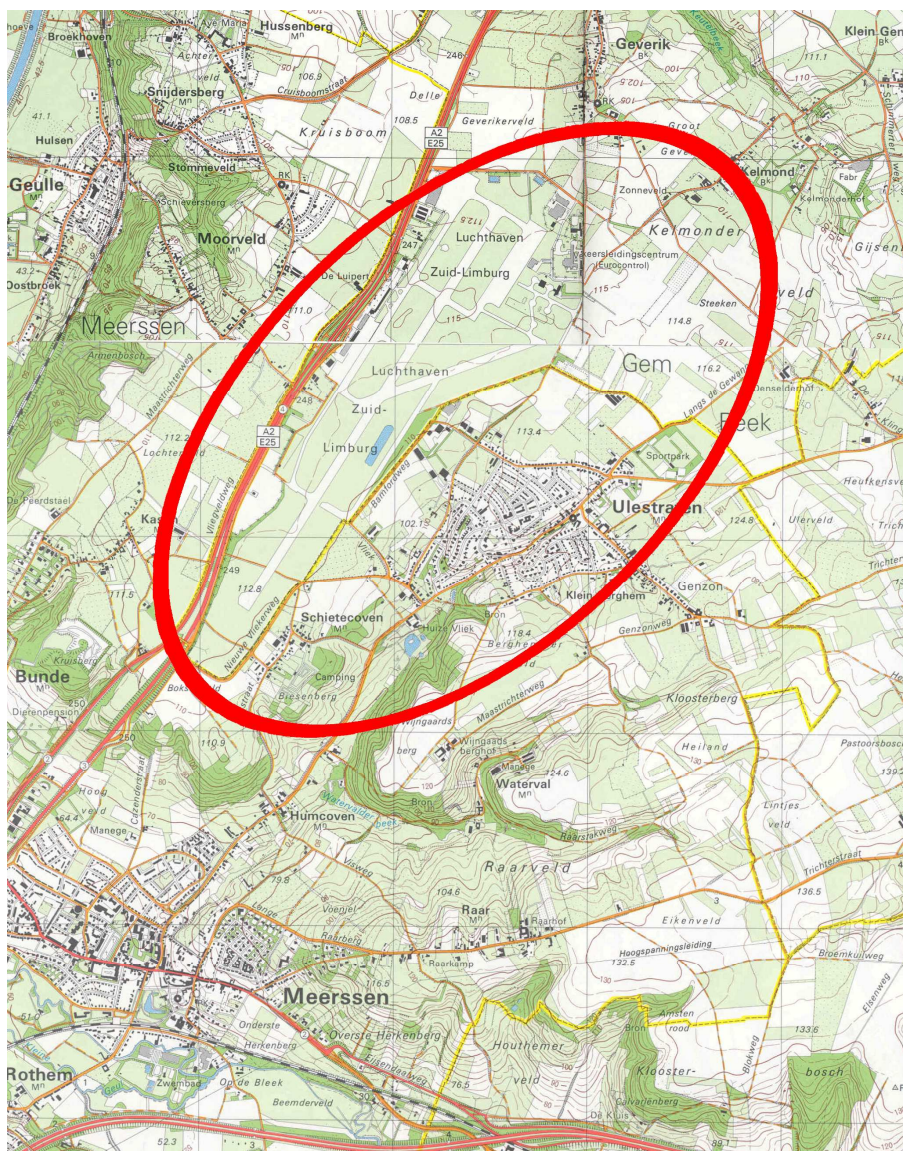


BESTEMMINGSPLAN MAASTRICHT AACHEN AIRPORT

GEMEENTE BEEK/GEMEENTE MEERSSEN



Gemeente Beek/Gemeente Meerssen

Bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport

- Toelichting
bijlage
- Voorschriften
bijlagen
- Plankaart 1 en 2 schaal 1:2.500

projectgegevens:

TOE02-MSR00002-01B
VOO02-MSR00002-01B
SVB02-MSR00002-01B
SVB02-MSR00002-02B
SVB02-MSR00002-03B
SVB02-MSR00002-04B
TEK02-MSR00002-01B
TEK02-MSR00002-02B

Rosmalen, oktober 2006

Vastgesteld: 12 oktober 2006

Goedgekeurd: 6 februari 2007, no. 2007/4970

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Grens van het plangebied	2
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	3
1.4	Inhoud van de toelichting	3
2	HUIDIGE SITUATIE	5
3	PLANOLOGISCH KADER	7
3.1	Nationaal ruimtelijk beleid	7
3.2	Provinciaal ruimtelijk beleid	9
4	PROGRAMMA	13
4.1	Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) (juni 2001)	13
4.2	Relatie masterplan/bestemmingsplan – POL	13
4.3	Bebouwing in clusters	13
5	VISIE	15
5.1	Airport Village	15
5.2	Terminal aan het landschap	16
5.3	Eigentijdse Limburgse bouwstijl	16
5.4	Duurzaam concept	16
5.5	Energie	17
5.6	Parkmanagement	17
6	UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN	19
6.1	Uitgangspunten	19
6.2	Randvoorwaarden	20
7	PLANBESCHRIJVING	27
7.1	Ruimtelijke opzet	27
7.2	Intensief ruimtegebruik	27
7.3	Bebouwing: ruimtelijk en functioneel	30
7.4	Landschappelijke inpassing	34
7.5	Infrastructuur	37
8	MILIEUASPECTEN	41
8.1	Waterparagraaf	41
8.2	Bodem	49
8.3	Luchtkwaliteit	51
8.4	Bedrijven in relatie met milieuzonering	53
8.5	Geluid	57
8.6	Externe veiligheid	59
8.7	Brandveiligheid	62
8.8	Veiligheid algemeen	62
9	HET BESTEMMINGSPLAN	65
9.1	De bestemmingen	65
9.2	Handhavingsbeleid	68
10	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	73
10.1	Inleiding	73
10.2	Kosten	73
10.3	Mogelijke meerkosten	73
10.4	Mogelijke besparingen	74

11	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	75
11.1	Inspraak en vooroverleg	75
11.2	Zienswijzen	75

Bijlage: Overzicht onderzoeksrapporten en andere bijlagen

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

De provincie Limburg wil een vitale provincie blijven. Om deze vitaliteit te ondersteunen hebben Provinciale Staten in 2001 het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) vastgesteld. Onderdeel van dit POL is de ontwikkeling van 175 ha bedrijventerreinen in Zuid-Limburg. Het grootste gebied betreft de ontwikkeling van het terrein MAA-Oost, gelegen aan de oostkant van de bestaande luchthaven 'Maastricht Aachen Airport' (MAA). Het POL beschrijft de ontwikkeling als een hoogwaardige en duurzame kwaliteitslocatie. Naast een ideale locatie voor bedrijvigheid zal in het plan een balans gevonden moeten worden tussen bebouwing en omgeving met aandacht voor ecologische en bestaande structuren. Deze hoge ambitie heeft Maastricht Aachen Airport als initiatiefnemer van het plan met beide handen aangegrepen. In nauw overleg met de betrokken overheden (waaronder het ministerie van Verkeer en Waterstaat) waterschappen en diverse milieu- en natuurgroeperingen is het ontwerp voor het Businesspark MAA tot ontwikkeling gekomen. Dit plan voorziet in de ontwikkeling van het bedrijventerrein MAA-Oost alsmede de herinrichting van de luchthaven.

Met het oog op deze ontwikkeling is een Masterplan opgesteld dat stedenbouwkundige kwaliteit, landschappelijke inpassing en duurzaamheid verwoordt en verbeeldt. Het Masterplan is door de gemeente Meerssen en de gemeente Beek als richtinggevend kader voor dit bestemmingsplan geacordeerd.

1.1.1 Aanleiding voor het plan

Aanleiding voor het opstellen van dit bestemmingsplan is het initiatief van Maastricht Aachen Airport en LIOF bedrijventerreinen BV om een bedrijventerrein te ontwikkelen en hiermee het POL-beleid tot uitvoering te brengen. Dit is waarschijnlijk de laatste ontwikkeling van een groot bedrijventerrein in Zuid-Limburg.

1.1.2 Doel van het plan

Het doel van dit bestemmingsplan is te voorzien in een adequate juridisch-planologische regeling voor de ontwikkelingen op de luchthaven en de ontwikkeling van een bedrijventerrein nabij Maastricht Aachen Airport, waaraan hoge eisen worden gesteld op het gebied van stedenbouwkundige kwaliteit, landschappelijke inpassing en duurzaamheid.

1.2 Grens van het plangebied

De grens van het bestemmingsplan is in de onderstaande afbeelding aangegeven. Deze grens is nagenoeg gelijk aan die van het POL met omringende gebieden om een logische aansluiting met vigerende bestemmingsplangebieden te verkrijgen.



Plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor de gronden gelegen binnen het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' gelden in hoofdzaak de volgende bestemmingsplannen.

Bestemmingsplan	Vaststellingsdatum	Goedkeuringsdatum
Gebruiksvoorschriften algemeen bestemmingsplan gemeente Ulestraten	14-06-1979	18-11-1980
Bestemmingsplan 'Buitengebied 1995'	30-01-1997	09-09-1997
Bestemmingsplan Bedrijvenpark Technoport Europe	09-06-1988	24-01-1989
Bestemmingsplan Vliegveld Zuid-Limburg	09-07-1978	20-03-1979
Bestemmingsplan 'Uitbreidingsplan aanwijzende bestemming in hoofdzaak'	25-08-1953	15-03-1954
ABP Geulle	01-12-1977	19-06-1979 07-05-1985 (KB)
Bestemmingsplan Bedrijvenpark Technoport Europe, herziening 1992'	12-11-1992	09-02-1993

1.4 Inhoud van de toelichting

In het tweede hoofdstuk van deze toelichting wordt de huidige situatie van het plangebied en de directe omgeving beschreven. Hoofdstuk 3 bevat het relevante nationale en provinciale beleid. Daarna wordt in hoofdstuk 4 het beoogde programma voor het plangebied besproken. Hierbij wordt ook kort aandacht besteed aan de eisen die vanuit het POL worden gesteld. Hierna worden in hoofdstuk 5 de stedenbouwkundige en landschappelijke visie op het plangebied thematisch toegelicht. De uitgangspunten en randvoorwaarden die hieruit naar voren komen, worden opgesomd in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt het plan beschreven, ook dit weer naar aanleiding van verschillende thema's. Hoofdstuk 8 bevat een uiteenzetting van de verschillende milieuaspecten die bij de ontwikkeling een rol spelen. Tot slot bevatten hoofdstuk 9 t/m 11 achtereenvolgend een uiteenzetting van de economische uitvoerbaarheid, de bestemmingsplanregeling en de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 HUIDIGE SITUATIE

Het plateau van Schimmert heeft op de locatie van MAA een hoogte tussen de 110 m +NAP en 117,5 m +NAP. In het noordoosten snijdt het droogdal van de Keutelbeek in het plateau en in het zuidoosten snijdt het droogdal van de Watervalderbeek in het plateau.

Landschap/water

Bodem, grondwater, kwel

De bodemopbouw van het gebied wordt gekenmerkt door een circa 8 m dikke leemlaag, waaronder een goed doorlatend grindzandpakket aanwezig is van 5 tot 10 m. Onder deze laag bevindt zich een 80 m dikke laag die bestaat uit kleiig zand en zandlagen. Het onderste deel van het grindpakket vormt de eerste watervoerende laag. Het grondwater bevindt zich op circa 100 m +NAP. De hoogte van het huidige terrein varieert van 110 m +NAP tot 117,5 m +NAP. Het grondwater ligt dan ook relatief diep. De onder het grindpakket gelegen kleilagen veroorzaken kwel langs de randen van het plateau van Schimmert. Deze kwel vormt de voeding voor de Watervalderbeek, de Keutelbeek en de bronbeken langs de westkant van het plateau. De basisafvoer van de beken is volledig afhankelijk van deze kwel.

Het omliggende landschap

Het omliggende landschap bestaat uit een ensemble van grazige weiden, kleine boomgaarden, ruige meidoornhagen, houtwallen en singels, boomgroepen, watergangen en poelen met sompige oevers. Het plangebied zelf ligt op een plateau.

Bestaand gebruik

Het plangebied bestaat momenteel grofweg uit het vliegveld Maastricht Aachen Airport, het bedrijventerrein Bamford en is voor het overige in gebruik als agrarische grond.

Cultuurhistorie

Historisch-geografisch onderzoek toont aan dat de huidige infrastructuur als de Vlieker Eijkenweg, de Waselderweg, de Gewandeweg, de Valkenburgerstraat, de Kapelstraat en de Kelmonderstraat dateren uit de late Middeleeuwen en Nieuwe tijd. De verkavelingsvormen en een aantal nederzettingen als de Oenselderhof en de Kelmonderhof dateren eveneens uit deze tijd. In het Masterplan dat voor het plangebied is opgesteld, hebben deze cultuurhistorisch waardevolle structuren een grote rol gespeeld.

Ecologie/leefgebieden

Rondom het MAA-terrein bevinden zich vier soorten ecologische leefgebieden: hellingbossen, kleinschalig agrarisch cultuurlandschap, grootschalig agrarisch cultuurlandschap en ecologisch waardevolle watergangen. Uit een nauwkeurige analyse van deze gebieden blijkt het interessant het leefgebied te stimuleren van de volgende diersoorten: de das, de akkervogels, de geelgors, de patrijs, vleermuizen en amfibieën.

3 PLANOLOGISCH KADER

3.1 Nationaal ruimtelijk beleid

3.1.1 Nota Ruimte (mei 2004)

Met de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020 vastgelegd. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt. De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging van waardevolle groengebieden en veiligheid.

Op het gebied van verstedelijking zet de Nota Ruimte in op een voortzetting van het bundelingsprincipe. Bundeling draagt bij aan economische schaalvoordelen, benutting van (overheids)investeringen in voorzieningen (zoals die in infrastructuur), versterkt het draagvlak voor diverse stedelijke voorzieningen en beperkt de druk op de landelijke gebieden. De Nota Ruimte kent zes nationale stedelijke netwerken, waaronder dat van Zuid-Limburg.

Het stedelijke netwerk Zuid-Limburg kent een sterk internationaal getinte ruimtelijke opgave. Het economisch kerngebied van het stedelijk netwerk maakt onderdeel uit van de toptechnologieregio Zuidoost-Nederland, die doorloopt naar Zuidoost-Brabant, Aken, Hasselt-Genk en Luik. Sterke economische pijlers zijn chemische technologie, life-science, automotive, metaalinstrumenten, logistiek en dienstverlening. De luchthaven Maastricht-Aachen Airport (MAA) is samen met de luchthaven van Luik (Bierset), de hogesnelheidstreinverbinding Keulen-Brussel en de snelwegen Amsterdam-Maastricht (A2), Antwerpen-Aken en Brussel-Aken, belangrijk voor de internationale positionering en de ontwikkelingskracht van de regio.

De Nota Ruimte dicht luchthaven Maastricht Aachen Airport een duidelijke ontwikkelingspotentie toe zonder aan te geven op welke manier deze ingevuld dient te worden. Deze invulling is volgens de nota een taak voor provincie en betrokken gemeenten.

3.1.2 PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (mei 2004)

Besluitvorming rondom het gebruik van de luchthaven en de consequenties hiervan voor de geluidbelasting voor de omgeving worden primair niet geregeld in het ruimtelijke beleid en vallen derhalve buiten de kaders van dit bestemmingsplan. In de planologische kernbeslissing (PKB) luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zijn de uitgangspunten, de hoofdlijnen en de kaders voor verdere besluitvorming ten aanzien van de ontwikkeling van MAA door de Tweede Kamer vastgesteld.

3.1.3 Aanwijzing

Op 27 december 2004 hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een nieuw aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport vastgesteld bestaande uit de aanwijzing Luchtvaartwet (LVW) en de aanwijzingen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

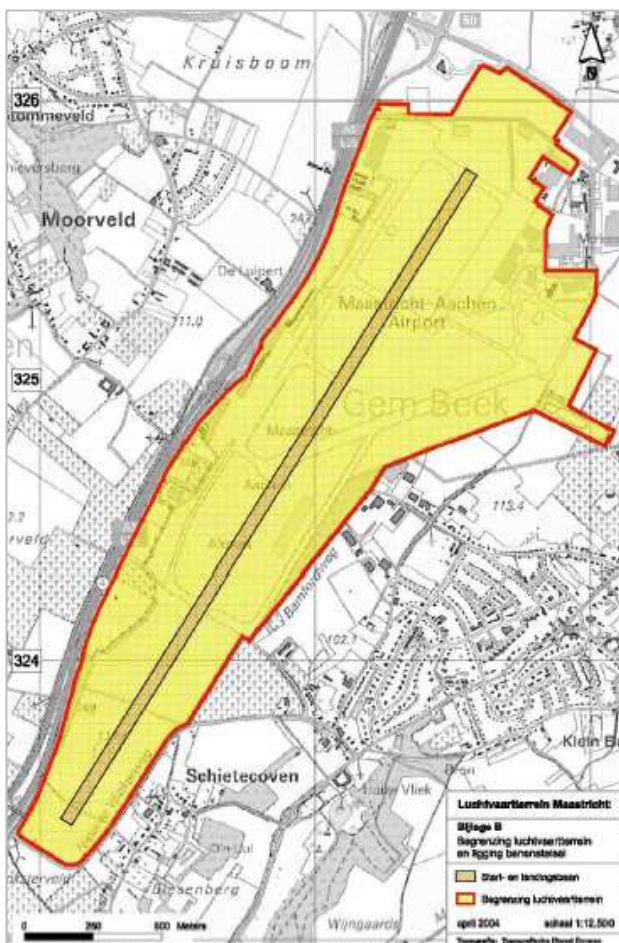
Ten behoeve van wijziging van de interim-geluidszone in een definitieve geluidszone is de aanwijzings- en zoneringsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet (Lvw) doorlopen.

De aanwijzing Lvw bevat onder meer:

- regels ten aanzien van het gebruik van de luchthaven;
- een tijdelijke en definitieve geluidszone voor vliegtuigen met een gewicht van meer dan 6.000 kg;
- een geluidszone voor lichte vliegtuigen (< 6.000 kg).

3.1.4 Milieueffectrapport aanwijzing en zonering MAA (maart 2004)

In het kader van de besluitvorming rond de aanwijzing en zonering was het nodig een milieueffectrapportage (m.e.r.) uit te voeren. Het milieueffectrapport (MER) is in maart 2004 gereed gekomen (Milieueffectrapport aanwijzing en zonering MAA). Uit de resultaten van de m.e.r. is naar voren gekomen, dat uit de onderzochte alternatieven noch voor de bekende woningbouwplannen tot 2015 noch voor de plannen voor bedrijvigheid in de nabijheid van het luchthaventerrein grote beperkingen voortvloeien. Voor zover in het kader van de ruimtelijke besluitvorming rond het bestemmingsplan van belang is met de conclusies uit de m.e.r. in de planvorming rekening gehouden.

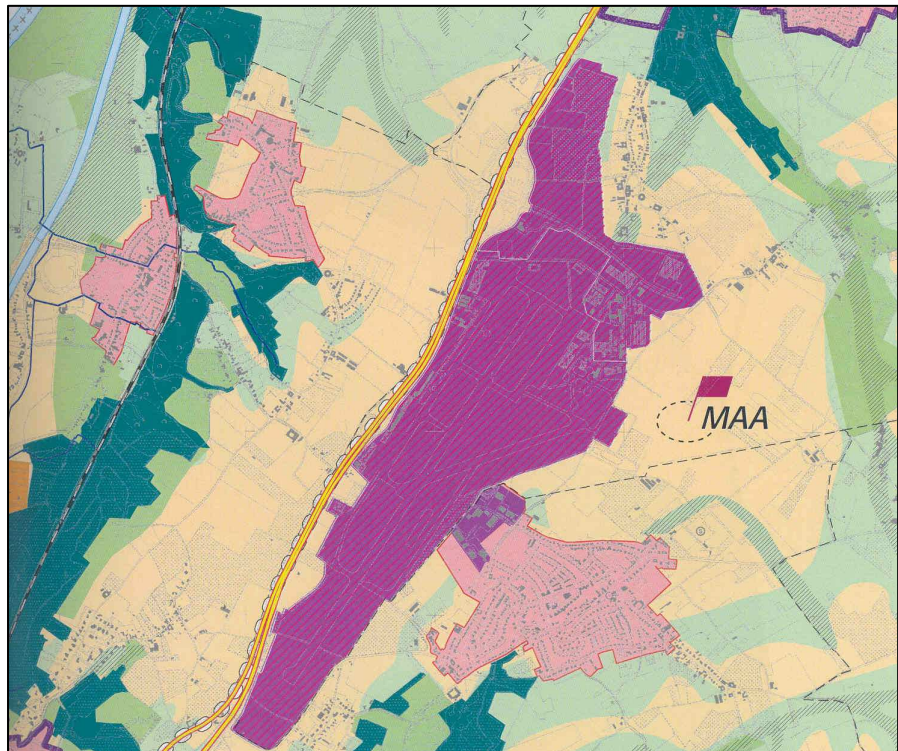


Begrenzing luchtvaartterrein en ligging banenstelsel

3.2 Provinciaal ruimtelijk beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) (juni 2001)

De luchthaven Maastricht Aachen Airport heeft een belangrijke functie die boven de regio uitstijgt. Naast de (economische) betekenis van de luchthaven zelf vervult MAA ook een wezenlijke rol bij het invullen van de regionale behoefte aan bedrijventerreinen in Zuid-Limburg (zie paragraaf 3.2.2).



POL-kaart Zuid (omgeving MAA-Oost)

De aanwezige faciliteiten en de ligging aan de A2 vormen een goede uitgangspositie om de luchthaven uit te laten groeien tot een florerend centrum voor personen- en goederenvervoer. De doelstelling is een rendabel Businesspark MAA, met het luchthavenbedrijf als hoogwaardig vervoersknooppunt en duurzame bedrijfslocaties die bedrijventerreinen elders in Zuid-Limburg aanvullen. Volgens het POL is bij MAA de ontwikkeling van een bedrijventerrein rondom de luchthaven tot een businesspark nodig om de vervoersontwikkeling te kunnen accommoderen en een positieve rentabiliteit te behalen. Daarbij kan worden ingespeeld op het tekort aan bedrijventerrein in de regio voor met name de segmenten transport en distributie, modern gemengd en bedrijvenpark. De platformgebonden en luchthavengerelateerde activiteiten moeten op één locatie worden gesitueerd en wel direct aansluitend aan de luchthaven.

Het POL erkent het economische belang van MAA door het gebied als één van de provinciale economische kerngebieden aan te wijzen. Deze kerngebieden zijn van groot belang voor de realisering van een belangrijk deel van de economische groei en dienen ter versterking van de economische structuur.

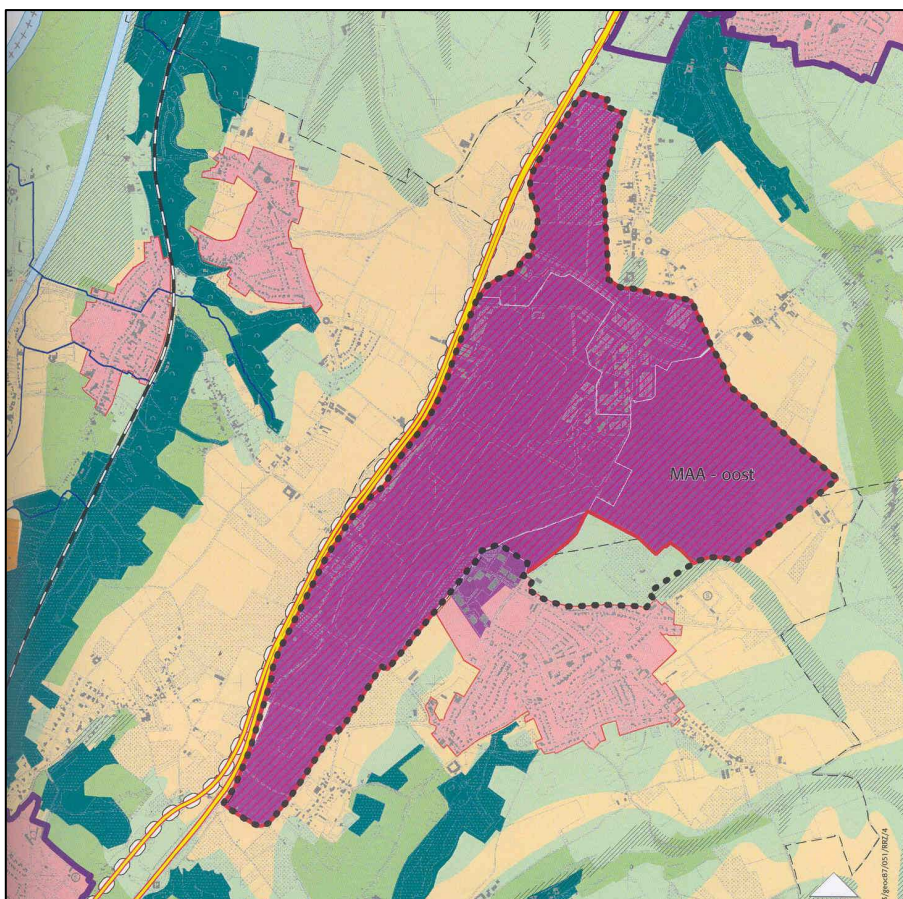
Het POL ziet de zorg voor voldoende grondaanbod, goede bereikbaarheid, duurzaamheid en landschappelijke inpassing van de nieuw te ontwikkelen provinciale kerngebieden als een provinciale taak.

De regionale uitwerking voor MAA in het POL schetst hoe de provincie deze taak wil vormgeven. Gezien de kwetsbare waarden die voorkomen aan de noord-, zuid- en westzijde van het gebied, is uitbreiding van bedrijventerrein hier niet mogelijk. Daarnaast sluiten deze gebieden niet direct aan op de start- en landingsbaan, wat noodzakelijk is voor de platformgebonden en luchthavengerelateerde activiteiten. Met een keuze voor MAA-Oost wordt de minst grote inbreuk gemaakt op de open ruimte en natuurwaarden en landschappelijke waarden rondom de luchthaven.

Voor de mogelijke omvang en inpasbaarheid van de bedrijventerreinontwikkeling bij MAA maakt het POL, gezien de behoefte aan nader onderzoek, vervolgens geen definitieve keuze. Deze is meegenomen in de POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg.

3.2.2 POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg (februari 2003) en MER Bedrijventerreinen Zuid-Limburg (januari 2003)

Bij de vaststelling van het POL kon geen afgewogen besluit worden genomen over de situering van nieuwe bedrijventerreinen in Zuid-Limburg.



POL-kaart Zuid (MAA-Oost)

Om een oplossing te vinden voor dit locatievraagstuk is de POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg opgesteld en is besloten deze aanvulling te onderbouwen met een milieueffectrapportage. MAA-Oost behoort tot de potentiële ontwikkelingslocaties die in het plan zijn meegenomen.

Op basis van onder andere de uitgebreide milieueffectrapportage, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het MER Bedrijventerreinen Zuid-Limburg, zijn in de POL-aanvulling de volgende conclusies getrokken:

- De verdeling van de ruimtebehoefte voor de verschillende bedrijfssegmenten levert voor MAA-Oost een totaal programma op van 72,5 ha. Dit programma bestaat uit 37,5 ha voor platformgebonden en luchthavengerelateerde bedrijvigheid, 20 ha ten behoeve van de transport- en distributiesector en 15 ha voor het segment modern gemengd en bedrijvenpark (afgestemd op de behoefte in de stadsregio Maastricht).
- Deze toedeling van segmenten aan MAA scoort vanuit het oogpunt van milieueffecten beter dan het 'meest milieuvriendelijke alternatief'.
- Het is niet verantwoord dat een bedrijventerrein MAA-Oost de wegen Valkenburgerstraat en Langs de Gewannen zal overschrijden. Dit zal leiden tot grote negatieve milieueffecten op het gebied van landschap, ecologie en geluid.
- Tussen het bedrijventerrein en de bebouwing van Ulestraten zal een ruime bufferzone in acht genomen moeten worden die onder meer moet zorgen voor een degelijke visuele afscherming. Daarnaast kan deze dienen als natuurcompensatie. De aanwezigheid van een leefgebied voor dassen dient hierbij in ogenschouw genomen te worden. Het gebied tussen de Waselderweg en de bebouwing van Ulestraten krijgt in het plan een functie als ecologische verbindingszone.
- De begrenzing van het bedrijventerrein en het luchthaventerrein geldt als contour zoals bedoeld in het provinciale open ruimte- en bufferbeleid voor Zuid-Limburg. Op basis van het plan heeft aanpassing plaatsgevonden van deze partiële streekplanherziening.

Het bestemmingsplan dient plaats te bieden aan de volgende segmenten:

- platformgebonden activiteiten;
- luchthavengerelateerde activiteiten;
- hoogwaardige transport- en distributiebedrijven met een aantrekkelijke verschijningsvorm en geen open opslag etc.;
- modern gemengd en bedrijvenpark.

3.2.3 POL-aanvulling Diensten en locaties (mei 2004)

De POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg handelt niet over de ontwikkelingsmogelijkheden voor kantoren. Hiervoor is een separate POL-aanvulling opgesteld. In de POL-aanvulling Diensten en locaties wordt de bijzondere positie van de luchthaven Maastricht Aachen Airport binnen het stedelijk netwerk erkend. MAA is een aantrekkelijke locatie voor kantoren vanwege de zeer goede ontsluiting en de moderne uitstraling. Desondanks wil de provincie als gevolg van de concurrerende werking voor de kantorenmarkt in Maastricht, Parkstad Limburg en Sittard-Geleen de vestiging van kantoren op MAA slechts beperkt toestaan. Dit geldt zowel voor de A2-zone: de strook langs de A2 die na verplaatsing van de terminal voor andere functies beschikbaar komt als voor het bedrijventerrein MAA-Oost.

Op de luchthaven mogen zich wel platformgebonden kantoren vestigen. Daaronder worden kantoren verstaan die zich richten op de passagiers en het functioneren van de luchthaven als zodanig. Kantoren die niet direct platformgebonden zijn, maar een stevige relatie met de luchthaven hebben, het segment luchthavengerelateerd, worden niet toegestaan tenzij er wordt gewerkt met een uitgiftecommissie, die oordeelt op basis van een uitgifteprotocol.

Bij hoge uitzondering kunnen eveneens onder voorwaarden kantoren worden toegestaan zonder duidelijke relatie met de luchthaven. In dergelijke uitzonderingsgevallen geldt een 'nee, tenzij'-principe.

Dat betekent dat het moet gaan om nieuwe kantoorvestigingen die van grote betekenis zijn voor de economie en werkgelegenheid en waarvan bovendien is aangetoond dat vestiging in Maastricht, Parkstad Limburg en Sittard-Geleen redelijkerwijs niet mogelijk is. Ook deze beoordeling moet verlopen via de genoemde uitgiftecommissie op basis van het uitgifteprotocol.

De invulling van de begrippen 'platformgebonden' en 'luchthavengerelateerd' sluit aan bij de definities gehanteerd in de POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg.

Platformgebonden activiteiten zijn activiteiten als het luchthavenbedrijf, ondersteunende activiteiten (bijvoorbeeld douane, brandweer, meteorologische dienst, beveiliging, marechaussee), onderhouds- en reparatiebedrijven van vliegtuigen, commerciële passagiersgerelateerde bedrijven (luchtvaartmaatschappijen, dienstverlening, reisagenten, hotel) en commerciële luchtvrachtgerelateerde bedrijven (vrachtafhandeling, dienstverleners).

Luchthavengerelateerde activiteiten hebben weliswaar een relatie met de luchthaven, maar er is geen directe noodzaak voor vestiging aan het platform. Tot luchthavengerelateerde activiteiten behoren dienstverlening aan de bedrijven die gebonden zijn aan de luchthavenlocatie (autoverhuur, catering, schoonmaak- en bewakingsdiensten), luchtvrachtgerelateerde of passagiersgerelateerde activiteiten.

4 PROGRAMMA

4.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) (juni 2001)

Het programma voor het onderhavige bedrijventerrein is volgens het POL:

- totaal 72,5 ha bruto bedrijventerrein buiten de luchthaven en 15 ha bruto bedrijventerrein op het luchthaventerrein;
- segment platformgebonden en luchthavengerelateerd 37,5 ha, zo dicht mogelijk bij het platform plus 15 ha op eigen terrein;
- segment transport en distributie 20 ha;
- segment modern gemengd 15 ha, afgestemd op de behoefte in de stads-regio Maastricht.

4.2 Relatie masterplan/bestemmingsplan – POL

Het Masterplan Businesspark MAA, dat aan dit bestemmingsplan ten grondslag ligt, voorziet in 61 ha netto uitgeefbaar bedrijventerrein. Dit is exclusief platform en terminal (samen circa 6 ha). Daarnaast is er nog substantieel ruimtewinst geboekt door het parkeren voor het vliegveld niet op maaiveld te laten plaatsvinden, maar in parkeergarages (circa 5 ha).

Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat voor alle segmenten in het bestemmingsplan voldoende uitgeefbaar terrein is opgenomen.

4.3 Bebouwing in clusters

De verdeling van het gebouwde programma is een verfijning van het programma zoals dat is vastgelegd in de POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg. De globale programmatische opdeling van het gebied leidt tot een thematische aanpak met accenten. Het grote voordeel van de thematische aanpak met accenten is de mogelijkheid om de bedrijven daar onder te brengen waar zij het best passen en altijd iets toevoegen aan de totale uitstraling van het terrein.

Gekozen is voor een opdeling van het gebied in clusters. Dit zijn ruimtelijke eenheden waarbinnen verschillende soorten bedrijvigheid mogelijk is. Ieder cluster krijgt vanzelf een eigen identiteit. Wat deze identiteit is, is van tevoren niet te bepalen en zal vanzelf gestalte krijgen, doordat het ene bedrijf op de ene locatie beter past dan op een andere. Voor de betere zichtlocaties zijn de clusterranden uitermate geschikt, de binnengebieden bieden een flexiblere opzet met grotere variatie aan kavelmatten en langs de buitenranden is plaats voor grote bedrijven.

Inclusief het bedrijfsterrein Bamford (gemeente Meerssen) is sprake van negen clusters, met dien verstande dat een van deze clusters is opgedeeld in vier kleinere.

De basis voor de verdeling van het programma is gebaseerd op een aantal uitgangspunten. Het hart van het plan wordt gevormd door de verplaatste terminal van MAA. Hieromheen worden zogenaamde Airport Village-functies gegroepeerd. In de aan het platform grenzende clusters worden de platformprogramma's en luchthavengerelateerde programma's ondergebracht.

De clusters aan prominente landschapsranden alsmede het centrale cluster zullen, voor zover zij niet het Airport Village-programma bevatten, ingevuld worden met modern gemengde bedrijven. De verwachting is dat bedrijven voor transport en distributie zich voornamelijk aan de buitenranden van het terrein zullen vestigen. Het Bamford-cluster wordt ingevuld met kleinschalige lokale bedrijven. Voor de A2-zone is het bedrijfsprofiel nog niet gedefinieerd.

4.3.1 Businesspark MAA

Businesspark MAA wordt opgebouwd uit modern gemengde bedrijven en luchthavengerelateerde bedrijven. Per bedrijf zal het aandeel bedrijfshal en kantoorfunctie ongeveer 50%-50% zijn, waarbij het aandeel kantoorfunctie wordt ingezet ten behoeve van de representativiteit van het gebouw.

Rondom de nieuwe terminal worden activiteiten gegroepeerd die direct daaraan gerelateerd zijn zoals: parkeergarages, kantoren voor de luchthaven, autoverhuurbedrijven, etc.

Daarnaast is in het stedenbouwkundig plan rekening gehouden met de vestiging van commerciële functies die zowel het vliegveld als businesspark kunnen bedienen. Zo is er de mogelijkheid voor de vestiging van een hotel, restaurants, healthclub, wasserette, kinderdagverblijf, kapper, bank en een transportservicecentrum. Het samenbrengen van deze functies in een Airport Village bepaalt de meerwaarde van het businesspark ten opzichte van vele andere bedrijventerreinen.

4.3.2 A2-zone

Voor de zone langs de rijksweg A2 is het programma nog niet bekend. Bij de verplaatsing van de terminal en bijbehorende activiteiten zal een groot deel van deze zone vrijkomen voor nieuwe ontwikkelingen. Gezien de strategische positie tussen snelweg en platform is het belangrijk een goede programmatische onderbouwing te maken voor de ontwikkeling van deze zone. Het masterplan voorziet uitsluitend in een aantal ruimtelijke aanbevelingen voor de ontwikkeling van deze zone.

5 VISIE

5.1 Airport Village

Een regionaal vliegveld heeft de romantiek van het vliegen hoog in het vaandel staan. Met parkeren voor de deur en direct zicht op het vliegtuig waarmee je vertrekt, heeft het regionale vliegveld een specifieke positie ingenomen. Het vliegveld trekt niet alleen (zakelijke) reizigers aan, maar ook begeleidende familieleden en vliegtuigliefhebbers. De terminal is het hart van het vliegveld waarin alle mogelijke activiteiten kunnen worden ondergebracht. Door het bedrijventerrein aan het vliegveld te koppelen, ontstaat de mogelijkheid van wederzijds profijt: het vliegveld voorziet in behoeftes die leven bij de mensen die werken op het bedrijventerrein en tevens voorziet het het bedrijventerrein van een identiteit. De toenemende activiteiten rondom het vliegveld kunnen, vanwege het ruimtebeslag, niet allemaal worden ondergebracht in één gebouw, reden waarom veel internationale luchthavens hiervoor het 'Airport City'-concept ontwikkelen. Voor de regionale luchthaven MAA is hiervoor het 'Airport Village'-concept ontwikkeld waarbij het kleinschalige dorpse karakter wordt ingezet als aantrekkelijke omgevingsfactor. Zo zal rond de terminal een concentratie van dienstverlenende bedrijven en horecavestigingen komen.

Naast deze generieke aanpak zal MAA ook een specifieke kwaliteit moeten hebben. Een sterke verweving met het Limburgse landschap en de specifieke manier van bouwen in het landschap zijn in het plan als leidraad genomen. Het concept voor MAA is op twee manieren te interpreteren: als clusters in het landschap en als landschap tussen de clusters.

5.1.1 Clusters in het landschap

In tegenstelling tot de relatief open structuur van veel bedrijventerreinen is met betrekking tot MAA gekozen voor geconcentreerde clusters. De clusters zijn compact van opzet met een zeer efficiënt grondgebruik. Doordat in elk cluster een breed spectrum aan bedrijvigheid mogelijk wordt gemaakt, maar elk cluster andere ruimtelijke kwaliteiten bezit, trekt elk cluster een bepaald soort bedrijven aan.

De clusteropzet wordt sterk gemaakt door iedere cluster op te vatten als ware het een hofboerderij: een sterk gearculeerde rand en een vrij indeelbaar middengebied. Langs de rand van de clusters bevindt zich ook de infrastructuur. Deze aanpak zorgt ervoor dat de bedrijven altijd een duidelijk adres hebben binnen een gemeenschappelijke identiteit. De geknikte vormen van de clusters leveren lange zichtlijnen en een gevarieerde façade. De bedrijfspresentatie is waar mogelijk extern gericht, waarbij de bedrijven zich individueel en onderscheidend kunnen profileren.

5.1.2 Landschap tussen de clusters

Het gebied tussen de clusters heeft een zelfstandig landschappelijk karakter. De bestaande landschappelijke morfologie van holle wegen en landbouwpaadjes wordt gecombineerd tot een stevig raamwerk met recreatieve allure en natuurwaarde. Het fijnmazige fietspadennetwerk van Zuid-Limburg loopt over het terrein en de das kan over het terrein zijn weg vinden naar de foerageergebieden aan de randen. Door de ontsluiting van de clusters te positioneren aan de rand van de clusters worden landschap en cluster zelfstandige eenheden. De clusters kunnen veranderen, maar het landschap blijft bestaan.

5.2 Terminal aan het landschap

De terminal is het 'icoon' van MAA. De ruimtelijke opzet van de clusters is zo gekozen dat de terminal niet verscholen ligt achter de bedrijven maar zich presenteert aan het landschap. Het intieme Limburgse land wordt al beleefd bij het naar buiten komen vanuit de terminal. Rondom de terminal zullen functies worden ondergebracht, die de sfeer van een vliegveld dorp versterken. Het is de plek waar vliegveld en bedrijventerrein optimaal van elkaar kunnen profiteren en het geeft allure aan Businesspark MAA, passend bij een internationaal topmilieu voor hoogwaardige bedrijvigheid.

Richting Ulestraten zal het aanwezige landschap een buffer vormen tussen het bedrijventerrein en de bebouwing van Ulestraten. Vanuit het buitengebied zullen verschillende zichtassen door het bedrijventerrein lopen.

5.3 Eigentijdse Limburgse bouwstijl

Een belangrijk onderdeel van de cultuurhistorie komt tot uiting in de specifieke vorm van bouwen. Typerend voor de Limburgse bouwstijl is de aaneenschakeling van de bebouwing, ongeacht de aard en architectuur van de afzonderlijke bouwwerken. Dit levert binnen een rationele verkavelingswijze een hoge ruimtelijke kwaliteit op met een grote variatie aan bebouwingsvormen, openbare ruimtes en typen functies. De meest typerende bouwvorm in het gebied rond MAA is de hofboerderij. De activiteiten van het bedrijf spelen zich hier af op eigen terrein achter een randbebouwing met een karakteristieke toegangspoort. De combinatie van hofboerderij en aaneengesloten bebouwing vormt het uitgangspunt voor de basisopzet van het masterplan. De eigentijdse invloeden komen tot uiting in de eenvoudige bouwvormen, bedrijfslogo's en een moderne gevelexpressie. Het zorgt voor een regionale identiteit en biedt mogelijkheden voor een veelkleurig en tegelijkertijd samenhangend bedrijventerrein.

5.4 Duurzaam concept

Het stedenbouwkundig sjabloon voor Businesspark MAA sluit aan bij de ambitie van MAA om flexibel te kunnen inspelen op marktontwikkelingen en een duurzame kwaliteit te kunnen garanderen. Bij de opzet van het bedrijventerrein is voor een structuur gekozen waarbij niet alle clusters totaal ontwikkeld hoeven te zijn om toch een afgerond geheel te vormen. Belangrijk onderdeel van de stedenbouwkundige structuur wordt gevormd door de terminal en omgeving. Daarnaast wordt ingespeeld op een gelijktijdige vestiging van diverse soorten bedrijven binnen het plangebied. De maat van de clusters biedt voldoende flexibiliteit voor het realiseren van verschillende typen bedrijven. Door alleen de hoofdontsluiting rondom de clusters vast te leggen blijft het cluster zelf vrij indeelbaar. Op het moment dat het programma bekend is, kunnen extra wegen worden aangelegd. De clusters vormen hierdoor een raamwerk waarbinnen een grote mate van flexibiliteit bestaat.

Businesspark MAA kan op deze wijze over een lange tijd, gedurende economische voor- en tegenspoed, als uitgangspunt dienen voor de ruimtelijke ontwikkeling van het terrein.

5.5 Energie

De energiehuishouding van de bedrijven op het businesspark richt zich op het duurzaam omgaan met energie. Dit zal worden bereikt door het nemen van energiebesparende maatregelen bij de bouw en het beheer van de bedrijven en door gebruik te maken van energie uit natuurlijke bronnen. Businesspark MAA, de ondernemers en de gemeente hebben hierin een gedeelde verantwoordelijkheid:

- Businesspark MAA voor het verstrekken van informatie over het duurzame karakter van het bedrijventerrein en over mogelijkheden voor duurzaam bouwen op deze locatie;
- de ondernemer voor het opnemen van duurzaamheid in het ontwerp en het beheer van het bedrijf;
- de gemeente voor het gebruik van de wettelijke instrumenten, die duurzaam bouwen bevorderen.

5.6 Parkmanagement

Facility- en parkmanagement zal de komende jaren het leidende principe voor de ontwikkeling van Businesspark MAA zijn. Dit geldt vanaf het ontwerp en de ontwikkeling tot en met de uitgifte en het beheer van de terreinen. Het doel is het verkrijgen en behouden van het kwaliteitsniveau van zowel de openbare ruimte als het private domein en de facilitaire dienstverlening. De volgende onderdelen van facility- en parkmanagement zijn te onderscheiden:

- 1 facilityservices: het gezamenlijk organiseren van diensten;
- 2 sitemanagement: het beheer op particuliere kavels. Hiertoe behoren zowel gebouwen- als terreinbeheer;
- 3 parkmanagement: het beheer van de openbare ruimte.

De exploitant van het bedrijventerrein is primair verantwoordelijk voor de uitvoering van het facility- en parkmanagement.

Met het oog op een goed en efficiënt facility- en parkmanagement zal een parkmanagementsplan worden opgesteld.

6 UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN

6.1 Uitgangspunten

Ontsluiting van het bedrijventerrein

De hoofdontsluiting van het bedrijventerrein zal vanuit het noorden, over het terrein, richting het zuiden komen te lopen. De weg sluit in het noorden aan op de huidige Europalaan. Deze centrale weg komt vlak langs de terminal en de daar geplande parkeervoorzieningen. De verschillende clusters liggen aan zijstraten van deze hoofdontsluiting. Bij de dimensionering van de verschillende wegen wordt uiteraard rekening gehouden met het hoge percentage vrachtverkeer dat van de wegen gebruik zal maken.

Rekening wordt gehouden met (het voorkomen van) sluiptverkeer, een betere ontsluiting van het terrein Bamford en een openbaarvervoerroute onder andere vanuit Ulestraten naar het bedrijventerrein. Onder andere wordt voorkomen dat er doorgaand verkeer mogelijk is tussen de Europalaan en de Valkenburgerstraat in het noorden van het plangebied.

Bij de opzet van het bedrijventerrein zal, naast de ontsluitingswegen, veel aandacht worden besteed aan routes voor ontsluiting in het geval van calamiteiten.

Hoogtelijnen terrein

Momenteel is het terrein behoorlijk geaccentueerd. Voor de ontwikkeling wordt het gehele terrein afgegraven dan wel opgehoogd tot een hoogte van 110 m +NAP.

Dassen

In het gebied zijn dassen aanwezig. Met hun aanwezigheid is in het ontwerp rekening gehouden door te voorzien in een circa 150 m brede strook die als foerageergebied wordt ingericht op de grens van het toekomstige bedrijventerrein en de bebouwing van Ulestraten. Deze strook kan tevens dienen als natuurlijke scheidslijn tussen de bebouwing van het bedrijventerrein en de bebouwing van Ulestraten.

De realisatie van dit gebied als natuurcompensatiegebied en als foerageergebied voor de das zal gereed zijn, voordat tot ontwikkeling van de clusters grenzend aan de gemeente Meerssen wordt overgegaan.

Inpassing bedrijventerrein

Er zal sprake zijn van een optimale inpassing in en aanpassing van het terrein aan de omgeving. Richting de woonkernen zal een groene overgangszone worden gerealiseerd die dienst doet als buffer tussen het bedrijventerrein en de woningen aan de Burgemeester Visschersstraat. Tevens vormt deze een kwalitatieve afronding van het bedrijventerrein.

Aan de andere zijden zal het gebied ook op een geschikte wijze qua bebouwing, groeninrichting, erf- en terreinafscheiding, verharding en infrastructuur worden begrensd en voorts op een sociaal veilige wijze en zonder rommelhoeken worden ingericht. Ook openbare verlichting wordt met zorg ontworpen en toegepast.

Gebiedsindelingen

Bij de gebiedsindeling van de verschillende zones voor de bedrijfsvestigingen wordt aangegeven welke bedrijven waar gevestigd kunnen worden. Om een kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein te ontwikkelen is het van belang te weten welke bedrijven er komen en hoe en waar deze in het landschap het beste kunnen worden ingepast. Van belang is dat zoveel mogelijk karakteristieke kenmerken van het Limburgs landschap gehandhaafd blijven.

Stankcirkel varkenshouderij

Bij de planontwikkeling is rekening gehouden met de verplaatsing van de varkenshouderij aan de Waselderweg. De huidige stankcirkel van dit bedrijf (straal van 174 m) reikt deels over twee bedrijvenclusters. De stankcirkel verdwijnt bij de realisering van het voorgestelde programma. De varkenshouderij wordt dan namelijk aangekocht.

Onderdeel van de bedrijfsvoering van dit agrarisch bedrijf is tevens een fruitteeltbedrijf. Het is de bedoeling dat het fruitteeltbedrijf wordt uitgebreid en geïntensiveerd als compensatie voor het wegvallen van de varkenshouderij. Dit is mogelijk binnen de doelstellingen van de op dit plandeel gelegde bestemming 'Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurlijke waarden'. De omschakeling naar een volledig fruitteeltbedrijf maakt de bouw van een fruitloods noodzakelijk. In het bestemmingsplan is de mogelijkheid hiertoe aanwezig. De bestaande bedrijfswoning (Waselderweg 20) blijft als agrarische bedrijfswoning functioneren.

6.2 Randvoorwaarden

6.2.1 Archeologie

Door RAAP Archeologisch Adviesbureau is in april en mei 2003 een inventariserend archeologisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de aanvulling Maastricht Aachen Airport-Oost bij het POL (RAAP-RAPPORT 942, eindversie 9 september 2003).

Bij aanvang van de onderzoekswerkzaamheden waren binnen het plangebied twee vindplaatsen bekend:

- een nederzetting uit de IJzertijd die reeds gedeeltelijk is onderzocht door middel van proefsleuven in 1993;
- een vluchtschans uit de Nieuwe Tijd waarvan de sporen vermoedelijk verloren zijn gegaan bij een eerdere uitbreiding van het luchthaven- en bedrijventerrein.

Het inventariserend archeologisch onderzoek bestond uit bureauonderzoek en veldonderzoek. Het veldonderzoek heeft vooral vondsten uit de Prehistorie opgeleverd. In het plangebied werden vijf 'nieuwe' vondstconcentraties worden afgebakend. Het betrof drie vuursteen- en twee aardewerkconcentraties uit het Vroeg en/of Midden Neolithicum. Verspreid over het plangebied komen losse vondsten voor uit deze periode.

Op basis van deze resultaten is op een aantal vindplaatsen waarderend vervolgonderzoek in de vorm van proefsleuven uitgevoerd. De vermoede aanwezigheid van vuursteenvindplaatsen kon niet worden bevestigd. In plaats daarvan werden niet eerder vermoede ijzertijdnederzettingen aangetroffen.

Aangezien aan de hand van het uitgevoerde proefsleuven onderzoek niet de begrenzing van deze nederzetting(en) bepaald kon worden, is op die locaties aanvullend proefsleuvenonderzoek aanbevolen, waarbij tevens het bij aanvang van het onderzoek al bekende archeologisch terrein in zijn geheel wordt meegenomen. Dit onderzoek vindt plaats in het najaar van 2006. Het benodigde Programma van Eisen voor dit onderzoek is door de Provincie goedgekeurd op 24 februari 2006.

In het bestemmingsplan zijn de locaties waar het archeologisch onderzoek nog niet is afgerond, voorzien van de aanduiding 'Archeologisch nader te onderzoeken gebied' (plankaart 2: Belemmeringenkaart), waaraan in de voorschriften een bepaling is gekoppeld dat voordat tot planrealisering wordt overgegaan, eerst het benodigde archeologische onderzoek dient te zijn afgerond.

Een behoudenswaardige vindplaats (onderzoeksgebied 2) kan behouden blijven. Deze locatie zal bij de realisering van het bestemmingsplan niet worden aangetast en in de planontwikkeling worden ingepast. Op de betreffende locatie is de aanduiding 'Archeologisch waardevol gebied' gelegd, aan welke aanduiding een aanlegvergunningsstelsel is gekoppeld. Een dergelijk vergunningsstelsel is gericht op de bescherming van de ter plaatse aanwezige waarden en voorkomt aantasting ervan als gevolg van met name grondwerkzaamheden zoals graven, ophogen en het aanbrengen van beplanting.

De kosten die uit de archeologische werkzaamheden voortvloeien, zijn meegenomen in de exploitatieopzet van het bestemmingsplan.

6.2.2 Natuurwaarden

In het kader van de voorgenomen realisering van het bedrijvenpark MAA-Oost is door Taken Landschapsplanning bv een natuurcompensatieplan en projectplan opgesteld.

Het Natuurcompensatieplan voor het bedrijvenpark MAA-Oost (10 mei 2005) verwijst naar de inventarisatie van aanwezige flora en fauna in het plangebied die in 2002 heeft plaatsgevonden. In het compensatieplan vindt een uitwerking plaats van compensatiemaatregelen voor de verwachte aantasting van leefgebied van relevante soorten. Daarmee werd oorspronkelijk zowel ingespeeld op de Provinciale Beleidsregel Natuurcompensatie als op de wettelijke bescherming van flora en fauna in het kader van de Flora- en faunawet. Compensatie in het kader van de Provinciale Beleidsregel Natuurcompensatie is vanwege afstemming van het provinciale soortenbeleid op de Flora- en faunawet vanaf begin 2005 niet meer aan de orde. Daarmee vormt de Flora- en faunawet de actuele basis voor het compensatieplan.

Het Projectplan Maastricht Aachen Airport Village (oktober 2003) is een korte notitie, die samen met het compensatieplan de onderbouwing vormt voor de benodigde ontheffingsaanvraag ingevolge artikel 75 Flora- en faunawet.

Op basis van deze aanvraag en van naderhand aangeleverde aanvullende informatie is per 1 september 2005 door de minister van LNV een ontheffing verleend in verband met de aanwezige beschermde soorten das, gewone dwergvleermuis, laatvlieger en steenmarter (ontheffing FF/75c/2004/0359). Indien bij de uitvoering gehandeld wordt conform het compensatieplan en de nadere voorwaarden in de ontheffing, zijn er geen belemmeringen met betrekking tot realisering van het bestemmingsplan. Dit geldt ook voor een aantal algemene beschermde soorten waarvoor ontheffing was aangevraagd, maar waarvoor sinds begin 2005 geen ontheffing meer is vereist.

In het plangebied en in de omgeving daarvan komt een groot aantal (broed)vogels voor. Voor vogels is nog geen ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aangevraagd.

De aanwezige vogelpopulaties en de effecten daarop zijn nader geanalyseerd door Taken Landschapsplanning op basis van een vogelonderzoek dat in het voorjaar en de zomer van 2004 is uitgevoerd. Dit onderzoek werd uitgevoerd op verzoek van de Commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen (CVL) als actualisatie van de provinciale avifaunakartering. Op basis van dit aanvullende onderzoek en de nadere analyse blijkt dat veel vogelsoorten, waaronder een soort van de Rode Lijst als de veldleeuwerik, zich weliswaar niet in het plangebied zullen kunnen handhaven, maar dat in het omliggende agrarisch gebied de omstandigheden voor deze soorten zullen worden geoptimaliseerd waardoor handhaving van de populaties is veiliggesteld. Hoewel reductie van de populatieomvang niet uitgesloten is, komt de duurzame instandhouding van deze in de regio en/of landelijk algemene soorten niet in gevaar. Een ontheffing Flora- en faunawet is op dit punt aan de orde. Er mag worden verwacht dat deze kan worden verleend en dus is er geen sprake van een belemmering van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Relatie veiligheid luchtvaart

De plannen ten aanzien van de groencompensatie dienen ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW), welke instantie zich in deze zal laten adviseren door de Commissie Vogelaanvaringen Luchtvaartuigen (CVL). Deze zullen de plannen toetsen aan het Luchthaven Indelingsbesluit. De commissie valt onder verantwoordelijkheid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van VROM. Ten aanzien van de planrealisatie kan deze Commissie adviseren om verklaring van geen bezwaar af te geven, wanneer de plannen niet kunnen voldoen aan de wettelijk gestelde eisen. Er zullen beheersmaatregelen worden opgesteld om de vogelaantrekking tot een minimum te beperken.

6.2.3 Veiligheid luchtverkeer

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 burgerluchtvaartregelgeving (ICAO¹) 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 Verkeer en Waterstaat, dat hierin in het bijzonder wordt geadviseerd door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL)

In de Nederlandse luchtvaartwet- en regelgeving is in artikel 31 Luchtvaartwet en artikel 119 Regeling Toezicht Luchtvaart, de basis neergelegd voor een veilige aanleg van luchthavens en het veilig gebruik daarvan.

¹ International Civil Aviation Organization

De Minister van Verkeer en Waterstaat 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. 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. Op de bijgevoegd combikaart (verzamelkaart toetsingsvlakken) van LVNL zijn de betreffende voorzieningen met bijbehorende toetsingsvlakken aangegeven.

In het kader van het bestemmingsplan voor de luchthaven en van het bedrijventerrein MAA zijn met name de volgende voorzieningen van belang:

ILS (Instrument Landing Systeem)

ILS is het systeem ter ondersteuning van de landingsoperaties (koersgeleiding). Het is voor wat betreft de locatie gebonden aan de landingsbaan. Op bijgevoegde kaart zijn de toetsingsvlakken behorende bij de ILS aangegeven.

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. De zone behorende bij de zuidwestelijke baankop is volledig buiten het plangebied gelegen. De zone behorende bij de noordoostelijke baankop is gelegen over het bestaande bedrijventerrein TPE en over een gedeelte van het toekomstige bedrijventerrein MAA-Oost. Voor het overige strekt deze zone zich uit over een groot deel van de aangrenzende, buiten het plangebied gelegen, gebieden. Op bijgevoegde verzamelkaart is deze toetsingszones in rood aangegeven.

Bouwplannen voor bebouwing die dit toetsingsvlak doorsnijdt, dienen ter toetsing 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.

Eurocontrol en LVNL

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 staan daarvoor zend- en ontvangstantennes van Eurocontrol.

Ook bevinden zich er zendantennes van LVNL. LVNL verzorgt de radio-communicatie met vliegtuigen die MAA naderen en vanaf MAA vertrekken. 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. 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. Binnen een straal van 200 meter is daarom in het bestemmingsplan bepaald, dat niet hoger dan 16 meter mag worden gebouwd en binnen een straal van 1.000 meter niet hoger dan 18 meter. In het kader van de luchtverkeersdienstverlening dienen bouwplannen binnen het invloedsgebied van de antennes ter toetsing te worden voorgelegd aan LVNL en Eurocontrol. Deze toetsingsverplichting geldt voor alle bebouwing boven het peil van de voet van het gebouw waarop de antennes zijn geplaatst. Aangezien in het bestemmingsplan de rechtstreeks toegestane maximale bouwhoogten (16 meter en 18 meter) zijn afgestemd op de hoogte van het gebouw van Eurocontrol en dus onder de voet van de antennes blijven, is met LVNL overeengekomen, dat voor bebouwing die aan deze maximaal toegestane hoogtematen voldoet niet meer apart door LVNL hoeft te worden getoetst. Wel blijft toetsing noodzakelijk, indien sprake is van overschrijding van de maximale hoogtematen bijvoorbeeld door ondergeschikte bouwdelen en overschrijdingen die met vrijstelling zijn toegestaan.

In het bestemmingsplan is een vrijstellingsmogelijkheid opgenomen om in een klein gedeelte van cluster 1 (direct grenzend aan de luchthaven) een hogere bebouwing toe te laten (maximaal 30 meter hoog). Deze bouwhoogte zal de werking van de antennes van Eurocontrol en van LVNL verstoren. Wanneer aan deze vrijstellingsmogelijkheid toepassing wordt gegeven, zullen de antennes een hogere opstelling moeten krijgen. In de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is met deze ingreep rekening gehouden.

Radar

Ten zuiden van de A2-zone staat een radar ten behoeve van de luchtvaart. Rondom de radar mag binnen een cirkel van 300 meter vanuit het centrum van de installatie absoluut niet worden gebouwd vanwege de storende invloed van gebouwen op de radarsignalen.

Vanuit het centrum van de radarinstallatie, dat zich bevindt op 126,61 m +NAP (= 12,61 m ten opzichte van het maaiveld), is sprake van een oplopend toetsingsvlak (0,57°). Bebouwing die het toetsingsvlak doorsnijdt dient ter toetsing te worden voorgelegd aan LVNL.

Het bij de radar behorende toetsingsvlak strekt zich uit tot buiten het plangebied. De in het bestemmingsplangebied binnen het toetsingsvlak gesitueerde bouwvlakken zijn qua maximale bouwhoogte afgestemd op het toetsingsvlak in die zin dat deze maximale hoogte onder de hoogte van het toetsingsvlak ter plaatse blijft.

Het eerstvolgende bouwvlak buiten eerder genoemde onbebouwd te laten zone van 300 meter is gelegen op een afstand van ruim 400 m vanuit de radar. Het toetsingsvlak is ter plaatse gelegen op 130,50 m +NAP. De hoogte van de bebouwing in het bouwvlak mag maximaal 16 m bedragen, waarmee onder het toetsingsvlak wordt gebleven. Alle overige bouwvlakken zijn verder weg van de radar gesitueerd, terwijl het maaiveld afloopt, zodat geconcludeerd kan worden dat de in het bestemmingsplan rechtstreeks toegestane bebouwing gezien de maximaal toegestane bouwhoogten geen problemen voor de radarinstallatie oplevert.

Noodontvangststation

Op de locatie van de hiervoor genoemde radar is tevens een noodontvangststation aanwezig. Bij deze voorziening voor de luchtverkeersveiligheid behoort ook een toetsingszone.

Binnen de zone van 300 m dient elke nieuwe bouwactiviteit boven het peil van de voorziening (114 m +NAP) door LVNL te worden getoetst. Aangezien ter plaatse ingevolge het bestemmingsplan geen bebouwing is toegestaan, zal dit in beginsel niet aan de orde zijn. In de zone van 300 meter tot circa 850 meter dient toetsing plaats te vinden, indien de bebouwing hoger wordt dan 6 m boven 114 m +NAP. In deze zone zijn twee bouwvlakken gelegen, waarbinnen in afstemming op het toetsingsvlak een maximale (nok)hoogte is toegestaan van 6 meter respectievelijk 11 meter. In de daaropvolgende zone (tot circa 1.400 meter vanaf het station) loopt het toetsingsvlak van 130 m +NAP naar 140 m +NAP. De maximale toegestane (nok)hoogtes van bebouwing binnen deze zone zijn zodanig dat ze onder de hoogte van het toetsingsvlak blijven, te weten 17 en 18 meter.

Toetsing is dan ook uitsluitend nog vereist, indien de aangegeven maximale hoogtematen worden overschreden met ondergeschikte bouwdelen, bijvoorbeeld via vrijstelling van burgemeester en wethouders.

VDF (VHF Directional Finder)

Een VDF is een hulpmiddel (peilerinstallatie) van de luchtverkeersleider om te kunnen bepalen met welk vliegtuig er wordt gecommuniceerd. Een dergelijke voorziening is op het luchtvaartterrein aanwezig aan de zuidoostzijde van de luchthaven nabij Bamford.

In het kader van de realisering van de ontwikkelingen rond luchthaven en bedrijventerrein kan deze voorziening niet gehandhaafd blijven op de bestaande locatie en zal dan ook worden verplaatst. Met deze verplaatsing is in de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan rekening gehouden.

Overige voorzieningen

De in het bestemmingsplan voorgestane ontwikkeling blijken voor de overige voorzieningen geen problemen op te leveren, hetzij omdat de daarvoor geldende beschermingscontouren samenvallen met contouren waarmee in het bestemmingsplan reeds expliciet rekening is gehouden, hetzij gezien de situering ervan ten opzichte van de ontwikkelingen in het plangebied.

6.2.4 Leidingen

In het plangebied loopt dwars door het bedrijventerrein een brandstofpijpleiding van Defensie (DPO-leiding). Deze leiding wordt naar aanleiding van de voorgestelde ontwikkeling verlegd. Er is een studie verricht om het nieuwe tracé te bepalen.

Uit deze studies zijn twee verschillende tracés naar voren gekomen. Omdat op dit moment nog niet zeker is welke van de twee tracés de definitieve gaat worden, zijn beide op de plankaart opgenomen. Rond deze leidingen is een beschermingszone van 10 meter aan weerszijden van de leiding aangegeven waarbinnen niet gebouwd mag worden.

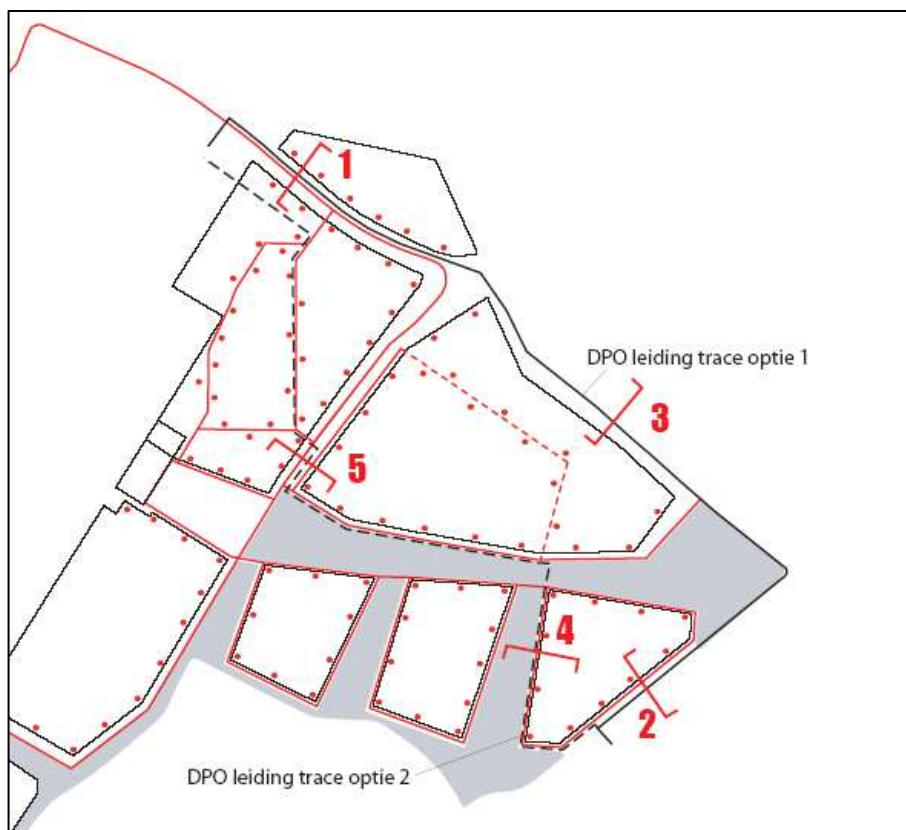
Bij de aan te leggen leiding is sprake van een toetsingszone uit het hart en aan weerszijden van de leiding van 32 meter. Binnen deze toetsingszone mag uitsluitend bebouwing worden opgericht na een belangenafweging in het kader van de externe veiligheid van de omgeving. In het kader van deze afweging heeft overleg plaatsgevonden met de leidingbeheerder (DPO).

Hieruit is voortgekomen dat de leiding met een zodanige kwaliteit zal worden aangelegd dat het verantwoord is dat binnen de toetsingszone, voor zover niet tevens beschermingszone (= 10 meter aan weersijden van de leiding), bebouwing ten behoeve van het bedrijventerrein wordt opgericht. Vooraf dient wel de leidingbeheerder over het bouwvoornemen te worden gehoord.

De oude leiding wordt verwijderd, voordat het plan wordt gerealiseerd. Het verwijderen van de leiding is noodzakelijk om het plan te kunnen realiseren. Immers het maaiveld zal met 2 meter worden verlaagd.

De oude leiding is nog wel op de plankaart via een bestemming aangegeven.

In de planvoorschriften is voor burgemeester en wethouders een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming 'Leidingen' van plankaart 1 alsmede de bijbehorende toetsingszone op plankaart 2 te verwijderen, zodra de betreffende leiding is verwijderd dan wel niet wordt aangelegd.



Twee alternatieven voor DPO-leiding

7 PLANBESCHRIJVING

7.1 Ruimtelijke opzet

Bij de totale ruimtelijke opzet van het businesspark zijn de clusters zodanig gepositioneerd dat de terminal op een centrale plek in het plangebied ligt met een open ruimte in oostelijke richting. In de open ruimte worden de boomgaard en een watergang op een zodanige wijze benut dat deze symbiose als het ware het Limburgs landschap tot aan de voordeur van de terminal brengt.

7.2 Intensief ruimtegebruik

Intensief ruimtegebruik is een belangrijk thema bij het ontwerp voor het Businesspark MAA en sluit nauw aan bij de in het POL geformuleerde duurzaamheidsprincipes. De resultaten van het onderzoek naar dit thema zijn neergelegd in het rapport 'Intensief ruimtegebruik Businesspark MAA', opgesteld door INBO Architecten. Het onderstaande is een samenvatting hiervan.

De zes aspecten van intensivering zijn:

1 Schakelen van bedrijfspanden

Het basisconcept voor het businesspark is de concentratie van bebouwing in clusters en de concentratie van groen in landschapszones. Op de rand van de clusters wordt de bebouwing geschakeld. Ondernemers zijn echter niet altijd positief over schakelen, aangezien dit eventueel ten koste gaat van de identiteit van het bedrijf. Bij de ontwikkeling van het businesspark zal deze angst minder zijn, omdat het schakelen van de bedrijven en daarmee het contrast tussen bebouwing en landschap samen met het Airport Village Concept een hoge mate van 'corporate identity' bevat. Dit is redelijk uniek in Nederland. In Engeland is dit meer gangbaar; daar worden businessparken met een sterk ruimtelijk concept ontwikkeld (onder andere Greenpark, Stockley Park), waardoor de naam van het businesspark het visitekaartje voor de gevestigde bedrijven is. De identiteit van de bedrijven hangt derhalve meer samen met de uitstraling en bekendheid van het terrein als geheel, dan met de uitstraling van het individuele gebouw.

Andere belangrijke aspecten als flexibiliteit voor toekomstige uitbreidingen, veiligstellen van de brandveiligheid en het accommoderen van laden en lossen zijn op eenvoudige wijze in het plan opgenomen en getest door per cluster uitgebreide verkavelingstudies te maken. Hieruit blijkt dat binnen de gestelde regels nog veel flexibiliteit in het plan aanwezig is. Het concept voor Businesspark MAA is een marktconform concept.

2 Bouwhoogte optimaal benutten

Door de aanwezigheid van voorzieningen voor het vliegverkeer (radar, verkeerstoren en de antennetoren van Eurocontrol) gelden stringente normen voor de toegestane maximale bouwhoogte. In het stedenbouwkundig plan speelt vooral de bouwhoogte een grote rol. Hiertoe zijn op de plankaart niet alleen maximale bouwhoogtes, maar ook minimale bouwhoogtes ingesteld. Deze hoogtes verschillen van elkaar, waarbij het verschil in de randen van de clusters kleiner is dan binnenin. Juist de kleinere verschillen in bouwhoogten in de randen moeten zorgen voor een strakke, maar enigszins speelse straatwand.

3 Verzamelgebouwen voor kleine bedrijven en organisaties

Door regels over minimale bouwhoogten op te nemen wordt vanzelf het realiseren van verzamelgebouwen gestimuleerd. Voor het terminalgebied geldt dat hier verzamelgebouwen voor de kantoorfuncties van de luchthaven en luchthavengebonden dienstverlenende activiteiten worden gerealiseerd. Tevens is in de clusters ruimte gereserveerd voor de opname van bedrijfsverzamelcomplexen.

4 Collectieve voorzieningen

Transportservicecentrum

In het plangebied wordt ruimte gemaakt voor een transportservicecentrum. Dit betekent dat bedrijven niet eigen tank- en wasvoorzieningen aanleggen, maar dat deze activiteiten collectief plaatsvinden.

Restaurants en vergadercentra

In het gebied omschreven als de Airport Village (het gebied rond de terminal) kunnen zich restauratieve voorzieningen vestigen. Op veel nieuwe bedrijventerreinen hebben bedrijven geen eigen kantine, maar maken werknemers gebruik van de voorzieningen op het terrein. Over het gehele terrein bezien levert dit per saldo een besparing van het ruimtegebruik op. Dezelfde argumentatie geldt voor vergaderfaciliteiten. Deze kunnen in een van de verzamelgebouwen in het terminalgebied worden aangeboden.

Parkeergarage

In het terminalgebied worden gefaseerd vier parkeergebouwen gerealiseerd met een totale capaciteit van circa 2.500 parkeerplaatsen. Deze parkeergebouwen hebben een functie zowel voor passagiers en bezoekers van de luchthaven als voor werknemers. Ter vergelijking: in de huidige situatie wordt enkel op het maaiveld geparkeerd. Alleen al het parkeren voor passagiers neemt nu 2 ha in beslag en dat zou toenemen tot 10 ha.

5 Parkeren op eigen terrein

Er is onderzocht of in de overige clusters collectieve parkeervoorzieningen gerealiseerd kunnen worden. Met behulp van kengetallen over het gemiddelde oppervlak per werkzame persoon per branche is het verwachte aantal werkzame personen voor het gebied als geheel en per branche berekend.

Gebouwde collectieve parkeervoorzieningen in de clusters die verder van het luchtvaartterrein liggen, zijn niet goed realiseerbaar:

- Vanwege de aard van de bedrijven (productie, logistiek) is het gemiddeld aantal arbeidsplaatsen per ha in de clusters buiten het terminalgebied relatief laag. Dit betekent dat per cluster hooguit één collectieve voorziening kan worden gemaakt.
- Tegelijkertijd hebben de clusters een grote omvang (12-20 ha), hierdoor zijn de loopafstanden naar een eventuele collectieve parkeervoorziening te groot.

In de clusters buiten het terminalgebied geldt derhalve dat het parkeren op eigen terrein plaatsvindt.

Per type bedrijf kan gezocht worden naar de optimale parkeeroplossing. In het algemeen geldt dat bij een groter aandeel kantoorfuncties in een bedrijf geïntegreerd parkeren sneller haalbaar is.

Bij bedrijven met een minimale afmeting van 10.000 m² wordt parkeren op het dak interessant. Het parkeren op eigen terrein kan worden bereikt door voorwaarden aan de bouwvergunning te koppelen op basis van de Bouwverordening.



Parkeervoorzieningen binnen plangebied

6 Groen heeft meerdere functies

Om compacte bedrijfsclusters te kunnen maken is er maar weinig groen binnen de clusters gepland: in totaal ruim 3 ha. Het groen is geconcentreerd buiten de clusters en vormt samen met de hoofdinfrastructuur als het ware het raamwerk van het gebied. Het groen in de hoofdstructuur omvat ruim 25 ha. Doordat het groen een relatief groot aaneengesloten gebied vormt, kan het gebied meerdere functies vervullen. Het groen op het bedrijventerrein heeft daarmee een gebiedsoverstijgende recreatieve functie. Daarnaast is het gebied groot genoeg om in de benodigde waterberging te voorzien. Het water op het terrein heeft weer een dubbelfunctie: waterberging en een extra element dat het landschap aantrekkelijker maakt.

Een deel van het groen is leefgebied van de das. Het groen op het businesspark heeft dus een duidelijke natuurfunctie. Tot slot draagt het groen bij aan de identiteit en uitstraling van het businesspark.

7.3 Bebouwing: ruimtelijk en functioneel

7.3.1 Clusters

Eén van de belangrijkste kenmerken van Businesspark MAA is de clustering van de bebouwing. Deze vorm van stedenbouwkundige aanleg heeft als voordeel dat er zowel een bijzondere verweving met het landschap mogelijk is alsmede een hoge mate van efficiëntie in de uitgeefbaarheid van de kavels. Door de zorgvuldige positionering en maatvoering van de clusters in deze zeer specifieke omgeving is een hoge mate van kwaliteit en identiteit van het bedrijventerrein mogelijk.

Binnen de clusters wordt iedere clusterrand voorzien van een maximale kaveldiepte. Deze kaveldiepte is gerelateerd aan het gewenste bedrijfsprofiel. Zo wordt er onderscheid gemaakt tussen bedrijven met een gemiddelde verhouding kantoor-bedrijfshal van 50-50% (minimale kaveldiepte 35 m), bedrijven met een gemiddelde verhouding kantoor-bedrijfshal van 30-70% (kaveldiepte 60 m), en bedrijven met een gemiddelde verhouding kantoor-bedrijfshal van 10-90% (kaveldiepte 100 m). De positie van de kaveldieptes is vastgelegd op basis van wenselijkheid en ruimtelijke mogelijkheden. Zo zullen bedrijven met relatief veel kantoorfuncties zich direct rondom de terminal bevinden en zullen bedrijven met een groot aandeel bedrijfshal meer aan de rand van het terrein worden opgenomen. De genoemde percentages kantoor-bedrijfshal zijn indicatief, maar geven wel aan hoe de programma's zullen worden verdeeld over het terrein.

Alle middengebieden van de clusters hebben een gevarieerde kaveldiepte. Deze wordt bepaald, nadat duidelijk is wat het gewenste bedrijfsprofiel op die locatie is.

Het duidelijke onderscheid tussen rand en middengebied geeft houvast voor de beeldkwaliteit en blijft tegelijkertijd flexibel naar de toekomst.

Verkaveling van de clusters

Bij de verkaveling van de clusters bestaat een groot verschil tussen het exterieur en het interieur van de cluster. Het exterieur kan worden gekenmerkt als een gesloten wand met perforaties, terwijl het interieur wordt gekenmerkt door een losse setting van gebouwen. Voor beide aspecten geldt een aantal verkavelingsprincipes.

Bij de inrichting van de clusters dient rekening te worden gehouden met de manoeuvreerruimte voor vrachtwagens op eigen erf. Zo geldt voor de clusterrand dat elke kavel een toegangspoort moet hebben, alle bebouwing met de voorkant naar het landschap gericht moet zijn en dat de bebouwing tegen elkaar aan moet worden gebouwd en in de rooilijn staat. Uiteraard is het mogelijk en soms zelfs wenselijk, dat verschillende bedrijven één toegang delen.

Voor het interieur geldt dat hoekkavels naar buiten zijn gericht en middenkavels naar een binnenstraat. De bebouwing mag los van elkaar staan en hoeft ook niet in de rooilijn te staan. Een extra ontsluitingsweg door een cluster mag maximaal eenmaal knikken om het zicht op het landschap altijd waar te kunnen maken.

Bebouwing verkavelingsopzet clusters

Binnen de gestelde randvoorwaarden over kaveldieptes, oriëntatie, bouwhoogtes en verkavelingsprincipes zijn drie clusters uitgewerkt: een airport-cluster, een cluster modern gemengd, en een logistiek cluster. De vastgestelde kaveldieptes voor de clusterranden brengen met zich mee dat ieder cluster een gevarieerde programmatische opbouw heeft met een verschillend accent. Zo zal in de airportcluster een mix van platformgeoriënteerde functies met villageprogramma en modern gemengde bedrijven voorkomen.

Het cluster met modern gemengde bedrijven in het centrum van het businesspark kan worden uitgebreid met een bedrijfsverzamelcomplex rond een gemeenschappelijke hof. Het logistieke cluster zal voornamelijk uit logistieke bedrijven bestaan, maar zal aan de prominente landschapskant worden aangevuld met modern gemengde bedrijven. Het biedt tevens de mogelijkheid voor het vestigen van een transportservicecentre op de hoek dichtbij de terminal.

Uit de indicatieve verkaveling kunnen een aantal conclusies worden getrokken over wat moet worden vastgelegd en wat flexibel moet zijn naar de toekomst.

7.3.2 Oriëntatie

De clusterranden zijn verschillend georiënteerd. Niet iedere rand is even prominent aanwezig. Voor de clusterranden worden vier typen oriëntatie omschreven:

- Platform georiënteerd, functioneel verbonden aan platform;
- Landschap georiënteerd, zichtbaar en prominent;
- Airport georiënteerd, zichtbaar, prominent en bijzonder;
- Intern georiënteerd, onzichtbaar, niet prominent.

Voor de A2-zone geldt een dubbele oriëntatie: formeel naar de snelweg en informeel naar het platform.

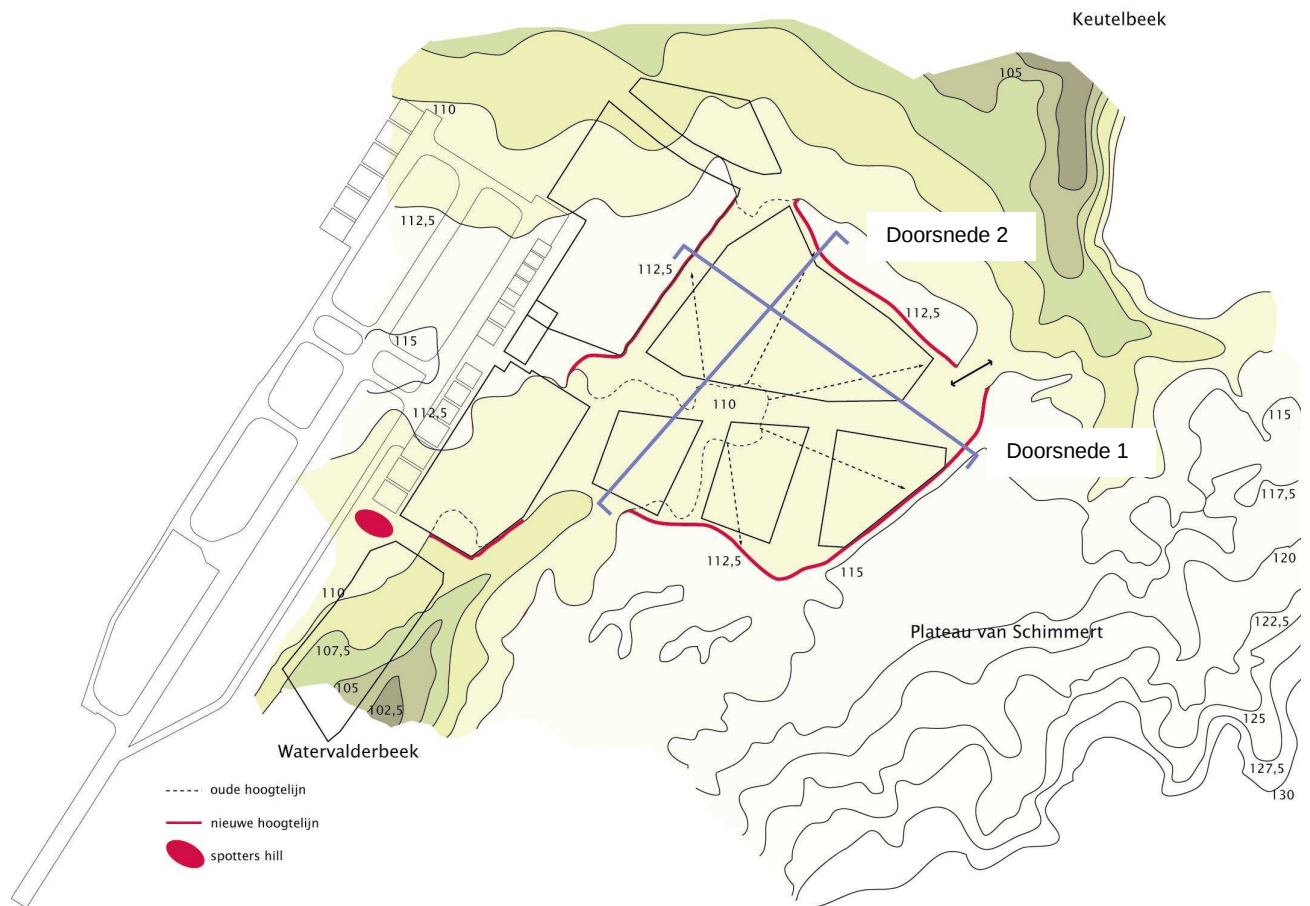
7.3.3 Bouwhoogtes

De maximale bouwhoogte voor de nieuwbouw op het businesspark gaat uit van een samenhangend beeld, waarbij accenten in hoogteverschil de ruimtelijke kwaliteit kunnen verlevendigen. Bij het vaststellen van minimale en maximale maat zijn een aantal criteria ter hand genomen. Uitgangspunt vormen de huidige beperkingen (beschermingscontouren) vanuit de start- en landingsbaan met bijbehorende luchtverkeersgeleidingsvoorzieningen, Eurocontrol- en LVNL-antennes, en zoals die gesteld zijn vanuit het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Om het businesspark zo goed mogelijk te integreren in zijn omgeving is gekozen om voor de buitenste bebouwingsrand de maximale hoogte op te nemen die lager is dan de maximale bebouwingshoogte in het middengebied. Daarnaast is het verschil tussen de minimale en maximale hoogte in de randen kleiner dan in het middengebied. Hiermee wordt vanuit de openbare ruimte een rustig, samenhangend bebouwingsbeeld bewerkstelligd.

Ook het programma kent vanuit de organisatie ideale bouwhoogtes. Zo hebben logistieke bedrijven een ideale bouwhoogte reeks van 13 – 16 – 19 m en kantoren van 11 – 14,5 – 18 m.

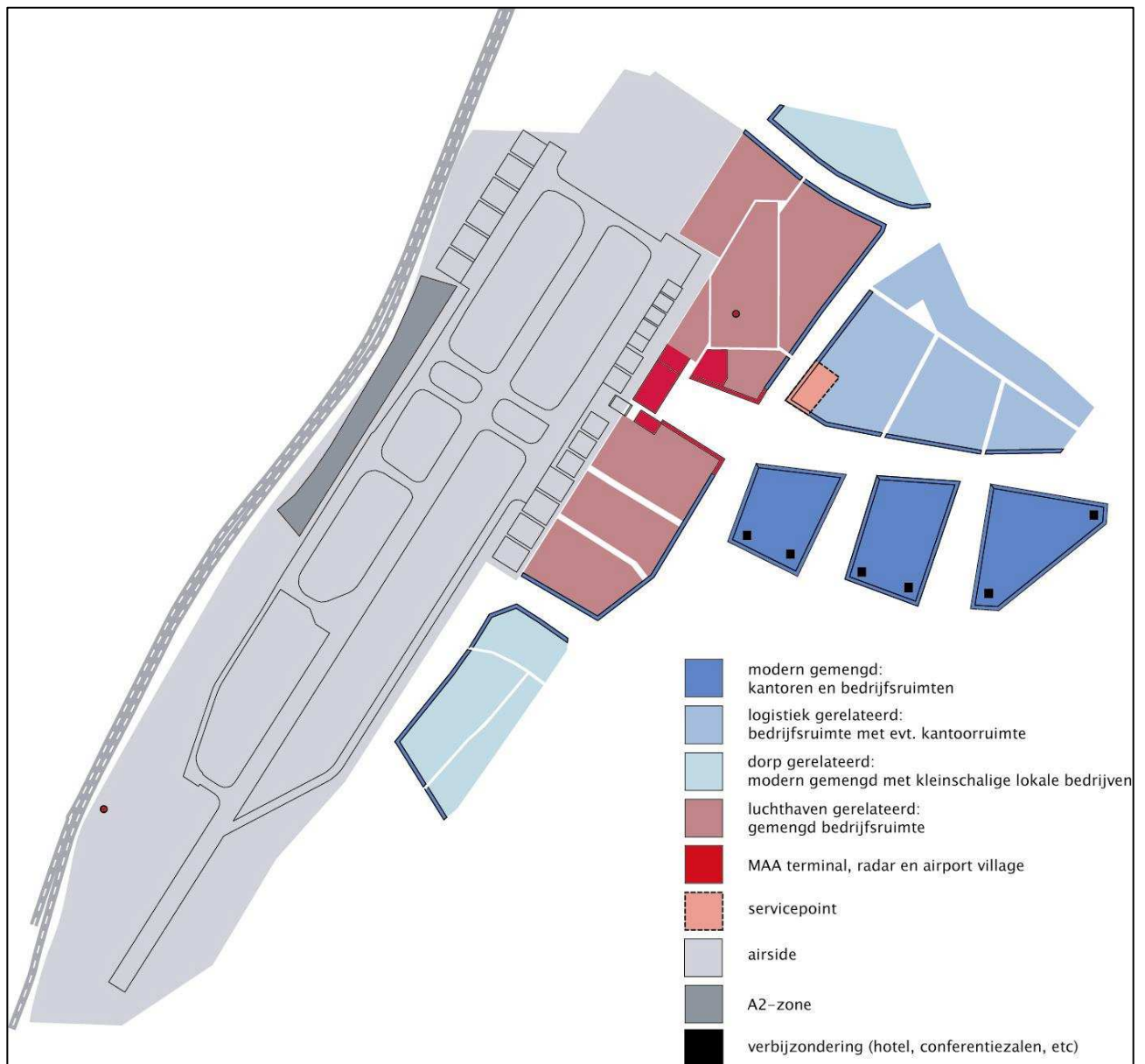
Topologie

Op het hele terrein wordt de grond geëgaliseerd op een hoogte van 110 m +NAP. Alle aangegeven bouwhoogtes zijn bepaald ten opzichte van het nieuwe verlaagde maaiveld. De tussengelegen groenstroken en het omliggende landschap zijn glooiend, waardoor de bebouwing de ene keer goed zichtbaar is en de andere keer (zoals in het noordelijk deel van het plangebied) schuilt achter heuvels.



Nieuwe topologie in en rond plangebied





7.3.4 Zonering

Modern gemengd

In de clusters ten zuidoosten van de terminal worden voornamelijk representatieve kantoren met (eventueel) bedrijfsruimten verwacht. De clusters zijn aan vier zijden omsloten door het landschap. De clusterranden richting het landschap dienen een representatieve uitstraling te krijgen.

In deze clusters kunnen verbijzonderingen zoals een hotel of een conferentiezaal komen. In dit bestemmingsplan is dit uitgewerkt door in het meest oostelijke cluster de bouw van een hotel mogelijk te maken.

Logistiek gerelateerd

In het noordoosten van het plangebied, gelegen aan de grote ontsluitingsweg, is ruimte voor grotere, logistiek gerelateerde bedrijven. De ontsluiting van de verschillende bedrijven zal op de interne wegen binnen het cluster worden georiënteerd. Richting het zuiden, oosten en westen krijgen deze clusters ook een representatieve uitstraling.

Dorp gerelateerd

Belangrijk voor de totale ruimtelijke kwaliteit van het gebied is de integratie met het lokale bedrijventerrein Bamford. Door ook dit terrein op te vatten als een cluster wordt Bamford ruimtelijk een onderdeel van het businesspark. De programmatische invulling zal uniek zijn en gericht op het accommoderen van kleinschalige lokale bedrijven.

Een uitbreiding van Bamford in zuidwestelijke richting is mogelijk gemaakt door de betreffende agrarische gronden op te nemen binnen een wijzigingsbevoegdheid, die daarin voorziet.

Luchthaven gerelateerd

Tussen de centrale ontsluitingsweg en het luchthaventerrein is een zone gemengde bedrijvigheid opgenomen. Dit in aansluiting op het reeds bestaande bedrijventerrein TPE. De meeste van de bedrijven in deze zone hebben een relatie met het aanwezige vliegveld.

MAA-terminal, radar en Airport Village

Met als zwaartepunt de nieuwe terminal van MAA, is de hoofdroute door het gebied het deel met de grootste menging aan functies. Hier zal zich een hogere concentratie aan bedrijfsgebouwen vestigen met de mogelijkheid voor commerciële functies op het maaiveld. Gestimuleerd door de vestiging van de nieuwe terminal en de vormgeving van het landschap, de openbare ruimte en de architectuur ontstaat het kerngebied van Airport Village.

Servicepoint

Centraal op het bedrijventerrein is een servicepoint gepland. Hier kunnen gezamenlijke functies komen zoals een kopieerservice of een cateringbedrijf.

Zone A2

De A2-zone is een smalle strook van ruim 12 ha tussen de A2 en de start- en landingsbaan van MAA. Momenteel zijn in deze strook de terminal met bijbehorende gebouwen aanwezig alsmede onder andere parkeerplaatsen, een bestaande woning en de opslag van defensie, een hotel en diverse bedrijfsgebouwen. Aangezien het toekomstig gebruik van de strook nog niet duidelijk is, is het bestemmingsplan conform het huidige gebruik opgesteld. Eventuele ontwikkelingen in deze zone dienen mogelijk te worden gemaakt met een herziening van het bestemmingsplan of een artikel 19 WRO-procedure.

7.4 Landschappelijke inpassing

7.4.1 Verdieping van het plateau

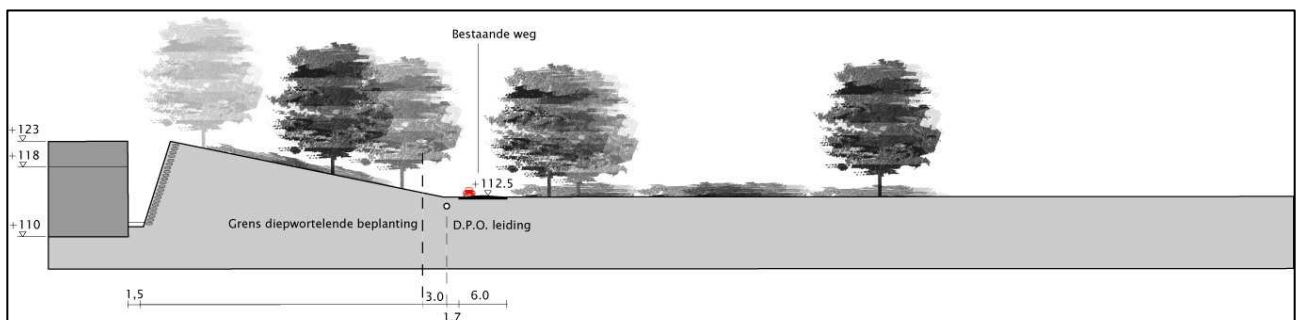
Om de nieuwe bebouwing op een subtiële manier in het landschap op te kunnen nemen zal het plateau in het projectgebied plaatselijk afgegraven worden tot 110 m +NAP. Deze gemiddelde verlaging van 2 m is aan de buitenranden verschillend waarneembaar.

Zo wordt aan de zuidzijde een steilrand gevormd langs een nieuwe ontsluitingsweg en worden de noord- en oostzijde onderdeel van een taludzone met een breedte van 35 – 85 m.

De werkzaamheden zullen gerealiseerd worden voor met de bouw van de clusters wordt gestart.

7.4.2 Taluds en heuvels

De inpassingszones langs de Gewannen en langs de Valkenburgerstraat worden voorzien van grondtaluds met wisselende hoogtes (7 - 11m). De thematiek van de heuvel als rand zorgt hier voor een groene omzoming en maakt een zachte overgang met het landschap. De hoogte van het talud is afhankelijk van de hoogte van de bedrijfsgebouwen op het businesspark. De wisselende hoogtes brengen afwisseling in de taludzone en voorkomen dat de buitenrand er uit gaat zien als een 'Zeeuwse dijk'.



Talud aan noordzijde plangebied

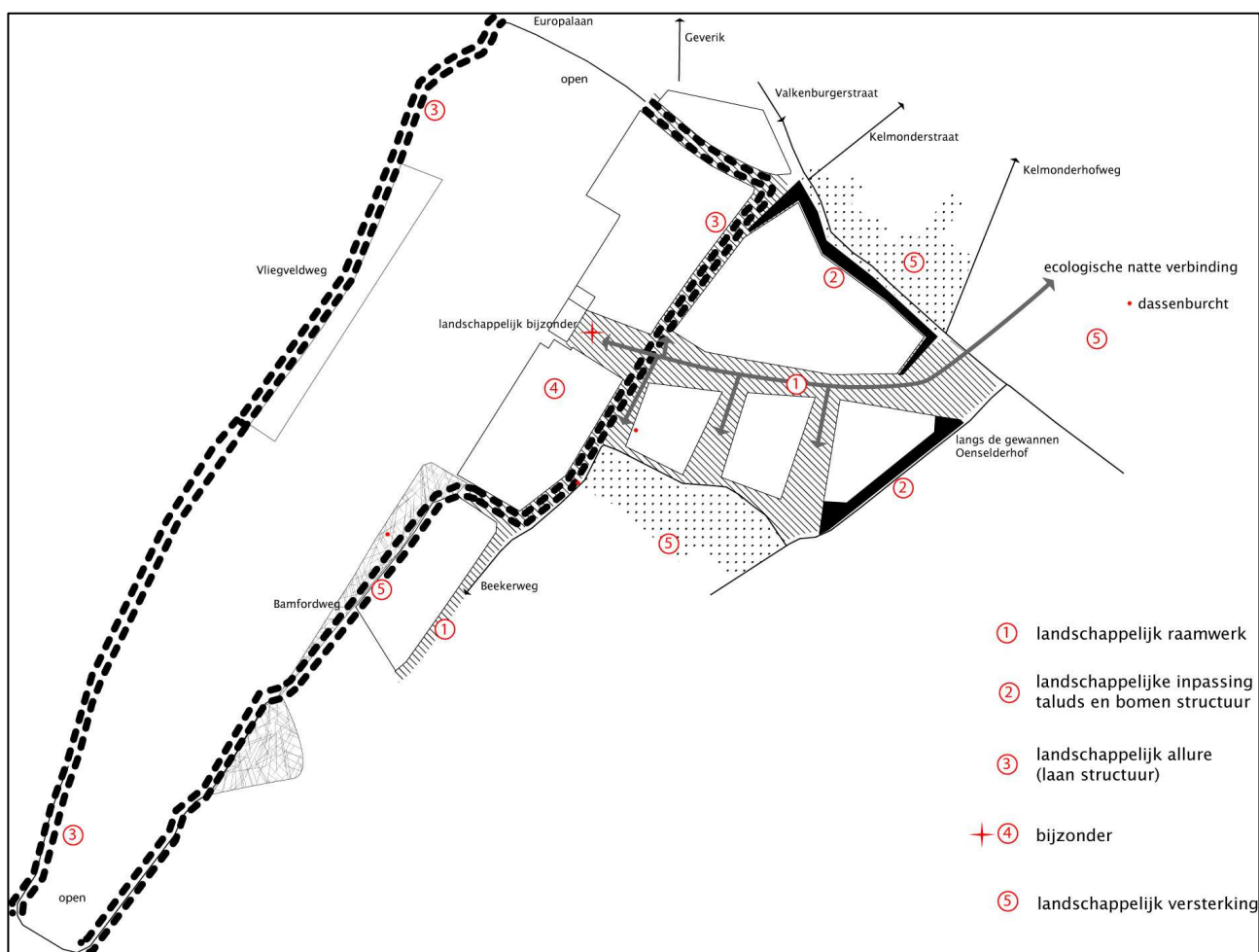
In het landschappelijk raamwerk zullen op enkele plaatsen kleine heuvels worden aangelegd om het ruimtelijk beeld iets te nuanceren. De mogelijkheid bestaat dat de das hierin een nieuwe vluchtburcht maakt. Op een plaats direct ten zuiden van de nieuwe terminal is een hogere heuvel gepland, die kan fungeren als spottersheuvel.

7.4.3 Beplantingsstructuur

Businesspark MAA is gesitueerd in het Limburgse heuvelland. In het heuvelland zijn verschillende landschapstypen te onderscheiden, waarbij het MAA-terrein is gesitueerd in het glooiend hoogterrasgebied. Vanzelfsprekend ligt de luchthaven en zijn directe omgeving op de subeenheid: plateau. Om te bepalen welk type beplanting zowel de juiste ruimtelijke werking heeft als goed past binnen dit landschapstype is gebruik gemaakt van de typische beplantingsvormen op de direct aangrenzende droogdalen en flauwe hellingen.

De bebouwing van het plateau heft immers het open karakter op en zou, indien beplanting niet gewenst is, naakt in het landschap komen te staan. De beplantingsstructuur is een ensemble van het kleinschalig Limburgs cultuurlandschap. De hoofdopzet is vertaald in de volgende typologieën:

- boomgaarden op de belangrijkste hoekpunten;
- lanen op de belangrijkste ontsluitingswegen;
- houtwallen en houtsingels op landschappelijke lijnen (kavelgrenzen);
- hagen en struiken in het beekdal.



Het resultaat van deze ingreep is niet alleen een typologische versterking van het heuvelland, de overgang van bebouwd naar onbebouwd zal minder abrupt zijn en de vanzelfsprekendheid van MAA in het Limburgse landschap zal toenemen. Het agrarisch gebruik buiten het terrein blijft zoveel mogelijk gehandhaafd.

De ingrepen zijn niet alleen vanuit hun ruimtelijke consequentie bekeken, maar zullen tevens de bestaande akkervogelpopulatie een betere leefomgeving moeten bieden.

Naast het gebruik van bestaande landschapselementen worden ook nieuwe geïntroduceerd. Deze omvatten met name de natte natuur. Langs de Keutelbeek zal in de richting van Beek een aantal poelen worden uitgegraven. Deze kleinschalige poelen zijn alleen onder voorwaarden van het Luchthavenindingsbesluit (L.I.B.) toegestaan. Rondom de poelen bevinden zich kleine boomgroepen en enkele struiken. De poelen van de Keutelbeek vormen een reeks met de poelen in het landschappelijk raamwerk. Zij versterken de mogelijkheid voor amfibieën om zich te vestigen en te verplaatsen in het plangebied. Daarnaast zal een groot gedeelte van de landschapselementen aan de noord- en zuidzijde van het plangebied, in overeenstemming met het provinciale beleid, ingezet worden als compensatiegronden voor de voorgestelde ontwikkeling.

De voorgestelde ingrepen voor versterking van het landschap zijn ook gunstig voor het leefgebied van de das.

7.5 Infrastructuur

7.5.1 De Ring

Het Businesspark MAA ligt op een strategische plek in Zuid-Limburg: 10 km ten noorden van Maastricht langs de A2 grenzend aan het luchthaventerrein. Samen met de terreinen Bamford, Technoport Europe (TPE) en de zone langs de A2 wordt het businesspark ontsloten op een op- en afrit aan de A2. De vormgeving van deze aansluiting zal moeten worden aangepast op de nieuw te verwachten verkeersdrukke. Wanneer hierover meer duidelijkheid bestaat zal hiervoor een aparte herziening van het bestemmingsplan in procedure worden gebracht.

Centraal in de verkeersvisie staat de realisering van een Ring. Hiervan maakt ook de centrale ontsluitingsweg in het Businesspark deel uit. De Ring is een weg rond het luchthaventerrein, waarlangs alle programma-onderdelen zich manifesteren. De Ring valt gedeeltelijk binnen het plangebied van dit bestemmingplan en zorgt voor een goede verkeersafwikkeling van ieder afzonderlijk bedrijventerrein. De weg maakt daarnaast uitwisseling tussen de bedrijven mogelijk en zorgt ervoor dat de luchthaven ook bij calamiteiten goed bereikbaar blijft. De Ring is een herkenbaar onderdeel in de totale wegenstructuur. Dit wordt versterkt door de Ring uit te voeren als een laan met een eenduidig profiel van 7 – 9 m alsmede een vrijliggend fietspad.

Ook de nieuwe terminal heeft zijn adres aan de Ring.

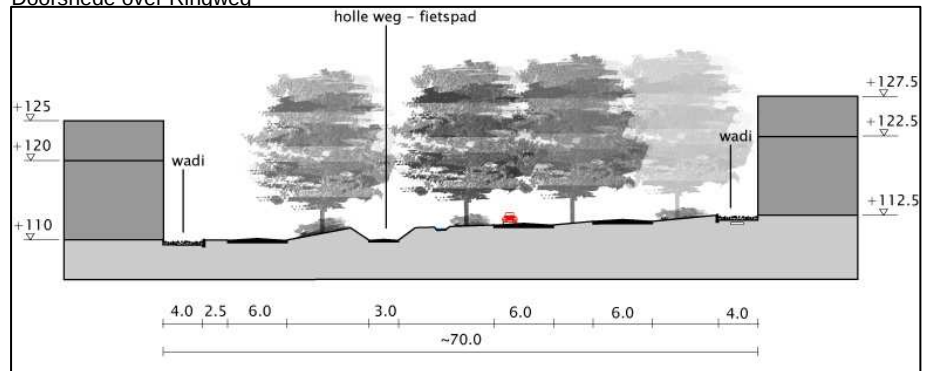
Het zuidelijk deel van de Ring is voornamelijk bestemd voor ontsluiting van Bamford en dient tevens als calamiteitenroute. Het verkeer uit het bedrijventerrein zal door deze wijze van ontsluiten geen gebruik maken van de wegen in Ulestraten en de andere omliggende kernen.

Het gedeelte van de Ring dat binnen het plangebied valt, is binnen de verkeersbestemming opgenomen.

De Ring zal gefaseerd worden aangelegd.



Doorsnede over Ringweg



7.5.2 Hovenstructuur

De structuur van de wegen is afgestemd op de typologie van de hoven. Daar waar het hof extravert is en de bebouwing zich nadrukkelijk oriënteert op het landschap, liggen de primaire ontsluitingswegen aan de buitenzijde van het hof.

Daar waar het hof introvert is of waar al bestaande infrastructuur aanwezig is, liggen de primaire ontsluitingswegen aan de binnenzijde van het hof. De meeste hoven zijn direct aangetakt aan de weg rondom het cluster. Het profiel van de weg is 6 - 6,5 m breed. In de randsituatie ligt de kant van de weg op 6 m van de bebouwing, waardoor voldoende manoeuvreerruimte voor vrachtwagens zal bestaan.

Deze korte afstand van de bebouwing tot de weg versterkt het Limburgse karakter van MAA. De afstand van de weg tot aan de poort biedt voldoende mogelijkheden voor het indraaien van vrachtverkeer.

Aantakkend op de hoofdontsluiting zullen extra wegen worden ontworpen, indien dit wenselijk is voor de interne ontsluiting van het hof. Uitgangspunt hierbij is een oriëntatie van de weg zodanig dat deze goed aansluit bij de gewenste verkaveling. De wegen mogen echter niet doodlopend zijn.

7.5.3 Fietser

De fietser krijgt in het plan een speciale positie. Met name de fiets verbindt bestaande landschappelijke lijnen als holle wegen met de nieuwe landschappelijke drager. Op deze manier ontstaat een netwerk van paden dat zowel gebruikt kan worden door passanten als bezoekers van MAA. De oude holle wegen of landweggetjes zijn uitsluitend bestemd voor fietsverkeer. In het landschappelijk raamwerk heeft de fietser een apart fietspad, dat is gepositioneerd aan de rand van de clusters. De fietser kan op deze manier onafhankelijk van het autoverkeer dichtbij het werk komen. De positie van de fietspaden aan de rand voorkomt tevens een te grote verstoring van de natuur in het gebied. Ook de nieuwe terminal is aangetakt op het fietspadennet. Speciaal voor de terminal zal in een van de parkeergarages in een fietsstallingsmogelijkheid worden voorzien.

7.5.4 Voetganger

De inrichting van het totale gebied is op twee manieren gericht op de voetganger. In het landschappelijk raamwerk zullen kleine paadjes worden aangebracht die primair zijn gericht op het recreatieve gebruik van de voetganger. Daar waar het landschappelijk raamwerk staat omschreven als natuurgebied, zullen de voetpaden zich uitsluitend aan de rand van het gebied bevinden. Daarnaast zal met name het gebied van de Airport Village aantrekkelijk zijn voor voetgangers: als route van de parkeergarages naar de terminal, het hotel of het leisurecenter. Voor alle dwarsverbanden die denkbaar zijn, zullen paden voor voetgangers worden aangelegd.

7.5.5 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer zal de mogelijkheid moeten krijgen zich stap voor stap te ontwikkelen naarmate het businesspark zich langzaam voltooit. Het plan biedt de mogelijkheid voor het ontwikkelen van een busnetwerk met een hoge frequentie. Met name de aanleg van de Ring speelt hier een belangrijke rol. Bij de realisatie van de Ring kan het busverkeer direct aanrijden op de nieuwe terminal.

De totale visie op alle aspecten omtrent verkeer en vervoer zijn vervat in het rapport: 'Businesspark MAA, vliegensvlug te bereiken' opgesteld door DHV Milieu en Infrastructuur BV.

7.5.6 Parkeren

Het parkeren van auto's blijft een belangrijk onderdeel van de organisatie van het businesspark en de terminal. Slimme parkeeroplossingen verhogen het gebruikersniveau en leiden tot intensief ruimtegebruik. Voor het totale terrein wordt voorzien in een viertal oplossingen. Bij de terminal worden parkeergarages voorzien met een totale capaciteit van 2.500 auto's. Voor het businesspark geldt parkeren op eigen terrein, waarbij afhankelijk van de programmatische druk en de verhouding kantoor-bedrijfshal voor de juiste parkeeroplossing kan worden gekozen. Op het moment dat de verhouding kantoor-bedrijfshal gelijkwaardig wordt, neemt de gemiddelde bezetting per m² sterk toe en liggen (half) verdiepte parkeeroplossingen voor de hand.

Indien de verhouding kantoor-bedrijfshal op het niveau 30 - 70% ligt, zou naast de verdiepte parkeeroplossing ook parkeren op het dak kunnen worden toegepast.

Bij de logistieke bedrijven is de verhouding kantoor-bedrijfshal zo onevenwichtig, dat er sprake is van een relatief lage bezetting en zal het parkeren op eigen terrein op het maaiveld plaatsvinden. Het totale parkeeraanbod zal altijd binnen de clusters moeten worden gerealiseerd.

8 MILIEUASPECTEN

8.1 Waterparagraaf

8.1.1 Inleiding

Een van de aspecten waaraan in de ontwerpfase van Businesspark MAA nadrukkelijk aandacht is besteed, is de waterhuishouding in het plangebied. Deze waterparagraaf beschrijft de plaats van het water binnen het nieuw te realiseren plan en vormt daarmee binnen het bestemmingsplan de onderlegger voor de ruimtelijke invulling van het watersysteem. De waterparagraaf is wettelijk verplicht in de toelichting bij ruimtelijke plannen van provincie, regionale openbare lichamen en gemeenten.

De inhoud van deze waterparagraaf is gebaseerd op het rapport 'Waterhuishoudkundige aspecten' van 2005 van DHV Milieu en Infrastructuur BV.

De waterparagraaf is het resultaat van de watertoets. De watertoets is het hele proces van het vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

8.1.2 Algemeen beleidskader

Op verschillende beleidsniveaus is de afgelopen jaren invulling gegeven aan de watertaken. Deze invulling is verwoord in een aantal beleidsnota's op Europees niveau, het Rijk, de provincie en de lagere overheden Gemeente, Waterschap en Zuiveringschap.

Europa

De Europese Kaderrichtlijn Water

De richtlijn verwoordt het streven binnen de Europese Unie naar ecologisch goed functionerende watersystemen. De Unie streeft ernaar om 'het water' in Europa in 2015 op orde te hebben.

Rijk

Vierde Nota Waterhuishouding

Deze nota is in 1998 vastgesteld en heeft als planperiode 1998-2006. Naast een verdere uitwerking en verdieping van de watersysteembenadering wordt in deze nota voor vier thema's specifieke aandacht gevraagd: veiligheid, verdroging, emissies en waterbodems.

De WB21-aanpak

De aanpak van WaterBeheer 21e eeuw kenmerkt zich door het zoeken naar waterhuishoudkundige oplossingen voor wateroverlast waarbij problemen niet worden afgewenteld op benedenstroomse gebieden. Een ander uitgangspunt is dat watersystemen worden onderworpen aan een strikte normering. De faalkans van een systeem is in termen van herhalingstijden en optredende schade uit te drukken.

Nationaal Bestuursakkoord Water

Factoren zoals klimaatveranderingen, verstedelijking, zeespiegelstijging en bodemdaling hebben geleid tot nationale afspraken en inspanningsverplichtingen: het Nationaal Bestuursakkoord Water.

Een betere, op elkaar afgestemde benadering van water wordt daarin vooropgesteld.

Dat geldt voor zowel de waterketen (drinkwater, afvalwater, riolering en zuivering) als voor het watersysteem (regen, riolering, waterloop, zee). Deze beleidsafstemming komt in reguliere omstandigheden ter sprake in een stedelijk waterplan. In het Nationaal Bestuursakkoord Water zijn hierover afspraken gemaakt.

Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening

Deze nota brengt water als mede-ordenend principe voor het ruimtelijk beleid nadrukkelijk in beeld. De beleidsuitgangspunten van de commissie Waterbeheer 21e eeuw zijn overgenomen en uitgewerkt. Zowel de kwantiteitsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' als de kwaliteitsstrategie 'schoonhouden, scheiden, schoonmaken' als onderwerp met ruimtelijke gevolgen komen aan de orde.

Provincie

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)

Het POL is een integraal plan voor het omgevingsbeleid van de provincie Limburg. Dat houdt in dat het POL tegelijkertijd streekplan en waterhuishoudingplan is en dus de provinciale kaders voor het ruimtelijk en waterhuishoudkundig beleid uitzet. Op de POL-kaarten (met name de blauwe waardenkaart) zijn de gebieden waarvoor in het POL-waterbeleid is geformuleerd geografisch aangeduid. Het gaat onder meer om beekdalen en laagtes buiten het Maasdal, infiltratiegebieden, hydrologisch gevoelige natuurgebieden, 'bufferzones verdroging' en beken met een specifieke ecologische functie. In het POL is verwoord dat ernaar gestreefd dient te worden 60% van de neerslag in een ontwikkelingsgebied niet via de riolering te laten afstromen. Voor aangewezen infiltratiegebieden geldt een percentage van 80%. Regenwater afkomstig van bedrijventerreinen (anders dan dakwater) komt in principe niet in aanmerking voor afkoppelen, tenzij via maatwerkoplossingen de kwaliteit van het afstromend regenwater wordt verbeterd (bronmaatregelen of zuivering).

Provinciale Milieuverordening Limburg

De Provinciale Milieuverordening Limburg is een instrument dat bindend is voor derden. Het heeft onder andere het uitvoeren van het rijksbeleid in medebewind en van het provinciaal milieubeleid tot doel. Aspecten die op water betrekking hebben, zijn vrijstelling rioleringsverplichting buitengebied, waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en Roerdalslenk; bronnen, beekdalen, holle wegen e.d. in het bodembeschermingsgebied Mergelland, waterbodemsanering.

Waterschap

Het Waterschap Roer en Overmaas is belast met zowel het waterkwaliteits- als waterkwantiteitsbeheer van het oppervlaktewater. Het waterschapsbeleid is verwoord in het Integraal Waterbeheersplan Roer en Geleenbeek. Voor het waterschap vormen de nieuwste inzichten gericht op duurzaam stedelijk waterbeheer het uitgangspunt voor de inrichting en het beheer van stedelijk water, ook al zijn deze zaken nog niet als vigerend beleid vastgelegd.

Keur/legger

Op het waterhuishoudkundig stelsel dat de regionale waterbeheerder beheert, is de keur van het waterschap van toepassing.

De keur kent gebods- en verbodsbepalingen voor wateren en waterkeringen. De werking van de keur is afhankelijk van leggers. Alleen waterhuishoudkundige elementen die in de legger zijn opgenomen, vallen onder de keur. In de legger zijn zones bepaald en staat aangegeven wie eigenaar en onderhoudsplichtige is van de watergang. In bestemmingsplannen is het belangrijk dat primaire wateren en waterkeringen als zodanig worden bestemd.

Wet verontreiniging oppervlaktewateren (WVO)

Het Waterschapsbedrijf Limburg geeft ter bescherming van de waterkwaliteit vergunningen af op basis van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (Wvo).

Alle lozingen op oppervlaktewater, met uitzondering van schoon regenwater, zijn vergunningplichtig. Vergunningen worden afgegeven voor directe lozingen, AMvB-bedrijven, riooloverstorten en specifieke categorieën (glastuinbouw, land- en tuinbouwbedrijven). Landelijke wet- en regelgeving en maatschappelijke ontwikkelingen worden hierbij omgezet in regionale doelstellingen op basis van mogelijke belangen en gevolgen voor het beheersgebied.

Gemeente

Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP)

Een wettelijk vastgelegd, belangrijk beleidsplan voor de gemeentelijke riolering is het GRP. Een relevant onderdeel uit dit gemeentelijk plan is de strategie voor de aanpassing van de riolering. De wet schrijft voor dat de waterbeheerder nauw wordt betrokken bij het overleg over deze strategie, die moet leiden tot kwalitatieve en kwantitatieve verbeteringen van watersystemen.

De gemeente dient zorg te dragen voor een doelmatige inzameling en transport van het afvalwater dat binnen haar grondgebied vrijkomt (zorgplicht). Als middel voor de inzameling en het transport van afvalwater wordt in het algemeen de riolering aangewend. Het ingezamelde water zal de riolering verlaten via bijvoorbeeld het overnamepunt naar de rioolwaterzuiveringinrichting, via de overstorten of via de nooduitlaten.

Gemeentelijke waterplan

Een Gemeentelijke waterplan is een belangrijk instrument om water een volwaardige plaats te geven in de ruimtelijke planvorming. In feite leggen gemeente en waterbeheerder in de gemeentelijke waterplannen een gedeelde visie neer op het watersysteem, en mogelijk op zaken als wateroverlast, infiltratie van schoon regenwater, geschikte locaties voor woningbouw, bedrijventerreinen, verdrogingsbestrijding en kwetsbare natuur. Daarmee kan een gemeentelijk waterplan een prima basis en startpunt vormen voor de gesprekken over ruimtelijke plannen.

Op waterhuishoudkundig gebied zijn de gemeenten verantwoordelijk voor het bouwrijp maken, woonrijp houden en de ontwatering van het stedelijk gebied. De gemeente zorgt verder voor de ruimtelijke inpassing van diverse voorzieningen voor het waterbeheer, zoals retentievijvers.

Bij het opstellen van bestemmingsplannen wordt rekening gehouden met integraal waterbeleid en rioleringsplannen.

Procesgang

Om 'het water' in het kader van de planontwikkeling voldoende op de kaart te krijgen, is een werkgroep 'Water' opgezet, met als doel een waterhuishoudkundig plan op te stellen. Bij deze werkgroep zijn de volgende organisaties betrokken geweest:

- Provincie Limburg;
- LIOF;
- Maastricht Aachen Airport;
- Gemeente Beek;
- Gemeente Meerssen;
- Waterschapsbedrijf Limburg;
- Waterschap Roer en Overmaas;
- DHV;
- Juurlink en Geluk.

De resultaten van deze werkgroep zijn weergegeven in deze waterparagraaf.

8.1.3 Beschrijving huidige situatie

Locatiebeschrijving

Het bedrijventerrein Maastricht Aachen Airport is gepland direct ten oosten van de luchthaven en ligt ten noorden van de kern Ulestraten in de gemeente Meerssen en ten zuiden van de kern Geverik in de gemeente Beek.

De omvang van het plangebied is ongeveer 140 ha groot. In deze 140 ha zijn inbegrepen het bestaande TPE en de uitbreiding betreffende MAA-Oost die een gezamenlijk oppervlak van 107 ha beslaat. De 140 ha is exclusief bedrijventerrein Bamford. Ten oosten van de luchthaven liggen de bestaande bedrijven in het plangebied. Het plangebied is gelegen op het Plateau van Schimmert. De hoogteligging van het gebied is circa 115 m +NAP.

De functie van het plangebied Bedrijventerrein MAA betreft volgens de provinciale plankaart landbouwgebied en kleinere kernen.

Het grondwatersysteem

De bodemopbouw van het gebied wordt gekenmerkt door een circa 8 m dikke leemlaag waaronder een goed doorlatend grindzandpakket aanwezig is met een dikte van 5 tot 10 m. Beneden deze laag bevindt zich een 80 m dikke laag bestaande uit kleiig zand en zandlagen. Het onderste deel van het grindzandpakket vormt de eerste watervoerende laag.

Het grondwater bevindt zich binnen het plangebied op een niveau van circa 100 m +NAP en ligt ver beneden het maaiveldniveau (circa 15 m).

De onder de grindzandpakket gelegen kleilagen veroorzaken kwel langs de randen van het Plateau van Schimmert. Deze kwel vormt de voeding voor de Watervalderbeek, de Keutelbeek en de bronbeken langs de westrand van het plateau. De kwelafvoer richting deze beken wordt veroorzaakt door de hoeveelheid neerslag welke via infiltratie naar het grondwater wordt afgevoerd. Deze grondwateraanvulling wordt geschat op ruim 300 mm per jaar.

Het oppervlaktewatersysteem

De basisafvoer van de bronbeken, de Watervalderbeek en de Keutelbeek is volledig afhankelijk van de kwel. Uit analyse blijkt dat het grootste deel van het plangebied voeding geeft aan de bronbeken. Slechts een beperkt deel stroomt af richting de Watervalderbeek en de Keutelbeek. Deze grondwateraanvulling via de regenwaterinfiltratie leidt in de huidige situatie tot kwel van circa 300 m³/uur richting de bronbeken, 40 m³/h richting de Watervalderbeek en 75 m³/h richting Keutelbeek.

Het afvalwatersysteem

Alle afvalwater uit het plangebied wordt momenteel via het rioolstelsel van de gemeente Beek afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringinrichting Hoensbroek.

Eisen en beperkingen toekomstige situatie

Binnen het toekomstige plan kan beleid en wetgeving beperkingen leggen op het toekomstige gebruik van het watersysteem op het terrein. Ter plaatse van het terrein gelden geen verboden ten aanzien van drainage of onderbemaling. Het plan ligt uitsluitend voor wat betreft de zuidelijke punt van het luchthaventerrein in een grondwaterbeschermingsgebied. In het betreffende plandeel vinden geen bouwontwikkelingen plaats.

Voor de aanleg van leidingen gelden er geen beperkingen ten aanzien van watergangen.

Bescherming van cultuurhistorische waarden van water en monumentale waterstaatkundige werken is op het terrein niet van toepassing.

Het plangebied is niet gesitueerd in een ecologische verbindingszone; er gelden geen specifieke eisen ten aanzien van de ecologie van het oppervlaktewater (specifiek ecologische functie).

In het kader van de wet bodembescherming is het niet toegestaan verontreinigd water in de bodem te infiltreren. Ont- en afwateringsmiddelen dienen te worden geminimaliseerd.

Overeenkomstig de richtlijnen uit het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) dient er naar te worden gestreefd om 80% van de neerslag in het gebied niet via de riolering te laten afstromen, mits voldoende maatregelen worden getroffen om de kwaliteit van het te infiltreren water te garanderen. Afkoppelen van het verharde oppervlak gaat verdroging en/of piekafvoeren tegen. Overeenkomstig het beleid van waterschap en provincie wordt bij de aanleg van het bedrijventerrein een neutrale waterbalans nagestreefd. Infiltratie van milieubelastende stoffen dient voorkomen te worden.

In het kader van duurzaam bouwen (DuBo) zal ten aanzien van beheer en onderhoud, maar ook binnen de bouwvoorschriften zal rekening gehouden te worden met de volgende punten:

- Het beperken van het gebruik van strooizout, daar deze zouten direct naar de infiltratiezones worden afgevoerd.
- Het zoveel mogelijk achterwege laten van het gebruik van onkruidbestrijdingsmiddelen. Deze kunnen de werking van de infiltratievoorzieningen negatief beïnvloeden.
- In de bouwvoorschriften dienen beperkingen opgenomen te worden met betrekking tot het gebruik van uitlopende materialen zoals zink, lood en koper.

Het Parkmanagement van het terrein dient in zijn beheerplan en onderhoudsplan met bovenstaande punten rekening te houden.

Voor de realisatie van nieuwe locaties zal het Parkmanagement er op toe moeten zien dat geen uitlogende materialen worden gebruikt dan wel zoveel mogelijk worden beperkt.

8.1.4 Toekomstige situatie

Het toekomstige plangebied

Het ontwerp voor het bedrijventerrein bestaat uit een aantal clusters welke onderling gescheiden zijn door een robuuste groenstructuur, de centrale groenzone. De clusters liggen als eilanden in het landschap. Het plangebied wordt doorsneden door een hoofdontsluitingsweg en verbindingen tussen de clusters onderling. Het toekomstige nog te ontwikkelen bedrijventerrein heeft, op basis van het voorontwerpbestemmingsplan van 13 juli 2005, een oppervlak van in totaal 107 ha (exclusief TPE), waarvan circa 68 ha wordt verhard en 39 ha groengebied.

Uitgangspunt in het stedenbouwkundig ontwerp is dat binnen de verschillende clusters geen ruimte wordt gereserveerd voor groenvoorzieningen. De clusters worden derhalve 100% verhard verondersteld.

Via de hoofdontsluitingsweg wordt de nieuwe terminal van Maastricht Aachen Airport ontsloten. Het gebied rond de terminal krijgt een andere uitstraling dan de omgeving van de clusters. Het gebied wordt meer stedelijk ingericht; de afvoer van regenwater zal op een andere wijze geschieden dan vanuit de clusters.

Er wordt naar gestreefd om 80% van de neerslag in het gebied niet via de riolering te laten afstromen. Het infiltreren van een aanzienlijk deel van de neerslag is ook een absolute randvoorwaarde om het kwelgedrag en daarmee de voeding van de bronbeken in stand te houden. Om de kwel niet te verstoren dient derhalve circa 400 m³/h in de bodem te worden geïnfiltreerd.

Uitgangspunt bij het infiltreren van het regenwater is dat risico's voor vervuiling van de bodem worden geminimaliseerd. Bij de ontwikkeling van het plangebied zal bijzondere aandacht gegeven worden aan de afstroming van regenwater van kwetsbare oppervlakken.

Grondwatersysteem

Het bouwrijp maken van een terrein houdt onder andere in dat op het terrein voldoende ontwateringsdiepte wordt gerealiseerd bij wegen, bebouwing en groenzones. Onder ontwateringsdiepte wordt hier verstaan de afstand tussen het maaiveldniveau en de grondwaterstand. Gezien de ligging van de grondwaterspiegel (15 m beneden het maaiveld) zijn geen problemen te verwachten.

Om de invloed van het bedrijventerrein op de grondwaterstand te kunnen monitoren wordt de nulsituatie vastgelegd door het beschrijven van de grondwaterstanden voor de aanleg van het bedrijventerrein. In het stroomgebied van de Keutelbeek worden twee inactieve peilbuizen weer in gebruikgenomen en wordt er een extra peilbuis bijgeplaatst.

Het oppervlaktewatersysteem

In het toekomstig watersysteem wordt de opvang van regenwater van het plangebied geregeld. Onderscheid wordt gemaakt in afvoer van schone en van vervuilde oppervlakken.

Dakvlakken worden als schoon oppervlak beschouwd. Afhankelijk van de vervuilingsgraad van de overige verharde oppervlakken wordt beoordeeld of aansluiten verantwoord is.

De afvoer van regenwater uit de verschillende clusters vindt op meerdere manieren plaats. Het gebied in de directe omgeving van de luchthaventerminal wijkt qua inrichting af van de rest van het gebied. Het gebied wordt veel stedelijker ingericht dan de rest van het bedrijventerrein. Het watersysteem voor dit gebied wordt afzonderlijk behandeld. Voor de overige clusters wordt het afvoersysteem in het navolgende beschreven:

Afvoer regenwater van schoon oppervlak

Het schone regenwater wordt naar wadi's getransporteerd. Een wadi is een behandelingssysteem van regenwater en bestaat uit een ondiepe greppel met daaronder een drainagesleuf met drainagebuis. De bebouwing langs de clusterranden lozen het dakwater direct op de wadi's. Het water van de binnenterreinen wordt eerst ingezameld en zoveel mogelijk via oppervlakkige afstroming en ondiepe goten in een wadi geloosd. De wadi is geprojecteerd langs de ontsluitingsweg binnen het cluster en wordt gekoppeld aan de wadi gelegen langs de clusterrand. Het water in deze wadi doorloopt een goed doorlatend bodempakket van circa 30 cm dikte naar een onder de wadi aanwezige drainage. Deze drainage verzorgt het horizontaal transport naar de centraal in het plangebied gelegen bufferzone. De bodempassage zorgt voor een reinigende werking.

Er wordt circa 10 mm in de wadi's geborgen. Het surplus aan regenwater wordt versneld afgevoerd naar de centraal gelegen buffer via noodoverlaten. De gebruiksfrequentie van de noodoverlaten bedraagt gemiddeld circa viermaal per jaar.

Afvoer regenwater van vuil oppervlak

De niet voor infiltratie geschikte vuile oppervlakken worden aangesloten op een verbeterd gescheiden rioolstelsel (VGS). Overstortwater vanuit de regenwaterriolering wordt geloosd in een retentiebuffer om grote afvoerpieken op de beken te voorkomen. De lozing vindt plaats door middel van een vuilafscheider. De retentiebuffer krijgt een afsluitende bodem. Vanuit de retentiebuffer wordt het water daarom vertraagd geloosd op de Keutelbeek. De afvoer wordt geregeld door sturing. Het verbeterd gescheiden rioolstelsel gaat tevens dienst doen voor de berging en afvoer van vervuild water in geval van calamiteiten.

Afvoer regenwater cluster nabij luchthaventerminal

Het regenwater uit dit gebied wordt verzameld in een vijverpartij met een oppervlak van circa 1 ha. Vanuit deze vijver wordt het in de bodem geïnfiltreerd. De vijver is gevuld met grof gesteente. Vanuit de vijver wordt een overloop gemaakt op de centrale groenzone.

De beeksystemen

De beken worden gevoed door kwel, door de overloop van de infiltratiezone en door de lozing van de retentiebuffers achter de verbeterd gescheiden rioolstelsels. Het aanbod blijft beperkt tot de landelijke afvoernorm van 1,17 l/s.ha.

De infiltratie- en retentiezone

Voor het totale gebied zal de afvoer naar het grondwaterpakket circa 400 m³/h bedragen.

Bij aanhoudende regenval wordt het surplus aan neerslag gebufferd. Bij meer extreme regenval (frequentie eenmaal per 5 jaar) wordt het infiltratiedebiet tijdelijk verhoogd tot 600 m³/h. Bij buien die nog langduriger zijn, wordt niet alleen geïnfiltreerd, maar wordt ook geloosd op de Keutelbeek. Hiervoor is een maximum van 450 m³/h aangehouden, gebaseerd op de landelijke afvoer.

De infiltratie- en retentiezone is onderdeel van de centraal gelegen groenzone. De inrichting hiervan houdt rekening met de frequentie waarmee delen van het terrein onderlopen. In dit gebied is een aantal vijvers geprojecteerd welke permanent water bevatten. Het regenwater uit de wadi's voedt deze vijvers. Bij extra aanbod van regenwater loopt het gebied rondom de vijvers onder water. De afvoer vanuit de groenzone vindt via verticale drainagefilters plaats. Naarmate het waterpeil in de groenzone stijgt worden meer infiltratiefilters aangesproken en neemt de infiltratieafvoer toe.

Het percentage schoon verhard oppervlak is in dit stadium moeilijk vast te stellen. Ten behoeve van de bepaling van de omvang van de buffers zijn de volgende verdelingen gehanteerd:

- Dakvlakken: 40% (27,2 ha);
- Schoon oppervlak: variërend tussen 45 en 20%. (30,6 – 13,6 ha);
- Vuil oppervlak: variërend tussen 15 en 40%. (10,2 – 27,2 ha).

Op basis van deze uitgangspunten is berekend welk volume noodzakelijk is voor het bufferen van regenwater. Het buffervolume van het infiltratiedeel bestaat uit meerdere componenten (bijvoorbeeld afvoerriolen, vijverpartijen, infiltratiebuffer). Uitgangspunt is dat een bui van 31 mm in 45 minuten is 21.080 m³ moet kunnen worden gebufferd.

Verdeling opp.	40-45-15%	40-20-40%
wadi's 10 mm	10 mm x 85% x 68 ha = 5.780 m ³	10 mm x 60% x 68 ha = 4.080 m ³
vgs 4 mm	4 mm x 15% x 68 ha = 408 m ³	4 mm x 40% x 68 ha = 1.088 m ³
buffer vgs	15% x 21.080 – 408 = 2.754 m ³	40% x 21.080 – 1.088 = 7.344 m ³
infiltratiebuffer	85% x 21.080 – 5.780 = 12.138 m ³	60% x 21.080 – 4.080 m ³ = 8.568 m ³
totaal	21.080 m ³	21.080 m ³

Afvalwatersysteem

Alle afvalwater uit het plangebied wordt ingezameld en afgevoerd naar een Rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZI). Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in twee keuzelijnen:

Optie 1: Het afvalwater wordt via een persleiding geloosd op het transportriool van het WBL om vervolgens naar de RWZI te worden afgevoerd.

Optie 2: Het water wordt gezuiverd middels een lokale zuiveringsinstallatie. Het effluent wordt geloosd op de Keutelbeek of wordt getransporteerd naar het Julianakanaal.

De afweging tussen de beide opties dient nog te worden gemaakt.

De af te voeren hoeveelheid bestaat uit huishoudelijk/industriële afvalwater en lozing van regenwater van zeer specifieke sterk vervuilde oppervlakken. De totale hoeveelheid afvalwater komt neer op circa 230 m³/h bij 40% vervuild oppervlak.

Maatregelen bij calamiteiten

In geval van een calamiteit zijn maatregelen te nemen om eventuele vervuiling van het grondwater te beperken. Deze maatregelen zijn de volgende:

- Een voorziening wordt aangebracht om het regenwaterriool van het verbeterd gescheiden rioolstelsel als opvang te benutten en het water af te voeren naar het vuilwaterriool.
- Het opsplitsen van een wadi in compartimenten. De verbindingen van de compartimenten worden afsluitbaar gemaakt, zodat vervuiling beperkt blijft tot één compartiment.
- Bijzonder oppervlakken zoals het transportservicecentre met wasplaatsen en tankgelegenheid worden voorzien van olie-afscheiders en de meest vervuilende oppervlakken worden rechtstreeks op het vuilwatersysteem aangesloten.
- De voeding van bluswater geschiedt via het drinkwaternet.

8.2 Bodem

Het plangebied ligt in zijn geheel binnen het in het POL aangewezen bodembeschermingsgebied Mergelland. In het Mergelland streeft de provincie naar een kwaliteit van bodem, grondwater en landschap die voldoet aan de eisen die de aanwezige -en bijzondere- biotische, a-biotische en cultuurhistorische waarden stellen. Om dit te bereiken, koerst de provincie in dit gebied op de beperking van de nitraatbelasting en het behoud van aanwezige landschappelijke elementen.

Het bestemmingsplan maakt geen activiteiten mogelijk die de nitraatbelasting in het gebied vergroten. Ten aanzien van het landschap vinden wel de nodige ingrepen plaats. Deze ingrepen worden gecompenseerd door de grond in het noordoosten van het plangebied.

8.2.1 Uitbreiding Bedrijventerrein MAA

Ten behoeve van de uitbreiding van Maastricht Aachen Airport is door CSO Adviesbureau een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dat onderzoek zijn neergelegd in het rapport 'Verkennend bodemonderzoek gepland bedrijventerrein nabij Maastricht Aachen Airport' d.d. 27 januari 2004.

In het onderzoeksgebied zijn enkele 'verdachte' deellocaties aangetroffen. De bodem ter plaatse van deze deellocaties is licht verontreinigd met zware metalen en PAK's² en zeer plaatselijk met minerale olie. Een sterke verontreiniging aan minerale olie bevindt zich ter plaatse van het aftappunt van een bovengrondse tank op de locatie van het agrarisch bedrijf aan de Walselderweg. Deze verontreiniging is echter zo beperkt van omvang, dat sanering ervan niet van invloed zal zijn op de financiële uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Ter bepaling van de definitieve kwaliteit en de hergebruiksmogelijkheden van de verontreinigde grond dienen bemonstering en analyses conform de onderzoeksprotocollen van het Bouwstoffenbesluit te worden uitgevoerd.

Voor de schone grond gelden de regels zoals opgenomen in het bodembeheerplan (zie paragraaf 8.2.4).

Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek volgen geen beperkingen voor de geplande ontwikkelingen op en rond MAA.

² Polycyclische aromatische koolwaterstoffen

8.2.2 Luchthaven

Op het terrein van de luchthaven (bestemming 'Luchtvaartdoeleinden') zijn enkele nieuwbouwmogelijkheden opgenomen. Dit betreft met name de terminal met bijbehorende bebouwing. Direct nabij de geplande locatie van de nieuwe terminal is in 2001 het KLM-Exelkantoorgebouw gerealiseerd. Ten behoeve van deze bouw heeft een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden, waarvan de resultaten zijn neergelegd in het bodemrapport d.d. 9 september 2000 (Fugro). Uit dit onderzoek is naar voren gekomen, dat er geen aanleiding is voor een nader onderzoek en dat er ten aanzien van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen belemmeringen zijn voor de geplande nieuwbouw.

Na de periode van het onderzoek hebben zich in het onderzoeksgebied en in de directe omgeving daarvan geen omstandigheden voorgedaan die aanleiding geven tot de veronderstelling van bodemverontreiniging.

Voor de locatie van de geplande terminal is dan ook geen sprake van belemmerende bodemverontreinigingen.

8.2.3 Overige plandelen

Met betrekking tot het gebied direct ten noorden van Ulestraten dat in het bestemmingsplan is opgenomen binnen de bestemming 'Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurlijke waarden' en dat voor natuurcompensatie zal worden ingezet, is uit historisch onderzoek dat in 1994 door Intron Bodemtech in opdracht van de provincie Limburg is uitgevoerd ten behoeve van de aanleg van de oost-westbaan, gebleken dat met betrekking tot deze gronden geen vervuiling is te verwachten. Deze gronden zijn dan ook geschikt voor realisering van de erop gelegde bestemming 'Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurlijke waarden' alsmede de bestemming 'Agrarisch gebied'.

Ditzelfde geldt voor de gronden gelegen ten noorden van het nieuwe bedrijventerrein met de bestemming 'Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurlijke waarden'.

8.2.4 Bodembeheerplan Meerssen/Beek (Stein)

De gronden binnen het plangebied worden in het bodembeheerplan van de gemeente Meerssen c.q. de gemeente Beek als milieuhygiënisch 'schoon' aangemerkt. Dit wil zeggen dat binnen dit gebied in principe vrij grondverzet is toegestaan, zolang het betreffende bodemonderzoek geldig is en er kan worden aangetoond dat er geen bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Omdat het hier ook om een functiewijziging gaat, is een aanvullend bodemonderzoek verricht. Dit onderzoek en de resultaten daarvan zijn opgenomen in het rapport 'Verkennd bodemonderzoek gepland bedrijventerrein nabij Maastricht Aachen Airport'.

Op basis van dit onderzoek kan worden geconcludeerd dat in de onverdachte gebieden in zowel de boven- als ondergrond in de meeste gevallen geen overschrijdingen van de streefwaarden zijn aangetoond. In enkele monsters is een lichte verontreiniging met minerale olie aangetoond. Deze verhoging wordt in het bodemrapport toegeschreven aan humuszuren in de grond.

Het betreft slechts lichte overschrijdingen waardoor de grond als milieuhygiënisch 'schoon' kan worden aangemerkt.

Geconcludeerd wordt dat grond afkomstig uit de onverdachte gebieden van het geplande bedrijventerrein vrij kan worden toegepast binnen het gebied of in een ander gebied in de gemeente Meerssen, Beek (of Stein) waar vrij grondverzet op basis van het bodembeheerplan is toegestaan.

De grond afkomstig van verdachte locaties mag niet zonder meer in een andere bodemkwaliteitszone in de gemeente Meerssen, Beek (of Stein) worden toegepast. Hiervoor is een partijkeuring van de vrijkomende grond noodzakelijk. De verdachte locaties binnen het plangebied zijn:

- de gronden rondom de bestaande brandstoftransportleiding (DPO-leiding);
- de locaties van schuurtjes die zijn gebruikt als schuilgelegenheid en stalling van (oude) werktuigen;
- bermsloten en aanwezige bermen;
- semi-verharde wegen (deel Horsterweg en zijweg);
- een illegale kleine stortplaats (circa 25 m²);
- de varkenshouderij aan de Waselderweg 1, met name de locaties van de bovengrondse tanks en de mestkelder;
- de voormalige taxibaan van het vliegveld.

De grond, funderingsmateriaal, asfalt en semiverhardingen zijn indicatief getoetst aan het Bouwstoffenbesluit. Ter bepaling van de definitieve kwaliteit en de hergebruiksmogelijkheden dienen bemonstering en analyses conform de onderzoeksprotocollen van het Bouwstoffenbesluit uitgevoerd te worden, hetgeen in onderhavig onderzoek niet is verricht.

- De sterke verontreiniging aan minerale olie ter plaatse van het afgiftepunt is in verticale richting begrensd op 0,15 m-mv. Formeel gezien dient een nader bodemonderzoek te worden verricht om de sterke verontreiniging in horizontale richting in te kaderen. Uit de waarnemingen kan echter geconcludeerd worden dat de sterke verontreiniging aan minerale olie vermoedelijk alleen in het traject 0-0, 15 m-mv ter plaatse van het afgiftepunt is gesitueerd.
- Uit de toekomstige inrichtingsplannen en uit navraag bij de opdrachtgever blijkt dat de Waselderweg zal moeten worden gehandhaafd en tevens op de grens van het plangebied ligt. De berm zal niet worden betrokken in de nieuwe ontwikkelingen. Een nader bodemonderzoek ter plaatse van de berm aan de Waselderweg is vooralsnog niet noodzakelijk. Wel dient rekening gehouden te worden met mogelijke beperkingen in het hergebruik van de vrijkomende grond ter plaatse van de berm;
- Op basis van de analyseresultaten is een nader bodemonderzoek ter plaatse van de overige verdachte gebieden niet noodzakelijk;
- Ter plaatse van depot A dient rekening gehouden te worden met plaatselijke lichte tot matige verontreinigingen aan minerale olie en de plaatselijke aanwezigheid van asbesthoudend plaatmateriaal. Het depot is slechts indicatief onderzocht, om een definitieve uitspraak over de kwaliteit te kunnen doen dient onderzoek conform de onderzoeksprotocollen van het Bouwstoffenbesluit en eventueel conform NEN 5707 verricht te worden.

8.3 Luchtkwaliteit

8.3.1 Toetsingskader

In het kader van de besluitvorming van het bestemmingsplan moet de luchtkwaliteit worden getoetst aan de grenswaarden en de andere bepaling uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) is in werking getreden op 5 augustus 2005. Het Blk 2005 vervangt, met terugwerkende kracht tot 4 mei 2005, het Besluit luchtkwaliteit van 19 juli 2001. De wijze van toetsing is geregeld in artikel 7 van het Blk 2005 en kan als volgt worden samengevat:

- indien de grenswaarden niet worden overschreden, vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de realisering van het bestemmingsplan, zelfs niet indien de voorgenomen plannen leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- indien de grenswaarden wel worden overschreden, dan kunnen de voorgenomen plannen alsnog worden gerealiseerd, indien de plannen niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- indien de grenswaarden worden overschreden en het plan leidt (lokaal) wel tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, dan kan het plan toch worden gerealiseerd indien als gevolg van positieve effecten van het plan en/of als gevolg van met het plan samenhangende maatregelen de kwaliteit van de lucht (elders) verbetert, zodat per saldo geen verslechtering optreedt (dit is de zogenaamde saldobenadering).

8.3.2 Luchtkwaliteitonderzoeken

De luchtkwaliteit binnen en in de omgeving van het plangebied wordt bepaald door de bijdragen van de achtergrondconcentraties, de A2, het vliegverkeer (vliegen, taxiën en proefdraaien) en de verkeersaantrekkende werking van het bedrijventerrein.

De emissie vanwege de bedrijfsgebonden activiteiten is gelet op de 'Staat van bedrijfsactiviteiten' verwaarloosbaar.

In het kader van de vaststelling van het aanwijzingsbesluit voor het luchthaventerrein Maastricht en in het kader van de ontwikkeling van het bedrijventerrein rondom de luchthaven zijn in 2006 twee luchtkwaliteitonderzoeken uitgevoerd:

- Adecs Airinfra BV heeft vastgesteld welke consequenties het nieuwe aanwijzingsbesluit heeft op de concentraties luchtverontreinigende stoffen (rapport v&w060103 d.d. 5 januari 2006). In dit onderzoek zijn betrokken: de achtergrondconcentraties, de bijdrage van de A2, de bijdrage van het vliegverkeer en de bijdrage van de grondgebonden activiteiten van de luchthaven (taxiën en proefdraaien van vliegtuigen). De bijdrage vanwege het verkeer van en naar het nieuwe bedrijventerrein is niet beschouwd in dit onderzoek.
- TNO heeft de concentraties luchtverontreinigende stoffen bepaald die worden veroorzaakt door het verkeer van, naar en via het nieuwe bedrijventerrein (Notitie Luchtkwaliteit in het toekomstige Businesspark Maastricht Aachen Airport d.d. 13 april 2006). De uitgangspunten (verkeersintensiteiten) van het TNO-onderzoek zijn gebaseerd op een verkeerskundig onderzoek dat is uitgevoerd door DHV (rapport Etmaalintensiteiten Businesspark MAA e.o. d.d. 1 december 2005).

In het verkeerskundig onderzoek van DHV is ervan uitgegaan dat het bedrijventerrein gefaseerd wordt gerealiseerd, waardoor in 2010 minder verkeer wordt verwacht dan in 2015. De fasering is neergelegd in artikel 9a van de voorschriften (voorlopige bestemming Agrarisch gebied).

In de onderzoeken is vooral aandacht geweest voor de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Van de andere stoffen waarvoor grenswaarden zijn opgenomen in het Blk 2005, kan zonder nader onderzoek worden aangenomen dat de grenswaarden niet worden overschreden. Uit de resultaten van de luchtkwaliteitonderzoeken kan worden geconcludeerd, dat de achtergrondconcentraties voor fijn stof en stikstofdioxide zodanig laag zijn dat de bijdrage vanwege het vliegverkeer en de verkeersaantrekkende werking van het plan naast de bijdrage van de A2 niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden. Speciale aandacht is besteed aan de te verwachten concentraties NO₂ in de nabijheid van de ontsluiting van het bedrijventerrein, op de Europalaan.

Uit de TNO-notitie blijkt dat bij een achtergrondconcentratie (regionale achtergrond met inbegrip van de bijdrage van de A2 en het vliegverkeer) van 24 - 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ geen overschrijding van de grenswaarden optreden. Uit het Adecs-rapport blijkt dat in de nabijheid van de Europalaan de regionale achtergrond en de bijdrage van de A2 en het vliegverkeer niet meer bedragen dan 24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

In 2015 zijn de te verwachten concentraties relevant lager dan in 2010. De afname van de concentraties vindt geleidelijk plaats tussen 2011 en 2015. De geleidelijke invulling van het bedrijventerrein in de periode 2011-2015 overeenkomstig de fasering in artikel 9a van de planvoorschriften zal daarom in geen enkel jaar leiden tot een overschrijding van grenswaarden.

8.3.3 Saldering

De verkeersaantrekkende werking van plan heeft ook positieve effecten op de luchtkwaliteit in de verdere omgeving van het plangebied. Zo zal de ontsluiting van het bedrijventerrein aan de Bamfordweg na planrealisatie via het nieuwe bedrijventerrein en de Europalaan plaatsvinden. Verkeer van en naar Bamford rijdt momenteel via de kern van Ulestraten. Door de nieuwe ontsluiting zal dit verkeer vlotter kunnen doorstromen en minder kilometers hoeven te rijden van en naar de A2. Dit leidt tot minder emissie van luchtverontreinigende stoffen. Daarenboven zal dit verkeer na planrealisatie rijden via een traject waarlangs veel minder woningen zijn gesitueerd. Het aantal personen dat aan luchtverontreinigende stoffen wordt blootgesteld, zal daardoor extra verminderen.

Circa 15 ha van het nieuwe bedrijventerrein is voorzien voor bedrijven die nu gesitueerd zijn nabij Maastricht. Het verkeer van en naar deze bedrijven zal na planrealisatie geen hinder meer ondervinden van de filevorming nabij de Geusselt. In tegenstelling tot de huidige situatie zal dit verkeer –dat hoofdzakelijk vanuit het noorden komt en naar het noorden rijdt– minder kilometers rijden en vlotter kunnen doorrijden, indien de bedrijven zijn gesitueerd op het nieuwe bedrijventerrein. Deze ontwikkeling leidt tot minder emissie van luchtverontreinigende stoffen.

Deze positieve effecten van het plan zijn niet kwantitatief inzichtelijk gemaakt.

8.3.4 Conclusie

Op basis van de voorliggende luchtkwaliteitonderzoeken kan worden geconcludeerd dat de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 niet worden overschreden. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen beperking voor de ontwikkeling van het plangebied. Het plan heeft daarenboven een bijkomend effect dat in de omgeving van Ulestraten en nabij Maastricht lagere concentraties schadelijke stoffen zullen optreden, doordat daar verkeer wordt weggetrokken.

8.4 Bedrijven in relatie met milieuzonering

8.4.1 Vestiging bedrijven

Indien een bedrijf aangeeft zich op het bedrijventerrein te willen vestigen, zal bezien moeten worden of de aard van het bedrijf onder meer geen milieubelasting voor de omgeving met zich meebrengt.

Voor wat betreft het bestemmingsplan vormt de lijst van bedrijfstypen uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (geheel herziene uitgave, 2001) de basis voor de toe te laten bedrijven, zoals die zijn opgenomen in de aan de voorschriften toegevoegde Staten van bedrijfsactiviteiten.

Een 'Staat van bedrijfsactiviteiten' is een selectie uit deze lijst, die is afgestemd op de specifieke mogelijkheden en op het gewenste doel en de beoogde kwaliteit van een bepaald deel van het bedrijventerrein.

Uitgesloten van vestiging op een bedrijventerrein zijn (op enkele uitzonderingen na) activiteiten als landbouw, grond- en delfstoffenwinning, energieproductie, detailhandel, kantoren, en sociaal-culturele en recreatieve voorzieningen.

Voorts zijn fysiek op deze locatie 'onmogelijke' activiteiten uit de Staten verwijderd.

Vervolgens heeft een screening plaatsgevonden tegen de achtergrond van de voor het bedrijventerrein voorgestane hoogwaardige omgevingskwaliteit.

In dit kader zijn die bedrijfsactiviteiten uit de lijst verwijderd, waarvan de activiteiten en daarmee gepaard gaande uitstraling niet in overeenstemming zijn met deze kwaliteit. Zo zijn slachterijen, bedrijven met buitenopslag en groot-schalige industriële productiebedrijven niet meer in de Staten opgenomen.

8.4.2 Milieuzonering in relatie met omgevingstype

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit.

In de methodiek van de VNG-brochure staat hinder in planologisch opzicht centraal. Daarbij zal de voorgenomen bedrijfsvestiging c.q. -uitbreiding grofmazig worden getoetst.

De fijnmazige toets zal geschieden in het kader van de milieuwetgeving (Wet milieubeheer).

In het voorliggende bestemmingsplan is onderscheid gemaakt in twee soorten bedrijfsbestemming, te weten 'Luchtvaartdoeleinden' en 'Bedrijfsdoeleinden'.

In de VNG-brochure zijn bedrijven indicatief ingedeeld in milieucategorieën, met daaraan gekoppelde afstanden, die in acht moeten worden genomen ten opzichte van gevoelige functies. Daartoe is een lijst van bedrijven opgenomen met afstanden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Het gaat daarbij om de in afstanden uit te drukken aspecten geur, stof, geluid en gevaar, waarbij de grootste afstand maatgevend is.

Naast 'rustige woonwijk' wordt een aantal 'omgevingstypen' onderscheiden.

Deze omgevingstypen variëren in hun gevoeligheid voor diverse aspecten van hinder. Voor de overige omgevingstypen is in de publicatie een indicatieve typering van de gevoeligheid opgenomen, die zich vertaalt in correcties op de in acht te nemen indicatieve afstand bij in de in de Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen vormen van bedrijven.

Bij het voorliggende plan gaat het om de omgevingstypen 'rustige woonwijk', 'gemengd gebied' en 'landelijk gebied met woningen'.

Als 'rustige woonwijk' zijn aangegeven de kern Ulestraten en de kern Geverik, als 'gemengd gebied' is aangegeven de bebouwing aan de Kelmonderstraat en tenslotte is als 'landelijk gebied met woningen' aangeduid woning Langs de Gewannen 20 alsmede de woning Gewandeweg 1 (zie bijgevoegd kaartje met omgevingstypen).

Beide laatste omgevingstypen zijn op diverse aspecten iets minder hindergevoelig dan 'rustige woonwijk'.

De als bijlage 2a bij de voorschriften opgenomen Staten van inrichtingen 'rustige woonwijk' laat zien welke afstanden in acht moeten worden genomen tussen dit gebied en de bepaalde bedrijvigheid op de beide onderscheiden soorten bedrijventerrein. Er is voor gekozen dat de kleinste in acht te nemen afstand tot 'rustig woongebied' 300 m mag bedragen.

De als bijlage 2b bij de voorschriften opgenomen Staat van inrichtingen 'gemengd gebied' laat zien welke afstanden na correctie dan in acht moeten worden genomen tussen dit gebiedstype en bepaalde bedrijvigheid uit de bestemming 'bedrijfsdoeleinden'. Er is voor gekozen dat de kleinste in acht te nemen afstand tot 'gemengd gebied' 200 m mag bedragen.

De als bijlage 2c bij de voorschriften opgenomen Staat van inrichtingen 'landelijk gebied met woningen' laat zien welke afstanden na correctie dan in acht moeten worden genomen tussen dit gebiedstype en bepaalde bedrijvigheid uit de bestemming 'bedrijfsdoeleinden'. Er is voor gekozen dat de kleinste in acht te nemen afstand tot 'landelijk gebied met woningen' 200 m mag bedragen.

Op bijgevoegd kaartje en op plankaart 2 (Belemmeringenkaart) zijn de meest relevante afstanden vanuit de begrenzing van 'rustige woonwijk' aangegeven, namelijk 300 m, 200 m, 100 m en 50 m.

De Staten van bedrijfsactiviteiten zullen bij de beoordeling of een bedrijf inpasbaar is in de omgeving, als toetsingskader dienen.

Een en ander houdt in dat er op het bedrijventerrein zich direct, dat wil zeggen zonder aparte procedures op grond van de WRO, bedrijven kunnen vestigen uit de milieucategorieën 1, 2, 3 en 4.

Met betrekking tot categorie 4-bedrijven geldt tevens, dat dergelijke bedrijven zich met vrijstelling van Burgemeester en wethouders binnen de daarvoor geldende 200 m afstand van hindergevoelige functies mogen vestigen, mits een dergelijk bedrijf niet meer hinder voor de woonomgeving oplevert dan een categorie 2 respectievelijk 3-bedrijf.

Het beleid met betrekking tot categorie 1-bedrijven is er op gericht om deze bedrijvigheid, voor zover functioneel passend binnen het profiel, slechts in een nader omgrensd gedeelte van de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' toe te laten, in het bijzonder in de vorm van dienstverlenende bedrijven en horeca. Dit gedeelte betreft Airport Village direct nabij de nieuwe terminal.

Daarnaast is, via vrijstelling, ook vestiging toegestaan van bedrijven die niet in de Staten van bedrijfsactiviteiten zijn vermeld, mits zij niet meer milieuhinder opleveren dan de direct toegestane bedrijven.

In de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden' is op een bepaalde op de plankaart aangegeven locatie een proefdraaiplaats toegestaan. Dit betreft het proefdraaien met motoren van vliegtuigen. Het gaat hier om een categorie-5-activiteit. Deze activiteit is ter plaatse mogelijk, omdat hiervoor specifieke geluidsbeperkende maatregelen genomen zijn.

NIEUW KAARTJE MILIEUZONERING INVOEGEN

(A4 = 1 pagina)

8.5 Geluid

8.5.1 Algemeen

Zoals hiervoor in paragraaf 8.3 reeds is aangegeven, is met gebruikmaking van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' in relatie tot de omgeving van het plangebied bepaald welke bedrijven op de luchthaven en op het bedrijventerrein gevestigd kunnen worden. De in de brochure per bedrijfstype aangegeven afstanden ten opzichte van hindergevoelige functies waarborgen een goed leef- en woonmilieu met betrekking tot deze omliggende functies.

Een verdere verfijning van de afstemming van de milieucomponent zoals vastgelegd in het bestemmingsplan (ruimtelijk traject) op de omgeving vindt plaats via het traject van de milieuvergunning.

De Handreiking industrielawaai en vergunningverlening geeft gemeenten de mogelijkheid om in afweging met onder meer het gemeentelijke ruimtelijke ordeningsbeleid en economisch beleid, een beleid vast te stellen met betrekking tot industrielawaai en vergunningverlening. Dit beleid kan worden vastgelegd door middel van een zonering industrielawaai of door middel van een gemeentelijke beleidsnota industrielawaai.

De gemeenten Beek en Meerssen hebben met betrekking tot de ontwikkelingen rond MAA-Oost gekozen voor het vastleggen van het gemeentelijk beleidskader rond vergunningverlening in een beleidsnota.

Een dergelijke nota is richtinggevend voor de vergunningverlening in het kader van de Wet milieubeheer (Wm) voor het onderdeel industrielawaai voor het bedrijventerrein en heeft betrekking op inrichtingen met individuele vergunningen alsmede op inrichtingen die vallen onder een AMvB als bedoeld in artikel 8.40 Wm (zogenaamde meldingsplichtige inrichtingen).

De nota vormt het toetsingskader voor het stellen van grenswaarden voor industrielawaai in het bestemmingsplangebied. Het toetsingskader is gebaseerd op de geluidskwaliteit die door de gemeenten op langere termijn voor het gebied wordt nagestreefd.

8.5.2 Akoestisch onderzoek

In het kader van het opstellen van de nota industrielawaai en dus met het oog op de toetsing van aanvragen om vergunningen op grond van de Wet milieubeheer voor toekomstige bedrijfsvestigingen in het plangebied heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de huidige en toekomstige akoestische situatie. De resultaten van dat onderzoek zijn neergelegd in het 'Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Bedrijventerrein Oost Maastricht Aachen Airport' (Royal Haskoning, 1 april 2005, nr. 9M8834.02).

In het rapport zijn de ontwikkeling van het bedrijventerrein Maastricht Aachen Airport-Oost en de effecten daarvan vanuit akoestisch oogpunt in beeld gebracht. Het ten behoeve van het onderzoek gehanteerde akoestische rekenmodel is opgesteld conform de regels zoals opgenomen in de 'Handleiding voor meten en rekenen industrielawaai' (1999).

In het onderzoek zijn onder meer als geluidsbronnen meegenomen: vliegtuiglawaai, verkeerslawaai, grondgebonden geluid van de luchthaven, terminalgeluid en geluid van reeds aanwezige bedrijven. Voor de invulling van het bedrijventerrein zijn twee varianten onderzocht: de referentievariant en de Airport Village-variant.

In de Airport Village-variant is rekening gehouden met de invulling van het bedrijventerrein in clusters van bedrijven op de wijze zoals voorzien in het bestemmingsplan. Dat wil onder meer zeggen dat de bedrijfsactiviteiten met name binnen de clusters plaatsvinden. Afscherming en reflectie zijn in de berekeningen meegenomen.

De geluidsniveaus zijn getoetst aan de heersende geluidbelasting minus 10 dB, hetgeen overeenkomt met het door de gemeenten Beek en Meerssen als beleidsuitgangspunt geformuleerde stand-stillbeginsel, alsmede aan de waarde behorende bij de gebiedstypering conform de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (i.c. 'Stille landelijke gebieden/Gebieden voor extensieve recreatie').

Uit het onderzoek blijkt dat de heersende geluidbelasting minus 10 dB conform gemeentelijk stand-stillbeleid slechts op één punt wordt overschreden. Het betreft een overschrijding van 4 dB op het pand Gewandeweg 1. De conclusie is, dat deze overschrijding in het kader van het gemeentelijk beleid beperkt is en de geluidbelasting vanwege het nieuwe bedrijventerrein 4 dB onder de ten hoogst toelaatbare waarde van 46 dB blijft, welke waarde een aanvaardbaar woon- en leefklimaat garandeert.

Voor het overige wordt gebleven binnen de gemeentelijke beleidsnorm.

8.5.3 Geluidnota Maastricht Aachen Airport bedrijventerrein Oost

De Geluidnota Maastricht Aachen Airport bedrijventerrein Oost (Royal Haskoning, 1 april 2005, nr. 9M8834.02) zoals opgesteld op basis van bovengenoemd akoestisch onderzoek, betreft een van de bijlagen bij dit bestemmingsplan en heeft evenals het akoestisch rapport (zie 8.5.2 hiervoor) als bijlage bij het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen.

De nota zal als gemeentelijk beleid worden vastgesteld en als toetsingskader dienen bij de beoordeling van aanvragen om een vergunning ingevolge de Wet milieubeheer en van meldingen van bedrijven die vallen onder de werking van een AMvB op grond van 8.40 Wm.

8.5.4 Luchtvaartlawaai

In het kader van de aanwijzings- en zoneringsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet zijn met betrekking tot Maastricht Aachen Airport grenswaarden met bijbehorende geluidszones vastgesteld. Op grond van artikel 25a van de Luchtvaartwet dient bij de aanwijzing van een luchtvaarterrein rond dat terrein een geluidszone te worden vastgesteld waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de bijbehorende grenswaarde niet mag overschrijden.

Voor de grote luchtvaart³ is deze grenswaarde vastgelegd in het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BGGL) en daarin bepaald op 35 Ke⁴. Voor de kleine luchtvaart⁵ is de maximaal toelaatbare geluidsbelasting vastgelegd in het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (BGKL) en daarin bepaald op 47 Bkl⁶.

De geluidszonering werkt door naar de ruimtelijke ordening. Zowel binnen de 35 Ke-geluidszone als binnen de 47 Bkl-geluidszone is, behoudens uitzonderingen genoemd in het BGGL en BGKL, geen nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen (waaronder woningen) toegestaan. Voor het gebied buiten de 35-Ke-geluidszone gelden geen ruimtelijke beperkingen als gevolg van startende en landende vliegtuigen.

³ In beginsel vliegtuigen met een toegelaten totaal massa (MTOW) van ten minste 6.000 kg.

⁴ Kosteneenheid: geluidsmaat voor vliegtuiglawaai.

⁵ Luchtvaartuigen met een toegelaten totaal massa (MTOW) van minder dan 6.000 kg, maar meer dan 390 kg voor zover niet vallende onder grote luchtvaart.

⁶ Geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart.

Binnen de 35 Ke-geluidszone zijn een bestaande burgerwoning gelegen alsmede een enkele bedrijfswoning op het bedrijventerrein Bamford. Binnen de 47 Bkl-geluidszone zijn geen woningen gelegen. Nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige functies binnen deze geluidszones zijn in het bestemmingsplan niet toegestaan. De geluidszones zijn op de Belemmeringenkaart (plankaart 2) aangegeven.

8.6 Externe veiligheid

8.6.1 Algemeen

Externe veiligheid wordt bepaald door het risico van doden of gewonden als gevolg van een ongewoon voorval binnen een inrichting/bedrijf.

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) en $PR=10^{-6}$ (nieuwe situaties). Dit houdt in de kans van overlijden van 1 op 100.000 respectievelijk 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 het opstellen van bestemmingsplannen dient ook het aspect externe veiligheid in beeld te worden gebracht, zeker als er sprake is van risicovolle bedrijven in een omgeving met risicogevoelige functies/bestemmingen, die worden onderscheiden in kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen.

Onder kwetsbare bestemmingen worden verstaan woningen, onderwijs, dagopvang, gezondheidsgebouwen, grote kantoren en hotels, winkelcentra en grote winkels alsmede verblijfrecreatie.

Beperkt kwetsbare bestemmingen betreffen bedrijven, kleine kantoren en hotels, kazernes, dienstwoningen, sport- en recreatiebestemmingen.

8.6.2 Luchthaven

Ten tijde van de vaststelling van het Aanwijzingsbesluit Luchtvaartterrein Maastricht bestonden nog geen wettelijke normen voor externe veiligheid voor regionale en kleine luchthavens. Deze normstelling wordt vastgelegd in een nieuw hoofdstuk van de Wet luchtvaart. Het beleid zoals dat voor Schiphol is ontwikkeld, zal daarbij leidend zijn.

In het kader van deze wetwijziging ligt inmiddels het wetsvoorstel Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens (RRKL-wet) voor advies bij de Raad van State. Dit wetsvoorstel zal naar verwachting in 2007 in werking treden.

Bij brief van 28 november 2005 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat tot de provinciebesturen het verzoek gericht om anticiperend op de komende wetwijziging een interim-beleid te voeren op basis van de zogenaamde 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.

In een bijlage bij de brief van de staatssecretaris worden de beperkingen in beeld gebracht in relatie tot de (beperkt) kwetsbare en overige bestemmingen en bijbehorende objecten.

Deze bijlage is hierna weergegeven:

	Kwetsbare bestemmingen	Beperkt kwetsbare bestemmingen	Overige bestemmingen
10 ⁻⁵ -regime geldig na van kracht worden RKKL-wet	Sloop, tenzij bewoners niet willen vertrekken. Geen nieuwbouw	Bestaand kan blijven staan, alleen vervangende nieuwbouw mogelijk met vvgb	Nieuwbouw alleen met vvgb
10 ⁻⁶ -regime geldig na van kracht worden RKKL-wet	Geen nieuwbouw, tenzij vvgb bij onderstaande situaties ¹⁾	Nieuwbouw alleen met vvgb	Nieuwbouw alleen met vvgb
Objecten	Woningen, onderwijs, dagopvang, gezondheidszorggebouwen, grote kantoren en hotels, winkelcentra en grote winkels ²⁾ , verblijfrecreatie ³⁾	kwetsbare bestemmingen betreffen bedrijven, kleine kantoren en hotels, kazernes, dienstwoningen, sport- en recreatiebestemmingen	Permanent onbewoonde gebouwen overige

vvgb = verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten

¹⁾ Wel nieuwbouw:

- bij nieuwbouw binnen bestaande lintbebouwing of binnen bestaande kern of bebouwde kom, bij opvulling van gaten in de bebouwing of bij verandering bestemming;
- Bedrijfswoningen (indien noodzakelijkheid kan worden aangetoond);
- Herstructurering;
- Bij verplaatsing van woningen en andere gevoelige gebouwen (naar minder belast gebied)

²⁾ Het gaat om gebouwen waar in grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:

- Kantoorgebouwen en hotels met een brutovloeroppervlakte van meer dan 1.500 m² per object;
- Complexen waarin meer dan vijf winkels gevestigd zijn en waarvan het gezamenlijk brutovloeroppervlak meer dan 1.000 m² bedraagt, en winkels met een brutovloeroppervlak van meer dan 2.000 m² per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd.

³⁾ kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen.

Aan een verklaring van geen bezwaar kunnen Gedeputeerde Staten nadere eisen stellen aan de beperkingsgebieden. VROM Inspectie toetst achteraf de afgegeven verklaringen van geen bezwaar.

Het interim-beleid is niet allesomvattend. Het aangewezen luchtvaartterrein zelf valt niet onder dit interim externe veiligheidsbeleid. De hiervoor genoemde nieuwbouwrestricties zijn dan ook niet van toepassing op het aangewezen terrein. Nieuwbouw op het aangewezen luchtvaartterrein wordt geregeld middels een ontheffing ex artikel 31 Luchtvaartwet. Veiligheid vormt een van de afwegingsfactoren bij het verlenen van een dergelijke ontheffing.

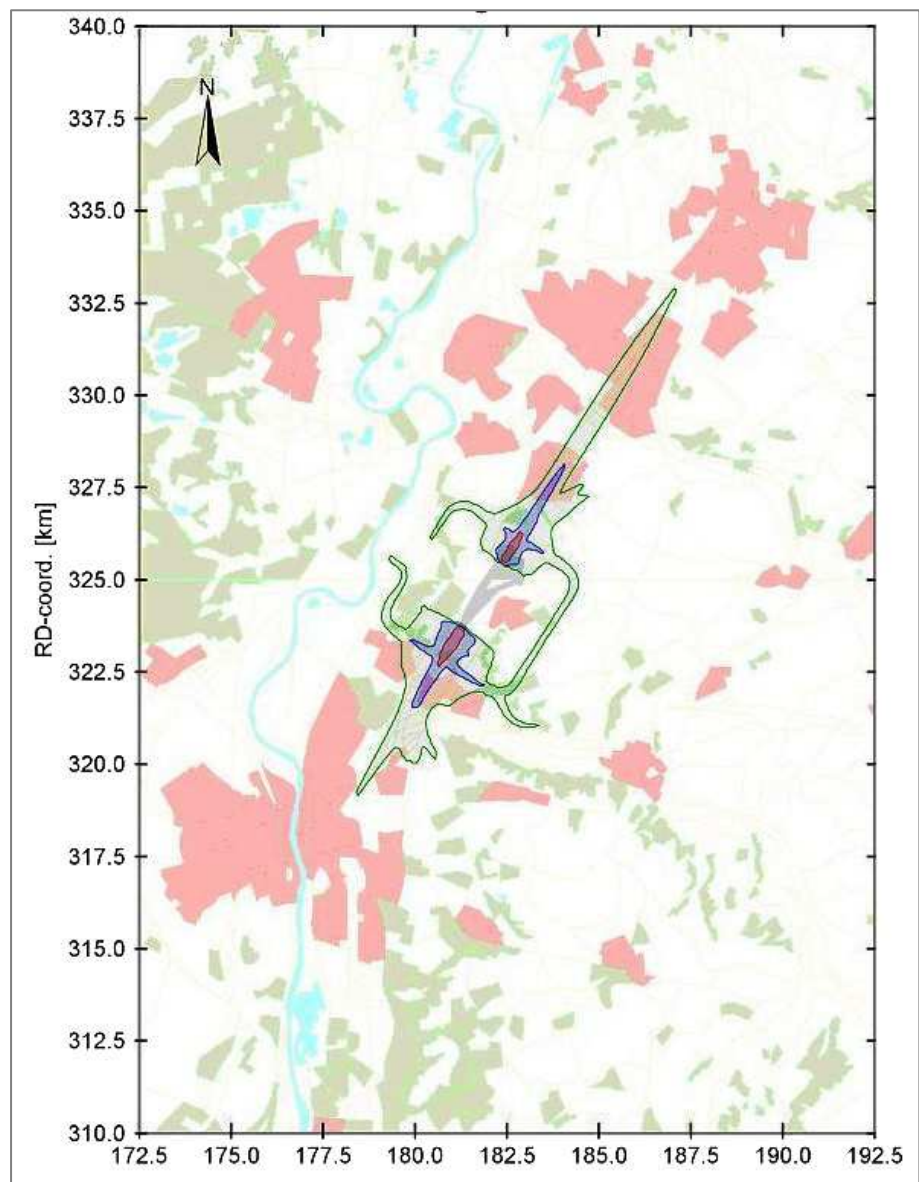
Het interim-beleid heeft in het kader van dit bestemmingsplan dus betekenis voor die delen van het plangebied, die zowel binnen de 10⁻⁶-contour (of de 10⁻⁵-contour) als buiten het aangewezen luchtvaartterrein zijn gelegen én waar bebouwing mogelijk wordt gemaakt.

Een en ander betekent dat binnen het plangebied slechts een zeer beperkt plandeel onder de werking van het interim-beleid valt. Het betreft hier een reeds bebouwd gedeelte van het bestaande TPE gesitueerd ten aan de Horsterweg, dat is gelegen binnen de 10⁻⁶-contour.

Het betreffende plandeel is in dit bestemmingsplan opgenomen binnen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden'. Conform het interim-beleid is nieuwbouw van beperkt kwetsbare bestemmingen alleen mogelijk met een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten. In voorkomende gevallen zal bedoelde verklaring door Gedeputeerde Staten worden afgegeven binnen het kader van de luchtvaartwetgeving.

In het kader van het interim-beleid zijn op plankaart 2 (Belemmeringenkaart) de 10^{-6} - en 10^{-5} -contour aangegeven. Omdat op plankaart 2 slechts het deel van de contouren voor zover gesitueerd binnen het bestemmingsplangebied is aangegeven, zijn hierna in een toelichtend kaartje de contouren volledig weergegeven.

De in het bestemmingsplan opgenomen contouren zijn gebaseerd op de meest recente berekeningen van het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartvaart-laboratorium (NLR), zoals deze ten grondslag liggen aan het hiervoor uit-eengezette interimbeleid. Zij geven dus de laatste inzichten weer met betrekking tot de externe veiligheid vliegverkeer luchthaven Maastricht Aachen Airport.



blauw gekleurd: 10^{-6} -risicocontour externe veiligheid luchtverkeer
 rood gekleurd: 10^{-5} -risicocontour externe veiligheid

Met betrekking tot luchthavens is er nog geen sprake van een groepsrisico-beleid.

8.6.3 Bedrijvigheid

Binnen het plangebied noch in de omgeving ervan is in de bestaande situatie sprake van de aanwezigheid van zogenaamde gevaarzettende bedrijven als bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

In de voorschriften behorende bij het voorliggende bestemmingsplan wordt de vestiging van gevaarzettende bedrijven (= risicovolle bedrijven) expliciet uitgesloten.

8.6.4 Rijksweg A2

In opdracht van de gemeente Meerssen heeft door BU Milieu en Veiligheid een onderzoek verricht naar het aspect externe veiligheid in omgevingsbesluiten rondom vervoersassen. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport 'Meerssen: Instrument RO – Vervoer' van augustus 2005.

Met het onderzoek wil de gemeente Meerssen inzicht krijgen in de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over onder meer de rijksweg A2 met als doel randvoorwaarden te kunnen stellen aan 'omgevingsbesluiten' voor plannen nabij deze vervoersassen. Eén van deze besluiten betreft het vaststellen van een bestemmingsplan.

Aan het onderzoek hebben in het bijzonder de gegevens zoals opgenomen in de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen (maart 2003) te grondslag gelegen.

Uit het onderzoek blijkt dat er vanuit het traject van de A2 dat langs het plangebied loopt, met betrekking tot het plaatsgebonden risico (PR) geen problemen te verwachten zijn.

Het groepsrisico (GR) ligt bij dit traject ruim tot duidelijk onder de oriënterende waarde, zodat het groepsrisico geen knelpunt voor de in het bestemmingsplan geplande ontwikkeling vormt.

8.7 Brandveiligheid

Het voorgestelde concept op hoofdlijnen voldoet aan de door de brandweer gestelde eisen met betrekking tot de brandveiligheid. Bij de uitwerking zullen gedetailleerde bebouwingsvoorstellen aan de brandweer ter toetsing worden voorgelegd.

8.8 Veiligheid algemeen

In het kader van het opstellen van het bestemmingsplan is door bureau DHV een onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid van het bedrijventerrein MAA en daarvoor noodzakelijke aanpassingen. De resultaten van dat onderzoek zijn neergelegd in het verkeersrapport Businesspark MAA, *Vliegensvlug te bereiken* d.d. mei 2005.

In het rapport worden zowel de omstandigheden belicht onder normale omstandigheden als in calamiteitensituaties. Met betrekking tot dit laatste wordt geadviseerd met betrekking tot de bereikbaarheid een calamiteitenplan op te stellen, dat is afgestemd op de ontsluiting van Businesspark MAA en de luchthaven. Dit plan zal worden opgesteld, zodra de definitieve inrichting van het gebied bekend is.

In het rapport wordt geconstateerd dat de bestaande en nog aan te leggen infrastructuur, waaronder de nieuwe Ringweg, met een aantal aanpassingen voldoende mogelijkheden biedt om een goede calamiteitenontsluiting te garanderen.

In het bestemmingsplan zelf is voorzien in een extra calamiteitenontsluiting aan de zijde van Langs de Gewannen.

9 HET BESTEMMINGSPLAN

9.1 De bestemmingen

Onderhavig bestemmingsplan bevat twaalf bestemmingen. Hierna zal kort worden ingegaan op de inhoud van deze bestemmingen.

Bedrijfsdoeleinden

Vrijwel alle bebouwingsclusters zijn opgenomen binnen deze bestemming. Binnen de cluster is de bouw en vestiging van bedrijven mogelijk. Om voldoende flexibiliteit te bieden, is ervoor gekozen om binnen de verschillende clusters de aanleg van ontsluitingswegen niet op de plankaart vast te leggen. In de voorschriften is de mogelijkheid tot aanleg van ontsluitingswegen opgenomen.

Voor de inrichting van de clusters zijn toetsingscriteria in een beschrijving in hoofdlijnen opgenomen.

Bedrijven als genoemd in de bij deze bestemming behorende Staten van bedrijfsactiviteiten zijn bij direct recht toegestaan. Het betreft bedrijven in de milieucategorieën 2, 3 en 4. Bij bedrijfsvestigingen dienen de afstanden in acht genomen te worden zoals bij het betreffende bedrijfstype in de Staten van bedrijfsactiviteiten vermeld en zoals aangegeven op plankaart 2 (Belemmeringenkaart).

Vestiging van categorie 4-bedrijven in de zones waar primair uitsluitend categorie 2- en 3-bedrijven zich mogen vestigen is mogelijk met vrijstelling onder de voorwaarde dat deze qua milieuhinder naar de woonomgeving tenminste gelijk zijn aan de bedrijfsactiviteiten zoals toegestaan in die zones. Tevens zijn met vrijstelling bedrijven toegestaan die niet op de bedrijvenlijst staan, maar die niet meer milieuhinder opleveren dan de wel toegestane bedrijfsactiviteiten.

Binnen deze bestemming is voor de vestiging van dienstverlenende bedrijven, detailhandel en horeca in het Airport Village een aparte zone via een aanduiding op de plankaart opgenomen.

De direct aan de luchthaven grenzende bedrijvencluster (cluster 1) ten zuiden van de toekomstige terminal) is verdeeld in twee zones. Binnen de direct aan de luchthaven grenzende zone zijn uitsluitend platformgebonden bedrijven toegestaan. De zone grenzend aan het Businesspark MAA is naast bestemd voor bedrijfsdoeleinden mede bestemd voor platformgebonden bedrijven.

Met betrekking tot de bebouwing zijn binnen deze bestemming op de plankaart de aanduidingen 'oriëntatie bebouwing' en verschillende zones met 'minimale/maximale (nok)hoogte' opgenomen. De aanduiding 'oriëntatie bebouwing' is de richting waarin een gebouw zich dient te presenteren in de richting van het openbare gebied.

In de hierboven bedoelde zone waar uitsluitend platformgebonden bedrijven zijn toegestaan, is voor maximaal 25% van de lengte van zone een nokhoogte toegestaan van maximaal 30 m ('afwijkende maximale nokhoogte'). Vooraf is advies nodig van LVNL en Eurocontrol.

Aangezien het gehele gebied op één niveau zal worden afgegraven en er dus sprake is van een duidelijke peilmaat, kan worden volstaan met een aanduiding van de hoogtematen in meters ten opzichte van dat peil.

Op de plankaart zijn voor de duidelijkheid in en om het plangebied heen zogenaamde NAP-referentiepunten aangegeven.

Een gedeelte van de gronden binnen deze bestemming is gelegen binnen het werkingsgebied van het Instrument Landing System (ILS). Het hierbij behorende toetsingsvlak strekt zich uit van de baankop vanaf de locatie van de ILS-antenne (114,52 m +NAP) tot 117.01 m +NAP. De hoogte van de bebouwing binnen deze zone mag niet hoger zijn dan het toetsingsvlak. Voor bebouwing in deze zone die het toetsingsvlak doorsnijdt kunnen burgemeester en wethouders vrijstelling verlenen tot de maximale (nok)hoogte die op de plankaart is aangegeven als 'maximale (nok)hoogte na vrijstelling'. Vooraf dient het bouwplan ter toetsing te worden voorgelegd aan LVNL en aan Eurocontrol. Indien burgemeester en wethouders in afwijking van een negatief advies van LVNL en/of van Eurocontrol toch vrijstelling willen verlenen, dienen zij te beschikken over een verklaring van geen bezwaar van Gedeputeerde Staten.

In de meest oostelijke cluster (cluster 4) is de mogelijkheid voor de bouw van een hotel opgenomen. Via een wijzigingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders kan deze mogelijkheid worden verplaatst naar één van de direct ten westen daarvan gelegen bestemmingsvlakken (clusters 2 en 3) met de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden'.

Luchtvaartdoeleinden

De luchthaven met de platformgebonden en luchthavengerelateerde bedrijven is opgenomen binnen de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden'. De toegestane bedrijfstypen zijn afgestemd op de in de POL-aanvulling genoemde bedrijfsactiviteiten.

Deze bestemming omvat het terrein van de luchthaven inclusief de zogenaamde A2-zone. Binnen de A2-zone zijn ook een hotel en een verkooppunt voor motorbrandstoffen mogelijk gemaakt. Het betreft het bestaande hotel en het bestaande tankstation.

Alle bestaande bebouwing alsmede de geplande nieuwbouw is opgenomen binnen bouwvlakken.

Ook binnen deze bestemming zijn de aanduidingen 'oriëntatie bebouwing' (gedeeltelijk) en 'minimale/maximale (nok)hoogte' opgenomen. Voor de specifieke bouwwerken zoals de verkeerstoren en de radartoren is op de plankaart een aanduiding opgenomen, waaraan in de voorschriften een aparte maximale (nok)hoogte is gekoppeld.

Het bestaande brandstofdepot nabij de vliegveldweg en het geplande brandstofdepot in het noordoostelijke deel van de luchthaven zijn geregeld via een aanduiding op de plankaart (nummeraanduiding 1).

De proefdraaiplaats voor vliegtuigmotoren is via een aanduiding op de plankaart (nummeraanduiding 2) mogelijk gemaakt.

Natuurgebied

De gronden die aangewezen zijn voor compensatie van landschapsecologische en natuurlijke waarden na ontwikkeling van het bedrijventerrein MAA-Oost, zijn opgenomen binnen deze bestemming. Het betreft het gebied tussen de bedrijvenclusters. In deze bestemming is door middel van een aanduiding op de plankaart de mogelijkheid opgenomen voor de aanleg van verbindingswegen tussen de diverse clusters alsmede van langzaamverkeersverbindingen (fiets- en voetpaden) en van een calamiteitenverbinding.

Groendoeleinden

De bestemming 'Groendoeleinden' is toegekend aan een deel van de gronden rondom de bebouwingsclusters. Op deze gronden mogen onder meer langzaamverkeersverbindingen worden aangelegd.

Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurlijke waarden

De binnen deze bestemming gelegen gronden zijn gesitueerd ten zuiden van het nieuwe gedeelte van het bedrijventerrein en tussen het bedrijfsterrein en Kelmond. Deze gronden zullen worden gebruikt als compensatie conform het natuurcompensatieplan.

Agrarisch gebied

In deze bestemming, die primair agrarisch grondgebruik en daarnaast een ontwikkeling in het kader van een landschappelijk waardevolle inrichting mogelijk maakt, zijn de gronden opgenomen die zijn gelegen tussen (woon)percelen aan de noordzijde van de Burgemeester Visschersstraat en de gronden met de bestemming 'Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurlijke waarde' alsmede op de gronden die direct ten zuiden van het bedrijventerrein Bamford alsmede ten oosten daarvan zijn gelegen.

Voor bedoelde gronden is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de agrarische bestemming om te zetten in de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' conform de bestemming van het terrein Bamford en deels in de bestemming 'Groendoeleinden'.

Agrarisch gebied (voorlopige bestemming)

Deze bestemming is gelegd op de clusters 4, 5 en 6 (gedeeltelijk) met het oog op de noodzakelijke fasering in de uitvoering van het bestemmingsplan. Dit in verband met de luchtkwaliteit. De voorlopige bestemming maakt voortzetting van het huidige agrarische gebruik mogelijk.

Aan elk bestemmingsvlak van deze voorlopige bestemming is een vervaldatum gekoppeld. Deze datum is afgestemd op de uit het luchtkwaliteitsonderzoek aangenomen noodzakelijke fasering in realisering.

Agrarische doeleinden

Deze bestemming is gelegd op de bouwpercelen van de twee bestaande agrarische bedrijven in het plangebied. De (geplande) bebouwing is opgenomen binnen bouwvlakken met daaraan gekoppeld de maximaal toegestane goot- en nokhoogte. De locatie van de bedrijfswoning is op de plankaart met een aanduiding aangegeven.

Woondoeleinden

In deze bestemming is het bestaande woonperceel aan de Vliegveldweg 62 opgenomen. De woning is opgenomen binnen een bouwvlak met maximale goot- en nokhoogte afgestemd op de bestaande situatie.

Militaire doeleinden

Binnen deze bestemming is het bestaande opslagcomplex van Defensie aan de Vliegveldweg opgenomen. De bouwvoorschriften zijn afgestemd op de bestaande situatie.

Verkeersdoeleinden

De hoofdontsluiting van het bedrijventerrein MAA-Oost is opgenomen binnen de bestemming Verkeersdoeleinden alsmede een gedeelte van de Beekerweg ter hoogte van Beekerweg 100.

Brandstofleiding

In deze bestemming is de bestaande pijpleiding van de Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO) opgenomen alsmede de leiding volgens het nieuw, gewijzigde tracé. Op de plankaart zijn de twee voorkeurstracés van de nieuw te leggen leiding aangegeven.

De leiding zal dienen voor de bevoorrading van het eveneens nieuw op te richten brandstofdepot in het noordelijke deel van de luchthaven.

De bestemmingsbreedte bedraagt 10 m en is afgestemd op de veiligheidszone behorende bij deze leiding. Ten behoeve van de bescherming van de leiding is, gekoppeld aan deze bestemming, een aanlegvergunningstelsel opgenomen voor activiteiten, die een gevaar zouden kunnen vormen voor de leiding. Verlening van een aanlegvergunning is gekoppeld aan een advies van de leidingbeheerder.

De bij de op de plankaart bestemde brandstofleiding behorende toetsingszone is opgenomen in de aanduiding 'toetsingszone brandstofleiding' op plankaart 2. Aan deze aanduiding is in artikel 3, lid 3.8 het vereiste van het horen van de leidingbeheerder gekoppeld, voordat in deze zone kan worden gebouwd.

Zonebepalingen

Naast de hiervoor genoemde bestemmingen zijn er in de voorschriften zonebepalingen opgenomen. Het betreft hoogtebeperkingen ten gevolge van de aanwezigheid van specifieke luchthavenvoorzieningen zoals radartoren, antennetoren en invliegfunnels alsmede de bebouwingsbeperkende zones vanuit de A2.

Ook een archeologisch waardevol gebied in de bestemming 'Natuurgebied' is binnen een aparte aanduiding opgenomen met daaraan gekoppeld een aanlegvergunningstelsel met het oog op bescherming en handhaving van de archeologische waarden.

Ook zijn twee gebieden aangeduid waar nog nader archeologisch onderzoek moet plaatsvinden ('Nader te onderzoeken gebied').

9.2 Handhavingsbeleid

9.2.1 Handhavingsbeleid gemeente Beek

Op 27 januari 2005 heeft de gemeenteraad van Beek voor het grondgebied van de gemeente Beek de Kadernota Handhaving vastgesteld. In hoofdstuk 5 van deze beleidsnota wordt het handhavingbeleid in de volgende punten samengevat:

- Handhaving vindt plaats door eerst voor te lichten, daarna te waarschuwen en ten slotte te straffen en kan zowel bestuursrechtelijk, strafrechtelijk als privaatrechtelijk geschieden.
- Bij bestuursrechtelijke handhaving dient er een onderscheid te worden gemaakt tussen toezicht & controle en daadwerkelijk handhavend optreden.
- Daadwerkelijk bestuursrechtelijk handhavend optreden kan door middel van bestuursdwang, dwangsom, bestuurlijke boete en intrekken begunstigend besluit.
- Een besluit tot gedogen vindt slechts plaats bij hoge uitzondering en na afweging van alle betrokken belangen.
- Toezicht & controle vindt plaats door toezichthouders, die diverse bevoegdheden in het kader van het toezicht op grond van de wet bezitten.

- Strafrechtelijke handhaving vindt op gemeentelijk niveau plaats door de Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA), die met name bevoegdheden heeft ten aanzien van overtredingen van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).
- Privaatrechtelijke handhaving door de gemeente is weliswaar mogelijk, maar aan zeer strikte regels gebonden en financieel kostbaar.

Momenteel wordt in de gemeente Beek, behoudens de handhaving van de milieuregelgeving door de IMD, prioritair bestuursrechtelijk gehandhaafd. Dit betekent dat alleen handhavend wordt opgetreden, indien door burgers over een illegale situatie wordt geklaagd, een toezichthouder een illegale situatie bij een routine controle constateert of de illegale situatie dermate ernstig is dat ambtshalve handhavend optreden geboden is.

In dit kader behoort toezicht & controle tot het taakveld van de vakinhoudelijke afdeling en het daadwerkelijk inzetten van de handhavingsmiddelen tot het taakveld van de afdeling Bestuurszaken.

- Op strafrechtelijk gebied wordt op dit moment door de gemeentelijke BOA gehandhaafd op loslopende honden en verontreiniging door honden, verbod vuur te stoken, illegaal storten en het aanbieden van huisvuil. Daarnaast wordt er nog toezicht & controle uitgeoefend door drie stadswachten die door de gemeente Beek zijn gehuurd van de Stichting Toezicht.
- Het toekomstige bestuursrechtelijke handhavingsbeleid van de gemeente Beek kan binnen de huidige wettelijke kaders worden gebaseerd op twee varianten, het continueren van het prioritair handhaven of het starten met programmatisch handhaven.
- Bij het toekomstige strafrechtelijke handhavingsbeleid van de gemeente Beek kan het taakveld van de gemeentelijke BOA worden uitgebreid tot de gehele APV, hierbij ondersteund door de drie (stads)toezichthouders, waarbij de mogelijkheid bestaat om extra BOA-capaciteit in te huren.
- Het continueren van prioritair handhaven kan budgettair neutraal plaatsvinden, terwijl programmatisch handhaven uitbreiding in formatieve zin vereist.
- Door het inzetten van de gemeentelijke BOA op de gehele APV met ondersteuning van de drie stadswachten kan ook de gemeentelijke strafrechtelijke handhaving budgettair neutraal verlopen. Indien mocht blijken dat hierdoor de 'kleine ergernissen' niet opgelost worden, kan worden overwogen tot inhuur over te gaan van extra BOA-capaciteit van de Stichting Toezicht of een particuliere beveiligingsorganisatie.
- Naast een ambtelijke scheiding tussen vergunningverlening en handhaving, is ook op bestuurlijk niveau een scheiding tussen vergunningverlening en handhaving gewenst, waarbij het onderbrengen van de handhaving bij de portefeuille van de burgemeester het meest voor de hand ligt.
- Bestuursrechtelijk zal er de komende jaren prioritair gehandhaafd worden, waarbij bekeken zal worden of programmatisch handhaven binnen de huidige formatie op specifieke onderdelen mogelijk is, mede in relatie tot het nieuw te ontwikkelen beleidsplan Bouwen en Wonen. Het programmatisch handhaven door de IMD blijft gehandhaafd en wordt verder ontwikkeld.
- De gemeentelijke BOA zal in het kader van de strafrechtelijke handhaving worden ingezet op de gehele APV, daarbij ondersteund door de drie (stads)toezichthouders van de Stichting Toezicht, waarbij de aansturing van de BOA plaatsvindt door de afdeling Bestuurszaken en inhuur van extra BOA-capaciteit in de toekomst mogelijk is.
- De burgemeester wordt verantwoordelijk voor de daadwerkelijke juridische toepassing van de handhavingsmiddelen.

9.2.2 HANDHAVINGSBELEID GEMEENTE MEERSSEN

De gemeenteraad van Meerssen heeft op 10 juli 2003 de Beleidsnota Integrale Handhaving 'Handhaving voor kwaliteit' vastgesteld. Het doel is de handhaving zodanig te verbeteren en te vernieuwen, dat effectiever en efficiënter normconform gedrag kan worden gerealiseerd.

De volgende operationele uitgangspunten zijn geformuleerd:

- De oplossingsrichtingen van de knelpunten per kleurspoor moeten ertoe bijdragen dat de drie kleurensposen eind 2004 tenminste in de consolidatiefase zijn voor met name die aandachtsgebieden waarbij illegaal bouwen, veiligheid, vandalisme en milieuverontreiniging in het geding is.
- Voor zover niet anders is bepaald, geschiedt van gemeentewege de handhaving van de APV op basis van klachten van medeburgers en ad-hocsignalering door ambtenaren.
- Wat de onderwerpen 'Voorwerpen of stoffen op, aan of boven de weg', 'Ontsierende, hinderlijke of gevaarlijke reclames en dergelijke', en 'Verontreiniging van de weg of van terreinen' inclusief graffiti betreft: een actiever handhavingsbeleid door planmatig toezicht, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen aspecten van illegaal bouwen, veiligheid, vandalisme en milieuverontreiniging enerzijds en andere zaken anderzijds.
- Het inzetten van planmatig bouwtoezicht op bouwvergunningplichtige bouwwerken, constructief ingrijpende verbouwingen, constructief niet-ingrijpende verbouwingen, nieuwbouw, monumenten en sloop wordt gezien als een belangrijk en prioritair aspect.
- Bij nieuwbouw van woningen waarbij geluidsisolatie nadrukkelijk is voorgeschreven op basis van akoestisch rapport dient een controle meting te worden verricht.
- Ten aanzien van het aanschrijven op de grond van de Woningwet tot het treffen van voorzieningen en/of verbeteringen wordt tot 2006 geen beleid vastgelegd.
- Voortzetting huidig handhavingsbeleid Buitengebied. Wel dient continuïteit te worden gewaarborgd door een vervangingsregeling bij afwezigheid van de dienstdoende ambtenaar.
- Het opsporen van illegale bebouwing in de bebouwde kommen wordt een passief beleid van toepassing, met dien verstande dat evenals bij de handhaving Buitengebied ook hier sprake zal zijn van een nulsituatie per 28 maart 1998.
- Met betrekking tot illegaal bouwen waardoor woning-achter-woning-situaties ontstaan, wordt een actief handhavingsbeleid gevoerd.
- Actief beleid is aan de orde bij (semi)bedrijfsmatige activiteiten in de woonomgeving, waarbij verstoring van de parkeerbalans, overlast door (frequent) bezoek door klanten en leveranciers, activiteiten op buitengewone tijdstippen en dergelijke aan de orde is.
- Illegale vestiging van detailhandel in een woonwijk zal niet worden toegestaan.
- In geval er sprake is van een niet te legaliseren situatie, kan de belanghebbende, gezien de ruimtelijke bescherming die een bestemmingsplan biedt, er in beginsel aanspraak op maken dat de gemeente optreedt met de haar ter beschikking staande sanctiemiddelen.
- Indien besloten wordt niet sanctioneel op te treden, kan dit alleen onder vermelding van 'bijzonder omstandigheden' teneinde precedentwerking te beperken. In dit soort gevallen kan gedogen met tijdelijkheid worden overwogen.
- Elke aanlegvergunning wordt minimaal eenmaal per jaar bezocht om te controleren of de voorwaarden worden nageleefd.

- Op het gebied van het Bouwstoffenbesluit wordt een meer structureel toezicht en handhavingsbeleid in gewestelijk verband zeer wenselijk geacht.
- Ten aanzien van bodem wordt meer aandacht gegeven aan het houden van toezicht op saneringen in uitvoering.
- Op het gebied van geluid bij inrichting Wet milieubeheer is meer frequente handhaving op termijn gewenst.
- Het uitdelen dan waarschuwingen bij foutief aanbieden van afval zal worden vervangen door proces-verbaal bij recidive.
- Het toezicht en de handhaving van afval zullen worden voortgezet.
- Integratie van de controle op de naleving van de verleende vergunningen in het kader van de Drank- en horecawet, de Woningwet, de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet milieubeheer.

10 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

10.1 Inleiding

Het onderhavig bestemmingsplan heeft betrekking op een groot gebied, dat in twee delen is te onderscheiden: de luchthaven zelf en het (grotendeels) nieuwe bedrijventerrein.

Het onderdeel van dit bestemmingsplan, dat betrekking heeft op de luchthaven, heeft betrekking op een reeds lang bestaande activiteit. Het vervangt een aantal soms al lange tijd geldende bestemmingsplannen. De economische haalbaarheid voor dit onderdeel is dan ook niet separaat onderzocht.

10.2 Kosten

Voor het deel van het bestemmingsplan dat betrekking heeft op het (grotendeels) nieuwe bedrijventerrein (de clusters 1 tot en met 6) is allereerst een kostenopzet berekend door ADVIN. De totale kosten voor de horizontale ontwikkeling (aankoop gronden/engineering/uitvoering infrastructuur en dergelijke) worden geraamd op € 42.000.000,00.

Op verzoek van de gemeenten Beek en Meerssen is een contra-expertise uitgevoerd door Bremen Bouwadviseurs. De conclusie van deze adviseur is dat in het algemeen gesteld kan worden, dat de begrotingen correct en marktconform zijn zowel voor wat betreft de uitgangspunten als voor de daaraan gerelateerde bedragen.

Na vermarkting van het uitgeefbare (verkoopbare) gedeelte sluit de exploitatie van het te ontwikkelen gedeelte met een tekort van € 3.000.000,00. De private exploitanten van de clusters 1 en 2 (MAA BV) en de clusters 3 tot en met 6 (BP MAA BV) hebben een Samenwerkingsovereenkomst gesloten met de gemeenten Beek en Meerssen en Industriebank LIOF. MAA BV en BP MAA BV hebben aangegeven, dat zij (ondanks dit tekort op de horizontale exploitatie) bereid zijn voor eigen rekening en risico de clusters 1 tot en met 6 te ontwikkelen, inclusief de kosten verbonden aan verplichte en vrijwillige natuurcompensatie en landschappelijke inpassing binnen en buiten het exploitatiegebied. Deze kosten zijn opgenomen in de bovengenoemde € 42.000.000,00.

10.3 Mogelijke meerkosten

Bij de berekening door ADVIN kon nog geen rekening worden gehouden met de uitkomsten van het archeologisch onderzoek. Inmiddels is een oriënterend onderzoek uitgevoerd (november 2005) en een aanvullend oriënterend onderzoek beschreven. In overleg met de Dienst Cultuur van de provincie Limburg is het vervolgtraject vastgelegd en is tevens bepaald wat de maximale kosten kunnen zijn, indien in het vervolgtraject voor het maximaal bepaalde gebied nog een oppervlakedekkende opgraving nodig zou zijn. De totale kosten voor archeologie kunnen maximaal oplopen tot € 325.000,00.

Een risico dat voor elke gebiedsontwikkeling bestaat is dat het uitgiftetempo lager uitvalt dan is ingeschat bij de opstelling van de exploitatiebegroting.

Op twee manieren is erin voorzien om deze in potentie negatieve gevolgen op te vangen. Beide zijn opgenomen in bovengenoemde Samenwerkings-overeenkomst.

Allereerst wordt erin voorzien dat de aanleg van de infrastructuur gefaseerd zal plaatsvinden. De opzet in clusters maakt het mogelijk de infrastructurele voorzieningen rond en binnen een cluster eerst op dat moment te laten plaatsvinden wanneer er concrete uitgifte van gronden gaat plaatsvinden.

Ten tweede wordt de mogelijkheid onderzocht tot oprichting van een Grondbank, waarin partijen hun reeds verworven en nog te verwerven gronden zullen onderbrengen. De Grondbank dient als intermediair ter zekerstelling ten behoeve van de publieke partijen van de integrale ontwikkeling van het bedrijventerrein. Levering van gronden aan MAA BV of BP MAA BV zal eerst dan plaatsvinden als in concrete uitgifte is voorzien.

10.4 Mogelijke besparingen

In het vervolgtraject zal worden gezien of er besparingen mogelijk zijn, zonder het beoogde kwaliteitsniveau geweld aan te doen.

Verder wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn tot verwerving van subsidies. Het Ministerie van Economische Zaken heeft Luchthaven Oost (TPE, Bamford, reeds bestaand en nieuw aan te leggen bedrijventerreinen rond de luchthaven) opgenomen in de Lijst van Topprojecten in het Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008. Met de daaraan gekoppelde TOPPER-regeling van het Ministerie van EZ wordt beoogd ondersteuning te bieden in het geval van een onrendabele top.

Geconcludeerd kan dan ook worden, dat de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voldoende is verzekerd.

11 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

11.1 Inspraak en vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is in het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening toegezonden aan de diverse vooroverleginstanties. Een aantal van die instanties was reeds (nauw) betrokken bij het opstellen van het voorontwerpplan.

Daarnaast heeft het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van de inspraak van 6 oktober 2005 tot en met 9 november 2005 (5 weken) ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder met betrekking tot het voorontwerpplan een inspraakreactie indienen. Van deze mogelijkheid heeft een aantal insprekers gebruik gemaakt.

Gedurende de periode van tervisielegging heeft op 13 oktober 2005 een inspraakbijeenkomst plaatsgevonden, waar de mogelijkheid is geboden tot het stellen van vragen en het uiten van reacties.

De reacties die in het kader van het vooroverleg en van de inspraak zijn ingekomen, zijn weergegeven en behandeld in de 'Nota inspraak en vooroverleg bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport, gemeente Beek' en in de 'Nota inspraak en vooroverleg bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport, gemeente Meerssen', beiden d.d. 17 mei 2006, naar de inhoud waarvan hier kortheidshalve wordt verwezen.

11.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' heeft in het kader van de vaststelling door de gemeenteraden van Beek en van Meerssen van 19 mei 2006 tot en met 29 juni 2006 ter visie gelegen.

Van de mogelijkheid om tijdens deze periode zienswijzen in te brengen is door achttien personen/instanties gebruik gemaakt. Bij de gemeente Beek zijn tien en bij de gemeente Meerssen acht zienswijzen ingekomen, deels schriftelijk, deels mondeling.

Aangezien het één bestemmingsplan betreft dat zich uitstrekt over twee gemeenten, zijn enkele zienswijzen gelijkloënd door dezelfde instanties/personen bij beide gemeenteraden ingebracht.

De zienswijzen zijn weergegeven en behandeld in de 'Zienswijzennota bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport, gemeente Beek' en in de 'Zienswijzennota bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport, gemeente Meerssen', beiden d.d. 20 september 2006. Naar de inhoud van beide nota's wordt hier kortheidshalve verwezen.

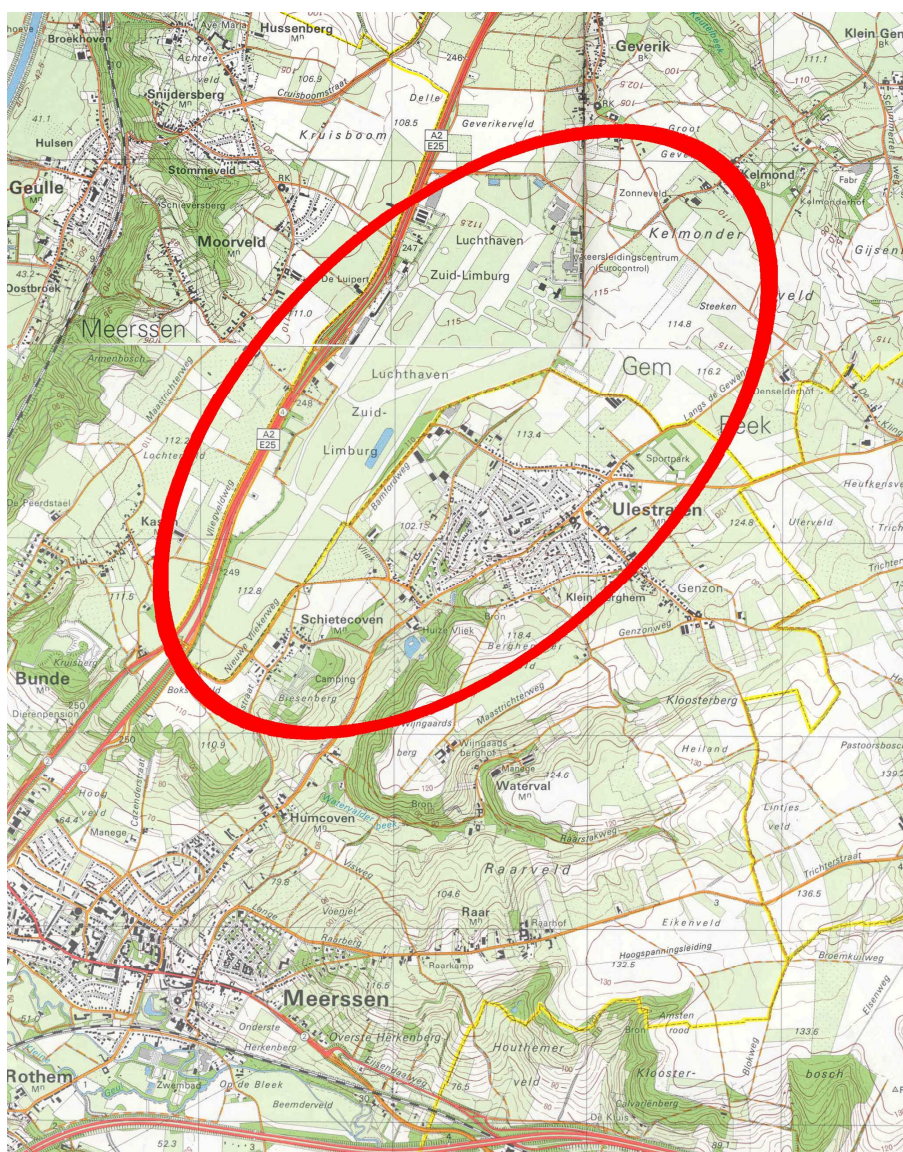
Overzicht onderzoeksrapporten en andere bijlagen

- Rapport Businesspark MAA - Vliegensvlug te bereiken
DHV
mei 2005
- Rapport MAA-Oost Gemeenten Beek en Meerssen - Een inventariserend archeologisch onderzoek
RAAP Archeologisch Adviesbureau
september 2003
- Briefrapport nader bodemonderzoek Depot A aan de Waselderweg nabij MAA
CSO Adviesbureau
november 2003
- Definitief waterhuishoudkundig plan Bedrijventerrein MAA – Onderzoek naar de afvoer van regen- en afvalwater uit het te ontwikkelen plangebied
DHV
April 2005
- Rapport Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Bedrijventerrein Oost MAA
Haskoning Nederland BV
1 april 2005
- Rapport geluidnota MAA bedrijventerrein Oost
Haskoning Nederland BV
1 april 2005
- Rapport van Vooronderzoek naar de aanwezigheid van mogelijke explosieven (oostzijde van het huidige luchtvaartterrein)
EOCKL
december 2003
- Rapport verkennend bodemonderzoek gepland bedrijventerrein nabij MAA
CSO Adviesbureau
27 januari 2004
- Natuurcompensatieplan voor het Bedrijvenpark MAA-Oost
Taken Landschapsplanning BV
10 mei 2005
- Masterplan Businesspark MAA
INBO/Juurlink en Geluk
mei 2005
- Broedvogelonderzoek 2004 Bedrijvenpark MAA-Oost
Taken landschapsplanning BV
juli 2004
- Fauna-effectonderzoek Bedrijvenpark MAA-Oost
Taken Landschapsplanning BV
April 2005
- Waterparagraaf Bedrijventerrein Maastricht Aachen Airport
DHV
november 2005
- Rapport Etmaalintensiteiten Businesspark MAA e.o. 2010 en 2015, versie 2
DHV
1 december 2005

- Notitie Luchtkwaliteit in het toekomstige Businesspark Maastricht Aachen Airport
TNO
13 april 2006.
- Programma van eisen Inventariserend veldonderzoek aanvullend proefsleuvenonderzoek onderzoeksgebied 3 Plangebied MAA gemeente Beek
RAAP
22 februari 2006 (eindversie)
- Rapport 1270 MAA gemeenten Beek en Meerssen
Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek, waar-
derende fase (proefsleuven)
RAAP 28 maart 2006 (eindversie)

BESTEMMINGSPLAN MAASTRICHT AACHEN AIRPORT, HERZIENING 1

GEMEENTE BEEK/GEMEENTE MEERSSEN



Gemeente Beek/Gemeente Meerssen

Bestemmingsplan

Maastricht Aachen Airport, herziening 1

- Toelichting
bijlagen
- Regels
- Plankaart 1 en 2 schaal 1:2.500

projectgegevens:
TOE05-MSR00005-01A
REG05-MSR00005-01A
TEK04-MSR00005-01A
TEK04-MSR00005-02A

Rosmalen, 19 januari 2010

vastgesteld:
gemeente Meerssen: 17 december 2009
gemeente Beek: 4 februari 2010

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Inhoud van de toelichting	2
2	PLANBESCHRIJVING	3
2.1	Locatiewijziging passagiersterminal	3
2.2	Ontwikkeling Maintenance Boulevard	4
2.3	Aanpassing ten behoeve van infrastructuur	6
2.4	Gewijzigde maaiveldhoogte	7
2.5	Aanpassing bouwhoogtebeperkingen vanwege aanwezigheid communicatieantennes	7
2.6	Aanpassing ILS-zone	9
2.7	Aanleg (gebouwde) waterhuishoudkundige voorzieningen	9
2.8	Brandstofleiding DPO	10
2.9	Archeologie	10
2.10	Diverse aspecten	11
3	PLANOLOGISCH KADER	17
3.1	Nationaal ruimtelijk beleid	17
3.2	Provinciaal ruimtelijk beleid	18
4	MILIEUASPECTEN	21
4.1	Waterparagraaf	21
4.2	Bodem	22
4.3	Luchtkwaliteit	23
4.4	Bedrijven en milieuzonering	24
4.5	Geluid	24
4.6	Externe veiligheid	24
4.7	Flora en fauna	25
4.8	Archeologie	25
5	HET BESTEMMINGSPLAN	27
5.1	Herziening van de (regels) voorschriften	27
5.2	Herziening van de plankaart	29
6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	31
7	VOOROVERLEG	33

Bijlagen:

- Bijlage 1: Memo waterparagraaf (DHV, 31 maart 2008).
- Bijlage 2: Notitie Herziening 1 van het bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport: gevolgen voor de luchtkwaliteit (Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs, 8 augustus 2008).
- Bijlage 3: Rapport akoestische aspecten van de nieuw te realiseren cargo-loods op Maastricht Aachen Airport (Peutz, 15 juli 2008).
- Bijlage 4: Evaluatie- en selectierapport opgraving Maastricht-Aachen Airport, gemeente Beek (RAAP, 5 augustus 2008).



Plangrens

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Op 12 oktober 2006 is het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' vastgesteld door de gemeenteraden van de gemeenten Beek en Meerssen. Gedeputeerde Staten van Limburg hebben vervolgens het bestemmingsplan op 7 februari 2007 goedgekeurd. Inmiddels is het plan onherroepelijk. Het bestemmingsplan voorzagt in de ontwikkeling van het bedrijventerrein MAA-Oost en de herinrichting van de luchthaven. Met het oog op deze ontwikkeling was een Masterplan opgesteld, dat de basis vormde voor het opstellen van onder meer het bestemmingsplan.

Inmiddels hebben veranderde inzichten geleid tot aanpassing van de beoogde ontwikkelingen. Daarnaast zijn enkele onjuistheden/onvolkomenheden geconstateerd in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'. Om de nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken en de onvolkomenheden te herstellen is voorliggend bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, herziening 1' opgesteld. Samengevat betreft de herziening in grote lijnen de volgende aspecten:

- wijziging van de locatie voor de passagiersterminal;
- ontwikkeling van een Maintenance Boulevard;
- aanpassing van een aantal vlakken met een verkeersbestemming naar aanleiding van wijzigingen in de beoogde infrastructuur;
- aanpassing van enkele peilhoogtematen op de plankaart vanwege een andere maaiveldhoogte;
- aanpassing van de ILS-zone (Instrument Landing System) en de daarmee samenhangende hoogtebeperkingen;
- aanpassing van de hoogtebepalingen binnen de beperkingszone vanwege de radar-/antennetoren van Eurocontrol;
- mogelijk maken van (gebouwde) waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals ondergrondse waterbassins;
- verwijdering van een deel van de dubbelbestemming 'Brandstofleiding';
- verwijdering van de noordelijke archeologische site van de plankaart;
- aanpassing van enkele voorschriften (regels) teneinde enkele onvolkomenheden op te lossen alsmede in aansluiting op voortschrijdend inzicht met betrekking tot de planopzet.

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

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied van voorliggend herzieningsplan komt overeen met het plangebied van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'. Op nevenstaande afbeelding is de plangrens aangegeven.

Plankaart 1 van voorliggend bestemmingsplan beperkt zich tot die delen van het plangebied waar de herziening betrekking op heeft. Plankaart 2 (Belemmeringenkaart) en de herziene voorschriften (regels) betreffen grotere delen van het plangebied.

1.3 Inhoud van de toelichting

In hoofdstuk 2 van deze toelichting wordt nader ingegaan op de verschillende wijzigingen waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft. In hoofdstuk 3 wordt kort aandacht besteed aan de relevante beleidsaspecten. Hoofdstuk 4 bevat een uiteenzetting van de verschillende milieuaspecten die een rol spelen. Hoofdstuk 5, 6 en 7 bevatten de bestemmingsplanregeling, een uiteenzetting van de economische uitvoerbaarheid en de resultaten van het vooroverleg.

2 PLANBESCHRIJVING

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

2.1 Locatiewijziging passagiersterminal

Aanleiding

In het Masterplan, dat aan de basis stond van het opstellen van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport', was het uitgangspunt om de passagiersterminal te verplaatsen van de westzijde van het vliegveld (langs de A2) naar de oostzijde van de landingsbaan. Dit zou resulteren in een geconcentreerde ontwikkeling van alle vliegveldgebonden activiteiten aan de oostzijde van de landingsbaan. De reden om te kiezen voor verplaatsing van de passagiersterminal was het feit dat de uitbreidingsmogelijkheden van de bestaande terminal aan alle zijden waren begrensd, zodat de voor de toekomst benodigde capaciteit niet kon worden gerealiseerd door middel van verbouwing of uitbreiding van de terminal.

Door de aanwezigheid van de A2 ten westen, de toren van Luchtverkeersleiding Nederland ten zuiden, de start- en landingsbaan ten oosten en het Mercure Hotel ten noorden van de terminal leek de benodigde uitbreidingsruimte onmogelijk te vinden. Inmiddels is het hotel ten noorden van de terminal verworven. MAA heeft inmiddels besloten om niet over te gaan tot renovatie of verbouwing van het huidige hotel, maar het pand te slopen (en wellicht op een andere locatie in de zone langs de A2 te herbouwen).

Met de verwerving van deze gronden zijn ruimere mogelijkheden ontstaan voor verdere ontwikkeling van de passagiersterminal op de huidige locatie. Door Adviesbureau NACO is daarom onderzoek verricht naar de mogelijkheden en beperkingen voor ontwikkeling in dit gebied. Daarbij is uitgegaan van de ruimtebehoefte die nodig is om het in het meerjarenperspectief geraamde aantal passagiers te kunnen verwerken. Er is onder meer gekeken naar de benodigde opstelplaatsen voor vliegtuigen, de benodigde ruimte voor de terminal, de benodigde ruimte voor autoparkeerplaatsen en een nieuwe locatie voor het hotel. Geconcludeerd is dat, gezien de beperkte beschikbare ruimte in de strook tussen A2 en start-/landingsbaan, inventiviteit nodig zal zijn, maar dat inpassing van alle eisen zonder meer mogelijk is.

Behoud en uitbreiding van de terminal op de locatie in de A2-zone is derhalve mogelijk. Bovendien past behoud op de huidige locatie binnen de huidige visie op ontwikkeling van de luchthaven. Door het steeds strenger wordende beleid op het gebied van veiligheid (in de terminal en vertrekhallen, maar ook op het platform) wordt gestreefd naar scheiding van de verschillende activiteiten op het vliegveld. Door de autoriteiten wordt een zo strikt mogelijke scheiding verlangd van passagiersafhandeling, vrachtafhandeling, vliegtuigonderhoud en general aviation. Door de passagiersafhandeling te concentreren aan de westzijde van de landingsbaan en onderhoudsactiviteiten en vrachtafhandeling te situeren aan de oostzijde wordt hierin voorzien.

Bovendien is inmiddels besloten tot de bouw van een nieuw vrachtgebouw aan de oostzijde van de landingsbaan.

De sneller dan geprognosticeerde groei van het luchtvrachtverkeer en de nieuwe eisen die worden gesteld op het gebied van beveiliging, hebben doen besluiten tot volledige nieuwbouw van dit gebouw. Doordat de passagiersterminal niet langer op dit gedeelte van het vliegveld is voorzien, ontstaat ruimte voor deze herontwikkeling.

Gevolgen voor bestemmingsplan

In het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' was de bestaande situatie rond de terminal (aan de westzijde van de start-/landingsbaan) reeds positief bestemd. Voor deze locatie is een herziening derhalve niet noodzakelijk. Het hotel is weliswaar aangekocht, maar er zijn nog geen concrete plannen voor de herontwikkeling van de A2-zone. Derhalve is ervoor gekozen vooralsnog de bestaande situatie positief te bestemmen. Herziening is daarom niet noodzakelijk.

Wel ontstaat door het behoud van de terminal aan de westzijde van de luchthaven ruimte voor ontwikkelingen ten oosten van de start-/landingsbaan. Dit leidt wel tot een herziening van het bestemmingsplan, waarbij onder andere de bouwvlakken die waren opgenomen voor de realisering van de terminal van de kaart zijn verwijderd en vervangen door bouwmogelijkheden binnen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden'. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 2.2.

2.2 Ontwikkeling Maintenance Boulevard

Aanleiding

Door de gestage groei van het luchtverkeer groeit het aantal vliegtuigen. Bovendien neemt, door een efficiëntere inzet, het aantal vliegreun per vliegtuig per jaar toe. Hierdoor ontstaat een grotere vraag naar vliegtuigonderhoud.

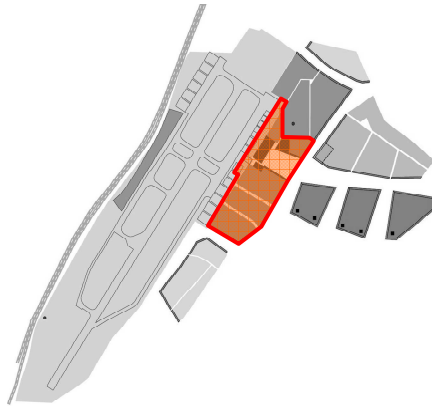
Een aantal onderhoudsbedrijven heeft zich verenigd in de Stichting Maastricht Maintenance Boulevard. In 2007 heeft de Stichting besloten de mogelijkheden te onderzoeken om zich op MAA te vestigen. De voornaamste argumenten voor de keuze voor MAA zijn de aanwezigheid van de Opleiding Vliegtuigonderhoud bij het ROC Leeuwenborgh Opleidingen én de potentiële beschikbaarheid van platformgebonden ruimte.

Doordat de passagiersterminal gevestigd blijft aan de westzijde van de luchthaven ontstaat aan de oostzijde van de start-/landingsbaan de mogelijkheid om ruimte te creëren voor extra platformgebonden activiteiten in de sector vliegtuigonderhoud.

Hiermee samenhangend krijgt het gebied ten oosten van de start-/landingsbaan (het gebied in cluster 2 en ten westen van Eurocontrol) gedeeltelijk een andere functie. Doordat op deze locatie niet langer rekening hoeft te worden gehouden met de vestiging van de passagiersterminal, kan dit gedeelte van MAA worden ontwikkeld ten behoeve van platformgebonden activiteiten. Bovendien is hier ruimte voor de vestiging van luchtvaartonderwijsinstellingen. De combinatie tussen de onderwijsinstellingen, die in belangrijke mate zijn gericht op de praktijk, en de Maintenance Boulevard, is vanuit zowel de scholen als de onderhoudsinstellingen gewenst. In het oostelijk deel van de Maintenance Boulevard is ruimte voor de vestiging van een 'facility center' ten behoeve van de bedrijvigheid in de Maintenance Boulevard en de bedrijven op MAA-Oost. Het 'facility center' krijgt een beperkte detailhandels-, dienstverlenings- en horecafunctie.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Het gebied ten oosten van de start-/landingsbaan is volledig opgenomen in de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden'. In deze zone is bovendien de aanduiding 'uitsluitend platformgebonden activiteiten' vervangen door de aanduiding 'mede platformgebonden bedrijven'. In het vigerende bestemmingsplan waren aan de achterzijde van de beoogde terminal een verkeers- en groenbestemming opgenomen. Deze bestemmingen komen te vervallen. Ook de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden', die was opgenomen ter plaatse van de beoogde terminal, vervalt.



Locatie Maintenance Boulevard



Ontwikkeling Maintenance Boulevard

In de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' is een bouwvlak opgenomen. De bouwhoogte is afgestemd op de belemmeringen vanwege Eurocontrol en de ILS-zone (zie ook paragraaf 2.5 en 2.6).

Op het gedeelte van het bestemmingsvlak direct ten zuiden van Eurocontrol is de aanduiding 'luchtvaartonderwijsinstellingen' opgenomen. Hier is ruimte voor scholen op het gebied van luchtvaart, waaronder de ter plaatse reeds langer aanwezige Opleiding Vliegtuigonderhoud bij het ROC Leeuwenborgh Opleidingen.

2.3 Aanpassing ten behoeve van infrastructuur

Aanleiding

Bij de uitwerking van de wegen op het vliegveld is gebleken dat het niet mogelijk is om alle wegen te realiseren binnen de in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' opgenomen verkeersbestemming.

Het profiel van het deel van de ringweg dat ten oosten van het gebouw met platformgebonden activiteiten wordt aangelegd, blijkt bij de nadere uitwerking van de plannen niet volledig te passen binnen de strook met de bestemming 'Verkeersdoeleinden' die hier is opgenomen. Het gaat met name om de vrijliggende fietspaden.

Voor de aansluiting van de Nieuwe Vliekerweg op de Vliegveldweg blijkt een grotere bochtstraal nodig te zijn dan in eerste instantie was aangenomen. Hierdoor past deze weg niet meer binnen de bestemming 'Verkeersdoeleinden'.

In het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' was aan de oostzijde van het luchthaventerrein voorzien in de aanleg van het gedeelte van de ringweg tussen de Bamfordweg en Nieuwe Vliekerweg. Voor de realisering van dit weggedeelte was de bestemming 'Verkeersdoeleinden' opgenomen. Dit deel van het luchthaventerrein ligt echter in de zone met een (bouw)hoogtebeperking vanwege de invliegfunnel. Binnen deze zone gelden hoogtebeperkingen voor onder meer gebouwen en beplanting.

Door de realisering van een weg op de oorspronkelijk beoogde locatie zou deze op relatief korte afstand van de start-/landingsbaan komen te liggen. In dat geval zou vrachtverkeer mogelijk zijn op een zodanig korte afstand van de start-/landingsbaan dat niet zou kunnen worden voldaan aan de hoogtebeperkingen vanwege de invliegfunnel. Het realiseren van een weg op deze locatie stuit derhalve op bezwaren, waardoor de bestemming 'Verkeersdoeleinden' op deze locatie niet juist is. Door de weg verder in oostelijke richting aan te leggen kan wél worden voldaan aan de beperkingen die gelden met betrekking tot de hoogte van voertuigen.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Ten oosten en zuiden van de Maintenance Boulevard is de bestemming 'Verkeersdoeleinden' in oostelijke en zuidelijke richting in beperkte mate verbreed. Hierdoor is het mogelijk om de langs de ringweg geprojecteerde vrijliggende fietspaden binnen de bestemming 'Verkeersdoeleinden' te realiseren.

In het zuidwestelijk deel van MAA heeft een klein deel van het plangebied de bestemming 'Verkeersdoeleinden' gekregen, in plaats van de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden' zoals in het vigerende plan. Hierdoor wordt het mogelijk om de benodigde bochtstraal op de kruising Nieuwe Vliekerweg/Vliegveldweg te realiseren.

Een deel van de gronden die in het vigerende plan 'Maastricht Aachen Airport' de bestemming 'Verkeersdoeleinden' had gekregen is opgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Op deze gronden is de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden' opgenomen, zodat het niet langer mogelijk is om hier een weg aan te leggen.

2.4 Gewijzigde maaiveldhoogte

Aanleiding

In de oorspronkelijke plannen voor MAA zou het maaiveld ten oosten van de start-/landingsbaan in zijn geheel worden geëgaliseerd. Door het afgraven/ophogen van grond zou het maaiveld hier overal op een hoogte van circa 110 meter boven NAP komen te liggen. Hier is in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' dan ook vanuit gegaan.

Inmiddels is duidelijk geworden dat problemen zouden ontstaan wanneer het maaiveld in het gebied direct ten oosten van de start-/landingsbaan tot 110 meter + NAP zou worden verlaagd. Het hoogteverschil tussen de start-/landingsbaan en de platformgebonden activiteiten ten oosten ervan zou hierdoor te groot worden. Op basis hiervan is besloten om het deel van de luchthaven waar de platformgebonden activiteiten plaatsvinden, niet te verlagen tot 110 meter + NAP, maar tot een hoogte van 111,5 tot 112,5 meter + NAP. Doordat het maaiveld verhoogd wordt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan, dienen de maximale hoogtematen van de gebouwen te worden aangepast, zodat deze niet hoger zijn dan toegestaan vanwege de ILS-zone en de zone vanwege de radar-/antennetoren (Eurocontrol).

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Op de plankaart zijn vijf nieuwe referentiepunten voor de maaiveldhoogte opgenomen: vier met een hoogte van 111,5 meter en één met een hoogte van 112,5 meter.

Dit heeft uiteraard ook gevolgen voor de toegestane bouwhoogte: door een hoger maaiveldniveau is immers een lagere bouwhoogte mogelijk. Omdat dit mede samenhangt met de wijzigingen die samenhangen met de aanpassing van de bouwhoogtebeperkingen vanwege de radar-/antennetoren van Eurocontrol wordt dit toegelicht in paragraaf 2.5.

2.5 Aanpassing bouwhoogtebeperkingen vanwege aanwezigheid communicatieantennes

Aanleiding

Vanwege de aanwezigheid van de radar-/antennetoren van Eurocontrol gelden voor een groot deel van MAA beperkingen voor wat betreft de toegestane bouwhoogte. Er mag binnen een straal van 200 meter niet hoger worden gebouwd dan de hoogte waarop de voet van de antennes zich bevindt. Voor bebouwing tussen de 200 en 1.000 meter van de toren geldt dat 2 meter hoger mag worden gebouwd dan de voet van de antennes.

In het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is de maximaal toegestane bouwhoogte hierop afgestemd. In dit bestemmingsplan is bepaald dat binnen een straal van 200 meter van de toren niet hoger dan 16 meter mag worden gebouwd. Binnen 1.000 meter van de toren bedraagt de maximale bouwhoogte 18 meter.

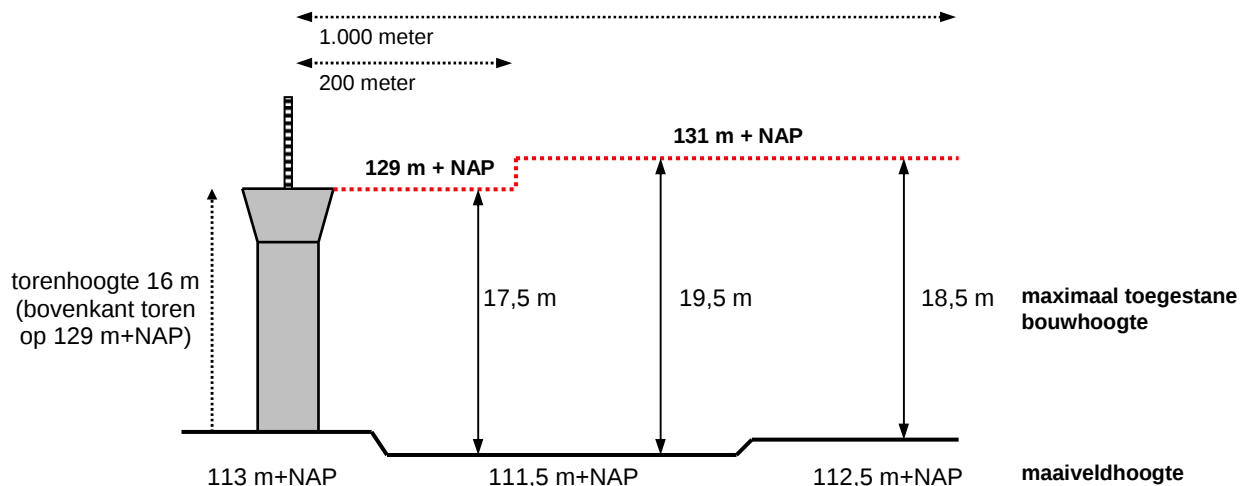
Hierbij is er vanuit gegaan dat de antennes van Eurocontrol zich op een hoogte van 126 meter + NAP bevinden (onderkant toren op 110 meter + NAP, torenhoogte 16 meter). Het gebouw van Eurocontrol staat echter niet op een hoogte van 110 meter + NAP, maar op een hoogte van 113 meter + NAP. De voet van de antennes bevindt zich derhalve op een hoogte van 129 meter + NAP in plaats van op 126 meter + NAP. Dit betekent dat de maximale bouwhoogte vanwege de radar-/antennetoren in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' teveel is beperkt.

Bovendien bleek de cirkel op de belemmeringenkaart niet exact juist aangegeven. Uit nadere gegevens van LVNL (digitale coördinaten) is gebleken dat de antennes op een iets andere locatie staan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Op de belemmeringenkaart zijn de cirkels 'zone bouwhoogtebeperking radartoren, antennetoren in meters' zodanig verschoven dat ze nu als middelpunt de coördinaten van de radar-/antennetoren hebben conform de digitale gegevens van Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL).

Voor plankaart 1 heeft de wijziging tot gevolg dat op de Maintenance Boulevard andere bouwhoogtes zijn toegestaan dan in het vigerende plan was opgenomen. Bij de aanpassing van de bouwhoogtes is enerzijds rekening gehouden met de grotere toegestane bouwhoogte van 3 meter gezien het hogere maaiveld ter plaatse van de toren. Anderzijds is ook de aangepaste maaiveldhoogte (zie paragraaf 2.4) in meegenomen. Op onderstaande afbeelding is inzichtelijk gemaakt welke bouwhoogtes zijn toegestaan.



Overigens is in het bestemmingsplan niet overal bebouwing tot de maximale bouwhoogte toegestaan. In het zuidelijk deel van de Maintenance Boulevard is een maximale hoogte van 15 meter opgenomen. Dit is voldoende om de gewenste bebouwing te kunnen realiseren. In het noordelijk deel van de Maintenance Boulevard is een maximale bouwhoogte van 16 meter opgenomen. In het centrale deel van de Maintenance Boulevard is wél aangesloten bij de maximale bouwhoogte: hier is bebouwing tot 19,5 meter toegestaan.

Deze bouwhoogte is niet overal direct toegestaan. Binnen de ILS-zone is voor bebouwing die hoger is dan volgens het ILS-vlak toegestaan, een ont-heffing noodzakelijk. De maximaal toegestane bouwhoogte wordt hier be-paald door de ILS-zone. Bebouwing die lager is dan het ILS-vlak (dat op-loopt van 114,52 meter + NAP tot 117,01 meter + NAP) is direct toegestaan. In geval de maximale bouwhoogten de LVNL-toetsingsvlakken doorsnijden, dient over deze bouwhoogten advies te worden ingewonnen bij LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland) of diens rechtsopvolger. Indien de correcte werking van elektronische navigatie-, communicatie- en surveillanceappara-tuur van LVNL afdoende is gewaarborgd kunnen afwijkende bouwhoogten worden toegestaan.

2.6 Aanpassing ILS-zone

Aanleiding

Ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' was de ligging van de ILS-zone niet digitaal beschikbaar. Inmiddels zijn deze zones door LVNL digitaal vastgelegd en ook digitaal beschikbaar gesteld.

Uit vergelijking tussen de in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Air-port' opgenomen zone en de werkelijke zone zoals digitaal aangeleverd door LVNL is gebleken dat de zone niet helemaal juist op de plankaart is opge-nomen.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Op plankaart 2 (Belemmeringenkaart) is op basis van de digitale gegevens de juiste ligging van de ILS-zone ingetekend. Op plankaart 1 is hierdoor ook de lijn 'differentiatiegrens bouwhoogtes' verschoven. Hierdoor kan in de wig tussen de oorspronkelijke ligging van de lijn en de nieuwe ligging van de lijn direct een grotere bouwhoogte worden toegestaan. De juridische regeling voor het ILS-vlak is overigens ongewijzigd.

2.7 Aanleg (gebouwde) waterhuishoudkundige voorzie-ningen

Aanleiding

Onlangs is de wens ontstaan om op het vliegveldterrein ondergrondse wa-terretentiebassins aan te leggen. De infiltratiecapaciteit van de huidige voor-zieningen is ontoereikend, zodat een gedeelte van het regenwater afgevoerd moet worden naar het rioolstelsel van de gemeente Meerssen. Door de aan-leg van retentiebassins voor de opvang van water kan een groter deel van het regenwater binnen het plangebied worden geborgen/geïnfiltreerd. Het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' biedt echter geen mogelijkhe-den voor het (buiten de bouwvlakken) realiseren van gebouwde voorzienin-gen voor de opvang van regenwater.

Om de geplande bassins en de eventuele toekomstige aanleg van extra wa-terhuishoudkundige voorzieningen mogelijk te maken, is het wenselijk om het bestemmingsplan op dit punt te herzien. Het gaat daarbij niet uitsluitend om ondergrondse retentiebassins. Ook de realisering van overige water-huishoudkundige voorzieningen (pompen, kleinere ondergronds gebouwde voorzieningen) wordt door deze wijziging mogelijk gemaakt.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Binnen de bestemmingen 'Bedrijfsdoeleinden' en 'Luchtvaartdoeleinden' worden water en waterhuishoudkundige voorzieningen expliciet mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden' wordt daarnaast, via ontheffing, de realisering van (gebouwde) voorzieningen voor de opvang van water buiten de bouwvlakken mogelijk gemaakt.

2.8 Brandstofleiding DPO

Aanleiding

In het plangebied is een brandstofleiding van Defensie Pijpleidingorganisatie (DPO) gelegen. Deze leiding is in het geldende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' via de dubbelbestemming 'Brandstofleiding' geregeld. Omdat in het kader van de realisering van het bedrijventerrein MAA-Oost de oorspronkelijke leiding zou worden verlegd, zijn in het geldende bestemmingsplan tevens twee alternatieve tracés als zodanig bestemd.

Inmiddels is besloten de bestaande pijpleiding uit het noordoostelijk gedeelte van het plangebied definitief buiten gebruik te stellen en ook daadwerkelijk te verwijderen. Handhaving van de dubbelbestemming 'Brandstofleiding' in het betreffende deel van het plangebied is dan ook niet meer nodig en in voorliggend bestemmingsplan kan de dubbelbestemming komen te vervallen.

Bij brief van 8 oktober 2008, kenmerk DPO2008.026430, heeft DPO, onderdeel van Defensie Materieel organisatie, te kennen gegeven geen bezwaar te hebben tegen aanpassing van het bestemmingsplan op dit punt.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Op plankaart 1 is voor het noordoostelijk gedeelte van het plangebied de dubbelbestemming 'Brandstofleiding' komen te vervallen.

Op plankaart 2 (Belemmeringenkaart) zijn de met deze dubbelbestemming corresponderende aanduidingen 'brandstofleiding' en 'toetsingszone brandstofleiding' komen te vervallen.

Voor de goede orde: de vooralsnog te handhaven brandstofleiding van DPO in het noordelijke deel van de luchthaven blijft opgenomen in de dubbelbestemming 'Brandstofleiding'.

2.9 Archeologie

Aanleiding

In het kader van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is een inventariserend archeologisch onderzoek (bureauonderzoek en veldonderzoek) uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dat onderzoek heeft een waarderend vervolgonderzoek in de vorm van proefsleuven plaatsgevonden. Vanuit dit onderzoek is aanvullend sleuvenonderzoek aanbevolen. Omdat het bestemmingsplan inmiddels in procedure was gebracht, is in overleg met de provincie Limburg in de voorschriften een regeling opgenomen die voorziet in een tussentijdse bescherming van de betreffende gebieden. In dat kader is op de bij het bestemmingsplan behorende Belemmeringenkaart (plankaart 2) de aanduiding 'Archeologisch nader te onderzoeken gebied' aangegeven. De regeling houdt in dat voordat tot planrealisering wordt overgegaan, eerst het benodigde archeologische onderzoek dient te zijn afgerond.

Aan de regeling is een wijzigingsbevoegdheid (artikel 18 van de voorschriften bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport) voor burgemeester en wethouders gekoppeld, inhoudende dat bedoelde aanduiding van de plankaart wordt verwijderd, nadat het aanvullende archeologisch onderzoek is afgerond en nadat op basis daarvan geconstateerde archeologische waarden zijn opgegraven dan wel anderszins zijn veiliggesteld.

In de periode januari – april 2008 heeft RAAP een groot vlakdekkend onderzoek uitgevoerd ter plaatse van de locatie in het noordoosten van het plangebied (direct ten zuiden van de Valkenburgerstraat). De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in het Evaluatie- en selectierapport opgraving Maastricht-Aachen Airport, gemeente Beek d.d. 5 augustus 2008.

Het evaluatierapport, opgesteld op basis van de technische uitvoering, met een voorstel voor de uitwerking en publicatie van het onderzoek is op 5 augustus 2008 aan de provincie Limburg gepresenteerd. De provincie heeft hieraan vervolgens op 7 augustus 2008 haar goedkeuring verleend.

Met de goedkeuring van het evaluatierapport door de provincie is ook een juiste uitwerking van het onderzoek geborgd.

Hiermee is volledig voldaan aan de wettelijk verplichte verantwoorde omgang met archeologische waarden binnen het betreffende deel van het plangebied. Het deelgebied alsmede de archeologische monumenten 8467 en 15930, waarbinnen het deelgebied ligt, zijn hiermee afdoende archeologisch onderzocht en kunnen dan ook voor ontwikkeling worden vrijgegeven.

Een en ander houdt in dat burgemeester en wethouders eerdergenoemde aanduiding op plankaart 2 (Belemmeringenkaart) met toepassing van eerdergenoemde wijzigingsbevoegdheid van de plankaart kunnen verwijderen. Via voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan worden reeds diverse onderdelen en aspecten aangepast. Uit oogpunt van efficiëntie is besloten het verwijderen van de aanduiding daarom mee te nemen in deze partiële herziening in plaats van een apart wijzigingsplan in procedure te brengen.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Op plankaart 2 (Belemmeringenkaart) is in het noordoostelijk deel van het plangebied de aanduiding 'Archeologisch nader te onderzoeken gebied' op de plankaart komen te vervallen.

2.10 Diverse aspecten

In-/uitritten

In het bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport is vastgelegd dat per bedrijf slechts één in- en uitrit mag worden aangelegd. Inmiddels is gebleken dat bepaalde bedrijven, met name in de logistieke sfeer, met slechts één in-/uitrit niet uit de voeten kunnen.

In de regels/voorschriften is weliswaar een vrijstelling opgenomen voor het aanleggen van een tweede inrit, maar die vrijstelling beperkt zich tot bestaande bedrijven en biedt dus voor nieuwe bedrijven geen uitkomst.

Een en ander was aanleiding om te bezien of een extra in-/uitrit acceptabel is zonder afbreuk te doen aan de uitgangspunten van het Masterplan. Dit heeft geleid tot de conclusie, dat mits er voldoende afstand tussen beide in-/uitritten wordt aangehouden, twee in-/uitritten niet tot een dergelijke afbreuk hoeven te leiden. Een minimale afstand van 40 meter is daartoe voldoende.

Daarnaast kan voor grote kavels de aantoonbare noodzaak (bijvoorbeeld bedrijfsvoering, interne routing en/of verkeersveiligheid) aanwezig zijn van een derde in-/uitrit. Daartegen behoeft geen bezwaar te bestaan, mits de afstand van 40 meter ten opzichte van de andere in-/uitritten op het perceel wordt gehandhaafd.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

In de regel/voorschriften is de aanleg van twee in-/uitritten mogelijk gemaakt, mits daartussen een afstand van ten minste 40 meter wordt aangehouden.

Omdat hierdoor in zijn algemeenheid een tweede inrit mogelijk wordt gemaakt, is de in artikel 4 lid 4.4 sub h opgenomen vrijstellingsbevoegdheid waarmee een tweede inrit voor bestaande bedrijven mogelijk kan worden gemaakt, niet meer nodig. Bedoelde vrijstellingsmogelijkheid kan dan ook komen te vervallen en is om die reden uit de voorschriften verwijderd.

Voor een derde inrit is een ontheffingsbevoegdheid opgenomen onder de voorwaarden dat ook hiervoor de vereiste afstand van 40 meter ten opzichte van de andere opritten wordt gehanteerd en de noodzaak van de derde in-/uitrit is aangetoond.

Verplichting bouwen in grens bouwvlak

In de voorschriften is in het algemeen de verplichting neergelegd om de bebouwing op te richten in de grens van het bouwvlak. Dit met het oog op het uitgangspunt om te komen tot een bebouwingsopzet gebaseerd op het zogenaamde Limburgse-boerderijtype (met bebouwing omgrensde binnenplaats).

Deze verplichting blijkt in het Masterplan echter niet voor alle clusters bedoeld, maar essentieel voor die randen van de diverse clusters waar op plankaart 1 de aanduiding 'oriëntatie bebouwing' is aangegeven. Wel dient uit stedenbouwkundig oogpunt de bebouwing binnen de clusters te worden opgericht op een afstand van ten minste 6 meter uit de perceelsgrens aan de zijde van de weg. In deze 6-meterstrook mag het terrein worden ingericht ten behoeve van parkeren en groen. Ook dient binnen de clusters tussen de bebouwing en de zijdelingse perceelsgrens de afstand minimaal 5 meter te bedragen.

Het bestemmingsplan kan op dit punt worden aangepast conform de intentie van het Masterplan.

Bestaande bedrijfsbebouwing

Bestaande bedrijfsbebouwing is in een aantal gevallen niet in de grens van de op de plankaart aangegeven bouwvlakken gebouwd. De in het bestemmingsplan opgenomen verplichting om in de grens van het bouwvlak te bouwen, kan bij uitbreiding van bestaande bebouwing dan ook op problemen stuiten, zoals inmiddels in de praktijk is gebleken.

Daarnaast is op het bedrijventerrein Bamford in de gemeente Meerssen nog sprake van enkele onbebouwde bedrijfsperven. Deze percelen zijn gesitueerd tussen reeds bebouwde percelen. Het vereiste om bebouwing in de grens van het bouwperceel te bouwen is ten opzichte van de bestaande omliggende bebouwing niet altijd logisch en gewenst.

De bevoegdheid voor burgemeester en wethouders om in dergelijke gevallen ontheffing te kunnen verlenen, biedt ter zake een oplossing.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

In de regels/voorschriften is de verplichting om te bouwen in de grens van het bouwvlak zodanig aangepast dat de verplichting geldt voor de locaties waar op plankaart 1 aangegeven is 'Oriëntatie bebouwing'.

Voor de overige bouwpercelen is de voorwaarde opgenomen, dat de bebouwing moet worden gebouwd op een afstand van ten minste 6 meter uit de perceelsgrens aan de zijde van de weg en minimaal 5 meter uit de zijdelingse perceelsgrens.

Daarnaast is de bevoegdheid opgenomen om ontheffing te verlenen van de verplichting om te bouwen in de grens van het bouwvlak in geval van uitbreiding van bestaande bedrijfsgebouwen dan wel van de bouw van nieuwe bedrijfsbebouwing op het bedrijventerrein Bamford, indien de situering van de bestaande bebouwing respectievelijk het bouwperceel daartoe aanleiding geeft.

Bouwhoogte erf- en terreinafscheidingen

In het bestemmingsplan is de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen beperkt tot 1 meter voor de voorgevel en voor het overige tot 2 meter.

Uit oogpunt van afscherming en beveiliging blijkt deze maat in de praktijk niet te voldoen.

Deze maat is dan ook aangepast tot 2,5 meter voor zover gesitueerd op een afstand van 6 meter of meer achter de naar de weg gekeerde perceelsgrens. Binnen die afstand mag de hoogte van terrein- en erfafscheidingen niet hoger zijn dan 1 meter.

Er kunnen zich echter omstandigheden voordoen die een hogere erf- of terreinafscheiding dan 1 meter rechtvaardigen en/of acceptabel maken. Om in een dergelijk geval alsnog medewerking te kunnen verlenen is voor burgemeester en wethouders een ontheffingsbevoegdheid gewenst tot een (nok)hoogte van 2,5 meter, daar waar bij recht 1 meter is toegestaan.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De maximale hoogtemaat van erf- en terreinafscheidingen is gewijzigd van 2 meter in 2,5 meter, voor zover gesitueerd op een afstand van 6 meter of meer achter de naar de weg gekeerde perceelsgrens.

Er is een nieuwe ontheffingsmogelijkheid opgenomen voor de bouw van erf- en terreinafscheidingen tot maximaal 2,5 meter binnen de afstand van 6 meter uit de naar de weg gekeerde perceelsgrens.

Aansluiting interne ontsluitingwegen

Uit het Masterplan volgt dat het aantal openingen in de bebouwingswanden waar op de plankaart 'oriëntatie bebouwing' is aangegeven beperkt dient te blijven. In het bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport is dit aspect niet afdoende geregeld. Een aanpassing van de regels/voorschriften op dit punt is dan ook gewenst.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

In de regels/voorschriften is de bepaling opgenomen dat per bestemmingsvlak per zijde van dat vlak waar op de plankaart de aanduiding 'oriëntatie bebouwing' is aangegeven niet meer dan twee aansluitingen van interne ontsluitingswegen op de bestemming Verkeersdoeleinden mogen worden aangesloten.

Buitenopslag

In het bestemmingsplan is buitenopslag geheel uitgesloten. Dit blijkt een te rigide regeling, waarmee bepaalde bedrijfstypen niet uit de voeten kunnen. Te denken valt daarbij aan bedrijven met verhuur van voertuigen. Tegen een vanuit bedrijfsvoering noodzakelijke buitenopslag behoeft geen bezwaar te bestaan, mits deze niet hoger is dan 5 meter en niet zichtbaar vanaf de openbare weg.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

In het bestemmingsplan dient deze regeling dan ook flexibeler te worden. Aan de regels/voorschriften is een ontheffing toegevoegd, die het mogelijk maakt buitenopslag toe te staan, nadat de noodzaak daartoe door het bedrijf is aangetoond. Uit oogpunt van omgevingskwaliteit dient de buitenopslag te worden beperkt tot de gronden achter de van de wegzijde afgekeerde gevel van de bedrijfsgebouwen en het verlengde daarvan. Bovendien mag de hoogte niet meer bedragen dan 5 meter en dient de opslag niet zichtbaar te zijn vanaf de openbare weg dan wel dient aan het zicht te zijn onttrokken door een niet-transparante afscheiding. Deze criteria zijn als voorwaarden aan de ontheffing verbonden.

Minimaal bebouwingspercentage

In het bestemmingsplan is een minimaal bebouwingspercentage opgenomen van 50. Een vrijstelling voor burgemeester en wethouders is opgenomen om dit percentage te verlagen naar 30. Dit percentage van 30 blijkt voor bebouwingsextensieve bedrijfstypen, zoals een truckservicecenter, niet laag genoeg. Aanvulling van deze ontheffingsbepaling met de mogelijkheid van ontheffing tot minimaal 10% in geval van bebouwingsextensieve bedrijven biedt de mogelijkheid om ook aan de vestiging van dergelijke gewenste bedrijfstypen medewerking te verlenen.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Het in de vrijstelling/ontheffing genoemde bebouwingspercentage 30 is aangevuld met de mogelijkheid om ontheffing te verlenen tot minimaal 10% ten behoeve van bebouwingsextensieve bedrijfstypen.

Minimale bouwhoogte

Op de plankaart is voor de bedrijfsgebouwen een minimale (nok)hoogte aangegeven. Deze hoogte varieert van 5 tot 12 meter. Niet in alle gevallen blijkt deze minimale bouwhoogte praktisch. Dit is vooral het geval voor kleine gebouwtjes zoals fietsenstallingen, afvalcontainerruimten, portiersloges en ingangspartijen alsmede beperkte uitbouwen van de gebouwen in één bouwlaag zoals kantines. Om dergelijke gebouwtjes en uitbouwen alsnog mogelijk te maken is een aanvulling van de regels/voorschriften noodzakelijk.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De regels/voorschriften zijn aangevuld met de bepaling dat de minimale (nok)hoogte niet geldt voor kleine ondergeschikte gebouwtjes zoals fietsenstallingen, afvalcontainerruimten, portiersloges en ingangspartijen alsmede beperkte uitbouwen in één bouwlaag.

Oriëntatie bebouwing

Op plankaart 1 is langs de hoofdinfrastructuur de aanduiding 'oriëntatie bebouwing' gegeven. Deze aanduiding houdt in dat de bebouwing ter plaatse zich moet presenteren naar de openbare ruimte/weg (artikel 4 lid 4.3 sub 4.3.2 onder c). Gebleken is dat dit stedenbouwkundige uitgangspunt niet op alle locaties haalbaar is, met name niet waar sprake is van aansluiting op de bestaande verkaveling en bebouwing (Technoport Europe). Om die reden is het wenselijk, dat burgemeester en wethouders in een dergelijke geval ontheffing/vrijstelling kunnen verlenen van de verplichte oriëntatierichting.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De regels/voorschriften zijn aangevuld met de bevoegdheid voor burgemeester en wethouders om ontheffing te verlenen van het bepaalde in artikel 4 lid 4.3 sub 4.3.2 onder c, indien de vorm en/of ligging van een bouwperceel als gevolg van de aanwezigheid van bestaande bebouwing daartoe aanleiding geeft.

3 PLANOLOGISCH KADER

Het grootste gedeelte van de herzieningen heeft betrekking op zaken die te maken hebben met luchtvaartveiligheid (aangepaste veiligheidszones) en beperkte wijzigingen op het luchthaventerrein (kleine aanpassingen infrastructuur, toestaan van waterbassins). Het betreft (beperkte) aanpassingen die uitsluitend betrekking hebben op de luchthaven zelf. Toetsing aan de planologische kaders is voor deze aspecten van de herziening niet noodzakelijk.

De ontwikkeling van de Maintenance Boulevard dient wel getoetst te worden aan het vigerende nationale en provinciale beleid. Hieronder zijn derhalve de relevante beleidsstukken behandeld.

3.1 Nationaal ruimtelijk beleid

Nota Ruimte (mei 2004)

Met de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020 vastgelegd. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt. De nota heeft vier algemene doelen: versterken van de economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging van waardevolle groengebieden en veiligheid.

Op het gebied van verstedelijking zet de Nota Ruimte in op een voortzetting van het bundelingsprincipe. Bundeling draagt bij aan economische schaalvoordelen, benutting van (overheids)investeringen in voorzieningen (zoals die in infrastructuur), versterkt het draagvlak voor diverse stedelijke voorzieningen en beperkt de druk op de landelijke gebieden. De Nota Ruimte kent zes nationale stedelijke netwerken, waaronder dat van Zuid-Limburg.

Het stedelijk netwerk Zuid-Limburg kent een sterk internationaal getinte ruimtelijke opgave. Het economisch kerngebied van het stedelijk netwerk maakt onderdeel uit van de toptechnologieregio Zuidoost-Nederland, die doorloopt naar Zuidoost-Brabant, Aken, Hasselt-Genk en Luik. Sterke economische pijlers zijn chemische technologie, life-science, automotive, metaalinstrumenten, logistiek en dienstverlening. Luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) is samen met de luchthaven van Luik (Bierset), de hogesnelheidstreinverbinding Keulen-Brussel en de snelwegen Amsterdam-Maastricht (A2), Antwerpen-Aken en Brussel-Aken belangrijk voor de internationale positionering en de ontwikkelingskracht van de regio.

De Nota Ruimte dicht luchthaven Maastricht Aachen Airport een duidelijke ontwikkelingspotentie toe zonder aan te geven op welke manier deze ingevuld dient te worden. Deze invulling is volgens de nota een taak voor provincie en betrokken gemeenten.

PKB luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad (mei 2004)

Besluitvorming rondom het gebruik van de luchthaven en de consequenties hiervan voor de geluidbelasting voor de omgeving worden primair niet geregeld in het ruimtelijke beleid en vallen derhalve buiten de kaders van dit bestemmingsplan. In de planologische kernbeslissing (PKB) luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad zijn de uitgangspunten, de hoofdlijnen en de kaders voor verdere besluitvorming ten aanzien van de ontwikkeling van MAA door de Tweede Kamer vastgesteld.

Aanwijzing

Op 27 december 2004 hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een nieuw aanwijzingsbesluit voor het luchtvaartterrein Maastricht Aachen Airport vastgesteld bestaande uit de aanwijzing Luchtvaartwet (Lvw) en de aanwijzingen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Ten behoeve van wijziging van de interim-geluidszone in een definitieve geluidszone is de aanwijzings- en zoneringsprocedure ingevolge de Luchtvaartwet (Lvw) doorlopen. De aanwijzing Lvw bevat onder meer:

- regels ten aanzien van het gebruik van de luchthaven;
- een tijdelijke en definitieve geluidszone voor vliegtuigen met een gewicht van meer dan 6.000 kg;
- een geluidszone voor lichte vliegtuigen (< 6.000 kg).

Milieueffectrapport aanwijzing en zonering MAA (maart 2004)

In het kader van de besluitvorming rond de aanwijzing en zonering was het nodig een milieueffectrapportage (m.e.r.) uit te voeren. Het milieueffectrapport (MER) is in maart 2004 gereed gekomen (Milieueffectrapport aanwijzing en zonering MAA). Uit de resultaten van de m.e.r. is naar voren gekomen, dat uit de onderzochte alternatieven noch voor de bekende woningbouwplannen tot 2015 noch voor de plannen voor bedrijvigheid in de nabijheid van het luchthaventerrein grote beperkingen voortvloeien.

3.2 Provinciaal ruimtelijk beleid

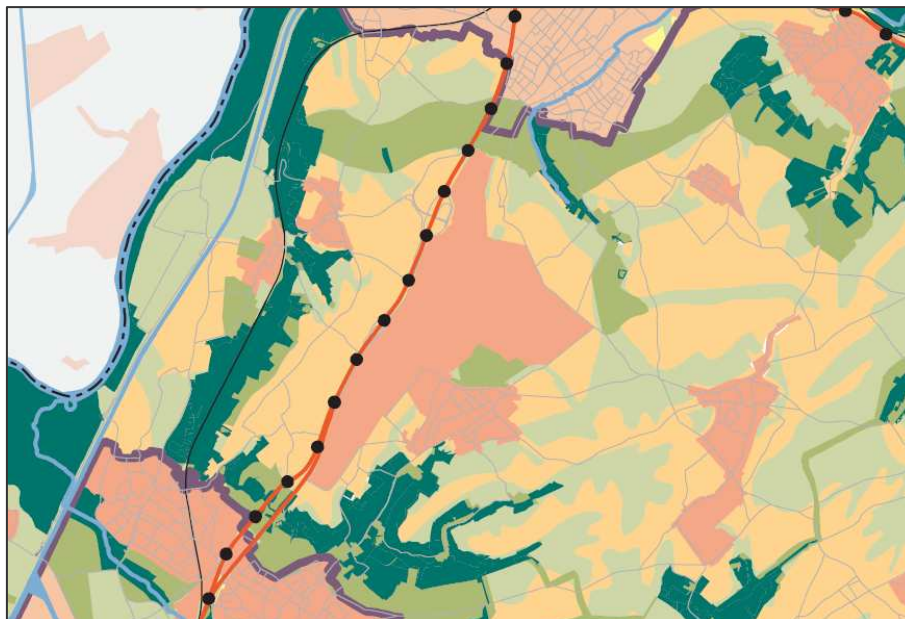
Provinciaal omgevingsplan Limburg (POL2006)

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 streekplan, 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.

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

- P1 Ecologische hoofdstructuur
- P2 Provinciale Ontwikkelingszone Groen
- P3 Ruimte voor veerkrachtige watersystemen
- P4 Vitaal landelijk gebied
- P5a Ontwikkelingsruimte voor landbouw en toerisme
- P5b Dynamisch landbouwgebied
- P6 Plattelandskern
- P7 Corridor
- P8 Stedelijke ontwikkelingszone
- P9 Stedelijke bebouwing
- Grens stedelijke dynamiek
- Internationaal verbindend wegennet
- Regionaal verbindend wegennet
- Spoorweg
- Water
- Provinciegrens



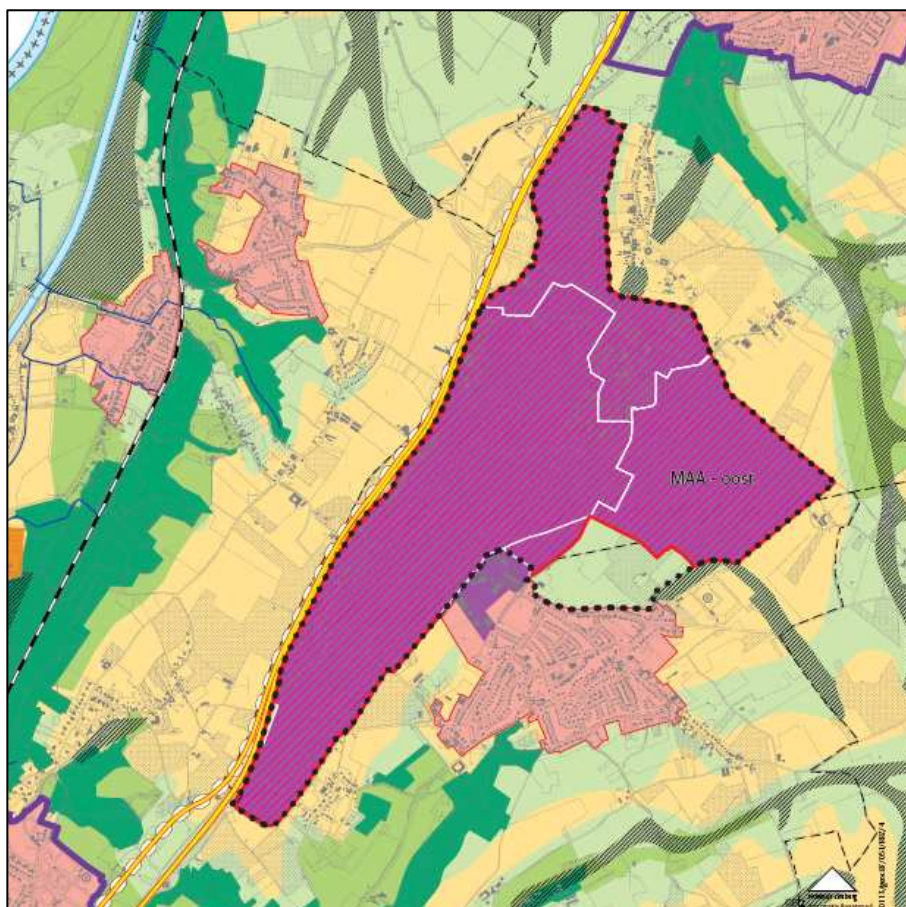
Uitsnede kaart perspectieven (POL2006)

De luchthaven MAA valt binnen de beleidsregio Maastricht Aachen Airport. De luchthaven met de aangrenzende bedrijventerreinen (TPE, MAA-Oost en A2-zone) is het enige gebied met stedelijke dynamiek dat niet in een stads-regio ligt. De aanwezige faciliteiten en de ligging aan de A2 vormen een goede uitgangspositie om de luchthaven uit te laten groeien tot een florerend centrum voor personen- en goederenvervoer. De aangrenzende werklocaties bieden onder condities ruimte aan bedrijven en kantoren met een duidelijke relatie met de luchthaven. MAA is aangeduid als 'belangrijke werklocatie' (een vertaling van de 'provinciale economische kerngebieden' uit het POL2001).

De provinciale ambitie is gericht op het realiseren en behouden van een luchthavenstructuur met hoogwaardige voorzieningen. Voor de regionale luchthaven MAA is van belang dat een goede balans bestaat tussen benutting van de vervoerspotenties, economische betekenis en leefbaarheid. Op het gebied van werklocaties wordt gestreefd naar het beschikbaar stellen van voldoende ruimte om de dynamiek van het aanwezige bedrijfsleven te faciliteren en de komst van nieuwe bedrijven naar Limburg mogelijk te maken. De beschikbaarheid van werklocaties die in kwaliteit aansluiten bij de wensen van het bedrijfsleven, is hierbij van groot belang. Voor MAA is hierbij aangegeven dat de luchthaven een bijzondere rol speelt voor platformgebonden bedrijvigheid.

POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg (2003)

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



MAA-Oost (POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg)

- Buiten de grens stedelijke dynamiek**
- Ontwikkelingsgebieden ecosystemen (P2)
 - Ruimte voor veerkrachtige watersystemen (P3) (binnen plangrens ecologische verbingszone)
 - Beek met specifiek ecologische functie
 - Beekdal en laagte
 - Vitaal landelijk gebied (P4)
- Binnen de grens stedelijke dynamiek**
- Grens stedelijke dynamiek
 - Ecologische verbingszone
- Algemeen**
- Bos- en/of natuurgebieden (P1)
 - Kern, met vastgestelde contour (P6)
 - Contour openruimte- en bufferzonebeleid
 - Provinciale economische kerngebieden (P9)
 - Bedrijventerrein
 - Verblijfs- en dagrecreatieve voorziening
 - (Inter-) nationaal verbindend wegennet
 - Transportas binnen corridor (P7)
 - Water
 - Gemeentegrens
 - Rijks grens
 - Plangrens

Volgens de aanvulling is er behoefte aan de realisering van 37,5 hectare platformgebonden en luchthavengerelateerde bedrijvigheid. Uiteraard dient de ruimte voor dit segment gevonden te worden op MAA-Oost, aansluitend op de luchthaven. Voor platformgebonden en luchthavengerelateerde activiteiten (zoals voorzien in de Maintenance Boulevard) is het volgende opgenomen:

Platformgebonden activiteiten

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

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

Luchthavengerelateerde activiteiten

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

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

Daarnaast speelt MAA-Oost een rol in de sectoren transport en distributie en modern gemengd.

4 MILIEUASPECTEN

Voor het merendeel van de aspecten waarop voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft, hoeven geen milieuaspecten te worden onderzocht. Het betreft immers met name aanpassingen van de veiligheidsbepalingen binnen bepaalde zones en minimale aanpassingen op het luchthaventerrein.

De aanleg van waterretentiebossins en andere waterhuishoudkundige voorzieningen zijn via een ontheffingsprocedure mogelijk. De benodigde onderzoeken zullen in het kader van die procedure, wanneer ook de betreffende locaties bekend zijn, worden uitgevoerd.

Voor de realisering van de Maintenance Boulevard, de verplaatsing van de passagiersterminal en de wijziging van de verkeersbestemming is wel een aantal milieuaspecten van belang. Hierna zijn de relevante aspecten opgenomen. In het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' was voor een groot deel van de beoogde Maintenance Boulevard reeds bebouwing toegestaan, voor bedrijvigheid en voor de terminal. Voor een aantal aspecten kan daarom gebruik worden gemaakt van de onderzoeken die in het kader van dit bestemmingsplan zijn verricht. Voor andere aspecten geldt dat in beeld moet worden gebracht wat de verschillen zijn tussen het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' en voorliggend bestemmingsplan.

4.1 Waterparagraaf

In het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is een uitgebreide waterparagraaf opgenomen. In deze paragraaf is het Europees, nationaal en gemeentelijk beleid opgenomen en is het beleid van Waterschap Roer en Overmaas beschreven. Op basis van dit beleid is, in overleg met alle betrokken partijen, een watertoets verricht. In de waterparagraaf is onder meer opgenomen hoe omgegaan dient te worden met de afvoer van regenwater (van schoon en vuil oppervlak) en afvalwater. Op MAA worden twee afzonderlijke watersystemen aangelegd: één systeem voor het luchthaventerrein en één systeem voor het Businesspark.

Naar aanleiding van de gewijzigde opzet van het luchthaventerrein is door DHV een memo opgesteld waarin de gevolgen voor het waterhuishoudkundig systeem op MAA zijn beschreven (rapportage 31 maart 2008). Dit memo is als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan opgenomen.

In het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' was het gebied ten oosten van de beoogde terminal bestemd als groengebied. In de gewijzigde opzet krijgt dit gebied een andere invulling (platform en platformgebonden bedrijven) en wordt het nagenoeg geheel verhard. Het oppervlak van het gebied bedraagt circa 3 ha, waarvan circa 1,4 ha bestaat uit taxibaan (platform) en circa 1,6 ha uit dakoppervlak. Tegelijkertijd wordt het oppervlak van cluster 1 circa 4,5 ha kleiner: dit oppervlak watert niet langer af naar het watersysteem van het Businesspark.

Watersysteem luchthaventerrein

De herziening heeft geen invloed op het watersysteem van het luchthaventerrein. Gezien de hoogteligging van het gebied kan vanaf de Maintenance Boulevard niet worden afgewaterd op dit watersysteem.

Watersysteem Businesspark

De herziening heeft wél invloed op het watersysteem van het Businesspark. In kwantitatieve zin is de invloed beperkt; in kwalitatieve zin zijn aanvullende voorzieningen noodzakelijk.

Kwantitatief

Ten gevolge van de gewijzigde planopzet zal in totaal 1,3 ha minder verhard oppervlak afwateren naar het watersysteem van het Businesspark. Hierdoor zal bij een maatgevende bui circa 400 m³ minder regenwater afstromen naar het regenwatersysteem. Het watersysteem zal hierop niet worden aangepast, zodat feitelijk sprake is van een (geringe) overdimensionering.

De helft van het dakwater van cluster 1 watert rechtstreeks af naar het wadisysteem langs de ringweg, met een overstort naar de schoonwaterbuffer in de groenzone. Het overige verhard oppervlak (helft dakoppervlak en terreinoppervlak) watert via het regenwaterriool in de ringweg af naar de first flush-buffer en vervolgens naar de schoonwaterbuffer in de groenzone. Koppeling van dit regenwaterriool met het regenwaterriool in de ringweg is mogelijk. Indien afwatering van het dakwater op het wadisysteem langs de ringweg mogelijk is, heeft dit de voorkeur boven afwatering naar het regenwaterriool.

Kwalitatief

Het afstromende regenwater van de taxibaan en bebouwing mag over het algemeen als schoon worden beschouwd. Ten tijde van vorst vindt echter op de taxibaan gladheidsbestrijding plaats door middel van ureum. Voorkomen dient te worden dat dit ureum bij een volgende regenbui afstroomt naar de regenwaterbuffers in de groenzone.

Om te voorkomen dat vervuild water afstroomt naar de groenzone wordt de ondergrondse first flush-buffer voorzien van een meetvoorziening, die de aanwezigheid van ureum (en andere schadelijke stoffen) meet. Indien deze stoffen via meting worden gesignaleerd, wordt de afvoer naar de buffers in de groenzone geblokkeerd. Het water wordt afgevoerd naar het vuilwatersysteem van het Businesspark.

4.2 Bodem

In het kader van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' zijn voor de uitbreiding van het bedrijventerrein MAA en de verschillende plandelen bodemonderzoeken verricht. Uit de resultaten van de onderzoeken volgden geen beperkingen voor de ontwikkelingen op en rond MAA.

De ontwikkeling van de Maintenance Boulevard vindt grotendeels plaats op gronden waar in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' de realisering van de terminal en bedrijven was voorzien. Na de periode van onderzoek hebben zich geen omstandigheden voorgedaan die aanleiding geven tot de veronderstelling van bodemverontreiniging. Voor de locatie van de Maintenance Boulevard is dan ook geen sprake van belemmerende bodemverontreinigingen.

Voor de realisering van een vrachtloods en platforms in het zuidelijk deel van de Maintenance Boulevard is door Geonius Milieu B.V. een verkennend bodemonderzoek verricht (rapportage 28 maart 2008).

Op basis van de analyseresultaten kan worden geconcludeerd dat er plaatselijk licht verhoogde gehalten aan cadmium, zink en PAK zijn aangetroffen in de bovengrond.

De gemeten concentraties voldoen aan de bodemgebruikswaarden bij extensief gebruikt (openbaar) groen en vormen derhalve geen belemmering voor het huidige en toekomstige gebruik. Bij eventuele afvoer van de bovengrond is het Bouwstoffenbesluit van toepassing. Indicatief betreft het categorie 1-grond.

Op basis van historisch vooronderzoek en de bevindingen tijdens de veldwerkzaamheden is geconcludeerd dat de locatie als 'niet-asbest verdacht' kan worden beschouwd. Aanvullende maatregelen zijn hierdoor niet noodzakelijk.

4.3 Luchtkwaliteit

Door Cauberg-Huygen Raadgevende Ingenieurs BV is onderzoek gedaan naar de gevolgen die voorliggend bestemmingsplan heeft op de luchtkwaliteit (rapportage 8 augustus 2008). Deze notitie is als bijlage 2 opgenomen.

Niet alle aspecten waarop voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft, hebben invloed op de luchtkwaliteit. De volgende onderdelen hebben mogelijk wel gevolgen voor de luchtkwaliteit:

- wijziging van de locatie van de passagiersterminal;
- ontwikkeling van een Maintenance Boulevard';
- aanpassing van enkele plandelen met een verkeersbestemming.

Deze onderdelen leiden tot een wijziging van het wegverkeer en als gevolg daarvan (mogelijk) tot een wijziging van de luchtkwaliteit. De onderdelen leiden niet tot een wijziging van (de uitstoot van) het vliegende verkeer of tot een wijziging van de uitstoot van bedrijfsmatige activiteiten binnen het luchthaventerrein. De overige bedrijfsgebonden activiteiten hebben geen relevante emissie en hebben derhalve geen invloed op de totale luchtkwaliteit.

In het onderzoek is de emissie van luchtverontreinigende stoffen van het wegverkeer bepaald in de situatie overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan en in de situatie overeenkomstig de eerste partiële herziening. Bepaald is of de emissie gelijk blijft of afneemt.

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat, met uitzondering van NO_x in 2010 op de Europalaan bij wegtype d, de emissie van alle kritische parameters in de situatie na de partiële herziening lager is dan in de situatie conform het vigerende bestemmingsplan. Een lagere emissie leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit en niet tot een verslechtering.

Ook de toename van de emissie van NO_x op de Europalaan die (alleen in geval van wegtype d) is te verwachten, leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. NO_x wordt door de aanwezigheid van ozon gedeeltelijk omgezet in NO_2 . Deze indirecte emissie van NO_2 zal echter altijd veel kleiner zijn dan de afname van de directe emissie van NO_2 . De totale emissie van NO_2 zal dus in geen geval toenemen.

Geconcludeerd wordt dat de emissie van luchtverontreinigende stoffen vermindert als gevolg van de eerste partiële herziening, waardoor de luchtkwaliteit niet verslechtert. Overeenkomstig artikel 5.16, eerste lid onder b van de Wet milieubeheer, wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen. De luchtkwaliteitseisen vormen derhalve geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan.

4.4 Bedrijven en milieuzonering

Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' is in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' bepaald welke bedrijven zich op het bedrijventerrein MAA kunnen vestigen. Bepaald is dat bedrijven kunnen worden gevestigd in de milieucategorieën 1, 2, 3 en 4. Op de Staten van Bedrijfsactiviteiten is aangegeven welke afstanden hierbij in acht moeten worden genomen tot de omliggende woongebieden.

De ontwikkeling van de Maintenance Boulevard vindt plaats op een locatie centraal op MAA. Hierdoor gelden vanuit de omgeving geen belemmeringen om hier bedrijvigheid tot categorie 4 te vestigen. De realisering van de Maintenance Boulevard past daarom binnen de milieuzonering zoals die was opgenomen in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'.

4.5 Geluid

Door Peutz bv is onderzoek gedaan naar de akoestische aspecten van de nieuw te realiseren cargoloods op de Maintenance Boulevard (rapportage 15 juli 2008). Deze rapportage is als bijlage 3 opgenomen.

In het onderzoek is getoetst in hoeverre het vrachtbedrijf inpasbaar is binnen de thans geldende restrictie voor het 'overige' industrielawaai (i.e. niet zijnde proefdraaien en geluid van bird-control) bij de meest nabijgelegen woningen. Het huidige vrachtbedrijf vormt het uitgangspunt voor het vaststellen van de bedrijfssituatie en geluidemissie vanwege het nieuwe vrachtbedrijf. Het nieuwe vrachtbedrijf is gedimensioneerd op 400% van het huidige bedrijf. Door middel van geluidsmetingen bij het huidige vrachtgebouw zijn bronvermogens vastgesteld. Vervolgens is van de geplande situatie een akoestisch model gemaakt.

Uit de berekeningen blijkt dat de bijdrage van het nieuwe vrachtbedrijf 7 tot 12 dB(A) lager is dan hetgeen in totaal voor het 'overige' industrielawaai is toegestaan. Bij een bijdrage van 10 dB lager dan hetgeen in totaliteit is toegestaan, is de inpasbaarheid in het algemeen geen probleem: de toename vanwege de -10 dB blijft in dat geval beperkt tot 0,4 dB. Meer specifiek geldt dat zeker in dit geval, omdat nabij de locatie van het nieuwe vrachtbedrijf weinig bronnen van 'overig' geluid van MAA aanwezig zijn, met name niet in de maatgevende avond- en nachtperiode. Samenvattend kan worden vastgesteld dat het nieuwe vrachtbedrijf goed inpasbaar is binnen de nu reeds geldende restrictie voor het ('overig') geluid van MAA.

4.6 Externe veiligheid

In het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' zijn de 10^{-6} - en 10^{-5} -contour vanwege het luchtverkeer opgenomen in verband met het aspect externe veiligheid voor luchtverkeer. De Maintenance Boulevard ligt niet binnen één van deze contouren. Derhalve zijn vanwege het aspect externe veiligheid geen belemmeringen te verwachten voor de beoogde ontwikkeling van de Maintenance Boulevard.

Voor het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is daarnaast een onderzoek uitgevoerd naar de Rijksweg A2. Uit dit onderzoek (BU Milieu en Veiligheid, augustus 2005) is gebleken dat met betrekking tot het plaatsgebonden risico geen problemen te verwachten zijn voor de ontwikkelingen op en rond MAA.

Het groepsrisico ligt ruim tot duidelijk onder de oriënterende waarde, zodat ook dit aspect geen knelpunt vormt voor de beoogde ontwikkelingen.

4.7 Flora en fauna

In het kader van de voorgenomen realisering van het bedrijvenpark MAA-Oost zijn een natuurcompensatieplan (10 mei 2005) en projectplan (oktober 2003) opgesteld. Op basis van een in 2002 verrichte inventarisatie van de aanwezige flora en fauna is een compensatieplan opgesteld. Het projectplan is een korte notitie die samen met het compensatieplan de onderbouwing vormt voor de benodigde ontheffingsaanvraag ingevolge artikel 75 van de Flora- en faunawet.

Op 1 september 2005 is door de minister van LNV ontheffing verleend in verband met de aanwezige beschermde soorten das, gewone dwergvleermuis, laatvlieger en steenmarter.

Ter compensatie wordt op MAA-Oost, tussen de bedrijfsclusters, natuurgebied aangelegd. In het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is hiervoor een bestemming 'Natuurgebied' opgenomen. De ontwikkeling van de Maintenance Boulevard vindt plaats op gronden die in dit bestemmingsplan de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden', 'Bedrijfsdoeleinden', 'Verkeersdoeleinden' en 'Groendoeleinden' hebben. De realisering van de Maintenance Boulevard is niet voorzien op gronden die binnen de bestemming 'Natuurgebied' vallen. De geplande compensatie die noodzakelijk is voor de ontwikkeling van het vliegveld en de realisering van het bedrijventerrein MAA-Oost kan derhalve zonder meer doorgang vinden en wordt niet beïnvloed door de realisering van de Maintenance Boulevard. Vanwege het aspect flora en fauna zijn daarom geen belemmeringen te verwachten voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Archeologie

In het kader van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is het terrein van MAA onderzocht op archeologische waarden (RAAP Archeologisch Adviesbureau, april/mei 2003). Op basis van het onderzoek is een aantal 'vondstconcentraties' afgebakend. Op een aantal locaties na is het terrein afdoende onderzocht. In het bestemmingsplan zijn de locaties waar nog wel nader archeologisch onderzoek noodzakelijk is, voorzien van een aanduiding 'Archeologisch nader te onderzoeken gebied'.

Op de locatie van de Maintenance Boulevard is deze aanduiding niet opgenomen. Ook ligt de Maintenance Boulevard niet binnen de aanduiding 'Archeologisch waardevol gebied' waar een behoudenswaardige vindplaats is aangetroffen. Vanwege het aspect archeologie bestaan derhalve geen belemmeringen voor de beoogde nieuwe ontwikkeling.

5 HET BESTEMMINGSPLAN

5.1 Herziening van de (regels) voorschriften

Deze eerste herziening van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' houdt een beperkte aanpassing in van de beide plankaarten (plankaart 1 en plankaart 2 (Belemmeringenkaart)) en van de (regels) voorschriften.

De herzieningen zijn in hoofdstuk 2 van deze toelichting uitgebreid behandeld.

Hierna worden de wijzigingen van de regels/voorschriften kort en puntsgevijs toegelicht.

- I Artikel 3 (Zonebepaling) lid 3.5 (Geluidszone luchtvaartterrein) wordt vervangen door een regeling die duidelijker is en beter is afgestemd op het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart en het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart.
- II Als gevolg van een herinrichting van cluster 1 (vrachtgebouw en Maintenance Boulevard) en een aanpassing van plankaart 1 op deze ontwikkeling is de aanduiding 'uitsluitend platformgebonden bedrijven toegestaan' komen te vervallen. Hierdoor kan het bestaande artikel 4 lid 4.1 sub b komen te vervallen.
- III Artikel 4 lid 4.1 sub b wordt in deze herziening opnieuw ingevuld met 'luchtvaart gerelateerde onderwijsinstellingen, uitsluitend binnen het op plankaart 1 als 'luchtvaartonderwijsinstellingen' aangegeven gebied. Hiermee is de bestaande luchtvaartschool, die een belangrijke rol gaat spelen in de Maintenance Boulevard, positief bestemd en kunnen andere ontwikkelingen op het gebied van luchtvaartonderwijs in relatie met het ter plaatse gedachte vliegtuigonderhoud plaatsvinden.
- IV In artikel 4 lid 4.1 sub c wordt tussen de woorden 'bedrijven' en 'binnen' de tekst 'en daarbij behorende platforms' toegevoegd. Dit vanwege het feit dat de platforms binnen de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden' voor een deel zullen doorlopen in de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden', zodat met het oog op het laden en lossen en onderhouden van vliegtuigen een goede aansluiting ontstaat op de bedrijfsgebouwen waar mede-platformgebonden bedrijven zijn gevestigd.
- V Artikel 4 lid 4.1 sub d wordt gewijzigd ten behoeve van de mogelijkheid tot vestiging van een facility center met daarin dienstverlenende bedrijvigheid, horeca en detailhandel ten dienste van het bedrijventerrein en van de luchthaven. Deze mogelijkheid komt in de plaats van de oorspronkelijk nabij de nieuwe terminal geplande dienstverlenende bedrijvigheid, detailhandel en horeca.
- VI Aan artikel 4 lid 4.1 wordt een sub m toegevoegd, waarin 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen' zijn toegevoegd aan de doeleindenomschrijving.
- VII Artikel 4 lid 4.2 sub 4.2.3 onder a punt 1 is vervangen door de bepaling dat het aantal in-/uitritten is gemaximeerd op 2 met een minimale afstand daartussen van minimaal 40 meter.

- VIII Aan artikel 4 lid 4.2 sub 4.2.3 onder a is toegevoegd dat per zijde van een bestemmingsvlak waar de aanduiding 'oriëntatie bebouwing' is aangegeven, niet meer dan 2 aansluitingen van interne ontsluitingswegen op de bestemming Verkeersdoeleinden mogen worden aangesloten.
- IX Artikel 4 lid 4.2 sub 4.2.3 onder b punt 5 komt te vervallen vanwege de herinrichting van cluster 1. Zie hiervoor ook het gestelde onder II.
- X Uit de aanpassing zoals hiervoor onder IX aangegeven, volgt een vernummering.
- XI Aan artikel 4 'Bedrijfsdoeleinden' lid 4.2 sub 4.2.3 onder b wordt een nieuw punt 16 toegevoegd met betrekking tot de inrichting van een deel van bouwpercelen waar de aanduiding 'oriëntatie bebouwing' niet is aangegeven. De gronden gelegen binnen een afstand van 6 meter uit de naar de weg gekeerde perceelsgrens en deze perceelsgrens mogen uitsluitend worden gebruikt voor in-/uitritten en overige ontsluiting alsmede voor parkeren en groen.
- XII Artikel 4 lid 4.3 sub 4.3.2 onder d is de verplichting om de bebouwing op te richten in de grens van het bouwvlak beperkt tot de locaties waar op plankaart 1 'oriëntatie bebouwing' is aangegeven. Op percelen waar de aanduiding 'oriëntatie bebouwing' niet is aangegeven, dienen de gebouwen op een afstand van minimaal 6 meter uit de naar de weg gekeerde perceelsgrens te worden gebouwd en dient de afstand tussen de gebouwen en de zijdelingse perceelsgrens minimaal 5 meter te bedragen.
- XIII Aan artikel 4 lid 4.3 sub 4.3.2 onder e is aan de bepaling betreffende de minimale (nok)hoogte toegevoegd dat deze eis niet geldt voor kleine ondergeschikte gebouwtjes zoals fietsenstallingen, afvalcontainer-ruimten, portiersloges en ingangspartijen alsmede voor beperkte uitbouwen van gebouwen in één bouwlaag.
- XIV Artikel 4 lid 4.3 sub 4.3.3 onder a is de maximale hoogtemaat van 2 meter vervangen door 2,5 meter, voor zover gelegen op een afstand van 6 meter of meer uit de naar de weg gekeerde perceelsgrens en 1 meter voor zover gebouwd binnen een afstand van 6 meter tot deze perceelsgrens.
- XV In artikel 4 lid 4.4 sub d is het minimale bebouwingspercentage van 30, waarvoor vrijstelling kan worden verleend, aangevuld met de vrijstellingsmogelijkheid tot 10% ten behoeve van bebouwingsextensieve bedrijven.
- XVI Artikel 4 lid 4.4 sub f onder 2: typefout 'Eorocontrol' is hersteld: 'Euro-control'.
- XVII Artikel 4 lid 4.4 sub g is komen te vervallen, omdat deze ontheffings-/vrijstellingsbepaling als gevolg van de herinrichting van cluster 1 niet meer nodig is.
Dit artikellid is vervangen door de ontheffings-/vrijstellingsbepaling om ontheffing te verlenen van de verplichting om in de grens van het bouwvlak te bouwen in geval van uitbreiding van bestaande bedrijfsbebouwing dan wel de bouw van nieuwe bedrijfsbebouwing op bedrijventerrein Bamford.

- XVIII Artikel 4 lid 4.4 sub h is vervangen door een nieuw sub h, inhoudende een ontheffing voor een derde in-/uitrit onder de voorwaarden, dat de afstand van deze derde uitrit tot de andere in-/uitritten op het bouwperceel ten minste 40 meter bedraagt alsmede dat de noodzaak van de derde uitrit is aangetoond.
- XIX Aan artikel 4 lid 4.4 is een nieuw sub i toegevoegd, inhoudende een ontheffing van de maximale (nok)hoogte van 1 meter voor erf- en terreinafscheidingen binnen een afstand van 6 meter tot de naar de weg gekeerde perceelsgrens en deze perceelsgrens tot maximaal 2,5 meter.
- XX Aan artikel 4 lid 4.4 is een nieuw sub j toegevoegd, inhoudende een ontheffing van de verplichting tot presentatie van de gebouwen naar de openbare ruimte, zoals vastgelegd in artikel 4 lid 4.3 sub 4.3.2 onder c.
- XXI Aan artikel 4 lid 4.4 is een nieuw sub k toegevoegd, inhoudende een ontheffing van het verbod tot het hebben van buitenopslag. Ontheffing is mogelijk, mits de noodzaak van buitenopslag is aangetoond en de opslag uitsluitend plaatsvindt achter de achtergevel van de gebouwen en achter het verlengde daarvan. De hoogte mag niet meer bedragen dan 5 meter en de opslag mag niet zichtbaar zijn vanaf de openbare dan wel dient aan het zicht te zijn onttrokken door een niet-transparante afscheiding.
- XXII Aan artikel 5 lid 5.1 is een sub o toegevoegd, waarin 'water en waterhuishoudkundige voorzieningen' zijn toegevoegd aan de doeleindenomschrijving.
- XXIII Artikel 5 lid 5.3 sub 5.3.3. (Ontheffingsbevoegdheid) is aangevuld met de ontheffingsbevoegdheid voor het bouwen van ondergrondse waterhuishoudkundige voorzieningen en bouwwerken, zoals waterbassins. Vanwege deze aanvulling is het gehele sub 5.3.3 vernummerd. Tevens is de niet-correcte verwijzing in de aanhef naar 'sub d' vervangen door 'onder e'.
- XXIV In artikel 18 is de aanduiding 'Nader te onderzoeken gebied' vervangen door 'Archeologisch nader te onderzoeken gebied', zodat deze tekst overeenstemt met de tekst op plankaart 2.

Per 1 juli 2008 zijn de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Deze nieuwe regeling verplicht tot het opnemen van in het Bro opgenomen standaardregels met betrekking tot het overgangsrecht (artikel 3.2.1 en 3.2.2 Bro) en de anti-dubbeltelbepaling (artikel 3.2.4).

In deze herziening zijn de betreffende regels dan ook opgenomen (Hoofdstuk 3, artikelen D en E).

5.2 Herziening van de plankaart

Ook bij deze herziening bestaat de plankaart uit twee kaarten: plankaart 1 en plankaart 2 (Belemmeringenkaart). Op beide kaarten vinden aanpassingen plaats.

Plankaart 1

Plankaart 1 is aangepast aan het herinrichtingsplan van cluster 1 dat in eerste instantie is gericht op de bouw van een vrachtgebouw en de Maintenance Boulevard c.a. De bestemming bedrijfsdoeleinden is uitgebreid ter plaatse van het oorspronkelijke voorterrein van de terminal. Ook zijn de hoogtezoneringen en de minimale en maximale (nok)hoogten aangepast.

De meest recente digitale gegevens met betrekking tot de zend- en ontvangstinstallatie van Eurocontrol hebben eveneens geleid tot een aanpassing van de toegestane hoogten voor de bebouwing.

Binnen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' is in het noordelijke deel van het bestemmingsvlak 'Bedrijfsdoeleinden' de aanduiding 'luchtvaartonderwijsinstellingen' opgenomen ten behoeve van de vestiging van luchtvaartgerelateerde onderwijsinstellingen zoals de reeds bestaande opleiding vliegtuigonderhoud.

De bestaande bedrijfsbebouwing aan de zijde van cluster 1 die in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is opgenomen binnen de bestemming 'Luchtvaartdoeleinden' is in deze herziening op de plankaart opgenomen binnen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden'. Op deze wijze is een logische aaneensluitende bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' ontstaan.

Als gevolg van een aanpassing van de ILS-zone is op plankaart 1 een schegvormig gebied ontstaan, waar de maximale (nok)hoogte van 18 meter direct van toepassing is.

De civieltechnische uitwerking van de ringweg heeft geleid tot aanpassing van de bestemmingen Verkeersdoeleinden, Luchtvaartdoeleinden en Groen. Ook zijn de nieuwe peilmaten (111,5 en 112,5 meter) in het bouwvlak van cluster 1 aangegeven.

Naar aanleiding van de buitengebruikstelling en verwijdering van de DPO-leiding in het noordoostelijk gedeelte van het plangebied is de dubbelbestemming 'Brandstofleiding' van plankaart 1 verwijderd.

Plankaart 2 (Belemmeringenkaart)

Op plankaart 2 (Belemmeringenkaart) zijn aan de hand van de laatst bekende digitale gegevens de invliegfunnel, de ILS-zone en de contour behorende bij de zend- en ontvangstinstallatie van Eurocontrol aangepast.

Naar aanleiding van de buitengebruikstelling en verwijdering van de DPO-leiding in het noordoostelijk gedeelte van het plangebied zijn van plankaart 2 de aanduidingen 'brandstofleiding' en 'toetsingszone brandstofleiding' verwijderd.

Naar aanleiding van de afronding van de archeologische opgraving voor de archeologische site is de beschermende aanduiding 'Archeologisch nader te onderzoeken gebied' van plankaart 2 verwijderd.

6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In het kader van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is een kostenopzet gemaakt. Op basis daarvan is een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de gemeenten Beek en Meerssen, Industriebank LIOF, MAA BV en BP MAA BV. MAA BV en BP MAA BV hebben aangegeven dat zij bereid zijn voor eigen rekening en risico de clusters 1 tot en met 6 te ontwikkelen, inclusief de kosten verbonden aan verplichte en vrijwillige natuurcompensatie en landschappelijke inpassing binnen en buiten het exploitatiegebied.

Door de gewijzigde opzet van het luchthaventerrein en de realisering van de Maintenance Boulevard wijzigt de oppervlakte van een aantal bedrijvencusters. De clusters 1 en 2 hadden oorspronkelijk een oppervlak van circa 17,2 ha. In de gewijzigde opzet krijgen de clusters een grootte van circa 19,9 ha, waarvan circa 4,5 hectare niet uitgeefbaar is (het platformgedeelte). Deze wijziging is doorgerekend. Gebleken is dat de gewijzigde opzet niet of nauwelijks invloed heeft op de economische haalbaarheid.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voldoende is verzekerd.

7 VOOROVERLEG

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, herziening 1' is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in het kader van het vooroverleg per brief d.d. 23 juli 2009 toegezonden aan:

- Provincie Limburg;
- Inspectie VROM;
- Waterschap Roer en Overmaas;
- Rijkswaterstaat Directie Limburg;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LNVL);
- Eurocontrol;
- Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO).

Een reactie is ontvangen van:

- Provincie Limburg;
- Inspectie VROM;
- Waterschap Roer en Overmaas;
- Luchtverkeersleiding Nederland (LNVL).

Provincie Limburg, Inspectie VROM en Luchtverkeersleiding Nederland hebben in hun reactie aangegeven, dat zij kunnen instemmen met het bestemmingsplan.

Waterschap Roer en Overmaas geeft aan het wenselijk te vinden, dat nadere afstemming plaatsvindt met het Waterschap en de Provincie Limburg met betrekking tot lozing van water op het DWA-riool. Voor het overige kan het Waterschap instemmen met het bestemmingsplan en heeft een positief wateradvies afgegeven.

Over de gewenste afstemming zal met het Waterschap en de Provincie contact worden opgenomen.

De ingekomen reacties geven geen aanleiding tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

Rosmalen, 19 januari 2010

Croonen Adviseurs b.v.

vastgesteld:

gemeente Meerssen: 17 december 2009

gemeente Beek: 4 februari 2010