de bebouwing aangepast aan de hoogtebeperkingen door middel van een schuin oplopend dak.

Het zuidoostelijke deel van het plangebied heeft veel grotere bouwpercelen (deelgebied 3). Hier bevinden zich het luchtverkeersleidingcentrum Eurocontrol en verschillende logistieke bedrijven. Het gebied sluit aan op het gebied van de luchthaven. De grootschalige bedrijfsloodsen overheersen het beeld.

3.2.1 Infrastructuur

De ontsluiting van het bedrijvenpark Technoport Europe vindt plaats via de Europalaan, direct op de Rijksweg A2. De interne ontsluiting van het noordelijke deel van het plangebied wordt gevormd door de Amerikalaan, Afrikalaan en Aziëlaan, die lusvormig aansluiten op de Europalaan. Het zuidwesten van het plangebied wordt ontsloten door de Australiëlaan.

Eurocontrol en de omliggende bedrijven in het zuidoosten van het plangebied worden ontsloten door de Horsterweg en de Beneluxweg. In het gehele plangebied geldt een 50 km/h- regime.

Langs de Europalaan ligt een vrijliggend fietspad. Vanaf de kern Geverik sluit er een vrijliggend fietspad aan op de Amerikalaan. Ook is er een fietsverbinding tussen de Amerikalaan en het Krekelenpad ten westen van het plangebied. Overig fietsverkeer vindt op de rijbaan plaats.

Het plangebied is met de bus bereikbaar vanaf station Beek of station Maastricht.

3.2.2 Groenstructuur

In het noorden en oosten van het plangebied bevindt zich een groene zone die als buffer dient tussen het open gebied in het noorden, de bebouwing in het oosten en het bedrijventerrein. De groenzone wordt tevens gebruikt voor waterberging. De zone sluit in het zuiden aan bij het open gebied ten noorden van de luchthaven, hier bevindt zich de aanvliegeroute van de luchthaven. Daarnaast hebben met name het noordelijke deel en het zuidwestelijke deel van het plangebied een groen karakter doordat rondom de bestaande bebouwing veel groen aanwezig is.



Groene plekken op het bedrijvenpark

3.3 Functionele structuur

Het plangebied is in functioneel opzicht vrijwel geheel in gebruik als bedrijventerrein. Hierna worden de functies van het bebouwd en onbebouwd gebied weergegeven. Per functie is kort weergegeven welke uitgangspunten gehanteerd zijn en hoe dit vertaald is in het bestemmingsplan.

3.3.1 Functies bebouwd gebied

Er bevinden zich diverse soorten bedrijven en kantoren op het bedrijvenpark Technoport Europe. In het gebied ten westen van de aanvliegeroute overheersen bedrijfs- en kantoorpanden, terwijl in het oosten van het plangebied meer opslaghallen en grote bedrijfsloodsen voorkomen. In het POL2006 (actualisatie januari 2011) is bepaald dat voor de bedrijven op en rondom het vliegveld alleen luchthavengebonden bedrijvigheid is toegestaan.

Alleen bedrijven die onlosmakelijk met de luchthaven verbonden zijn, worden toegelaten. Aangezien er voor deze categorie bedrijven geen andere nabijgelegen bedrijfsterreinen voor handen zijn, zullen de luchthavengebonden bedrijven zich ook daadwerkelijk op het bedrijventerrein moeten kunnen vestigen.

In de Handreiking Ruimtelijke Ontwikkeling Limburg en het Programma Werklocaties 2020 is aangegeven dat de vestiging van bedrijfswoningen op een bedrijventerrein moet worden uitgesloten. Voorliggend bestemmingsplan maakt geen bedrijfswoningen mogelijk. Uit de Handreiking en het Programma komt ook naar voren dat detailhandel en zelfstandige kantoren in principe niet zijn toegestaan op een bedrijventerrein. Detailhandel wordt in voorliggend bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt. Kantoren werden in het vigerende bestemmingsplan al mogelijk gemaakt; deze rechten zijn overgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Bovendien betreft het hier alleen luchthavengebonden kantoren.

De bedrijven op het bedrijvenpark Technoport Europe zijn opgenomen in de bestemming 'Bedrijventerrein - Luchthavengebonden'. Binnen deze bestemming zijn alleen luchthavengebonden bedrijven toegestaan. Voor de strook tussen de Europalaan, de Aziëlaan en de A2 is de bestemming 'Kantoor - Luchthavengebonden' opgenomen. Binnen deze bestemming zijn alleen luchthavengebonden kantoren toegestaan. Bij nieuwvestiging van een bedrijf of kantoor zal moeten worden aangetoond dat het betreffende bedrijf of kantoor luchthavengebonden is.

In het voorliggende bestemmingsplan is conform de systematiek van de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' een zonering opgenomen om te voorkomen dat milieubelastende bedrijven te dicht op milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen, worden gebouwd. Op basis van de afstand tot bestaande woningen (met name in de kern Geverik) zijn zones opgenomen waar bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 3.2 zijn toegestaan en zones waar bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 4.1 zijn toegestaan. Zwaardere bedrijvigheid is uit oogpunt van milieuhinder weliswaar in theorie mogelijk op delen van TPE, maar vestiging hiervan wordt gezien de gewenste (beeld)kwaliteit van het bedrijventerrein en de luchthavengebondenheid van de bedrijfsactiviteiten niet wenselijk/realistisch geacht.

In het Programma Werklocaties 2020 is aangegeven dat bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 op bedrijventerreinen niet worden toegestaan, met uitzondering van bedrijven met een sterke verkeersaantrekkende werking en voor bedrijven die veel ruimte vragen (grootschalig) en daardoor moeilijk inpasbaar zijn in of tussen bestaande bebouwing. Het plangebied is zeer geschikt voor grootschalige bedrijven en voor bedrijven met een sterke verkeersaantrekkende werking, gezien de ligging nabij de A2. Bedrijven in milieucategorieën 1 en 2 zijn dan ook, gezien het kantoorachtige karakter van het bedrijvenpark, toegestaan in het plangebied.

Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein - Luchthavengebonden' zijn ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.2' luchthavengebonden bedrijven van categorie 1 t/m 3.2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten toegestaan en ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.1' zijn luchthavengebonden bedrijven van categorie 1 t/m 4.1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten toegestaan. De Staat van bedrijfsactiviteiten is als bijlage bij de regels opgenomen. De Staat van bedrijfsactiviteiten is gefilterd op basis van wenselijke bedrijven. Ongewenste activiteiten zijn uitgesloten.



Bedrijven aan de Amerikalaan



Eurocontrol

Vanwege de beperkingen van MAA, die in het volgende hoofdstuk uitgebreid aan bod komen, en de hoogteverschillen in het landschap worden binnen één bouwvlak verschillende hoogtes toegestaan. In het vigerende bestemmingsplan zijn voor verschillende bouwvlakken maximale bouwhoogtes opgenomen, die oplopen in noordelijke richting. In verband met de praktische hanteerbaarheid en de digitale raadpleegbaarheid van het bestemmingsplan is in voorliggend bestemmingsplan voor een andere systematiek gekozen. De oplopende bouwhoogtes zijn vervangen door een getrapt systeem.

Voor de bestemmingen 'Bedrijventerrein - Luchthavengebonden' en 'Kantoor - Luchthavengebonden' zijn relatief grote bouwvlakken opgenomen. Voor de bouwvlakken is een maximaal bebouwingspercentage op de verbeelding opgenomen. Dit percentage geeft de grootte van een deel van een bouwperceel aan dat ten hoogste mag worden bebouwd. Voor de percelen ten noorden van de Europalaan is, conform het vigerende bestemmingsplan, een maximaal bebouwingspercentage opgenomen van 60% en voor de overige percelen een maximaal bebouwingspercentage van 70%.

Per bouwvlak zijn, vanwege de beperkingen van MAA en de hoogteverschillen in het landschap, verschillende maximale bouwhoogtes op de verbeelding weergegeven. Ook hierbij zijn de vigerende bouwmogelijkheden gerespecteerd.

3.3.2 Functies onbebouwd gebied

In het onbebouwde gebied kan onderscheid worden gemaakt tussen enerzijds de verkeersruimten en anderzijds de groen- en watervoorzieningen. Hierna wordt eerst aandacht besteed aan de verkeersruimten. Vervolgens komen groen en water aan bod.

Verkeer

In paragraaf 3.2.1 is aandacht besteedt aan de ontsluitingsstructuur van het bedrijvenpark Technoport Europe. Uitgangspunt voor parkeren is dat elk bedrijf op eigen terrein dient te voorzien in de behoefte aan parkeergelegenheid (zowel voor het personeel als voor bezoekers).

In het bestemmingsplan is één verkeersbestemming opgenomen. Herinrichting van de openbare ruimte is mogelijk binnen deze bestemming. Hierdoor biedt het bestemmingsplan voldoende flexibiliteit om de openbare ruimte, indien gewenst, anders in te richten.

Groen en water

In paragraaf 3.2.2 is aandacht besteedt aan de groenstructuur van het bedrijvenpark Technoport Europe.

De gehele strook groen in het noorden en oosten van het plangebied en het perceel naast de verbindingsweg tussen de Amerikalaan en het Krekelenpad zijn opgenomen in de bestemming 'Groen'. Binnen de bestemming 'Groen' zijn tevens voorzieningen voor langzaam verkeer toegestaan. Ook zijn er binnen deze bestemming ter plaatse van de betreffende aanduiding een reclamezuil en lichtbakens toegestaan.

Binnen alle bestemmingen zijn waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Hierdoor biedt het bestemmingsplan maximale flexibiliteit om het beleid van het waterschap en de gemeente uit te kunnen voeren.

4 Omgevingsaspecten

In dit hoofdstuk worden de relevante omgevingsaspecten behandeld. Het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' is met name gericht op het beheer van de bestaande situatie en heeft een conserverend karakter. De bestaande ruimtelijke en functionele structuur zijn in voorliggend bestemmingsplan vastgelegd. In het plangebied bevindt zich een aantal percelen dat nog niet bebouwd is. Voor deze percelen zijn de bouw mogelijkheden uit het vigerende bestemmingsplan gehandhaafd.

4.1 Milieu

4.1.1 Bedrijven en milieuzonering

Algemeen

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). In deze brochure 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 rekening kunnen houden.

Milieuzonering is erop gericht een ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen milieu-belastende en milieugevoelige activiteiten. Over het algemeen gebeurt dit door de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten via de planregels te koppelen aan een zogenaamde Staat van Bedrijfsactiviteiten. Voor bedrijventerreinen kan daarnaast een zonering worden opgenomen. Hierbij wordt bedrijvigheid in een hogere milieucategorie op grotere afstand van woningen toegestaan dan bedrijven in een lagere categorie. In de VNG-brochure worden twee omgevingstypen onderscheiden, namelijk 'rustige woonwijk'/'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. Het gaat bij deze beide omgevingstypen bij de verschillende hindercategorieën om de volgende afstanden:

Categorie	Richtafstand (in meters) tot omgevingstype	
	rustige woonwijk en rustig buitengebied	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700

De indicatieve afstanden uit de bedrijvenlijst zijn de afstanden die moeten worden aangehouden tot de gevels van woningen in een 'rustige woonwijk'. 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.

Bedrijvenpark Technoport Europe

Op basis van de afstand tot bestaande woningen (met name in de kern Geverik) zijn zones opgenomen waar bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 3.2 uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan en zones waar bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 4.1 zijn toegestaan. Zwaardere bedrijvigheid is uit oogpunt van milieuhinder weliswaar mogelijk op delen van TPE, gezien de afstanden tot bestaande woningen, maar vestiging hiervan wordt gezien de gewenste (beeld)kwaliteit van het bedrijventerrein en de luchthavengebondenheid van de bedrijfsactiviteiten niet wenselijk/realistisch geacht.

De Staat van Bedrijfsactiviteiten is opgenomen als bijlage bij de regels. Door middel van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan kan het bevoegd gezag bedrijven toestaan die niet worden genoemd in de Staat van Bedrijfsactiviteiten of die staan vermeld onder categorie 4.2, maar die naar hun aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen zijn met bedrijven die genoemd zijn in de Staat van Bedrijfsactiviteiten onder de toegelaten categorieën.

4.1.2 Bodem

Voor de locaties waar nieuwe bouw mogelijkheden zijn opgenomen, dient een bodemonderzoek (conform NEN 5740) te worden verricht om eventuele bodem- en/of grondwaterverontreinigingen in kaart te brengen. Wanneer een ontwikkeling geen bestemmingswijziging tot gevolg heeft, hoeft er geen bodemonderzoek in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerd te worden; de bodem wordt in dat geval geschikt geacht voor de toegestane functie.

Het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe' betreft een beheerplan. De bestaande bestemmingen, bebouwing en functies in het gebied worden dus gehandhaafd en overeenkomstig de huidige situatie geregeld in het bestemmingsplan. Er zijn geen nieuwe functies mogelijk gemaakt binnen het plangebied, een bodemonderzoek is derhalve niet noodzakelijk. In het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen dient wel een bodemonderzoek uitgevoerd te worden.

4.1.3 Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgelegd. In artikel 5.16 is opgenomen dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of verlenen van een omgevingsvergunning, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één van de volgende gevallen:

- a Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden.
- b De concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk.
- c Het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht.
- d De ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekenende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor ontwikkelingen die 'niet in betekenende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. In de Regeling 'nibm' zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekenende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, de bestaande bestemmingen, bebouwing en functies en vigerende rechten in het gebied zijn gehandhaafd en overeenkomstig het vigerend planologische regime geregeld in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan heeft geen invloed op de luchtkwaliteit. Een onderzoek naar de luchtkwaliteit is derhalve niet noodzakelijk.

4.1.4 Geluid

Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn er drie geluidsbronnen waarmee bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening gehouden dient te worden: wegverkeers-, railverkeers- en industrielawaai. Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van verschillende verkeerswegen. In voorliggend bestemmingsplan worden echter geen nieuwe (bedrijfs)woningen of andere geluidsgevoelige functies toegelaten. Op grond van de Wet geluidhinder hoeft daarom geen akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai te worden verricht. Het bedrijventerrein is geen gezoneerd industrieterrein als bedoeld in de Wet geluidhinder. Een akoestisch onderzoek naar industrielawaai is derhalve ook niet noodzakelijk. Nieuwe geluidzoneringsplichtige bedrijven worden niet toegestaan.

Over het plangebied van voorliggend bestemmingsplan vallen verschillende contouren die verband houden met aspect geluid afkomstig van de luchthaven MAA. Het betreft zowel Ke-contouren (afkomstig uit het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart) als Bkl-contouren (afkomstig uit het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart).

Aangezien er geen (bedrijfs)woningen of andere geluidsgevoelige functies toegelaten zijn, is een akoestisch onderzoek naar luchtverkeerslawaai niet noodzakelijk. Voor de volledigheid zijn de diverse contouren wel opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

4.1.5 Externe veiligheid

Algemeen

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 risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden.

Uitgangspunt zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is een maat voor het overlijdensrisico van personen op een bepaalde plaats als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Met betrekking tot het PR worden twee waarden gehanteerd, te weten $PR=10^{-5}$ (bestaande situaties, kans op overlijden 1 op 100.000) en $PR=10^{-6}$ (nieuwe situaties, kans op overlijden 1 op 1.000.000).

Het GR is de kans per jaar dat in één keer een groep mensen van ten minste een bepaalde grootte komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Bij risicogevoelige functies/bestemmingen kan onderscheid worden gemaakt in kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen. Onder kwetsbare bestemmingen worden verstaan woningen, onderwijs, dagopvang, gezondheidsgebouwen, grote kantoren (groter dan 1.500 m²) en hotels, winkelcentra en grote winkels alsmede verblijfsrecreatie. Beperkt kwetsbare bestemmingen betreffen bedrijven, kleine kantoren en hotels, kazernes, dienstwoningen, sport- en recreatiebestemmingen. Er bevinden zich een aantal kantoren binnen het plangebied met een oppervlakte groter dan 1.500 m², deze worden aangemerkt als kwetsbare bestemmingen. De overige bedrijven en kantoren worden aangemerkt als beperkt kwetsbare bestemmingen.

Luchthaven MAA

Luchtvaart is te beschouwen als een risicovolle activiteit. Het huidige externe veiligheidsbeleid is met name gericht op 'stationaire bronnen' (fabrieken, opslagplaatsen en dergelijke). In de luchtvaart gaat het om 'bewegende bronnen', die een ander risico-beeld met zich mee brengen. Daarom wordt voor de luchtvaart specifiek externe veiligheidsbeleid ontwikkeld, dat zal worden geïmplementeerd in de Wet Luchtvaart.

Op 16 december 2008 heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens (RBML) aangenomen. De inwerkingtreding van deze wijzigingswet, die de Wet Luchtvaart wijzigt, vindt gefaseerd plaats. De wijziging van de Wet Luchtvaart heeft voor burgerluchthavens met name betrekking op een decentralisatie van taken en bevoegdheden naar de provincie en op het invoeren van nieuwe normeringen voor geluid en externe veiligheid. Onderdeel van de nieuwe wetgeving is de introductie van het luchthavenbesluit. Provinciale Staten stellen een dergelijk luchthavenbesluit vast voor alle luchthaventerreinen waarvan de milieugevolgen tot buiten het luchthaventerrein reiken. Voor luchthaventerreinen van nationaal belang, waaronder de luchthaven MAA, blijft het Rijk bevoegd gezag. In het luchthavenbesluit wordt vastgelegd wat het luchthavengebied is (het feitelijke terrein van de luchthaven) en waar de gebieden liggen waar beperkingen gelden voor het gebruik, in verband met de geluidbelasting en externe veiligheidsrisico's (het zogenaamde beperkingengebied).

Het externe veiligheidsbeleid met betrekking tot luchthavens beperkt zich op dit moment nog tot Schiphol. Er wordt op rijksniveau gewerkt aan het opstellen van de nota Algemeen Beleidskader Externe Veiligheid Luchtvaartterreinen. Tot die tijd is er geen specifiek externe veiligheidsbeleid voor de regionale luchthavens.

Wel zijn de externe veiligheidsrisico's rond diverse luchthavens in beeld gebracht, waarbij plaatsgebonden risicocontouren zijn aangegeven.

Bij brief van 28 november 2005 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat tot de provinciebesturen het verzoek gericht om anticiperend op de komende wetswijziging een interim-beleid te voeren op basis van de zogenaamde PR 10^{-6} -contour. Het interim-beleid houdt in, dat er restricties gelden met betrekking tot nieuwbouw binnen de 10^{-6} -contour.

Voor het gebied binnen de 10^{-5} -contour gelden voor de duur van de interim-periode dezelfde beperkingen als voor het gebied binnen de 10^{-6} -contour. Het interim-beleid is enkel van toepassing op nieuwe situaties en niet op reeds aanwezige bebouwing of in bestemmingsplannen geprojecteerde nieuwbouw. Voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk. De risicocontouren die over het plangebied liggen, hebben geen gevolgen hebben voor de bouwmogelijkheden in het plangebied, aangezien de bouwmogelijkheden één op één zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan.

Risicovolle inrichtingen

In het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) worden risicovolle inrichtingen benoemd. Ook wordt daarin voor bepaalde gevallen aangegeven welke afstanden (voor het plaatsgebonden risico) moeten worden aangehouden, of in welk gebied (voor het groepsrisico) nader onderzoek moet worden gedaan.

Volgens de provinciale risicokaart zijn in en in de nabijheid van het plangebied geen risicovolle inrichtingen aanwezig. Nieuwe risicovolle inrichtingen worden niet toegestaan.

Transport van gevaarlijke stoffen over A2

De Rijksweg A2 is opgenomen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen als weg die deel uitmaakt van het Basisnet Weg. Voor het Basisnet Weg gelden de afstanden voor het plaatsgebonden risico die zijn opgenomen in bijlage 5 van de circulaire. Voor de A2 ter hoogte van het bedrijven Technoport Europe is de veiligheidszone 0 meter. Het plaatsgebonden risico levert derhalve geen beperkingen op voor voorliggend bestemmingsplan.

Het groepsrisico ten gevolge van de A2 ligt onder de oriënterende waarde. Voorliggend bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, de bouwmogelijkheden in het bestemmingsplan zijn één op één zijn overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Er is derhalve geen verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

4.2 Zonerings Maastricht Aachen Airport

In verband met de ligging van het plangebied ten noorden van de start-/landingsbaan van de luchthaven MAA gelden in het plangebied verschillende beperkingen die samenhangen met het functioneren van de luchthaven. De geluidzones en de veiligheidszone van de luchthaven zijn in voorgaande paragrafen al aan bod gekomen. Verder zijn er nog zones waarbinnen bouwhoogtebeperkingen gelden, deze worden onderstaand toegelicht.

Invliegfunnel

Het plangebied ligt deels in de invliegfunnel rond de start-/landingsbaan. De funnel is een obstakelvrij start- en landingsvlak waarbinnen hoogtebeperkingen gelden voor bebouwing. Ten gevolge van de ligging van het plangebied in de funnel gelden in het plangebied verschillende hoogtebeperkingen. Deze hoogtebeperkingen zijn opgenomen in oplopende vlakken. Voor deze vlakken is aan de zijde die het dichtst bij het vliegveld ligt een maximale hoogte ten opzichten van het NAP opgenomen, deze maximale hoogte loopt lineair op tot de zijde die het verst van het vliegveld ligt.

De hoogtebeperkingen die voor het plangebied gelden zijn vertaald in vijf verschillende gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone – invliegfunnel'. Per gebiedsaanduiding is aangegeven welke maximale hoogtematen zijn toegestaan. De maximale hoogtematen worden verkregen door de interpolatie van de laagste en de hoogste maximale hoogtemaat die voor de gebiedsaanduiding gelden. Zo mag de bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone - invliegfunnel 1' niet meer bedragen dan die hoogte die wordt verkregen door de interpolatie van de hoogtematen van 111,38 en 121,38 meter boven NAP.

Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland

Op en in de directe omgeving van het luchthaventerrein 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 burgerluchtvaartreggeving (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 verantwoordelijke minister beoordeelt in dat kader de inrichting van het luchtvaartterrein en de directe omgeving daarvan en verleent voor het bouwen van bouwwerken, andere opstellen 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.

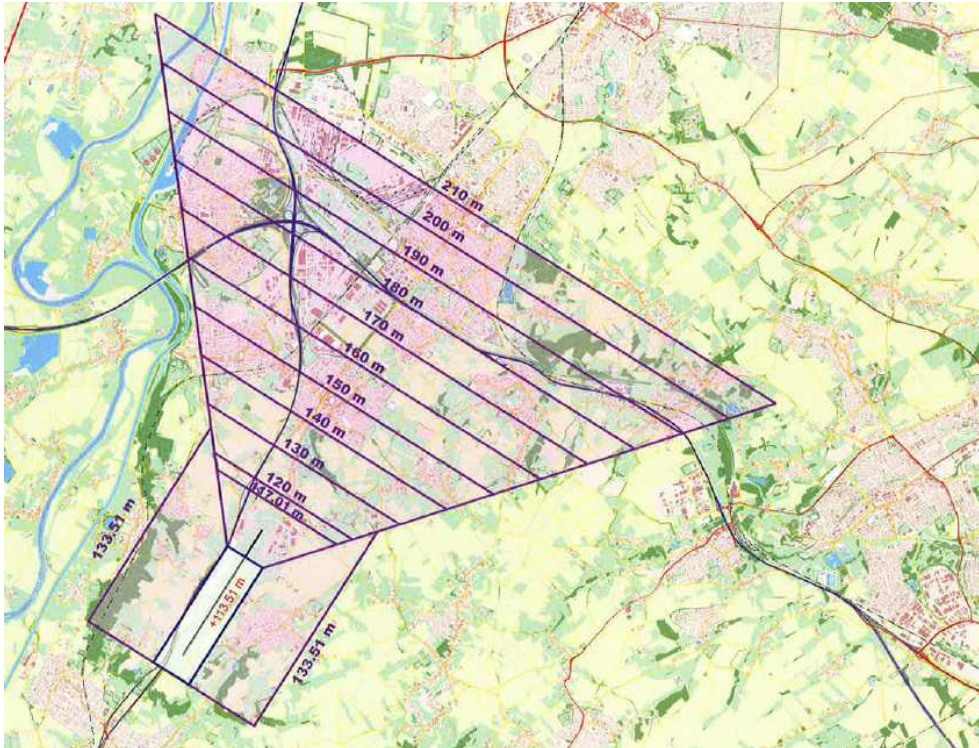
Met betrekking tot deze toetsingsvlakken wordt door ICAO aanbevolen deze vrij te houden van verstoring door obstakels zoals gebouwen, windmolens en hijskranen. De toetsingvlakken zijn een leidraad om te bepalen of bebouwing in de omgeving van een luchthaven mogelijk verstoring kan geven. Indien een gepland 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 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. Met het systeem kan een vliegtuig een precisiebenadering op een landingsbaan uitvoeren. Het zorgt ervoor dat een vliegtuig op precies de juiste plek en in de juiste dalhoek op de landingsbaan terechtkomt. Het ILS maakt hiermee ook landingen bij zeer slechte zichtcondities en automatische landingen mogelijk.

In het plangebied mag vanwege de ILS niet zonder meer hoger worden gebouwd dan tussen de 113,51 en 130 meter boven NAP. Bebouwing in het plangebied, binnen de ILS-zone, die hoger is dan op basis van de ILS is toegestaan, moet ter toetsing 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 de twee gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone – ILS 1' en 'luchtvaartverkeerzone – ILS 2'.



Instrument Landing System (ILS)

Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone – ILS 1' mag de hoogte van gebouwen en bouwwerken niet meer bedragen dan de hoogte die wordt verkregen door de interpolatie van de hoogtematen van 113,51 en 120 m boven NAP en ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone – ILS 2' mag de hoogte van gebouwen en bouwwerken niet meer bedragen dan de hoogte die wordt verkregen door de interpolatie van de hoogtematen van 120 en 130 m boven NAP. Burgemeester en wethouders mogen 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 ontvangststations opgesteld voor radiocommunicatie.

Voor de zone tot 300 meter vanaf het zendstation is de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone – LVNL 1' opgenomen. Op deze gronden moet voordat een omgevingsvergunning voor het bouwen verleend wordt, advies worden gevraagd aan LVNL. Ter plaatse van de aanduidingen 'luchtvaartverkeerzone – LVNL 2 t/m 4' is bij een hogere hoogte advies van LVNL vereist.

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 boven NAP. De maximale bouwhoogte van de gebouwen binnen de straal van 200 meter van de antennes is dus 129 meter boven NAP. In het gebied tussen de 200 en 1.000 meter is de maximale bouwhoogte 131 meter boven NAP.

Voor de bouwhoogtebeperking vanwege Eurocontrol zijn gebiedsaanduidingen opgenomen. Op de gronden met de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerszone – eurocontrol 0-200 m' mag niet hoger worden gebouwd dan 129 meter boven NAP en op de gronden met de aanduiding 'luchtvaartverkeerszone – eurocontrol 200-1.000 m' mag niet hoger worden gebouwd dan 131 meter boven NAP.

4.3 Water

Beleid Waterschap

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 volgende 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. 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.

Waterhuishouding

De groenzone in het noordoosten, oosten en zuidoosten van het plangebied is tevens bedoeld voor waterberging. Er is verder geen oppervlaktewater aanwezig in het plangebied. Het afvalwater gaat rechtstreeks naar het verbeterd gescheiden rioolstelsel. Het regenwater wordt, onder andere via regenwaterbuffers, vertraagd afgevoerd naar het rioolstelsel.

In voorliggend bestemmingsplan is binnen alle bestemmingen toegestaan dat de gronden ook voor waterhuishoudkundige voorzieningen worden gebruikt. Dit maakt de realisatie van extra waterberging en -infiltratie mogelijk.

Overleg Waterschap

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg naar Waterschap Roer en Overmaas gestuurd. Het waterschap heeft aangegeven dat het bestemmingsplan voldoet aan de uitgangspunten voor duurzaam stedelijk waterbeheer en heeft daarom ingestemd met de wijze waarop voorliggend bestemmingsplan is opgezet.

4.4 Natuur

Het natuurbeschermingsbeleid en de wet- en regelgeving op het gebied van flora en fauna kennen twee sporen, namelijk een gebiedsgericht en een soortgericht spoor. Als gevolg van ontwikkelingen op Europees niveau heeft de laatste jaren een actualiseringslag plaatsgevonden binnen het nationaal natuurbeschermingsrecht. Met de Flora- en faunawet uit 2001 en de daarna aangepaste Natuurbeschermingswet 1998 zijn de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn volledig in nationale wetgeving geïmplementeerd. De twee sporen hebben daarbij elk hun eigen wettelijke verankering. De Natuurbeschermingswet richt zich op de bescherming van gebieden, de Flora- en faunawet op de bescherming van soorten. Op provinciaal niveau heeft het natuurbeleid zijn doorwerking gekregen in het POL2006 (actualisatie januari 2011).

4.4.1 Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet in of in de nabijheid van een Natura-2000 gebied of van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), er is derhalve geen sprake van een mogelijke verstoring van dergelijke gebieden.

4.4.2 Soortenbescherming

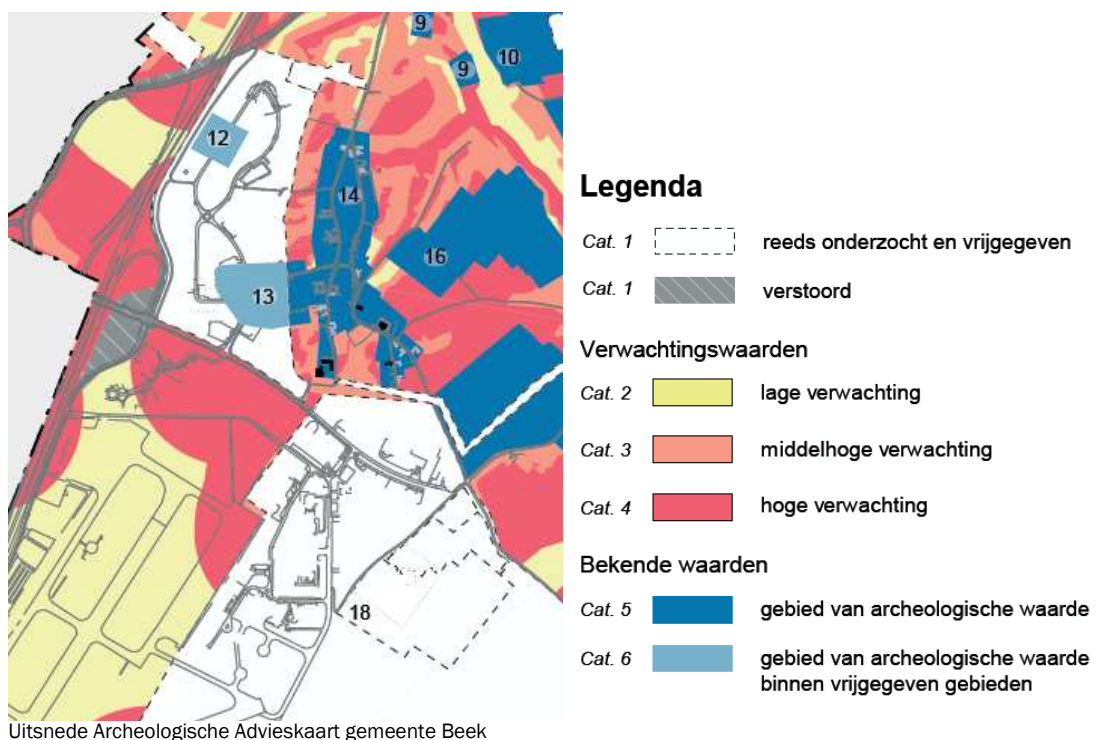
In verband met de uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen dient rekening te worden gehouden met soortbescherming en met name de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied. Dit betekent concreet dat in bestemmingsplannen geen mogelijkheden moeten worden geboden voor ruimtelijke ontwikkelingen waarvan op voorhand in redelijkheid kan worden ingezien dat in het kader van de Flora- en faunawet geen ontheffing zal worden verleend. Voor beheergerichte (onderdelen van) bestemmingsplannen, met geen of slechts geringe ontwikkelingsmogelijkheden, kan in het algemeen gesteld worden dat de uitvoerbaarheid niet ter discussie zal staan. Zelfs indien beschermde soorten aanwezig zijn mag worden aangenomen dat deze bij een voortzetting van het bestaande grondgebruik niet in hun voortbestaan zullen worden bedreigd. Anders ligt het voor (onderdelen van) bestemmingsplannen die een wijziging van het grondgebruik inhouden of bijvoorbeeld het slopen dan wel oprichten van nieuwe bebouwing en/of infrastructuur. Hiervoor dient een uitvoerbaarheidstoets flora en fauna te worden uitgevoerd.

Naast deze toets die in het kader van ruimtelijke plannen plaatsvindt, dient ook in de sectorale lijn van de Flora- en faunawet rekening te worden gehouden met de eventuele noodzaak voor het aanvragen van een ontheffing voor bepaalde werkzaamheden in het uitvoeringstraject.

4.5 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Volgens de Archeologische Advieskaart van de gemeente Beek (Archolrapport 85, kaartbijlage 2) is het overgrote deel van het onderhavige plangebied reeds onderzocht en vrijgegeven (categorie 1). Een aantal percelen aan de Australiëlaan heeft een lage verwachting (categorie 2), de overige percelen aan de Australiëlaan hebben een hoge verwachting (categorie 4). Een deel van de groenstrook onder de aanliegroute van MAA heeft ook een hoge archeologische verwachting. De groenstrook tegen het zuiden van de kern Geverik aan heeft een middelhoge verwachting. Daarnaast is een tweetal gebieden aangemerkt als gebieden met 'bekende waarden'. Het betreft de gebieden op onderstaande afbeelding voorzien van de cijfers 12 en 13, aangeduid als categorie 6. Het zijn gebieden van archeologische waarde die deels binnen een gedeselecteerd gebied liggen. De gebieden zijn onderzocht en daarom vrijgegeven. Ter plaatse van beide gebieden zijn zeer waarschijnlijk nog goed bewaarde resten aanwezig.



De verschillende verwachtingswaarden zijn in voorliggend bestemmingsplan vertaald in een aantal dubbelbestemmingen. Ter bescherming van de archeologische waarden kan het bevoegd gezag, als daar op basis van een archeologisch onderzoek aanleiding toe bestaat, voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen.

Daarnaast is een omgevingsvergunning vereist voor werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd. Het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' kent de volgende dubbelbestemmingen:

- Waarde – Archeologie 1 (gebied van archeologische waarde binnen vrijgegeven gebieden): voorwaarden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen en voor werken en werkzaamheden groter dan 250 m² en dieper dan 30 cm.
- Waarde – Archeologie 2 (gebied met lage archeologische verwachting): voorwaarden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen en voor werken en werkzaamheden groter dan 10.000 m² en dieper dan 30 cm.
- Waarde – Archeologie 3 (gebied met middelhoge archeologische verwachting): voorwaarden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen en voor werken en werkzaamheden groter dan 2.500 m² en dieper dan 30 cm.
- Waarde – Archeologie 4 (gebied met hoge archeologische verwachting): voorwaarden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen en voor werken en werkzaamheden groter dan 2.500 m² en dieper dan 30 cm.

Cultuurhistorie

In het plangebied van het bedrijvenpark zijn géén rijks-, provinciale- of gemeentelijke monumenten aanwezig.

4.6 Kabels, leidingen en overige belemmeringen

4.6.1 Kabels en leidingen

In het plangebied en in de directe omgeving bevinden zich geen kabels of leidingen die planologisch relevant zijn. De brandstofleiding langs de Horsterweg (ten zuiden van het plangebied), die in beheer is bij het Ministerie van Defensie, is inmiddels buiten bedrijf gesteld.

4.6.2 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 voor bebouwing ten behoeve van het verkeer. Voor de gronden in het gebied tussen de 50 en 100 meter is de aanduiding 'vrijwaringszone – weg 50-100 m' opgenomen. Hier geldt ook een bouwverbod, maar met een omgevingsvergunning kan van het bouwverbod afgeweken worden nadat Rijkswaterstaat om advies is gevraagd.

5 Juridische planopzet

5.1 Plansystematiek

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor het plangebied. Het bestemmingsplan is een beheerbestemmingsplan met een conserverend karakter, hierbij worden vigerende rechten gerespecteerd.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Daarnaast is voor het bestemmingsplan aangesloten bij de landelijke standaard voor bestemmingsplannen: de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP 2008, versie 2 september 2010).

De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer gedetailleerd tot zeer globaal. Het onderhavige bestemmingsplan beschrijft meer dan alleen de hoofdlijnen van het beleid, doch treedt niet al te zeer in details. Uitgangspunt van het bestemmingsplan is het bieden van een flexibele, juridische regeling, zonder dat hierdoor de rechtszekerheid van de burger wordt geschaad.

De structuur van het plan is zodanig dat de verbeelding ervan de primaire informatie geeft over waar gebouwd mag worden. Bij het raadplegen van het bestemmingsplan dient dan ook eerst naar de verbeelding gekeken te worden. Vervolgens kan men in de regels teruglezen welk gebruik en welke bouwmogelijkheden zijn toegestaan. De ordening van regels is daartoe zodanig opgezet dat bij iedere bestemming een nagenoeg compleet beeld van de regels voor die bestemming is gegeven.

5.2 De planregels

In het kader van de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen dient een vaste volgorde en indeling van het bestemmingsplan aangehouden te worden. Deze is hieronder 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 bestaande functies. Per bestemming zijn de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven.

In beginsel is iedere vorm van bebouwing, die past binnen de desbetreffende bestemming tot een bepaalde omvang rechtstreeks (dus zonder voorafgaande afwijking of wijziging) toegestaan. Indien wordt voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (bebouwingspercentage, goothoogte en dergelijke) en wordt gebouwd binnen het aangegeven bouwvlak, kan hiervoor in de regel zonder meer een omgevingsvergunning voor het bouwen worden verleend. In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de verschillende bestemmingen.

Hoofdstuk 3 - Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:

- een anti-dubbeltelregel;
- algemene gebruiksregels: hierin worden aangegeven welk gebruik in ieder geval onder strijdig gebruik wordt verstaan;
- algemene aanduidingsregels: hierin worden regels gegeven voor gronden ter plaatse van gebiedsaanduidingen, in paragraaf 5.4 wordt nader ingegaan op de verschillende gebiedsaanduidingen;
- algemene afwijkingsregels: hierin wordt bepaald waarvoor het bevoegd gezag een omgevingsvergunning kan verlenen voor het afwijken van het bestemmingsplan;
- algemene wijzigingsregels: hierin wordt bepaald waarvoor burgemeester en wethouders het bestemmingsplan kunnen wijzigen;
- overige regels: hierin wordt geregeld dat waar in de regels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, geduid wordt op de regelingen zoals die luiden op het tijdstip van de inwerkingtreding van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat:

- het overgangsrecht;
- de slotregel.

Bijlage bij de regels

Als bijlage bij de regels is de Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen. Hierin is aangegeven welke bedrijven in het plangebied zijn toegestaan. De maximaal toelaatbare milieucategorie bedraagt 4.1.

5.3 Bestemmingen

In het plangebied komen de volgende bestemmingen voor:

Bedrijventerrein – Luchthavengebonden

Deze gronden zijn bestemd voor luchthavengebonden bedrijven met bijbehorende kantoren. Afhankelijk van de aanduiding zijn bedrijven in de milieucategorieën 1 t/m 3.2 of 1 t/m 4.1 zoals opgenomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen toegestaan. Binnen deze bestemming is ook ruimte voor verkeersvoorzieningen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak. De maximale bouwhoogte en het maximum bebouwingspercentage zijn aangeduid op de verbeelding. Ook voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn maximale bouwhoogtes geregeld.

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning bedrijven toestaan die niet voorkomen in de Staat van bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen of vallen in de milieucategorie 4.2.

Groen

Deze gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, voorzieningen voor langzaam verkeer, onderhoudswegen, rioolgemaal, nutsvoorzieningen, en waterhuishoudkundige voorzieningen. Ter plaatse van de betreffende aanduidingen zijn een reclamezuil en lichtbakens toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' is verkeer ten behoeve van parkeerplaatsen toegestaan.

Gebouwen zijn niet toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn maximale bouwhoogtes geregeld.

Kantoor – Luchthavengebonden

Deze gronden zijn bestemd voor luchthavengebonden kantoren. Binnen deze bestemming is ook ruimte voor verkeersvoorzieningen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan binnen het bouwvlak. De maximale bouwhoogte en het maximum bebouwingspercentage zijn aangeduid op de verbeelding. Ook voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn maximale bouwhoogtes geregeld.

Verkeer

Deze gronden zijn bestemd voor verkeersvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, verhardingen, bermen en groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen, en nutsvoorzieningen.

Gebouwen zijn niet toegestaan. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn maximale bouwhoogtes geregeld.

Waarde – Archeologie 1

Deze gronden zijn mede bestemd voor het behoud en de bescherming van gebieden van archeologische waarde binnen vrijgegeven gebieden.

De aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 250 m² dient een archeologisch rapport te overleggen. Het bevoegd gezag kan voorwaarden stellen aan de omgevingsvergunning. Daarnaast is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van de genoemde werken en werkzaamheden.

Waarde – Archeologie 2

Deze gronden zijn mede bestemd voor het behoud en de bescherming van gebieden met een lage archeologische verwachting.

De aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 10.000 m² dient een archeologisch rapport te overleggen. Het bevoegd gezag kan voorwaarden stellen aan de omgevingsvergunning. Daarnaast is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van de genoemde werken en werkzaamheden.

Waarde – Archeologie 3

Deze gronden zijn mede bestemd voor het behoud en de bescherming van gebieden met een middelhoge archeologische verwachting.

De aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 2.500 m² dient een archeologisch rapport te overleggen. Het bevoegd gezag kan voorwaarden stellen aan de omgevingsvergunning. Daarnaast is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van de genoemde werken en werkzaamheden.

Waarde – Archeologie 4

Deze gronden zijn mede bestemd voor het behoud en de bescherming van gebieden met een hoge archeologische verwachting.

De aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 2.500 m² dient een archeologisch rapport te overleggen. Het bevoegd gezag kan voorwaarden stellen aan de omgevingsvergunning. Daarnaast is een omgevingsvergunning vereist voor het uitvoeren van de genoemde werken en werkzaamheden.

5.4 Gebiedsaanduidingen

Vanwege de ligging van het plangebied in de nabijheid van Maastricht Aachen Airport en de Rijksweg A2 worden beperkingen gesteld aan de bouw- en gebruiksmogelijkheden.

Geluidzone – luchtvaart

Er zijn drie geluidzones voor de luchtvaart opgenomen, te weten 'geluidzone - luchtvaart 35-40 Ke', 'geluidzone - luchtvaart >40 Ke', en 'geluidzone - luchtvaart 47-57 Bkl'. Binnen deze zones mogen geen geluidsgevoelige functies worden opgericht.

Luchtvaartverkeerszone

Er zijn dertien luchtvaartverkeerszones opgenomen, te weten 'luchtvaartverkeerzone - invliegfunnel 1 t/m 5', 'luchtvaartverkeerzone - ILS 1 en 2', 'luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 0-200 m' en 'luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 200-1.000 m'. Binnen deze zones gelden beperkingen voor de toegestane bouwhoogte van bouwwerken.

Voor de aanduidingen 'luchtvaartverkeerszone - LVNL 1 t/m 4' is advies van LVNL vereist voordat een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt verleend.

Vrijwaringszone – weg

Er zijn twee vrijwaringszones voor de Rijksweg A2 opgenomen. Binnen de aanduiding 'vrijwaringszone – weg 0-50 m' mag uitsluitend gebouwd worden ten behoeve van verkeersvoorzieningen. Binnen de aanduiding 'vrijwaringszone – weg 50-100 m' geldt hetzelfde, maar hier kan met een omgevingsvergunning van afgeweken worden nadat Rijkswaterstaat om advies is gevraagd.

6 Uitvoerbaarheid

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 Economische uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' is een beheerplan, waarin de bestaande situatie is vastgelegd. Het plan betreft een herziening van een aantal verouderde bestemmingsplannen, waarbij het juridisch-planologisch regime is geactualiseerd. Aan deze actualisering zijn voor de gemeente geen financiële consequenties verbonden. Er hoeft geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Vooroverleg

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro is het voorontwerpbestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' voor advies toegezonden aan de provincie Limburg, het Waterschap Roer en Overmaas, Rijkswaterstaat directie Limburg, Luchtverkeersleiding Nederland, Eurocontrol en aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, afd. Inspectie Leefomgeving en Transport. Van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, afd. Inspectie Leefomgeving en Transport en Eurocontrol zijn geen reacties ontvangen.

De volgende reacties zijn ontvangen:

- Provincie Limburg: provincie geeft aan in te kunnen stemmen met het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan.
- Waterschap Roer en Overmaas: waterschap stemt in met het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan.
- Rijkswaterstaat directie Limburg: Rijkswaterstaat directie Limburg verzoekt de toelichting te actualiseren voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over de aangrenzende A2, met name in het kader van het aspect externe veiligheid. In de toelichting wordt nog verwezen naar verouderde gegevens uit de risicoatlassen van 2006. Intussen is echter het Besluit tot wijziging van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in werking getreden.
- Luchtverkeersleiding Nederland: De reactie van de Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft betrekking op de toelichting, de regels en de belemmeringenkaart behorende bij het bestemmingsplan en is deels tekstueel van aard. Het betreft een tekstuele aanpassing van het reeds opgenomen belang van LVNL in het hoofdstuk 4.2. 'Zonerings Maastricht Aachen Airport'.

Men verzoekt een duidelijker onderscheid te maken tussen de apparatuur van Eurocontrol en van LVNL (een zendstation), die elk hun eigen toetsingsvlakken hebben. De toelichting dient hierop aangepast te worden.

De opmerkingen ten aanzien van de regels hebben betrekking op het toevoegen van regels voor het bovengenoemde toetsingsvlak van het zendstation van LVNL. Ook wordt verzocht het aspect 'vliegveiligheid' mee te nemen als afwegingskader om afwijkingen toe te staan. Verder wordt verzocht bij de algemene afwijkingsregels een mogelijkheid op te nemen om apparatuur te kunnen oprichten en verplaatsen ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging. De regels dienen hierop aangepast te worden. Ook zal het toetsingsvlak op de verbeelding dienen te worden meegenomen.

De reacties zijn in het voorliggende bestemmingsplan verwerkt.

6.2.2 Vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' heeft overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 29 november 2012 gedurende een periode van zes weken ter visie gelegen, waarbij aan eenieder de mogelijkheid is geboden om een zienswijze in te dienen. Tijdens de periode van tervisielegging is één zienswijze ingediend, door het Commando Dienstencentra van het Ministerie van Defensie. Het Ministerie heeft aangegeven dat de brandstofleiding langs de Horsterweg inmiddels buiten bedrijf is gesteld. De veiligheidszone die in het bestemmingsplan was opgenomen en de betreffende tekst in de toelichting kunnen daarom komen te vervallen. Het bestemmingsplan is hierop aangepast.

De gemeenteraad heeft het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' op 28 maart 2013 gewijzigd vastgesteld.