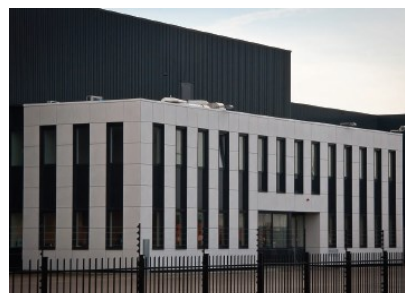


Ontwerpbestemmingsplan

Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley

Gemeente Beek
Gemeente Meerssen



Ontwerpbestemmingsplan

Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley

Gemeente Beek
Gemeente Meerssen

Toelichting

Regels

Verbeelding

schaal 1:1.000

Datum:

1 juni 2016

Projectgegevens:

TOE02-0252630-01B

REG02-0252630-01B/02B

TEK02-0252630-01B/02B

SVB01-0252630-01B

Identificatienummer:

Gemeente Beek: NL.IMRO.0888.BPAVIATIONVALLEY16-ON01

Gemeente Meerssen: NL.IMRO.0938.BP01005-ON01

Datum

01-06-2016

Opsteller(s)

MB, CH, MV

Projectleider

C. Stolzenbach

Vrijgave



Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Het plangebied	3
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	4
1.4	Leeswijzer	4
2	Planbeschrijving	7
2.1	Vigerende bestemmingsplanregeling	7
2.2	Masterplan Businesspark AviationValley	8
2.3	Vliegtuighotel	17
2.4	Vertaling naar het bestemmingsplan	17
2.5	Zonerings Maastricht Aachen Airport	20
3	Beleidskader	35
3.1	Nationaal beleid	35
3.2	Provinciaal beleid	39
3.3	Gemeentelijk beleid	43
4	Milieuaspecten	47
4.1	Milieueffectrapportage	47
4.2	Bedrijven en milieuzonering	53
4.3	Geluidbeheersplan	55
4.4	Bodem	59
4.5	Water	59
4.6	Verkeer	63
4.7	Luchtkwaliteit	64
4.8	Geluid	65
4.9	Externe veiligheid	66
4.10	Natuur	68
4.11	Kabels en leidingen	76
5	Juridische planopzet	77
5.1	Plansystematiek	77
5.2	De bestemmingen	78
6	Economische uitvoerbaarheid	83
7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	85
7.1	Vooroverleg	85
7.2	Verdere procedure	87

Separate bijlagen:

- Bijlage 1: Masterplan Businesspark AviationValley, Inbo/Juurlink en Geluk, mei 2016
- Bijlage 2: Milieueffectrapport Businesspark AviationValley, LievenseCSO, 27 mei 2016, inclusief:
- Luchtkwaliteitsonderzoek, LievenseCSO, 29 april 2016
 - Akoestisch onderzoek, LievenseCSO, 29 april 2016
 - Voortoets en passende beoordeling, LievenseCSO, 29 april 2016
 - Rapport verkeersproductie MAA 2015 en 2025, Royal Haskoning DHV, 19 november 2015
- Bijlage 3: Ruimtelijke onderbouwing 'Vliegtuighotel 15', Adviesbureau Theelen, 21 april 2016
- Bijlage 4: Geluidbeheersplan bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport Businesspark AviationValley, LievenseCSO, 27 mei 2016
- Bijlage 5: Verkennend bodemonderzoek gepland bedrijventerrein nabij Maastricht Aachen Airport, CSO, 27 januari 2004
- Bijlage 6: Waterhuishoudingsplan AviationValley, Royal Haskoning DHV, juli 2014
- Bijlage 7: Natuurcompensatieplan voor het bedrijvenpark MAA-Oost, Taken, 10 mei 2005
- Bijlage 8: Quickscan flora en fauna Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley, CroonenBuro5, 9 december 2014

1 Inleiding

1.1 Algemeen

1.1.1 Aanleiding en doel

Aan de oostzijde van Maastricht Aachen Airport (MAA) wordt Businesspark AviationValley ontwikkeld. AviationValley heeft een oppervlakte van ruim 60 hectare netto uitgeefbaar bedrijventerrein en ligt deels binnen en deels buiten de grenzen van het luchthaventerrein. Om de ontwikkeling van AviationValley mogelijk te maken, hebben de gemeenteraden van de gemeenten Beek en Meerssen op 12 oktober 2006 het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' vastgesteld. In dat bestemmingsplan is zowel het luchthaventerrein zelf als het naastgelegen bedrijventerrein MAA-Oost (het huidige AviationValley) opgenomen. Het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is afgestemd op het Masterplan 'Businesspark MAA', dat is vastgesteld in 2005. Dat Masterplan ging uit van het realiseren van zes bedrijvencusters, deels op het luchthaventerrein en deels op de gronden ten oosten daarvan. De clusters werden gescheiden door brede, landschappelijk ingerichte groenzones die het bedrijventerrein een groene uitstraling geven en een belangrijke rol spelen bij de inpassing van het terrein in het omringende landschap.

In de periode na vaststelling van het Masterplan en het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' zijn de omstandigheden voor bedrijfsvestiging, mede door de financiële crisis, ingrijpend gewijzigd. In de praktijk blijkt dat de verkavelingsopzet, de bouwregels uit het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' en de beeldkwaliteitseisen uit het Masterplan de vestiging van bedrijven op AviationValley onnodig bemoeilijken. Om die reden zijn de uitgangspunten en concepten uit het oorspronkelijke Masterplan tegen het licht gehouden. Dit heeft geleid tot een nieuw Masterplan¹, waarin het oorspronkelijke concept van het bedrijventerrein ('clusters in het landschap') op hoofdlijnen ongewijzigd is gebleven, maar waarin nieuwe uitgangspunten zijn opgenomen voor de landschappelijke inpassing, de infrastructuur en de bebouwingsmogelijkheden binnen de bedrijvencusters. Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om het nieuwe Masterplan te vertalen in een actueel juridisch-planologisch kader, dat de basis vormt voor de verlening van omgevingsvergunningen. De oppervlaktes van de bedrijventerreinbestemming en de bestemmingen voor groen en natuur zijn ongewijzigd ten opzichte van het huidige bestemmingsplan.

In de afgelopen jaren is het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' verschillende malen partieel herzien, om (beperkte) aanpassingen door te voeren op de verbeelding (plankaart) en in de planregels (voorschriften) van het plan. Omdat het nieuwe Masterplan onder meer leidt tot een andere clusterindeling, is er nu voor gekozen om het bestemmingsplan voor AviationValley integraal te herzien.

1 Masterplan Businesspark AviationValley, Inbo/Juurlink en Geluk, mei 2016

Hiermee wordt voor het bedrijventerrein voorzien in een actueel juridisch-planologisch kader, dat voldoet aan de huidige vereisten voor de digitale raadpleegbaarheid. Actualisatie van het bestemmingsplan is daarnaast nodig om te voldoen aan de actualiseringsplicht uit de Wet ruimtelijke ordening, die voorschrijft dat bestemmingsplannen eens in de 10 jaar moeten worden herzien.

1.1.2 Milieueffectrapportage

Voorliggend bestemmingsplan maakt op AviationValley de vestiging van bedrijven tot en met milieucategorie 4.1 mogelijk, met een afwijkingsmogelijkheid voor bedrijven in milieucategorie 4.2. Hoewel het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' de vestiging van bedrijvigheid in milieucategorie 4 ook al rechtstreeks mogelijk maakt, en de oppervlakte van de bestemming 'Bedrijventerrein' in dit bestemmingsplan niet wordt vergroot ten opzichte van het geldende plan, moet op basis van de actuele regelgeving toch een milieueffectrapport worden opgesteld. De vestiging van bedrijven op het bedrijventerrein kan namelijk leiden tot een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden.

Op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 dient in dat geval – ook als er sprake is van het overnemen van bestaande juridisch-planologische mogelijkheden – een passende beoordeling te worden verricht. Gezien de koppeling tussen de Natuurbeschermingswet 1998 en de Wet milieubeheer dient de passende beoordeling deel uit te maken van een milieueffectrapport. De procedure van de plan-m.e.r. is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure. Het milieueffectrapport is daarom, inclusief de passende beoordeling, als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen².

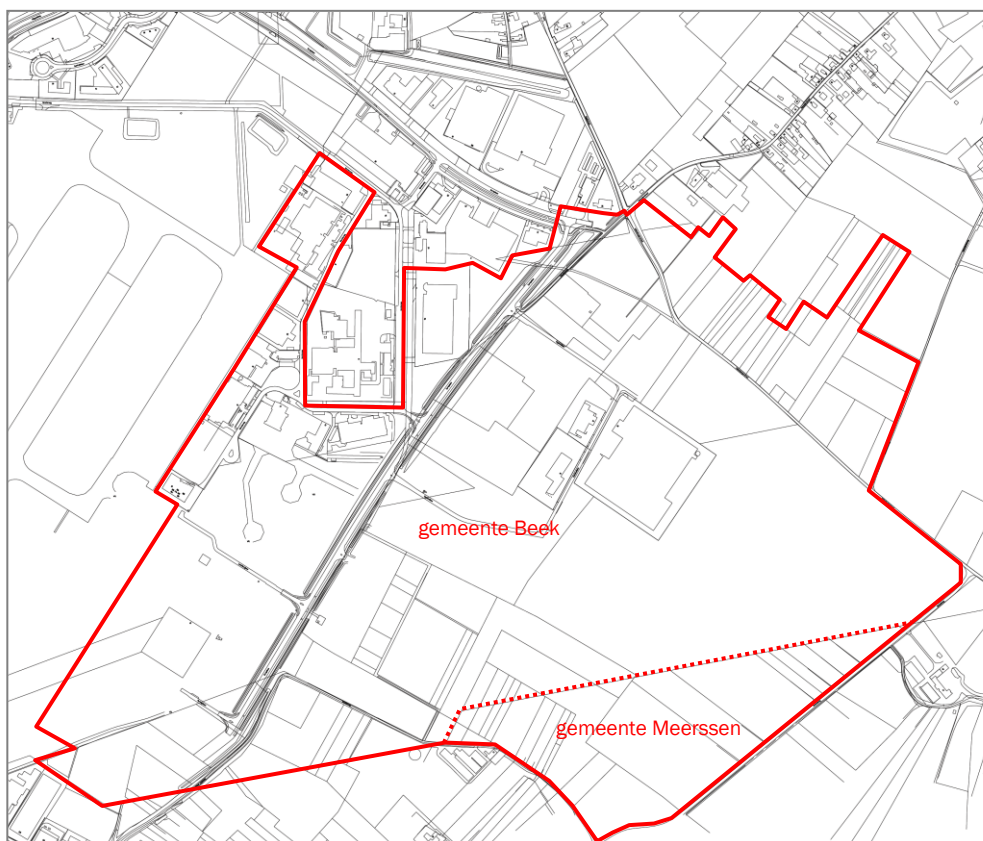
1.1.3 Splitsing in twee bestemmingsplannen

Businesspark AviationValley ligt deels op het grondgebied van de gemeente Beek en deels op het grondgebied van de gemeente Meerssen. Dit betekent dat voor het bedrijventerrein twee bestemmingsplannen dienen te worden vastgesteld. Vanwege de verplichting om bestemmingsplannen digitaal raadpleegbaar te maken, is het niet meer mogelijk om - zoals bij het oorspronkelijke bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' het geval was - één bestemmingsplan op te stellen dat door de gemeenteraden van beide gemeenten wordt vastgesteld. In plaats daarvan is nu voorzien in twee afzonderlijke bestemmingsplannen, met een eigen identificatienummer en een plangebied dat wordt begrensd door de gemeentegrens. De verbeelding en regels van ieder bestemmingsplan zijn afgestemd op het deel van het bedrijventerrein dat binnen de gemeentegrens ligt. Aangezien Businesspark AviationValley één bedrijventerrein is, is de toelichting niet gesplitst: bij beide bestemmingsplannen is dezelfde toelichting gevoegd, die dus zowel betrekking heeft op het grondgebied van de gemeente Beek als op het grondgebied van de gemeente Meerssen.

² Milieueffectrapport Businesspark AviationValley, LievenseCSO, 27 mei 2016

1.2 Het plangebied

Voorliggend bestemmingsplan beperkt zich tot de gronden die deel uitmaken van Businesspark AviationValley en een deel van de direct daaraan grenzende agrarische gronden. Het luchthaventerrein van Maastricht Aachen Airport is niet opgenomen in het plangebied, aangezien op deze gronden op dit moment geen wijzigingen zijn voorzien. Voor het luchthaventerrein wordt een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld om te voldoen aan de actualiseringsplicht uit de Wet ruimtelijke ordening.



Plangebied bestemmingsplannen 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' van de gemeenten Beek en Meerssen

Van de agrarische gronden ten zuiden van AviationValley, waar een deel van de landschappelijke inpassing plaatsvindt, vallen slechts de gronden die op het grondgebied van de gemeente Beek liggen, binnen de grens van het bestemmingsplan. Omdat het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' (vastgesteld in 2006) bijna 10 jaar oud is, is actualisering van het juridisch-planologisch regime hier noodzakelijk. Voor het grondgebied van de gemeente Meerssen geldt het in april 2013 vastgestelde bestemmingsplan 'Buitengebied' en is dus al sprake van een actuele planregeling. Omdat het bestemmingsplan 'Buitengebied' de beoogde herinrichting van het gebied - voor zover die nog niet is uitgevoerd - mogelijk maakt, is het niet nodig is om de gronden opnieuw te bestemmen.

Het plangebied valt in twee delen uiteen, met als grens de gemeentegrens tussen Beek en Meerssen.

Het totale (gecombineerde) plangebied wordt aan de westzijde begrensd door het luchthaventerrein van Maastricht Aachen Airport (de gronden die in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' zijn bestemd als 'Luchtvaartdoeleinden') en door het plangebied van het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012'. In het noorden wordt het plangebied begrensd door het bestemmingsplan 'Buitengebied Beek 2011' en door de 'Partiële herziening van de bestemmingsplannen Buitengebied Beek 2011 en Maastricht Aachen Airport – Kelmonderstraat 64 te Beek'. De oostelijke plangrens wordt gevormd door de Gewandeweg/Langs de Gewannen. Voor de zuidelijke plangrens is de grens tussen AviationValley (inclusief de groene rand rond het bedrijventerrein) en het buitengebied (de gronden met een agrarische bestemming) aangehouden. De agrarische gronden ten zuidwesten van AviationValley, nabij de Europa-laan, vallen – voor zover ze op het grondgebied van de gemeente Beek liggen – wel binnen de plangrens.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Op dit moment vigeren voor Businesspark AviationValley twee bestemmingsplannen. Voor het grondgebied van de gemeente Beek is dat het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport', inclusief de partiële herzieningen en wijziging van dat bestemmingsplan. Het oorspronkelijke bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is vastgesteld door de gemeenteraad van Beek op 12 oktober 2006 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg op 6 februari 2007. Het bestemmingsplan is in 2010 en 2014 op onderdelen herzien. De gemeenteraad heeft op 4 februari 2010 het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, herziening 1' vastgesteld en op 21 mei 2014 het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, herziening 2'. Op 24 februari 2012 is daarnaast het wijzigingsplan 'Fasering Maastricht Aachen Airport' vastgesteld, op grond waarvan de in het moederplan opgenomen fasering – die verband hield met de luchtkwaliteitseisen – is vervallen.

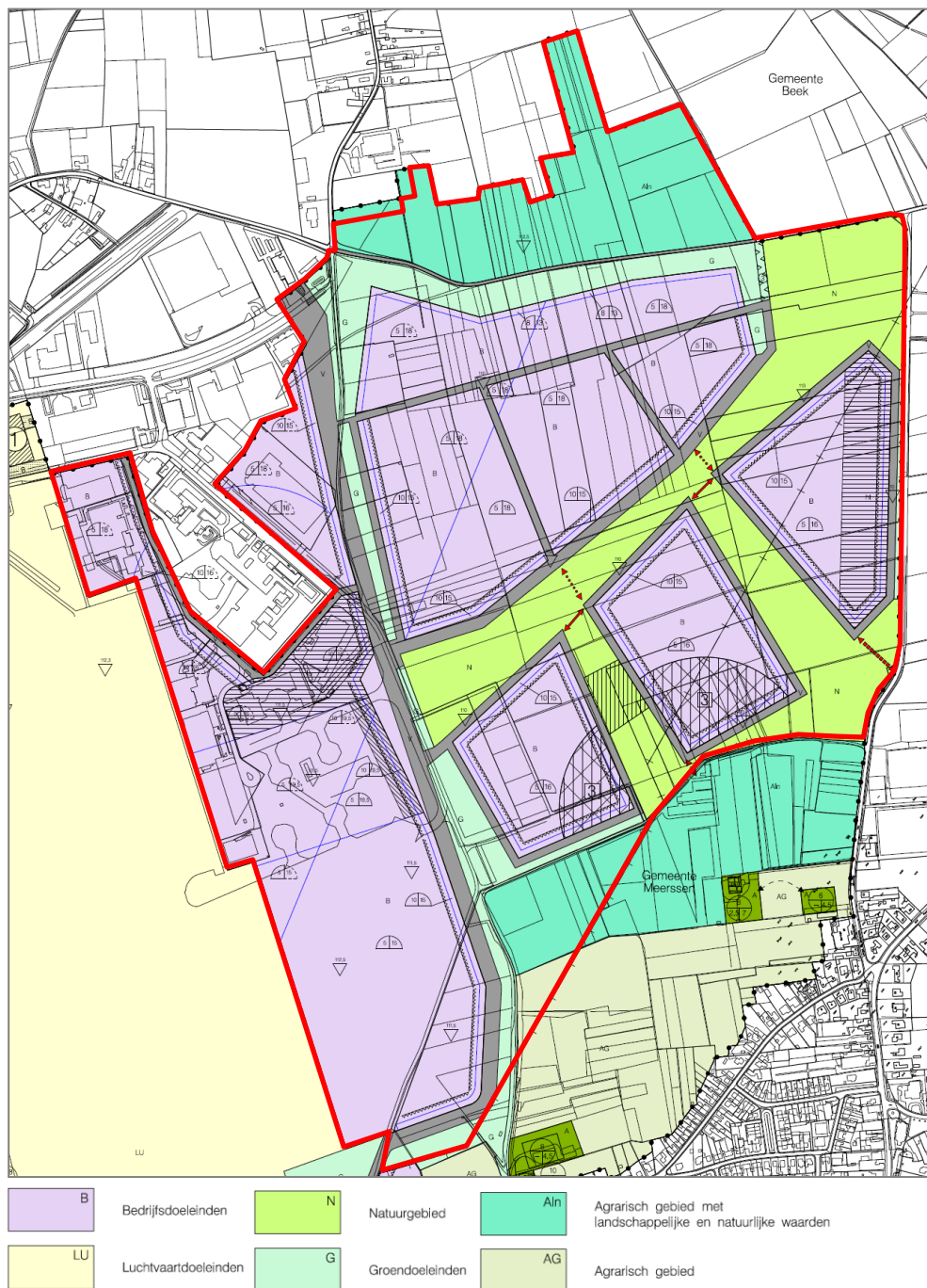
Op het grondgebied van de gemeente Meerssen vigeert het bestemmingsplan 'Buitengebied', dat op 25 april 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad van Meerssen. In het bestemmingsplan 'Buitengebied' is voor AviationValley de bedrijfsbestemming uit het voorheen geldende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' overgenomen.

De nieuwe bestemmingsplannen 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' van de gemeenten Beek en Meerssen vervangen de vigerende bestemmingsplannen. Hierdoor is voor het hele bedrijventerrein weer sprake van een actueel juridisch-planologisch regime, dat is afgestemd op het huidige Masterplan voor AviationValley.

1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 van deze toelichting bevat de planbeschrijving. In dat hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het nieuwe Masterplan voor Businesspark AviationValley en aan de vertaling daarvan in het bestemmingsplan. Daarnaast wordt aandacht besteed aan de zoneringen vanwege de ligging van AviationValley op korte afstand van het luchthaventerrein van MAA.

In hoofdstuk 3 wordt aandacht besteed aan het nationale, provinciale en gemeentelijke beleidskader. Hoofdstuk 4 betreft de milieuhygiënische en planologische aspecten. In dit hoofdstuk wordt onder meer ingegaan op de milieueffectrapportage. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische opzet van het bestemmingsplan en in hoofdstuk 6 op de economische uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 7 betreft de maatschappelijke uitvoerbaarheid en bevat een overzicht van de procedures.



Uitsnede werkexemplaar bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' met in rood het plangebied van dit bestemmingsplan

2 Planbeschrijving

2.1 Vigerende bestemmingsplanregeling

2.1.1 Huidige bestemmingsplannen

De huidige bestemmingsregeling voor AviationValley is verdeeld over meerdere bestemmingsplannen: het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' (met diverse partiële herzieningen en wijzigingen) in de gemeente Beek en het bestemmingsplan 'Buitengebied' in de gemeente Meerssen. In het bestemmingsplan 'Buitengebied' is de regeling uit het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' ongewijzigd overgenomen. Omdat voor het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' verschillende partiële herzieningen zijn gemaakt, is in 2012 een werkexemplaar van de plankaart (verbeelding) en voorschriften (regels) van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' gemaakt, waarin de eerste herziening van het bestemmingsplan is verwerkt. Hoewel het werkexemplaar geen juridische status heeft, geeft de kaart - die is weergegeven op pagina 6 - een goed beeld van de huidige bestemmingsregeling.

Duidelijk zichtbaar is de clusterindeling van AviationValley: de vlakken met de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' worden van elkaar gescheiden door een brede zone met de bestemming 'Natuurgebied', die langs de Europalaan en langs de noordelijke, zuidelijke en oostelijke rand van het bedrijventerrein wordt aangevuld met groen ingerichte randen die de bestemming 'Groendoeleinden' hebben gekregen. Ten noorden en ten zuiden van het bedrijventerrein zijn gebieden bestemd als 'Agrarisch gebied met landschappelijke en natuurlijke waarden'. Op deze gronden is een deel van de landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein voorzien. De Europalaan en de wegen rond de clusters zijn bestemd als 'Verkeersdoeleinden'. Hoewel de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden' de aanleg van (ontsluitings)wegen algemeen mogelijk maakt, is ook een aantal interne wegen binnen het noordelijke bedrijvencluster bestemd als 'Verkeersdoeleinden'.

2.1.2 Belemmeringen voor initiatieven

In de praktijk worden belemmeringen ondervonden om AviationValley op een efficiënte manier te verkavelen en gronden uit te geven ten behoeve van de vestiging van bedrijven. Diverse planregels uit het vigerende bestemmingsplan, die zijn afgestemd op het oorspronkelijke Masterplan uit 2005, zijn onnodig beperkend. Te noemen zijn onder andere de volgende regelingen:

- In het bestemmingsplan zijn de wegen rond en binnen de bedrijvenclusters opgenomen in de verkeersbestemming. Hierdoor ligt de locatie van deze wegen vast, wat een flexibele uitgifte van het bedrijventerrein in de weg staat.
- Het bestemmingsplan bevat voor een groot deel van de randen van de bedrijvenclusters een verplichting om bedrijfsbebouwing in de op de plankaart aangegeven rooilijn te bouwen.

- Het bestemmingsplan kent regels voor minimale bebouwingspercentages, minimale bouwhoogtes en oriëntatie van de bebouwing, waaraan niet door alle typen bedrijven kan worden voldaan.
- Het bestemmingsplan bevat gedetailleerde voorschriften voor de aanleg van in- en uitritten, wat de bedrijfsvoering onnodig kan bemoeilijken.

Hoewel een deel van de (beperkende) planregels in de eerste en tweede herziening van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' al is aangepast of geschrapt, is een (volgende) partiële herziening van dat bestemmingsplan niet afdoende om de gewenste nieuwe aanpassingen door te voeren. Het Masterplan uit 2005 is namelijk volledig tegen het licht gehouden, waarbij nieuwe uitgangspunten zijn geformuleerd voor AviationValley. Hoewel de omvang en opzet van het bedrijventerrein in hoofdlijnen gelijk zijn gebleven, bevat het nieuwe Masterplan onder andere een gewijzigde clusterindeling en andere (inrichtings- en beeldkwaliteits)regels voor de bedrijfsperven. De wens bestaat om tot een flexibeler bestemmingsplan te komen, dat in overeenstemming is met het nieuwe Masterplan en meer mogelijkheden biedt om in te spelen op de wensen en eisen van bedrijven die zich op AviationValley willen vestigen. Om die reden is ervoor gekozen om voor AviationValley een nieuw bestemmingsplan op te stellen.

2.2 Masterplan Businesspark AviationValley

In het geactualiseerde Masterplan Businesspark AviationValley (mei 2016) is een integrale visie gegeven op de ontwikkeling van AviationValley. Het Masterplan omvat een stedenbouwkundige visie en een visie op de landschappelijke inrichting en inpassing van het bedrijventerrein. Daarnaast is in het Masterplan aandacht besteed aan de infrastructuur (uitgewerkt in principeprofielen) en zijn eisen opgenomen voor de bebouwing en beeldkwaliteit. De ruimtelijk relevante elementen uit het Masterplan zijn vertaald in onderhavig bestemmingsplan. Voor de inrichtings- en beeldkwaliteitseisen vormt het Masterplan het toetsingskader.

2.2.1 Stedenbouwkundige visie

Er is behoefte om rond luchthaven MAA te voorzien in vestigingsmogelijkheden voor luchthavengebonden bedrijvigheid, logistieke bedrijvigheid, warehousing en modern gemengde bedrijvigheid. Om die reden is vanaf 2005 gestart met de ontwikkeling van Businesspark AviationValley (voorheen bekend als MAA-Oost). Op een terrein van in totaal 109 hectare is in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' circa 60% bestemd voor bedrijventerrein. Vanwege de situering van het bedrijventerrein in het Zuid-Limburgse landschap is 40% van het gebied gereserveerd voor infrastructuur, natuur en groen.

De landschappelijke dooradering en inpassing van het bedrijventerrein heeft tot doel om een zachte, streekgebonden landschappelijke overgang te creëren tussen het bedrijventerrein en de omgeving.

Daarnaast zorgt het forse aandeel groen en natuur voor een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor bedrijven en biedt het kansen voor de aanleg van routes voor langzaam verkeer tussen de dorpen Ulestraten, Geverik, Kelmond en Schimmert en voor het ondersteunen van ecologische leefgebieden in de omgeving. In het actuele Masterplan is dit planconcept, dat bestaat uit een gecombineerde ontwikkeling van bedrijventerrein en natuur/groen, gehandhaafd.

2.2.2 Bedrijvenclusters

Voor Businesspark AviationValley is in het geactualiseerde Masterplan gekozen voor het realiseren van vier bedrijvenclusters, met een compacte opzet en een efficiënt grondgebruik. Tussen de clusters liggen brede landschappelijke zones, die doorlopen in de groene randen rond het bedrijventerrein. De totale oppervlakte van de bedrijvenclusters is gelijk gebleven ten opzichte van het Masterplan uit 2005 (en het bestemmingsplan uit 2006). In het huidige Masterplan zijn de twee zuidoostelijke clusters samengevoegd en is voor dit cluster en voor het cluster ten westen daarvan een zoveel mogelijk rechthoekige vorm gekozen, wat de verkaveling van de clusters vergemakkelijkt. Door de twee zuidoostelijke clusters te combineren, valt één van de groene spieën tussen de bedrijvenclusters weg. Omdat de totale oppervlakte aan bedrijventerrein - en dus ook de totale oppervlakte aan groen en natuur - gelijk is gebleven, komt het groen dat eerder in deze spie was voorzien, ten goede aan de centrale landschapszone (het 'natuurpark') en aan de afstand tussen de zuidelijke bedrijvenclusters en de omgeving. Doordat de afstand tussen de bedrijvenclusters en de Gewandeweg/Langs de Gewannen groter is geworden dan in het oorspronkelijke Masterplan, ontstaan er met name aan deze zijde van het bedrijventerrein betere mogelijkheden voor landschappelijke inpassing.



Stedenbouwkundige opzet AviationValley (Masterplan) met in rood het plangebied van dit bestemmingsplan

Binnen de bedrijvenclusters is sprake van een divers programma. Logischerwijs bestaat het programma in het westelijke cluster, dat direct grenst aan de start- en landingsbaan van MAA, deels uit luchthavengebonden bedrijvigheid. In dit cluster is onder meer de verdere ontwikkeling van de Maintenance Boulevard ten behoeve van onderhoud en reparatie van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen voorzien. In de overige clusters is vestigingsruimte voor modern gemengde bedrijvigheid in de milieucategorieën 2, 3 en 4.1 (met een afwijkingsmogelijkheid voor bedrijven in milieucategorie 4.2).

De bedrijvenclusters zijn vrij indeelbaar, waardoor voor een functionele verkaveling en opzet kan worden gekozen. Een bedrijvencluster kan, afhankelijk van de vraag vanuit de markt, zowel ruimte bieden aan één of enkele grootschalige bedrijven als aan meerdere kleinere bedrijven. In het laatste geval kunnen binnen de clusters interne ontsluitingswegen worden aangelegd. Indien een cluster wordt ingericht voor een beperkt aantal grotere bedrijven, kan worden volstaan met een ontsluiting langs de randen van de clusters of met een eenzijdige ontsluiting aan de zijde van de centrale landchapszone. Het gebied tussen de clusters krijgt een landschappelijke inrichting. De bestaande landschappelijke morfologie van holle wegen en landbouwpadjes wordt gecombineerd tot een raamwerk dat zowel natuurwaarde als recreatieve waarde heeft. In de groenzones worden langzaam verkeerspaden aangelegd en worden voorzieningen getroffen voor de opvang en infiltratie van hemelwater.

2.2.3 Landschappelijke opbouw

De landschappelijke opbouw (het raamwerk) van AviationValley heeft tot doel het totale gebied een landschappelijke sfeer te geven. In de opbouw van het landschap wordt onderscheid gemaakt in drie onderdelen:

- het 'interieur': de centrale groene zone, bestaande uit de Europalaan en het natuurpark in het hart van het bedrijventerrein;
- het 'exterieur': de landschappelijke ingerichte randen van het bedrijventerrein, die een overgang vormen tussen de bedrijfsgebouwen en het omringende diverse, kleinschalige Limburgse landschap;
- de 'dooradering': de structuur van bestaande, te handhaven landschappelijke elementen en nieuwe fietsroutes rond en tussen de bedrijvenclusters.

Topografie en beplantingsstructuur

Het plateau van Schimmert heeft ter plaatse van AviationValley een hoogte die varieert tussen de 110 en 117,5 m+NAP. In het noordoosten snijdt het droogdal van de Keutelbeek in het plateau en in het zuidwesten het droogdal van de Watervalderbeek. Om de nieuwe bebouwing in te passen in het landschap, wordt het plangebied plaatselijk afgegraven tot 110 m+NAP. De vrijkomende grond wordt gebruikt om een geaccidenteerd maaiveldniveau tot stand te brengen in de inpassingszones aan de zijde van de Valkenburgerstraat, Gewandeweg en Waselderweg. Taluds en heuvels met wisselende hoogtes (4 tot 11 meter) onttrekken de bedrijfsbebouwing deels aan het zicht en zorgen voor aantrekkelijke landschapszones die passen in het Limburgse landschap.

De beplantingsstructuur in de centrale landschapszone en langs de zuid-, oost- en noordrand is afgestemd op het kleinschalige Limburgse cultuurlandschap. Door te kiezen voor een gevarieerde beplantingsopzet, in combinatie met de aanleg van taluds en heuvels, ontstaat een afwisselend beeld waarin de bedrijfsbebouwing op een vanzelfsprekende manier wordt ingepast. Naast het gebruik van bestaande landschapselementen, waaronder de boomgaarden en houtwallen langs de Waselderweg, worden nieuwe beplantingselementen geïntroduceerd. De landschappelijke hoofdropzet is vertaald in de volgende beplantingstypologieën:

- boomgaarden in de noordoostelijke hoek en aan de zuidzijde van het terrein;
- lanen langs de belangrijkste ontsluitingswegen (Europalaan);
- houtwallen en houtsingels op landschappelijke lijnen (kavelgrenzen);
- boomgroepen en graften in het landschappelijke raamwerk;
- beukenbosje aan de zuidzijde, als onderdeel van de landschappelijke beslotenheid tussen het bedrijventerrein en Ulestraten.



Beplantingsstructuur AviationValley (Masterplan)

Het resultaat van deze ingreep is niet alleen een typologische versterking van het heuvelland: de landschappelijke opbouw leidt er ook toe dat de overgang van bebouwd naar onbebouwd minder abrupt is en dat het bedrijventerrein wordt ingepast in het Limburgse landschap. De ingrepen hebben bovendien niet alleen een ruimtelijk doel (inpassing bedrijventerrein), maar zullen tevens een betere leefomgeving bieden aan de bestaande akkervogelpopulatie en zijn, door de introductie van nieuwe landschapselementen, gunstig voor het leefgebied van de das.

Interieur

Het deel van de Europalaan dat grenst aan AviationValley wordt uitgevoerd als landschappelijke laan, met afwisselend 2 of 3 rijen eikenbomen. De laan voorziet tevens in een langzaam verkeersroute voor fietsers die AviationValley bezoeken of onderweg zijn van Ulestraten naar Geverik. Het natuurpark, dat aan de westzijde aansluit op de Europalaan en aan de noordoostzijde op de boomgaard op de hoek Gewandeweg/Valkenburgerstraat, is het landschappelijke binnengebied van het bedrijventerein. Naast landschappelijke betekenis heeft het natuurpark ook ecologische betekenis als foerageergebied van de das en fungeert het - door het aanleggen van wadi's - als retentie- en infiltratiegebied voor het hemelwater afkomstig van de bedrijfspercelen. Daarnaast heeft het natuurpark recreatieve betekenis als onderdeel van de langzaam verkeersroute tussen Ulestraten en Kelmond/Schimmert. De inrichting van het gebied is een combinatie van grasland met boomgroepen en wadi's/poelen. De breedte van het natuurpark varieert tussen de 90 en 120 meter.



Impressie natuurpark (boven), exterieur zuidrand (midden) en exterieur oostrand (onder) (Masterplan)

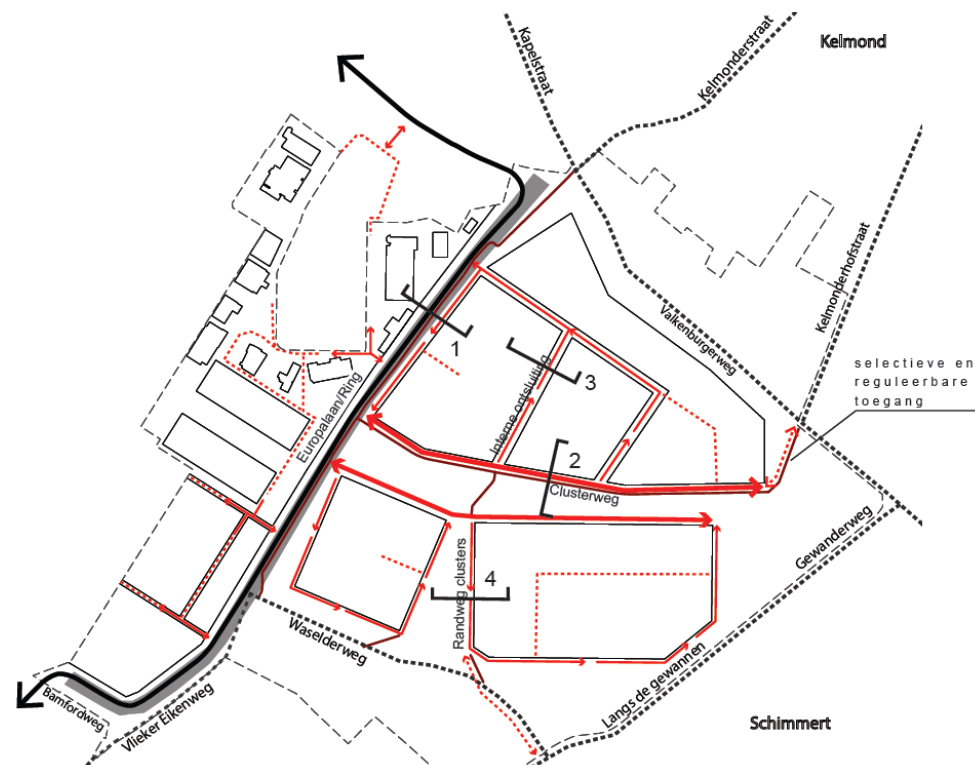
Exterieur

AviationValley wordt aan de zuid-, oost- en noordzijde omgeven door brede landschappelijke zones. De inrichting van de zuid- en oostrand is gericht op een landschappelijke overgang tussen de bedrijfsgebouwen en het omliggende landschap, door de introductie van glooiende heuvels met boomgroepen en graften. De archeologisch waardevolle zone die aanwezig is tussen de twee zuidelijke bedrijvencusters blijft onaangetast en wordt opgenomen in het heuvelontwerp. De gronden ten zuiden van de Waselderweg zijn/worden heringericht in het kader van de natuurcompensatie. Hier worden ingrepen gedaan die het kleinschalige cultuurlandschap versterken. Aan de noordrand is de landschappelijke inpassing op een andere manier vormgegeven. Aangezien de zone voor landschappelijke inpassing hier smaller is dan aan de zuid- en oostzijde, is voorzien in een grondwal, die zowel aan de west- als oostzijde van het bedrijvencuster wordt doorgezet op het terrein. De hoogte van de grondwal is 123 m+NAP, waardoor sprake is van een hoogteverschil met het maaiveld op AviationValley van circa 13 meter. De grondwal verschilt van breedte en wordt afwisselend beplant met boomgroepen en heesters.

2.2.4 Ontsluiting

Gemotoriseerd verkeer

De ontsluiting van AviationValley hangt sterk samen met de gekozen stedenbouwkundige opzet. Ontsluiting van het bedrijventerrein vindt plaats vanaf de Europalaan, die deel uitmaakt van de ringweg rond MAA. Deze ring, die bestaat uit de Europalaan, Bamfordweg, Nieuwe Vliekerweg en Vliegveldweg, verbindt de luchthaven en de verschillende bedrijventerreinen met elkaar en zorgt ervoor dat alle bedrijventerreinen en de luchthaven - ook in geval van een calamiteit - goed bereikbaar zijn.



Ontsluiting (Masterplan)

Vanaf de Europalaan steken twee ontsluitingswegen het bedrijventerrein in, direct ten noorden en direct ten zuiden van de centrale landschapszone. Deze twee wegen worden onderling niet verbonden, zodat de centrale groenzone ononderbroken doorloopt van de Europalaan in het westen tot de kruising Gewandeweg/Valkenburgerstraat in het oosten. Ook aan de overige zijden van de clusters kunnen wegen worden aangelegd. De ontsluiting van de bedrijvenclusters is hierdoor sterk verbonden met de omringende groenzones, waardoor landschap en clusters duidelijk zichtbaar worden als zelfstandige eenheden.

Voor gemotoriseerd verkeer is AviationValley op deze manier goed bereikbaar uit westelijke richting. Het (vracht)verkeer van en naar het bedrijventerrein hoeft dus geen gebruik te maken van de wegen in de dorpskernen en het landelijk gebied ten oosten van AviationValley, maar kan gebruikmaken van de directe aansluiting op de A2, net als het verkeer van en naar de omliggende bedrijventerreinen Bamford, Technoport Europe en het verkeer van en naar de luchthaven en de (bedrijven)zone langs de A2. Om in geval van een calamiteit een goede bereikbaarheid van alle bedrijvenclusters te garanderen, wordt zowel in zuidelijke richting (richting Waselderweg) als in noordelijke richting (richting Valkenburgerstraat) voorzien in een calamiteitenontsluiting. Aan de noordzijde kan mogelijk een 'selectieve ontsluiting' worden gerealiseerd, die een directe route biedt vanuit het buitengebied naar het bedrijventerrein. Een dergelijke ontsluiting mag uitsluitend worden gebruikt door (vracht)verkeer dat vanuit het buitengebied naar het bedrijventerrein rijdt en zal geen dienst doen als reguliere ontsluiting. In dit bestemmingsplan is deze ontsluiting niet rechtstreeks mogelijk gemaakt, maar – net als in het vigerende bestemmingsplan – via een wijzigingsbevoegdheid.

Binnen de bedrijvenclusters is de aanleg van (ontsluitings)wegen in principe overal mogelijk. De zuidelijke clusters kunnen worden voorzien van een ringontsluiting, die kan worden aangevuld met één of meer interne wegen. In het noordelijke cluster is vanwege de grootte voorzien in een interne wegenstructuur. Omdat dit cluster aan de noordzijde grenst aan een hoge grondwal, en niet (zoals de zuidelijke clusters) aan de gevarieerde landschappelijke zone, wordt hier geen ringstructuur aangelegd. De ligging van de (interne) ontsluitingswegen ligt op dit moment nog niet volledig vast. Afhankelijk van de definitieve verkaveling - die sterk afhankelijk is van de bedrijven die zich op AviationValley zullen vestigen - wordt de ligging van deze wegen bepaald.

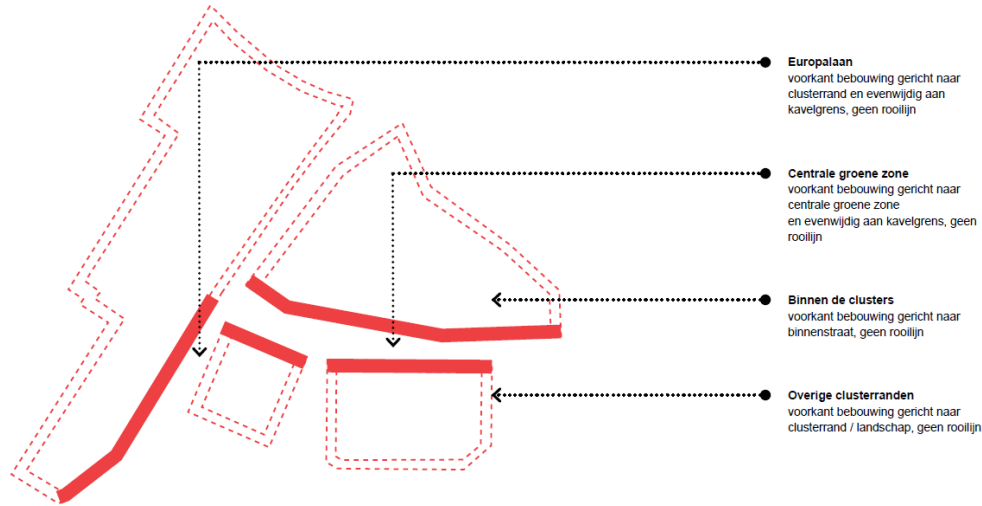
Langzaam verkeer

In het plangebied wordt een fijnmazige structuur van langzaam verkeerspaden aangelegd, die kan worden benut door werknemers van de bedrijven op AviationValley en door recreatief fietsverkeer. De (fiets)paden op AviationValley sluiten in het westen aan op het vrijliggende fietspad langs de Europalaan. De oude holle wegen en landweggetjes binnen het plangebied en langs de randen van het plangebied, waaronder de Waselderweg, worden bestemd voor fietsverkeer. Langs de zuidrand van het noordelijke cluster, centraal op het bedrijventerrein, wordt een vrijliggend fietspad aangelegd in de landschapszone.

Hierdoor kunnen fietsers onafhankelijk van het autoverkeer dichtbij de bedrijven komen. Voor het overige maken fietsers op AviationValley gebruik van de rijbaan, aangevuld met een aantal fietsdoorsteken door de groene zones.

2.2.5 Bebouwing

In het Masterplan zijn uitgangspunten opgenomen voor de bebouwing binnen de bedrijvensclusters. Uitgangspunt is een flexibele indeling, die bedrijven de mogelijkheid geeft om bebouwing te realiseren die optimaal is afgestemd op het bedrijfsproces. Bij de verkaveling van de clusters bestaat een verschil tussen het exterieur (aan de zijde van de Europalaan of de centrale natuurzone) en het interieur van de clusters. Op bedrijfskavels die grenzen aan de Europalaan of de natuurzone wordt bebouwing evenwijdig aan de voorste perceelsgrens gesitueerd en oriënteert de bebouwing zich bij voorkeur met de voorzijde naar de Europalaan respectievelijk de natuurzone. Een aantal beperkende bouwregels dat was opgenomen in het oorspronkelijke Masterplan uit 2005, is in het nieuwe Masterplan vervallen. Zo geldt niet langer de verplichting om aan de randen van de clusters in de voorste perceelsgrens te bouwen. Het verplicht bouwen in de voorste perceelsgrens leidt ertoe dat veel bedrijven - waaronder bedrijven in logistiek en warehousing - op het bedrijventerrein niet de bebouwing kunnen realiseren die nodig is voor een efficiënte bedrijfsvoering: voor veel bedrijven is ruimte rondom de bebouwing noodzakelijk als manoeuvreerruimte voor (vracht)verkeer. Verplicht bouwen in de voorste perceelsgrens zou de bedrijfskavels op AviationValley onaanvaardbaar maken. Bouwen in de voorste perceelsgrens is toegestaan, maar is niet langer verplicht.



Oriëntatie bebouwing (Masterplan)

Voor de bedrijvensclusters geldt een maximum bouwhoogte van 18 meter, die in het voorgaande bestemmingsplan ook al gold voor de noordelijke bedrijvensclusters (voor de zuidelijke clusters gold een iets lagere bouwhoogte van maximaal 16 meter). Een hoogte van 18 meter biedt mogelijkheden voor de bouw van moderne bedrijfsgebouwen voor logistiek en opslag.

Door de brede, geaccidenteerde landschappelijke zones die worden gerealiseerd aan de noord-, oost en zuidzijde van AviationValley, is deze bouwhoogte landschappelijk inpasbaar. In het westelijke bedrijvencluster, dat grenst aan de start- en landingsbaan, is uitbreiding van de Maintenance Boulevard voorzien en wordt de mogelijkheid geboden voor het realiseren van loodsen voor de stalling van vliegtuigen. Gezien de beoogde werkzaamheden (onderhoud en stalling van vliegtuigen) is een bouwhoogte van 18 meter onvoldoende. In dit cluster wordt daarom – na ingebruikname van de nieuwe antennes van Eurocontrol (zie paragraaf 2.5.1) - bebouwing tot een maximale bouwhoogte van 25 meter toegestaan. Gezien de directe relatie met de luchthaven en de ligging binnen de 'verkeersring' rond MAA is deze (hogere) bebouwing goed inpasbaar in dit cluster.

Voor bebouwing die wordt gerealiseerd op bouwpercelen die grenzen aan een binnenweg in één van de bedrijvenclusters, geldt een minimale afstand van 6 meter tot de voorste perceelsgrens. Hiermee wordt voorkomen dat aan weerszijden van de ontsluitingswegen gebouwen tot op de weg kunnen worden gebouwd, waardoor een zeer krappe openbare ruimte zou ontstaan. Aan de buitenzijde van de clusters geldt geen bebouwingsvrije zone. Omdat de percelen hier grenzen aan de centrale natuurzone, de landschappelijk ingerichte zones aan de buitenzijde van AviationValley of aan het brede, groene profiel van de Europalaan is bouwen tot in de perceelsgrens toegestaan. Bouwen in of op korte afstand van de voorste perceelsgrens kan het contrast tussen de natuurzone en de intensief bebouwde clusters versterken en is daarom uit ruimtelijk oogpunt gewenst. Om te massale bebouwing (tot een bouwhoogte van 18 meter) direct langs een weg te voorkomen, geldt voor bouwpercelen die zijn gesitueerd langs wegen aan de buitenranden van de clusters op de eerste 10 meter van het bouwperceel een maximale bouwhoogte van 13 meter. Een hoogte van 13 meter biedt de mogelijkheid voor 2 of 3 kantoorlagen, of voor 2 kantoorlagen op een bedrijfshal. Op het overige deel van het perceel is bebouwing tot een hoogte van 18 meter - of (in het westelijke cluster) tot een hoogte van 25 meter - toegestaan.

2.2.6 Beeldkwaliteitseisen

In het Masterplan zijn beeldkwaliteitseisen opgenomen voor gebouwen en perceelsafscheidingsen. De beeldkwaliteitseisen hebben betrekking op de architectuur van de bedrijfspanden en het materiaalgebruik. Door eisen te stellen aan het uiterlijk van de bedrijfsgebouwen ontstaat - binnen de bouw mogelijkheden die voorliggend bestemmingsplan biedt - eenheid in de verschijningsvorm van de bedrijven op AviationValley. De beeldkwaliteitseisen gaan uit van een duidelijk contrast tussen het kantoorgedeelte (uitgevoerd in een witte kleur) en het bedrijfsgedeelte (uitgevoerd in een zwarte/donkergrijze kleur). Het gevelbeeld dient een rustige uitstraling te hebben, met vlakke gevels aan de straatzijde, waarbij grote gevelvlakken kunnen worden gebroken door toepassing van verticale openingen en/of gevelvlakken. De beeldkwaliteitseisen werken aanvullend ten opzichte van de bouwregels die in voorliggend bestemmingsplan zijn opgenomen.

2.3 Vliegtuighotel

Op de hoek van de Europalaan en de Horsterweg, zuidelijk van het pand Horsterweg 26, is de realisering van een vliegtuighotel beoogd. Op het zuidelijke deel van het driehoekige perceel wordt een vliegtuig geplaatst, waarin een exclusieve hotelkamer (voor maximaal 4 personen) en een vergaderruimte/loungegedeelte (voor maximaal 20 personen) worden gerealiseerd. Het terrein is toegankelijk vanaf de Horsterweg en parkeren vindt plaats op het eigen perceel. De locatie, nabij Maastricht Aachen Airport, is bij uitstek geschikt voor de realisering van een dergelijk initiatief. Het vliegtuighotel fungeert, mede gezien de prominente locatie aan de Europalaan, als bijzonder bebouwingselement binnen het plangebied van AviationValley. Ten behoeve van de realisering van het vliegtuighotel is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld, die als bijlage is opgenomen³. In de onderbouwing is het initiatief getoetst aan het vigerende beleidskader en diverse milieuaspecten. Geconcludeerd is dat er geen belemmeringen zijn voor realisering van het vliegtuighotel. Het vliegtuighotel is daarom in voorliggend bestemmingsplan mogelijk gemaakt doordat een specifieke aanduiding is opgenomen.

2.4 Vertaling naar het bestemmingsplan

Zoals aangegeven in paragraaf 1.1.3, is het in verband met de verplichte digitalisering van bestemmingsplannen noodzakelijk om twee bestemmingsplannen vast te stellen: één voor het grondgebied van de gemeente Beek en één voor het grondgebied van de gemeente Meerssen. In verband met de leesbaarheid - en aangezien in de praktijk sprake is van één bedrijventerrein - wordt in deze paragraaf ingegaan op het totale ontwikkelingsgebied van AviationValley. De tekst heeft dus betrekking op het totaal van de plangebieden van de nieuwe bestemmingsplannen in de gemeenten Beek en Meerssen. Waar in deze paragraaf wordt gesproken van 'het bestemmingsplan', wordt bedoeld op het totale, 'gecombineerde' bestemmingsplan. Delen van de tekst zoals beschreven in de volgende paragrafen hebben dus niet direct betrekking op het plangebied van dit bestemmingsplan, omdat de betreffende passages (en de bijbehorende regelingen) van toepassing zijn op het deel van het bedrijventerrein dat buiten de gemeentegrens ligt.

2.4.1 Algemeen

Het geactualiseerde Masterplan Businesspark AviationValley is vertaald op de verbeelding en in de planregels van dit bestemmingsplan. Daarbij is gekozen voor een globale systematiek, waarin de elementen zijn vastgelegd die van wezenlijk belang zijn voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Het bestemmingsplan maakt daarom, net als het vigerende bestemmingsplan, strikt onderscheid tussen de bedrijvencusters en de landschappelijke zones. Aspecten van het stedenbouwkundig plan die nu nog niet vastliggen (zoals de exacte ligging van de wegen binnen de bedrijvencusters) en aspecten waarvoor sturing op basis van de (beeldkwaliteits)eisen van het Masterplan voldoende wordt geacht, zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan.

3 Ruimtelijke onderbouwing 'Vliegtuighotel 15', Adviesbureau Theelen, 21 april 2016

Hiermee wordt voorkomen dat een te star plan ontstaat, dat een voorspoedige uitgifte van het bedrijventerrein onnodig in de weg staat.

2.4.2 Ontsluitingswegen

In het bestemmingsplan zijn uitsluitend de belangrijkste ontsluitingswegen bestemd als 'Verkeer'. Het betreft de Europalaan en de twee wegen die vanaf deze weg het noordelijke bedrijvencluster en de zuidelijke bedrijvenclusters ontsluiten. De overige wegen in en rond de bedrijvenclusters zijn niet bestemd als 'Verkeer', maar zijn opgenomen in de bestemming 'Bedrijventerrein'. Deze bestemming staat de aanleg van (ontsluitings)wegen algemeen toe, zodat flexibiliteit bestaat bij de verdere indeling van de clusters.

2.4.3 Bedrijvenclusters

De bedrijvenclusters zijn bestemd als 'Bedrijventerrein'. Binnen deze bestemming zijn bedrijven toegestaan in de milieucategorieën 2 t/m 4.1. Door de milieucategorie van de nieuwe bedrijven te beperken tot categorie 4.1 wordt het woon- en leefklimaat van de woningen in de kernen en het buitengebied rond AviationValley beschermd (zie ook paragraaf 4.2). Via afwijking kunnen bedrijven in milieucategorie 4.2 worden toegelaten, mits de betreffende bedrijvigheid uit oogpunt van milieuhinder inpasbaar is. In het westelijke bedrijvencluster zijn, naast de algemeen toegelaten bedrijven in milieucategorie 2 t/m 4.1, ook platformgebonden bedrijven (waaronder het luchthavenbedrijf en vliegtuigbouw-, vliegtuigreparatie- en vliegtuigonderhoudsbedrijven) toegestaan.

De bouw mogelijkheden voor bedrijfspercelen zijn opgenomen in de regels. Daarin is onder meer bepaald dat het bebouwingspercentage maximaal 80% van het bouwperceel mag bedragen en dat bedrijfsgebouwen maximaal 18 meter hoog mogen zijn. Ter plaatse van de Maintenance Boulevard is de aanduiding 'maximum bouwhoogte = 25 meter' opgenomen. Hier mogen gebouwen maximaal 25 meter hoog zijn. Voor alle gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt dat tevens moet worden voldaan aan de hoogtebeperkingen vanwege de toetsingsvlakken van LVNL en Eurocontrol. In paragraaf 2.5 wordt hier uitgebreid aandacht aan besteed.

2.4.4 Natuur en groen

De gronden tussen de bedrijvenclusters zijn, overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan, bestemd als 'Natuur'. Binnen deze bestemming is de aanleg van fiets- en voetpaden algemeen toegestaan, zodat de gewenste fijnmazige langzaam verkeersstructuur kan worden gerealiseerd. De gronden die geen deel uitmaken van het natuurpark, maar wel groen worden ingericht, zijn bestemd als 'Groen'. Hierdoor zijn alle gronden waarop landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein plaatsvindt, op een passende manier bestemd. Binnen de bestemming 'Groen' zijn, naast groenvoorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen, ook voorzieningen voor langzaam verkeer (voet- en fietspaden) en calamiteitenontsluitingen toegestaan.

Ter bescherming van de groene en natuurlijke waarden is zowel in de bestemming 'Natuur' als in de bestemming 'Groen' een omgevingsvergunningenstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen.

2.4.5 Vliegtuighotel

Op de locatie waar het vliegtuighotel wordt gerealiseerd, is binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' de aanduiding 'specifieke vorm van horeca - vliegtuighotel' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduiding is een horecabedrijf toegestaan dat is gericht op het verstrekken van nachtverblijf in een vliegtuig en het gebruik van het vliegtuig als vergaderruimte. Het vliegtuig moet worden aangemerkt als een gebouw. Door de situering van het vliegtuig op het driehoekige perceel kan ter plaatse van de vleugels niet worden voldaan aan de minimaal voorgeschreven afstand tot de perceelsgrens. Daarnaast wordt niet voldaan aan het minimale bebouwingspercentage. Voor de plaatsing/oprichting van het vliegtuighotel is daarom een afwijkende bouwregeling opgenomen.

2.5 Zonerings Maastricht Aachen Airport

In verband met de ligging van het plangebied nabij de start-/landingsbaan van de luchthaven MAA gelden in het plangebied verschillende beperkingen die samenhangen met het functioneren van de luchthaven. Het betreft zones waarbinnen bouwhoogtebeperkingen gelden, geluidzones en een veiligheidszone. Met name de zones waarbinnen bouwhoogtebeperkingen gelden, leggen beperkingen op aan de mogelijkheden om op AviationValley (hoge) bebouwing te realiseren. Hierna wordt ingegaan op de verschillende zones en de wijze waarop deze in voorliggend bestemmingsplan zijn verwerkt.

2.5.1 Bouwhoogtebeperkingen

Invliegfunnel

Het westelijk deel van het plangebied ligt in de invliegfunnel rond de start- en landingsbaan. De funnel is een obstakelvrij start- en landingsvlak waarbinnen hoogtebeperkingen gelden voor bebouwing. De invliegfunnel bestaat uit een bebouwingsvrije zone van 150 meter aan weerszijden van de start- en landingsbaan en een oplopend vlak in het gebied tussen de 150 en 465 meter. De bouwhoogte - gemeten ten opzichte van het maaiveldniveau van de start- en landingsbaan - loopt in dit vlak op in de verhouding 1:7 (voor elke 70 meter afstand mag 10 meter hoger worden gebouwd). Op 150 meter afstand van het hart van de start- en landingsbaan mag de bouwhoogte niet meer bedragen dan de maaiveldhoogte van de start- en landingsbaan, op 465 meter afstand niet meer dan de maaiveldhoogte van de start- en landingsbaan + 45 meter. Het plangebied ligt niet in de 150 meter brede bebouwingsvrije zone, maar deels wel in het oplopende vlak. Omdat de start- en landingsbaan op Maastricht Aachen Airport niet vlak ligt, is de toelaatbare bouwhoogte in de invliegfunnel variabel: die wordt namelijk gerelateerd aan de hoogte van de start- en landingsbaan ter hoogte van de locatie waar een bouwwerk wordt gerealiseerd. Het laagste punt van de start- en landingsbaan op Maastricht Aachen Airport ligt op 111,38 m+NAP. Ter hoogte van het plangebied ligt de start- en landingsbaan tussen 112,09 en 114,86 m+NAP.

Het maaiveldniveau van AviationValley bedraagt na afgraven/ophogen circa 110 m+NAP (voor de oostelijke bedrijvencusters) tot 111,5 m+NAP (voor het westelijke cluster, dat grenst aan de start- en landingsbaan). Omdat de exacte maaiveldhoogte nu nog niet bekend is, zijn de hoogtebeperkingen vanwege de invliegfunnel vertaald in hoogtes ten opzichte van het NAP. Hierdoor zijn aanpassingen in de maaiveldhoogte op AviationValley - die eventueel nodig zijn om de Maintenance Boulevard in het westelijke bedrijvencuster te laten aansluiten op de start- en landingsbaan - mogelijk zonder dat dat tot conflicten met de beschermende regeling voor de invliegfunnel leidt. Bovendien kan door deze regeling rekening worden gehouden met de variabele maaiveldhoogte van de start- en landingsbaan.

Het obstakelvrije vlak van de funnel is in voorliggend bestemmingsplan vertaald in de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone - invliegfunnel'. Ter plaatse van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - invliegfunnel' geldt een bouwverbod voor 'te hoge' gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Vanwege het belang van de veiligheid van het vliegverkeer is in het bestemmingsplan geen mogelijkheid opgenomen om van deze maximale hoogtes af te wijken. In de regels is een formule opgenomen die dient te worden gehanteerd om de maximaal toelaatbare bouwhoogte van een gebouw of bouwwerk, geen gebouw zijnde te bepalen. De variabelen zijn de afstand van het bouwwerk tot aan het hart van de start- en landingsbaan en de maaiveldhoogte van de start- en landingsbaan ter hoogte van het beoogde bouwwerk. De formule luidt als volgt:

$$\text{bouwhoogte (m+NAP)} = \text{referentiehoogte (m+NAP)} + \frac{(\text{afstand tot startbaan} - 150\text{m})}{7}$$

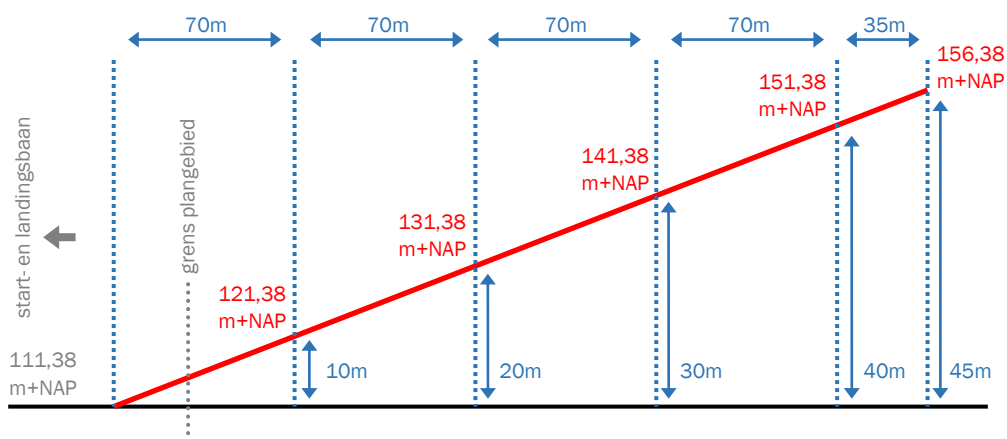
waarin:

referentiehoogte = Referentiehoogte van de start- en landingsbaan (in m+NAP) zoals opgenomen in de bijlage bij de regels, gemeten haaks ten opzichte van de start- en landingsbaan. Indien bebouwing verder noordelijk ligt dan de threshold, geldt als referentiehoogte een hoogte van 112,98 m+NAP.

afstand tot startbaan = Afstand tot het hart van de start- en landingsbaan, gemeten haaks ten opzichte van de start- en landingsbaan. Indien bebouwing verder noordelijk ligt dan de threshold, wordt de afstand gemeten ten opzichte van het verlengde van het hart van de start- en landingsbaan.

Uitgaande van een referentiehoogte van 111,38 m+NAP (laagste punt start- en landingsbaan op Maastricht Aachen Airport) en een afstand van een gebouw tot aan het hart van de start- en landingsbaan van 290 meter, resulteert op basis van deze formule bijvoorbeeld een bouwhoogte van:

$$111,38 + \frac{(290 - 150)}{7} = 131,38 \text{ m+NAP}$$



Schematische weergave invliegfunnel op gronden tussen 150 en 465 meter van de start- en landingsbaan, in dit voorbeeld uitgaande van start- en landingsbaan op 111,38 m+NAP

Toetsingsvlakken Eurocontrol

Eurocontrol verzorgt het radiocontact met vliegtuigen die boven ongeveer 7,5 km hoogte vliegen boven de Benelux en een groot gedeelte van Duitsland. Op het dak van het gebouw van Eurocontrol, dat net buiten het plangebied staat, staan zend-/ontvangst-antennes. Voor het goed functioneren van deze systemen is het van belang dat de antennes een vrij bereik hebben. Binnen een straal van 200 meter van de antennes mag daarom niet hoger worden gebouwd dan het laagste punt van de antennes. In het gebied tussen de 200 en 1.000 meter mag niet hoger worden gebouwd dan 2 meter boven het laagste punt van de antennes. Het laagste punt van de antennes bevindt zich op een hoogte van 129 m+NAP. Binnen 200 meter van de antennes mag dus niet hoger worden gebouwd dan 129 m+NAP, op de gronden tussen 200 en 1.000 meter van de antennes mag niet hoger worden gebouwd dan 131 m+NAP. Uitgaande van een maaiveldhoogte van 110 m+NAP zijn in het grootste deel van het plangebied dus mogelijkheden voor het bouwen van bouwwerken tot 21 meter hoog.

Eurocontrol is bezig om de huidige antennes te vervangen door nieuwe antennes. De antennes komen op twee opstelpunten te staan: één opstelpunt in de zuidoostelijke hoek van het terrein van Eurocontrol en één opstelpunt op het parkeerterrein aan de noordzijde van het pand van Eurocontrol. De antennes van één van de opstelpunten zijn continu in gebruik, de antennes op het andere opstelpunt worden gebruikt als één of meer antennes op het eerste opstelpunt (tijdelijk) niet in gebruik zijn, bijvoorbeeld in het geval van onderhoud of een calamiteit. Beide opstelpunten hebben cirkels waarbinnen hoogtebeperkingen gelden: binnen een straal van 200 meter mag niet hoger worden gebouwd dan het laagste punt van de antennes, en in het gebied tussen de 200 meter en de 1.000 meter mag niet hoger worden gebouwd dan het laagste punt van de antennes, vermeerderd met 2 meter. Het laagste punt van de nieuwe antennes komt op 136 m+NAP te liggen. Dit betekent dat - nadat de bestaande antennes buiten gebruik zijn gesteld - binnen 200 meter van de twee nieuwe antenne-opstelplaatsen niet hoger mag worden gebouwd dan 136 m+NAP en in het gebied tussen de 200 en 1.000 meter niet hoger dan 138 m+NAP. Hierdoor wordt op AviationValley hogere bebouwing mogelijk.

In dit bestemmingsplan zijn zowel de bestaande als de nieuwe beperkingenzones vanwege de antennes van Eurocontrol geregeld. Voor de bestaande beperkingenzones zijn de aanduidingen 'luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 0-200 m' en 'luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 200-1.000 m' opgenomen. Voor de nieuwe beperkingenzones zijn de aanduidingen 'luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 0-200 m nieuw' en 'luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 200-1.000 m nieuw' opgenomen. Ter plaatse van deze aanduidingen gelden de volgende beperkingen:

- luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 0-200 m: hoogte maximaal 129 m+NAP
- luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 200-1.000 m: hoogte maximaal 131 m+NAP
- luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 0-200 m nieuw: hoogte maximaal 136 m+NAP
- luchtvaartverkeerzone - Eurocontrol 200-1.000 m nieuw: hoogte maximaal 138 m+NAP

In de regels is bepaald dat de bouwhoogtebeperkingen vanwege de bestaande antennes uitsluitend van toepassing zijn zolang de bestaande antennes in gebruik zijn. Vanaf het moment dat deze antennes buiten gebruik worden gesteld (na de ingebruikname en een testperiode van de nieuwe antennes) zijn de beperkingen niet meer van toepassing, maar gelden de bouwhoogtebeperkingen vanwege de nieuwe antennes. Om enige flexibiliteit te bieden, is in de regels een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om vooruit te kunnen lopen op de nieuwe (hoger gelegen) obstakelvlakken. Dit is uitsluitend toegestaan indien Eurocontrol een positief advies heeft afgegeven.

Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland (CNS apparatuur)

Als gevolg van haar wettelijke taken beheert Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) technische installaties en systemen ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging. Een belangrijk deel hiervan betreft de apparatuur voor Communicatie-, Navigatie- en Surveillance infrastructuur (CNS). CNS apparatuur wordt gebruikt om het radiocontact tussen de verkeersleiding en de piloten te onderhouden, navigatie in het naderingsgebied en en-route mogelijk te maken en de plaatsbepaling van vliegtuigen zeker te stellen. De technische installaties en systemen staan met name op en in de omgeving van luchthavens. LVNL is verplicht haar taken te verrichten overeenkomstig het bepaalde in de voor Nederland verbindende verdragen, waaronder het Verdrag van Chicago. Op basis van het Verdrag van Chicago, dat Nederland heeft geratificeerd, is de International Civil Aviation Organization (ICAO) opgericht. ICAO vaardigt internationale burgerluchtvaartcriteria uit die de Nederlandse Staat dient te implementeren. LVNL dient aldus te handelen conform ICAO.

Alle CNS apparatuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Objecten, zowel vast (gebouwen, windmolens et cetera) als mobiel (bouwkranen, heistellingen et cetera), vormen in potentie een bedreiging voor de goede werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren. Verstoring van de apparatuur maakt de CNS apparatuur minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar, waardoor de veiligheid van het luchtverkeer direct kan worden beïnvloed. Het is daarom in het belang van de luchtvaartveiligheid om de systemen tegen verstoringen van objecten te beschermen. De CNS systemen kennen elk een eigen driedimensionaal toetsingsvlak ter bescherming. De afmetingen van de toetsingsvlakken zijn berekend op basis van internationale burgerluchtvaartcriteria. Objecten die het toetsingsvlak doorsnijden kunnen verstoring van de apparatuur opleveren. LVNL beoordeelt of de uitvoering van voorgenomen (bouw)plannen die hoger zijn dan toegestaan op basis van de obstakelvlakken, van invloed is op de correcte werking van CNS apparatuur. LVNL toetst onder meer op vorm, situering en materiaalgebruik.

In het plangebied is sprake van een groot aantal verschillende toetsingsvlakken vanwege CNS apparatuur. De toetsingsvlakken zijn opgebouwd uit horizontale en oplopende vlakken van verschillende vorm en grootte en met ieder een eigen hoogtebeperking. Gezien de grote verscheidenheid aan toetsingsvlakken is het niet zinvol om alle individuele vlakken afzonderlijk aan te duiden op de verbeelding van het bestemmingsplan:

dit zou leiden tot een grote hoeveelheid afzonderlijke aanduidingsvlakken, ieder met een eigen juridische regeling. Omdat het 'nulpunt' van een aantal toetsingsvlakken buiten het plangebied ligt, zouden de regelingen bovendien lastig interpreteerbaar zijn. In plaats daarvan zijn de vlakken behorende bij de CNS-apparatuur in hun geheel aangeduid op de verbeelding en is verwezen naar kaarten met de toetsingsvlakken, die als bijlage bij de regels zijn opgenomen. Hierdoor biedt de verbeelding duidelijkheid welk toetsingsvlak van toepassing is, en kan via de bijlage bij de regels vervolgens worden bepaald welke hoogtebeperkingen ter plaatse van een specifieke locatie van toepassing zijn.

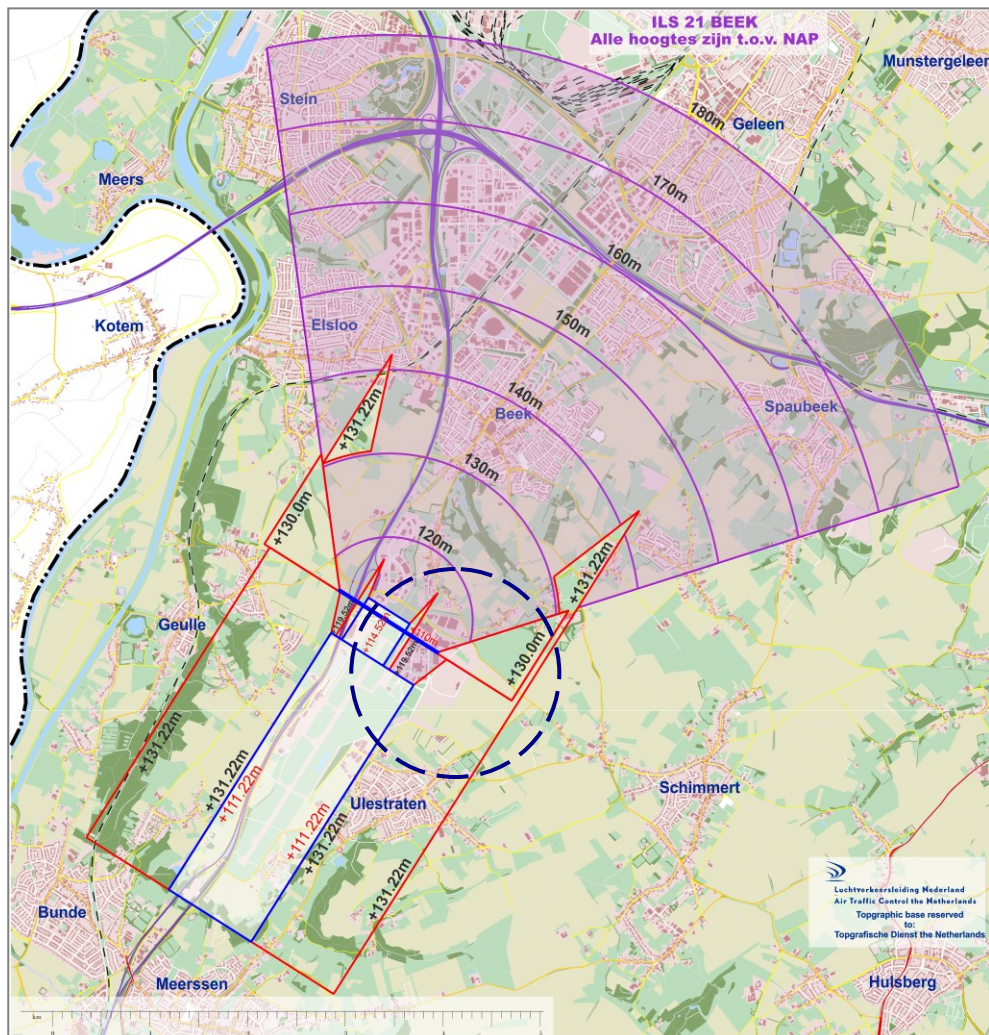
In de regels is bepaald dat bebouwing ter plaatse van de aanduidingen 'luchtvaartverkeerzone' niet hoger mag zijn dan toegestaan ingevolge de toetsingsvlakken van de CNS apparatuur, zoals opgenomen op de afbeeldingen in de bijlage. Iedere bouw aanvraag wordt op grond van deze regeling getoetst aan de toetsingsvlakken van de CNS apparatuur. Bebouwing die niet hoger is dan de toetsingsvlakken heeft geen verstoring van het functioneren van de CNS apparatuur tot gevolg en kan dus zonder meer worden toegestaan. Bebouwing die de toetsingsvlakken doorsnijdt, dient ter toetsing te worden voorgelegd aan LVNL, zodat het bouwplan gedetailleerd kan worden beoordeeld. Bij een positief advies kan het bevoegd gezag de bebouwing toestaan door het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken. Omdat de toetsingsvlakken van de CNS-apparatuur aan verandering onderhevig kunnen zijn (overeenkomstig de burgerluchtvaartcriteria van de ICAO) is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen door de ligging van de toetsingsvlakken aan te passen of de kaarten in de bijlage te vervangen, zodat het plan bij een verandering van één of meer toetsingsvlakken daarmee in overeenstemming kan worden gebracht.

Hierna wordt ingegaan op de toetsingsvlakken van de CNS apparatuur. Op het overgrote deel van AviationValley worden bedrijfsgebouwen toegestaan tot een bouwhoogte van maximaal 18 meter; voor een klein deel van het bedrijventerrein (de Maintenance Boulevard) geldt een maximale bouwhoogte van 25 meter. De maaiveldhoogte in het plangebied bedraagt tussen de 110 en 111,5 m+NAP. Toetsingsvlakken die hoger liggen dan 136,5 m+NAP (111,5 m+NAP + 25 meter) leggen geen beperkingen op aan de bebouwing in het plangebied en zijn dus niet relevant. CNS apparatuur met toetsingsvlakken die lager zijn dan 136,5 m+NAP kunnen beperkingen opleggen aan de toegelaten bebouwing en zijn dus wel van belang.

Instrument Landing System (ILS)

ILS is een systeem ter ondersteuning van de landingsoperaties (koersgeleiding). Het is voor wat betreft de locatie gebonden aan de landingsbaan. Het ILS-toetsingsvlak beperkt de hoogte van de bebouwing (en beplanting) in de directe omgeving van de start- en landingsbaan van MAA. Bebouwing binnen deze zone kan de werking van het systeem verstoren. De zone strekt zich uit van de 'koppen' van de start-/landingsbaan en aan de zijkanten van de baan. Het obstakelvlak voor de ILS bestaat uit een aantal horizontale vlakken (ter hoogte van de landingsbaan en aan weerszijden daarvan) en diverse oplopende vlakken. Het plangebied ligt in verschillende vlakken. De hoogtebeperking varieert van 111,22 m+NAP (voor de gronden direct grenzend aan de start- en landingsbaan) tot 131,22 m+NAP (voor het oostelijk deel van het plangebied).

Voor de gronden die binnen de toetsingsvlakken van de ILS liggen, is de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - ILS' opgenomen.

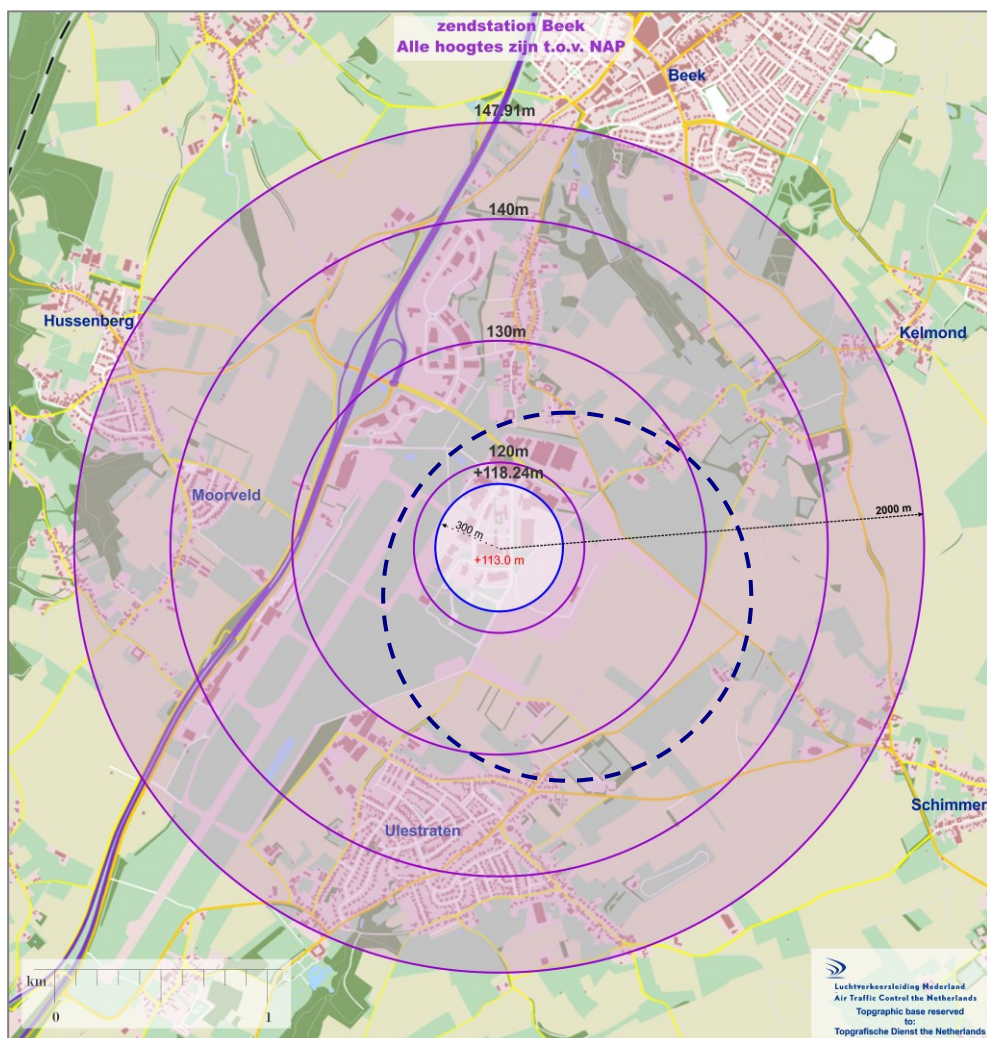


Toetsingsvlakken Instrument Landing System (plangebied ligt in blauwe cirkel)

• Zendstation Beek

LVNL verzorgt vanaf Zendstation Beek de radiocommunicatie met vliegtuigen die MAA naderen en vanaf MAA vertrekken. Het is van belang dat de antennes een vrij 'zicht' behouden op het gehele luchthaventerrein. De antennesystemen worden namelijk ook gebruikt voor communicatie tussen de verkeerstoren en taxiënde vliegtuigen op de luchthaven. Op en rond de luchthaven staan verschillende zend- en ontvangstations opgesteld voor radiocommunicatie. Binnen een afstand van 300 meter van de antennes van het zendstation mag niet hoger worden gebouwd dan 113 m+NAP. Buiten de zone van 300 meter is sprake van een kegelvormig toetsingsvlak, dat oploopt van een hoogte van 118,24 m+NAP tot een hoogte van 147,91 m+NAP op een afstand van 2 kilometer van het zendstation.

Voor de gronden die binnen het toetsingsvlak van het zendstation Beek liggen - het volledige plangebied - is de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - zendstation Beek' opgenomen.

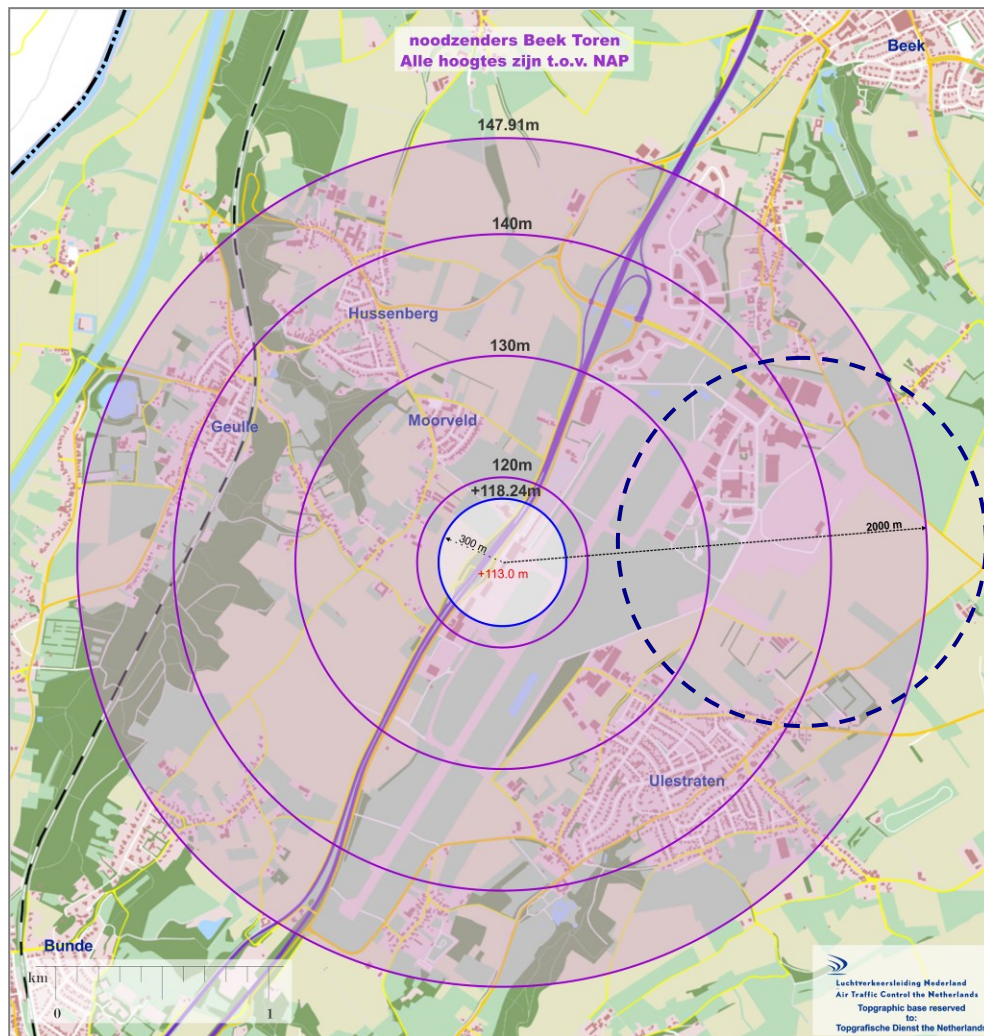


Toetsingsvlakken zendstation Beek (plangebied ligt in blauwe cirkel)

- **Noodzenders Beek Toren**

Op de luchtverkeerstoren aan de westzijde van de start- en landingsbaan staat een aantal noodzenders. Binnen een afstand van 300 meter van de noodzenders mag niet hoger worden gebouwd dan 113 m+NAP. Buiten de zone van 300 meter is sprake van een kegelvormig toetsingsvlak, dat oploopt van een hoogte van 118,24 m+NAP tot een hoogte van 147,91 m+NAP op een afstand van 2 kilometer van de noodzenders.

Voor de gronden die binnen het toetsingsvlak van de noodzenders Beek Toren liggen, is de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone – noodzenders Beek Toren' opgenomen.

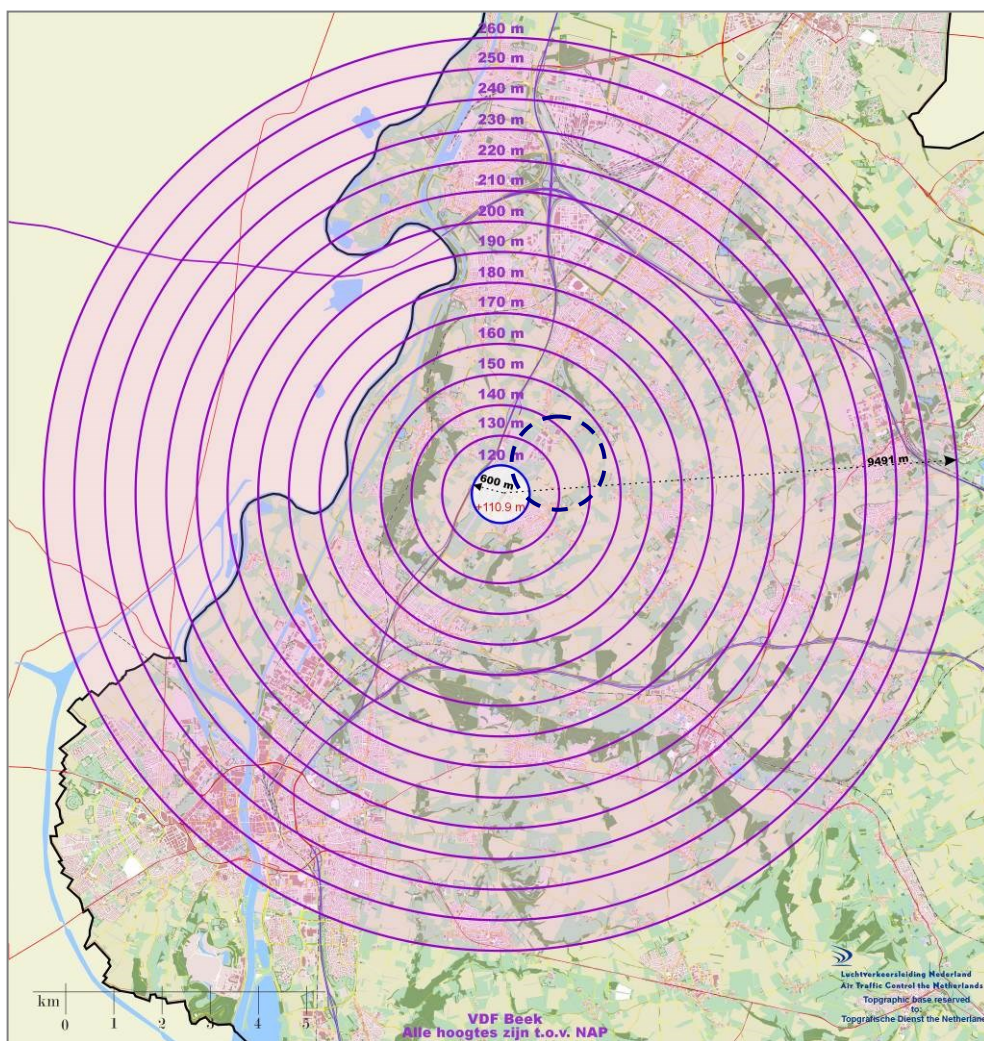


Toetsingsvlakken noodzenders Beek Toren (plangebied ligt in blauwe cirkel)

- **VHF Directional Finder (VDF)**

Een VHF Directional Finder (VDF) is een hulpmiddel voor de luchtverkeersleider om de richting te kunnen bepalen van het vliegtuig waarmee op dat moment wordt gecommuniceerd. Het toetsingsvlak van de VDF bestaat uit een kegelvormig oplopend vlak met een straal van circa 9,5 kilometer. De bouwhoogte in de directe omgeving van de VDF bedraagt maximaal 110,9 m+NAP. Het toetsingsvlak loopt op tot een hoogte van 260 m+NAP op een afstand van 9.491 meter van de VDF. Ter plaatse van het plangebied ligt het toetsingsvlak van de VDF op een hoogte tussen de 110,9 en 135 m+NAP.

Voor de gronden die binnen het toetsingsvlak van de VDF liggen - het volledige plangebied - is de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone - VDF' opgenomen.

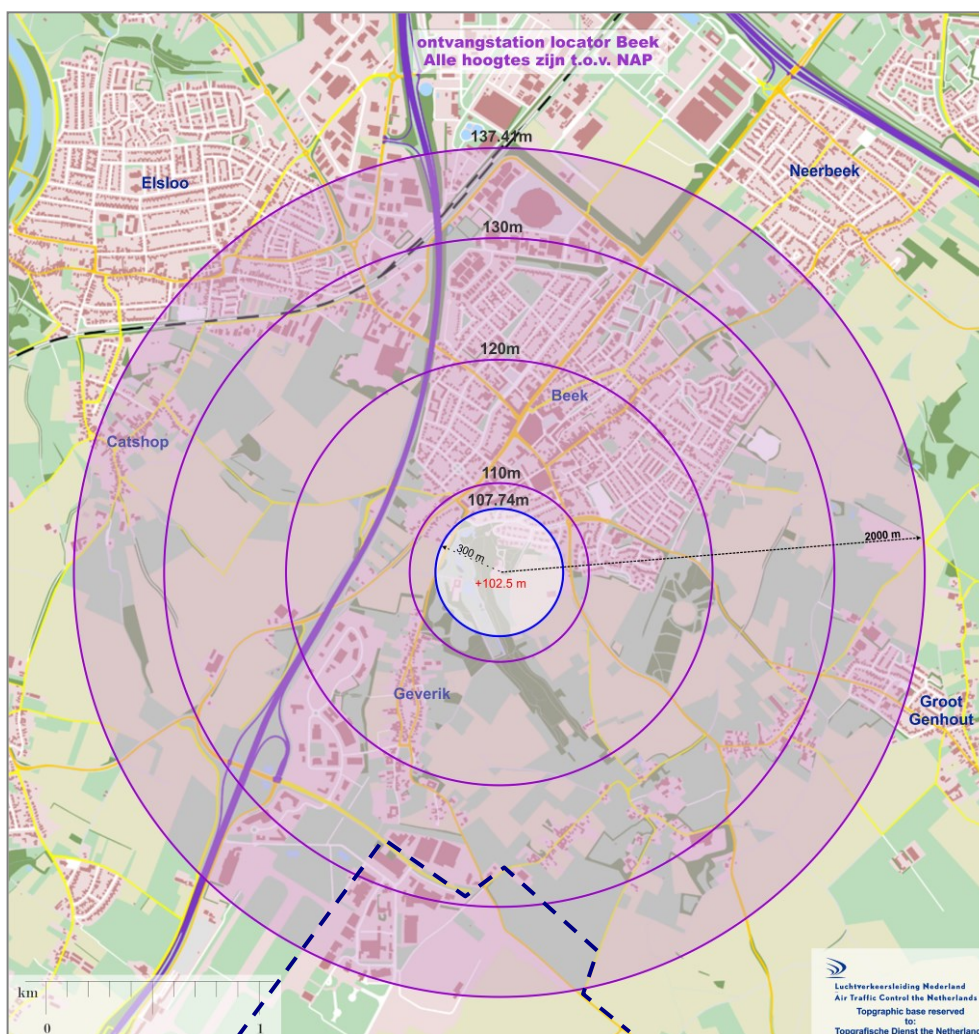


Toetsingsvlakken VDF Beek (plangebied ligt in blauwe cirkel)

• Locator Beek

Aan de zuidzijde van de kern Beek staat de locator Beek. Binnen een afstand van 300 meter van de locator mag niet hoger worden gebouwd dan 102,5 m+NAP. Buiten de zone van 300 meter is sprake van een kegelvormig toetsingsvlak, dat oploopt van een hoogte van 107,74 m+NAP tot een hoogte van 137,41 m+NAP op een afstand van 2 kilometer van de locator. Het noordelijk deel van het plangebied ligt in het kegelvormige toetsingsvlak. Ter plaatse van het plangebied ligt het toetsingsvlak op een hoogte tussen de 130 en 137,41 m+NAP.

Voor de gronden die binnen het toetsingsvlak van het ontvangststation locator Beek liggen is de aanduiding 'luchtvaartverkeerszone – locator Beek' opgenomen.



Toetsingsvlakken ontvangststation locator Beek (plangebied ligt binnen blauwe lijn)

- **Noodontvangers Beek**

Aan de zuidwestzijde van de luchthaven, nabij de A2, staan de noodontvangers Beek. Binnen een afstand van 300 meter van de noodontvangers mag niet hoger worden gebouwd dan 114 m+NAP. Buiten de zone van 300 meter is sprake van een kegelvormig toetsingsvlak, dat oploopt van een hoogte van 119,24 m+NAP tot een hoogte van 148,91 m+NAP op een afstand van 2 kilometer van de noodontvangers. Het zuidelijk deel van het plangebied ligt in het kegelvormige toetsingsvlak.

Voor de gronden die binnen het toetsingsvlak van de noodontvangers Beek liggen is de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone – noodontvangers Beek' opgenomen.

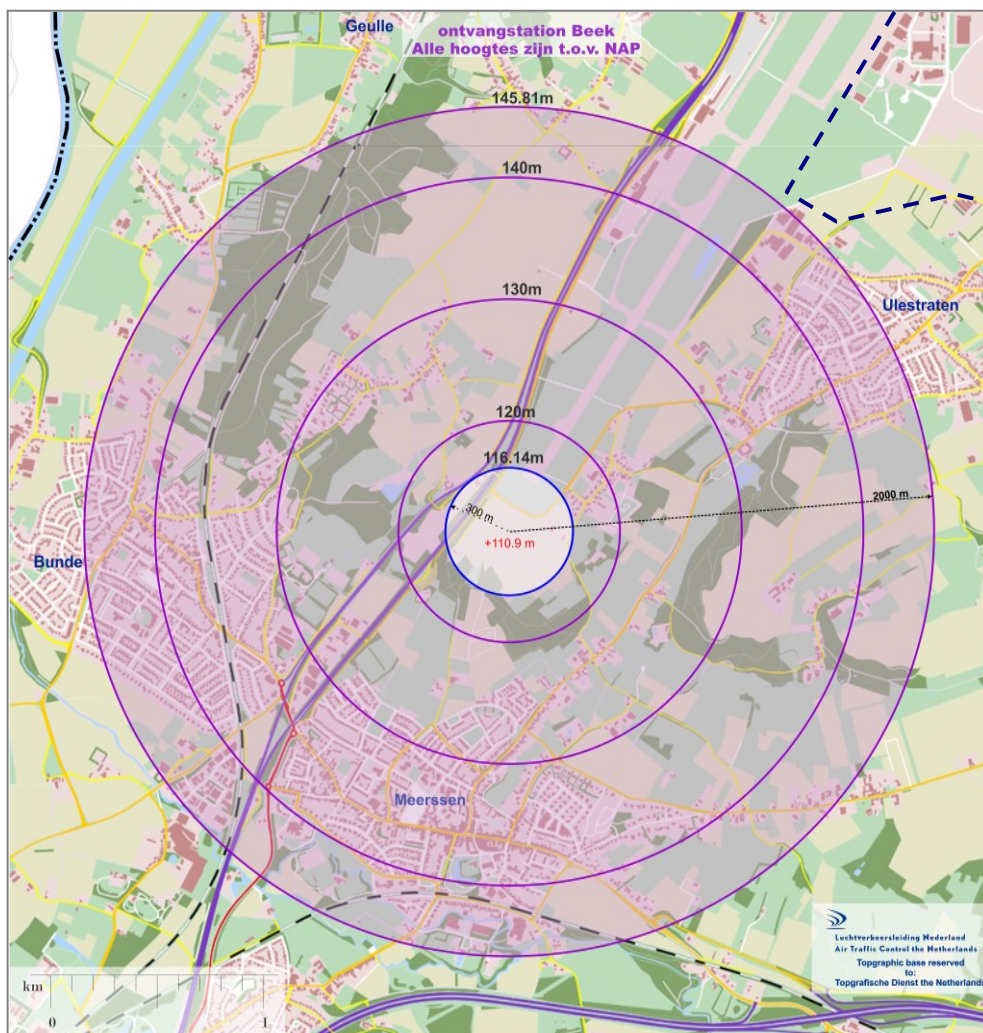


Toetsingsvlakken noodontvangers Beek (plangebied ligt binnens blauwe lijn)

- **Ontvangststation Beek**

Aan de zuidzijde van de luchthaven bevindt zich het ontvangststation Beek. Binnen een afstand van 300 meter van het ontvangststation mag niet hoger worden gebouwd dan 110,9 m+NAP. Buiten de zone van 300 meter is sprake van een kegelvormig toetsingsvlak, dat oploopt van een hoogte van 116,14 m+NAP tot een hoogte van 145,81 m+NAP op een afstand van 2 kilometer van het ontvangststation. Het plangebied ligt net buiten het toetsingsvlak van het ontvangststation Beek.

Omdat het plangebied buiten het toetsingsvlak ligt, is voor het ontvangststation Beek geen aanduiding opgenomen.



Toetsingsvlakken ontvangststation Beek (plangebied ligt binnen blauwe lijn)

2.5.2 Luchtverkeerslawaaï

Over het plangebied vallen verschillende contouren die verband houden met het aspect geluid. Het betreft zowel Ke-contouren (afkomstig uit het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart) als Bkl-contouren (afkomstig uit het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart). De ligging van het plangebied binnen deze contouren levert geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling, aangezien de bedrijven op AviationValley geen geluidgevoelige objecten zijn.

Maastricht Aachen Airport is in artikel 8.1 van de Wet luchtvaart aangemerkt als luchthaven van nationale betekenis. Op grond van artikel 8.70 van de wet dient voor luchthavens van nationale betekenis bij algemene maatregel van bestuur een luchthavenbesluit te worden vastgesteld, waarin onder meer regels of grenswaarden kunnen worden gesteld met het oog op de geluidbelasting. Voor Maastricht Aachen Airport is nog geen luchthavenbesluit van kracht. Het luchthavenbesluit is op dit moment in voorbereiding. Omdat de beperkingengebieden voor geluid die voortvloeien uit het nieuwe luchthavenbesluit zullen afwijken van de beperkingengebieden die op dit moment gelden (de huidige Ke- en Bkl-contouren), én omdat binnen het plangebied geen geluidgevoelige functies worden mogelijk gemaakt, zijn de huidige geluidcontouren en de daarmee samenhangende beperkingen niet in het bestemmingsplan opgenomen. Na vaststelling van het luchthavenbesluit kunnen de nieuwe beperkingengebieden eventueel door middel van een paraplubestemmingsplan in alle bestemmingsplannen rondom het luchthaventerrein worden vastgelegd.

2.5.3 Externe veiligheid

Luchtvaart is te beschouwen als een risicovolle activiteit. Het huidige externe veiligheidsbeleid en de daarmee samenhangende wet- en regelgeving zijn hoofdzakelijk gericht op risicovolle bedrijfsactiviteiten (opslag en bewerking van risicovolle stoffen in inrichtingen), wegen, spoorwegen, vaarwegen en buisleidingen. Voor luchthavens dient in de nieuwe luchthavenbesluiten - die op grond van de Wet luchtvaart moeten worden vastgesteld voor zowel de nationale als de regionale luchthavens - onder andere rekening te worden gehouden met externe veiligheidsaspecten. In de luchthavenbesluiten worden het luchthavengebied (het terrein van de luchthaven) en een beperkingengebied (een gebied rond de luchthaven waar bouwhoogtebeperkingen en/of beperkingen vanwege externe veiligheid en geluidhinder gelden) vastgelegd.

Maastricht Aachen Airport is in artikel 8.1 van de Wet luchtvaart aangemerkt als luchthaven van nationale betekenis. Op grond van artikel 8.70 van de wet dient voor luchthavens van nationale betekenis bij algemene maatregel van bestuur een luchthavenbesluit te worden vastgesteld, waarin onder andere regels of grenswaarden kunnen worden gesteld met het oog op het externe veiligheidsrisico. Voor MAA is nog geen luchthavenbesluit van kracht. Het luchthavenbesluit is op dit moment in voorbereiding. Tot het moment dat voor MAA een luchthavenbesluit van kracht is, is met betrekking tot externe veiligheid sprake van interim-beleid. Het interim-beleid houdt in dat er restricties gelden met betrekking tot nieuwbouw van kwetsbare objecten (zoals woningen) binnen de 10^{-6} contour voor het plaatsgebonden risico (PR).

Deze restricties gelden niet binnen de grens van het aangewezen luchtvaartterrein. De PR 10^{-6} contour vanwege het vliegverkeer ligt over een deel van de gronden in het noordwestelijk deel van het plangebied (de percelen westelijk van de Horsterweg). Deze gronden maken grotendeels onderdeel uit van het in 2006 aangewezen luchtvaartterrein, waardoor de PR 10^{-6} contour hier geen beperkingen oplegt aan nieuwe ontwikkelingen. Op de percelen binnen de PR 10^{-6} contour die buiten het aangewezen luchtvaartterrein vallen (het perceel Horsterweg 7) zijn op grond van het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' én het nieuwe bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' geen kwetsbare objecten toegestaan, zodat de PR 10^{-6} contour hier geen beperkingen oplevert. De PR-contour is daarom niet opgenomen op de verbeelding en in de planregels van dit bestemmingsplan. Na vaststelling van het luchthavenbesluit kunnen de nieuwe beperkingengebieden eventueel door middel van een paraplubestemmingsplan in alle bestemmingsplannen rondom het luchthaventerrein worden vastgelegd.

3 Beleidskader

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, is de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed.

Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, heeft het Rijk grotendeels losgelaten. Er is enkel nog sprake van een 'ladder voor duurzame verstedelijking', die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening.

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

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

Er zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, ruimte voor klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur. In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarin regels zijn opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. Voor het plangebied van dit bestemmingsplan geeft het Barro geen specifieke regels.

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



Uitsnede kaart Brabant en Limburg (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte)

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op basis van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' moet bij iedere nieuwe stedelijke ontwikkeling worden aangegeven dat de ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte en wat de mogelijkheden zijn om deze behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied op te vangen (bijvoorbeeld door herstructurering of transformatie). Indien is gebleken dat de ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, kan deze op een geschikte locatie buiten het stedelijk gebied worden gerealiseerd. De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is vastgelegd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. Artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening is als volgt geformuleerd:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- a. *er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;*
- b. *indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;*

- c. *indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.*

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

De ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ is uitsluitend van toepassing op nieuwe stedelijke ontwikkelingen: ontwikkelingen die, ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan, leiden tot extra ruimtebeslag of tot een zodanige functiewijziging dat sprake is van een nieuwe ontwikkeling. De ontwikkeling van AviationValley (voorheen MAA-Oost) is een uitvloeisel van het provinciaal beleid omtrent bedrijventerreinen, zoals ingezet in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2001 en de POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg (2003). Onderdeel van het provinciaal beleid was destijds de ontwikkeling van 175 hectare bedrijventerrein in Zuid-Limburg, waarvan MAA-Oost een fors deel voor zijn rekening zou nemen (72,5 hectare, deels specifiek voor platformgebonden bedrijvigheid). Op basis van dat provinciale beleid is in 2006 het bestemmingsplan ‘Maastricht Aachen Airport’ vastgesteld, dat een juridisch-planologisch kader biedt voor de ontwikkeling van het totale bedrijventerrein. Voorliggend bestemmingsplan maakt ten opzichte van het bestemmingsplan ‘Maastricht Aachen Airport’ geen vergroting van de oppervlakte aan bedrijventerrein mogelijk maar biedt – binnen de op provinciaal niveau bepaalde grenzen voor AviationValley – de mogelijkheid om het terrein anders in te delen. Er is daarmee geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Bro, maar van een herschikking van de ontwikkelingsmogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan al biedt. Uit jurisprudentie⁴ blijkt dat onbenutte planologische mogelijkheden in een nieuw bestemmingsplan mogen worden overgenomen, zonder dat hoeft te worden voldaan aan de in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro genoemde voorwaarden: de ‘ladder voor duurzame verstedelijking’ is in dit geval dus niet van toepassing. Dit laat onverlet dat beoordeeld moet worden of de bestemming die wordt overgenomen nog steeds een passende bestemming is. Hierna wordt daarom, ondanks dat een laddertoetsing niet noodzakelijk is, kort aangegeven hoe het plan zich verhoudt tot de drie treden van de ‘ladder voor duurzame verstedelijking’.

Ad a

In het actuele provinciale beleid, zoals opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014 (zie paragraaf 3.2.1) is onderkend dat in Limburg sprake is van voldoende planvoorraad voor bedrijventerreinen, zodat met de aanleg van nieuwe terreinen (terreinen die bovenop de bestaande planvoorraad komen) terughoudend moet worden omgegaan. Dit neemt niet weg dat nog steeds sprake is van een actuele (regionale) behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid. De behoefte is voor AviationValley enerzijds afkomstig van ‘reguliere’ bedrijven en anderzijds van bedrijven die een directe relatie hebben met de luchthaven: luchtvaartgerelateerde bedrijven, zoals bedrijven voor

⁴ Onder andere 201401417/1/R1, 1 juli 2015 en 201408263/1/R4, 16 september 2015

onderhoud en reparatie van vliegtuigen en bedrijven in luchtvrachtafhandeling en logistiek. Voor de economische kracht van Zuid-Limburg is het van belang om te voorzien in voldoende ruimte voor bedrijvigheid op terreinen die daarvoor passend zijn ontsloten. De verdere ontwikkeling en uitgifte van AviationValley, die al is ingezet vanaf 2006, is van belang om te voorzien in voldoende ruimte voor de actuele (regionale) behoefte aan bedrijventerrein in Zuid-Limburg. AviationValley is in het POL2014 daarom aangeduid als grootschalig logistiek bedrijventerrein van (boven-)regionaal belang.

Ad b

De behoefte aan ruimte voor bedrijvigheid kan in Zuid-Limburg niet volledig worden gevonden binnen het bestaand stedelijk gebied van de steden en dorpen. Met name de grootschaligere bedrijven vergen een fors ruimtebeslag, dat door transformatie en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen in het bestaand stedelijk gebied niet kan worden geaccommodeerd. Realisering van nieuwe terreinen, op daarvoor geschikte locaties, blijft daardoor noodzakelijk. De luchthavengerelateerde bedrijvigheid dient met het oog op de bedrijfsvoering vanzelfsprekend in de directe nabijheid van de luchthaven te worden gesitueerd. Voor dit type bedrijvigheid is binnen de regio geen andere locatie beschikbaar dan de directe omgeving van Maastricht Aachen Airport.

Inmiddels is de aanleg en ontwikkeling van AviationValley al circa 10 jaar in gang. Het terrein is deels bouwrijp gemaakt, de infrastructuur is gedeeltelijk aangelegd en op het terrein heeft zich een aantal bedrijven gevestigd. Ook delen van de groene randen rond het bedrijventerrein zijn al aangelegd. Er is binnen het plangebied derhalve geen sprake meer van agrarisch gebied, maar van een terrein waarvan de transformatie tot stedelijk gebied al duidelijk contouren heeft gekregen. Voorliggend bestemmingsplan maakt een andere indeling van AviationValley mogelijk, zodat op het terrein beter kan worden ingespeeld op de wensen vanuit de markt, maar leidt niet tot uitbreiding van het terrein: AviationValley blijft binnen de contouren zoals vastgelegd in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' uit 2006 en beperkt zich tot gronden die in het POL2014 zijn aangemerkt als 'bebouwd gebied (bedrijventerrein)'. Door in te (blijven) zetten op de ontwikkeling van AviationValley wordt voorkomen dat elders in de regio uitbreiding van bedrijventerreinen in (onaangetast) agrarisch gebied moet plaatsvinden.

Ad c

Zoals aangegeven onder b is de transformatie van het plangebied naar bedrijventerrein al langere tijd in gang gezet. De infrastructuur op en rond AviationValley is, met name vanwege de directe nabijheid van de luchthaven en de rechtstreekse aansluiting op de A2, geschikt voor de realisering van een bedrijventerrein.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

Algemeen

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

Belangrijke uitdagingen zijn:

- het faciliteren van innovatie;
- het aantrekkelijk houden van de regio's voor jongeren en arbeidskrachten;
- de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen;
- de kwaliteit van de leefomgeving in steden en dorpen;
- het inspelen op klimaatverandering.

Kwaliteit staat centraal in het POL2014. Het uitgangspunt is om de grote diversiteit in de aard en kenmerken van de omgeving te koesteren, onder het motto 'meer stad, meer land': een nadrukkelijke keuze voor hoogwaardige steden in een waardevol landschap. Het beleid is gericht op het bieden van ruimte voor de verweving van functies, op het bieden van inspiratie door kwaliteitsbewustzijn en op het gebruikmaken van de grensoverschrijdende context van de provincie. Kwaliteit betekent dat zorgvuldig moet worden omgegaan met de voorraden: de ruimte (steden en dorpen, natuur, landschap), de voorzieningen (gebouwde omgeving, infrastructuur, vervoerssystemen), de natuurlijke hulpbronnen, de milieuruimte en de ondergrond. In het POL2014 is een aantal principes geformuleerd, die uitgangspunt zijn voor de keuzes die worden gemaakt:

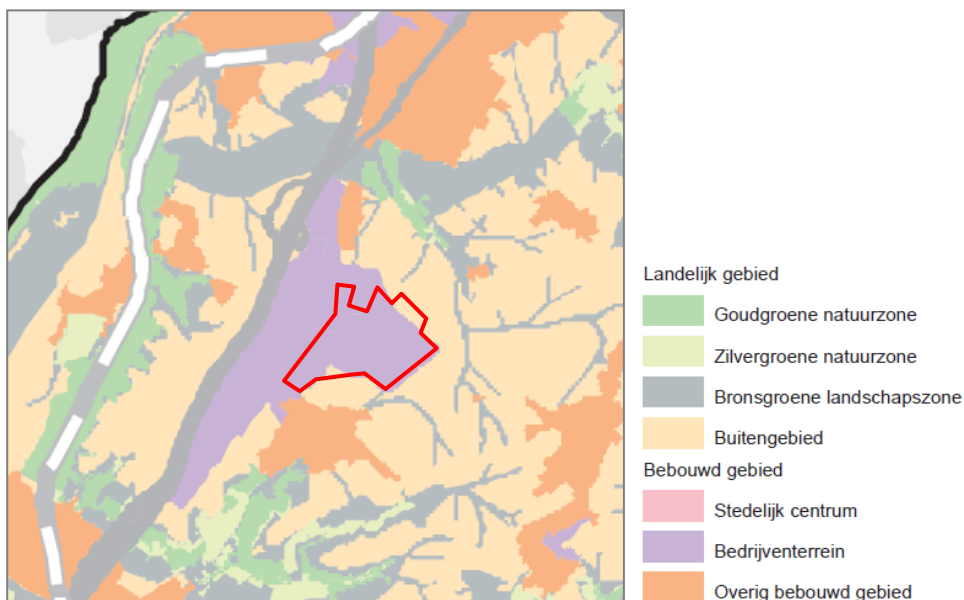
- Grotere stedelijke ontwikkelingen en grootschalige stedelijke voorzieningen worden geconcentreerd in de steden. Dit leidt er niet toe dat er in de dorpen helemaal geen ontwikkelingen plaats kunnen vinden, maar ontwikkelingen met stedelijke allure horen niet in de dorpen thuis.
- Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten een plek krijgen binnen het bebouwd gebied. Als dat niet kan, dient de ontwikkeling zoveel mogelijk aansluitend aan stedelijk gebied plaats te vinden en moet een tegenprestatie worden geleverd voor het verlies aan omgevingskwaliteit.
- Bedrijfsmatige ontwikkelingen van stedelijke proporties horen niet thuis in het landelijk gebied, maar krijgen een plek op bedrijventerreinen.
- Er wordt gebruikgemaakt van bestaande voorzieningen (bestaande voorraad, optimale benutting van wegen, meervoudig ruimtegebruik en dergelijke).

- Nieuwe stedelijke functies die veel woon-werkverkeer of bezoekersstromen oproepen dienen goed te zijn aangesloten op het OV-systeem.
- Bij nieuwe ontwikkelingen worden cultuurhistorische en beeldbepalende panden zoveel mogelijk benut.
- Er gelden principes voor zorgvuldig gebruik van de ondergrond.
- Er wordt ingezet op energiebesparing en op een zo groot mogelijk aandeel vernieuwbare energiebronnen.

Op het gebied van woningbouw, bedrijventerreinen, kantoren en winkels liggen grote kwalitatieve opgaven. De uitdaging is om een omslag te maken van kwantiteit naar kwaliteit. De sleutel daarvoor ligt in dynamisch voorraadbeheer. Per regio zijn visies gemaakt waarin gezamenlijke ambities, principes en werkwijzen worden uitgewerkt. Voor sommige thema's gaat het ook om gezamenlijke programmering. Als basis hiervoor bevat het POL uitgewerkte regiovisies voor Noord-, Midden- en Zuid-Limburg.

Om recht te doen aan de grote variatie in omgevingskwaliteiten, zijn in het POL2014 zeven globaal afgebakende gebiedstypen onderscheiden: drie gebiedstypen in het bebouwd gebied en vier gebiedstypen in het landelijk gebied.

De zones hebben een eigen karakter, herkenbare eigen kernkwaliteiten en hebben heel verschillende opgaven en ontwikkelingsmogelijkheden. MAA en AviationValley liggen volgens het POL2014 in het gebiedstype 'bedrijventerrein'. De bedrijventerreinen zijn gebieden die specifiek zijn of worden ingericht voor grotere bedrijvigheid. Het accent ligt op ruimte voor bedrijvigheid, optimale bereikbaarheid en duurzame inrichting en gebruik. De agrarische gronden langs de noordelijke en zuidelijke rand van het plangebied – die in dit bestemmingsplan opnieuw agrarisch zijn bestemd – liggen in het gebiedstype 'buitengebied'.



Uitsnede kaart Zonering Limburg (POL2014)

Visie Zuid-Limburg

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

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

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

Ten aanzien van het aanbod aan bedrijventerreinen in Zuid-Limburg geldt op dit moment, op basis van de huidige restcapaciteit van circa 486 hectare, een uitgiftehorizon die reikt tot 2029. Ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen (bovenop de bestaande planvoorraad) is dus niet nodig. Voor de economische kracht van Zuid-Limburg is het van belang om de beschikbare terreinen die goed zijn ontsloten (waaronder Aviation-Valley) optimaal te benutten voor logistiek en productie, en geen andere functies toe te laten. Op andere bedrijventerreinen, die vooral een lokale of regionale betekenis hebben, wordt ingezet op een verdere kwaliteitsverbetering van de bestaande voorraad.

Visie bedrijventerreinen

In hoofdstuk 5 van het POL2014 is de provinciale visie op de duurzame economische structuur en de ontwikkeling van bedrijventerreinen opgenomen. De ambitie is om te zorgen voor voldoende ruimte om de dynamiek van het gevestigde bedrijfsleven te faciliteren en om de komst van nieuwe bedrijven naar Limburg mogelijk te maken. De kwaliteit van de Limburgse bedrijventerreinen moet daarom aansluiten bij de wensen van het bedrijfsleven.

Limburg heeft ruim voldoende (planvoorraad voor) bedrijventerreinen, waardoor de kwalitatieve opgave des te belangrijker is. De centrale opgave is dan ook een groei in kwaliteit, zonder dat de kwantiteit toeneemt. Centraal in de aanpak staat dynamisch voorraadbeheer per regio. Dit principe krijgt vorm en inhoud in regionale bedrijventerreinviesies, die gezamenlijke ambities en opgaven, gezamenlijke principes en spelregels en een gezamenlijke werkwijze bevatten. Aan de visies wordt een programma gekoppeld. Op het kaartbeeld 'Economie' zijn de bestaande en te ontwikkelen bedrijventerreinen aangegeven. MAA en AviationValley zijn aangeduid als grootschalig logistiek bedrijventerrein van (boven-)regionaal belang. Op deze terreinen dient terughoudend te worden omgegaan met functiemenging en de huisvesting van functies die bij voorkeur in het stedelijk gebied of een stadscentrum thuishoren. Voor de inrichting en het beheer van bedrijventerreinen hanteert de provincie de volgende basisprincipes:

- zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik;
- functiemenging kan bijdragen aan de kwaliteiten van de terreinen, met name op campussen (Chemelot Campus, Maastricht Health Campus en Greenpark Campus Venlo); op grote logistieke en productielocaties ligt functiemenging niet voor de hand;
- geen vestiging van zelfstandige kantoren en detailhandel.

In lijn met het provinciaal beleid omtrent bedrijventerreinen maakt voorliggend bestemmingsplan geen uitbreiding van AviationValley mogelijk. Het bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologische vertaling van het geactualiseerde Masterplan, waarbij de totale oppervlakte van de bedrijventerreinbestemming niet toeneemt ten opzichte van het huidige bestemmingsplan. Het programma voor AviationValley is dus niet vergroot ten opzichte van het programma zoals opgenomen in het POL2001 en het POL2006: het bedrijventerrein heeft een omvang van circa 72,5 hectare bruto bedrijventerrein buiten de luchthaven en circa 15 hectare bruto bedrijventerrein op het luchthaventerrein. Er is in dit bestemmingsplan sprake van een herschikking van de huidige bestemmingsvlakken en een vermindering van onnodig beperkende regels. Hierdoor biedt het bestemmingsplan maximale mogelijkheden voor de vestiging van (grootschalige) logistieke en productiebedrijven, waarvoor AviationValley op grond van het provinciaal beleid bij uitstek geschikt is. De bestemming 'Bedrijventerrein' is met name gericht op de vestiging van bedrijven in de milieucategorieën 2, 3 en 4.1. Functies die door de provincies niet passend worden geacht (detailhandel, zelfstandige kantoren) zijn niet toegestaan binnen deze bestemming.

Luchtverkeer

Limburg is voor Europese begrippen zeer goed bereikbaar via de lucht. Binnen 2 uur rijden zijn er vanuit Limburg 3 internationale (Amsterdam, Brussel en Düsseldorf) en zes regionale (Keulen-Bonn, Weeze, Luik, Charleroi, Eindhoven en MAA) luchthavens beschikbaar. MAA neemt, ondanks haar bescheiden omvang en baanlengte, een relatief sterke positie in op het gebied van vrachtafhandeling. De kracht van de luchthaven ligt vooral in de snelle doorlooptijden als gevolg van de kleinschaligheid en in de goede overige verbindingen met Nederland en Europa. De toekomst van luchtvracht lijkt gunstig. Voor steeds meer logistieke ketens is een combinatie van vervoersmogelijkheden

een voorwaarde waarbij tijdkritische producten (hoge toegevoegde waarde, bederfelijkheid) via luchtvracht worden vervoerd. Ook voor personenvervoer is er in Limburg en directe omgeving een ruim aanbod aan vliegmogelijkheden. Het provinciaal beleid is gericht op versterking van de positie van MAA, zowel voor personenvervoer als voor vrachtvervoer.

3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn regels opgenomen die een juridische doorvertaling zijn van het omgevingsbeleid zoals opgenomen in het POL2014. De Omgevingsverordening is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening en is uitgebreid met een nieuw hoofdstuk Ruimte. Het hoofdstuk Ruimte bevat regels die zijn gericht op de doorwerking van het ruimtelijke beleid van het POL2014 in gemeentelijke bestemmingsplannen. De Omgevingsverordening bevat geen specifieke regels voor bedrijventerreinen. Wel zijn regels opgenomen ter bescherming van de diverse natuur- en landschapszones, grondwaterbeschermingsgebieden en het beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg.

Blijkens de kaarten van de Omgevingsverordening vallen het luchthaventerrein van MAA en de gronden waarop AviationValley wordt gerealiseerd, buiten het beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg. Binnen het plangebied komen ook geen milieubeschermingsgebieden (zoals grondwaterbeschermingsgebieden of stiltegebieden) voor. Wel ligt het plangebied binnen een 'uitsluitingsgebied windturbines'. Op grond van artikel 5.20 van de Omgevingsverordening mag een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een gebied dat is aangemerkt als 'uitsluitingsgebied windturbines' geen windturbines met een masthoogte van meer dan 25 meter mogelijk maken. Voorliggend bestemmingsplan maakt dergelijke hoge windturbines niet mogelijk en is dus in overeenstemming met het bepaalde in de Omgevingsverordening. Voor het overige gelden op grond van de Omgevingsverordening Limburg geen specifieke regels voor voorliggend bestemmingsplan.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Strategische toekomstvisie gemeente Beek

Op 10 december 2009 heeft de gemeenteraad van Beek de strategische toekomstvisie 2010-2030 'Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg' vastgesteld. De toekomstvisie vormt voor een periode van ongeveer 20 jaar de basis voor de ontwikkeling van gemeentelijk beleid en speelt een belangrijke rol bij het nemen van tal van beslissingen.

De variatie aan bedrijvigheid in de gemeente Beek is groot. De ligging van de gemeente, op een knooppunt van wegen en spoorlijnen en met een vliegveld binnen de gemeentegrenzen, maakt de gemeente een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. Een goed ondernemersklimaat en daarmee stimulering van de regionale economie is dan ook een belangrijk thema in de gemeente Beek. Hierbij zijn zowel de ont-

wikkeling van luchthaven MAA en het nieuwe bedrijventerrein AviationValley als de optimalisering en revitalisering van de bestaande bedrijventerreinen van belang. In de toekomstvisie kiest de gemeente expliciet voor verdere ontwikkeling van het vliegveld en bedrijventerrein AviationValley. Alleen inzetten op kleinschalige bedrijvigheid is voor Beek onvoldoende om het goede ondernemersklimaat te behouden. Grotere bedrijven en bedrijvigheid worden in samenspraak met de regio op de hiervoor beschikbare bedrijventerreinen (Beekerhoek, Technoport Europe en AviationValley) gevestigd. Door ook in de toekomst grootschalige bedrijvigheid in de gemeente Beek te huisvesten, kan de gemeente haar positie als werkgelegenheidsgemeente in de regio behouden. Door concentratie van (grootschalige) bedrijvigheid op de bedrijventerreinen ontstaan mogelijkheden voor het duurzaam ontwikkelen van het buitengebied. Luchthaven MAA biedt kansen voor de gemeente en voor de regio Zuid-Limburg. De gemeente Beek wil actief meedenken en meedoen om deze kansen in samenwerking met de regio te benutten. Dit kan variëren van het 'branden' van het vliegveld tot het verbinden van bedrijvigheid op de Beekse bedrijventerreinen met het vliegveld.

3.3.2 Structuurvisie gemeente Beek

De Structuurvisie Beek 2012-2020 'ruimte voor veelzijdigheid en vitaliteit' is op 22 maart 2012 vastgesteld door de gemeenteraad. De structuurvisie is de ruimtelijke uitwerking en doorvertaling van de in de strategische toekomstvisie vervatte doelen en ambities. Centraal in de structuurvisie staat het streven van Beek om een goed woon-, leef- en werkklimaat te blijven bieden aan zowel de huidige als de toekomstige bewoners. Hoofddoel is het behoud en de versterking van een duurzame omgeving waarin het prettig wonen, werken en recreëren is. Beek wil zich blijven ontwikkelen tot een eigentijdse maar authentieke woon-, werk- en leefgemeente, met voorzieningen op maat in elke kern en in een hoogwaardige, duurzame landelijke omgeving met blijvende en beleefbare natuurlijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten. De huidige ruimtelijk-economische structuur van Beek wordt gevormd door de combinatie van bedrijvigheid rond MAA, enkele lokale bedrijventerreinen en verspreid gelegen bedrijven in de kernen en het buitengebied. Eén van de prioriteiten is de verdere ontwikkeling van de luchthaven en de bijbehorende bedrijventerreinen (waaronder AviationValley). Daarnaast wordt ingezet op het optimaliseren en revitaliseren van de huidige bedrijventerreinen en wordt kleinschalige bedrijvigheid in de kernen gestimuleerd.

Beek zet in op hoogwaardige en innovatieve bedrijvigheid op de bedrijventerreinen rond de luchthaven. Bij de invulling van de terreinen wordt gestreefd naar efficiënt en duurzaam ruimtegebruik. Om aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats voor bedrijven, zal er geïnvesteerd moeten worden in de kwaliteit en het imago van Beek als geheel. Beek zet hierbij in op haar imago als veelzijdige, vitale en ondernemende gemeente met goede voorzieningen en een uitstekende bereikbaarheid. In het kader van de logistieke ambities van de regio vormt luchthaven MAA in kwalitatieve zin een onmisbare schakel in het totaal van goederen- en personenvervoer. De bereikbaarheid van de luchthaven is goed en dat moet zo blijven. Hoogwaardige en innovatieve bedrijven worden geïnteresseerd om zich in Beek te vestigen vanwege de aantrekkelijke ves-

tigingsvoorwaarden, de gunstige ligging, de prettige woonomgeving, de goede voorzieningen en de uitnodigende en aantrekkelijke omgeving.

3.3.3 Toekomstvisie gemeente Meerssen

Op 15 oktober 2009 heeft de gemeenteraad van Meerssen de Toekomstvisie gemeente Meerssen 2020 vastgesteld. De toekomstvisie beschrijft de koers van het gemeentebestuur en de aanpak van de belangrijkste opgaven en taken in de periode tot 2020. De toekomstvisie bevat voornemens en ambities voor de verdere ontwikkeling van het fysieke, het maatschappelijke en het economische domein.

Meerssen wil met nadruk een woon- en leefgemeente zijn en zet in op het behoud van haar vitale leefkernen en een landelijke en rustige woonomgeving. Meerssen ambieert een gemeente te zijn voor mensen die elders werken. De economische bedrijvigheid in Meerssen is dan ook hoofdzakelijk kleinschalig. Door te zorgen voor een goede fysieke en sociale woonomgeving en enkele goed bereikbare bedrijvenlocaties wil de gemeente aantrekkelijk blijven voor ondernemers. De gemeente investeert beperkt in de bestaande bedrijventerreinen om de vitaliteit ervan in stand te houden.

De uitbreidingsruimte voor bedrijventerreinen is beperkt. Bedrijventerrein Bamford, dat direct ten zuiden van AviationValley ligt, heeft nog enige mogelijkheid om uit te breiden. Meerssen blijft het regionale bedrijventerrein MAA (AviationValley) ondersteunen. Meerssen kan, als aantrekkelijke woongemeente, profiteren van de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de aanzuigende werking die uitgaat van de nieuw te vestigen bedrijvigheid.

3.3.4 Uitgifteovereenkomst AviationValley

De provincie Limburg, de gemeenten Beek, Meerssen en Maastricht en de exploitant van AviationValley hebben in 2009 een uitgifteovereenkomst gesloten. In de overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de verdeling van de ruimte op AviationValley over verschillende segmenten bedrijvigheid ('platformgebonden', 'luchthavengerelateerd', 'transport en distributie' en 'modern gemengd en bedrijvenpark'). Op grond van de uitgifteovereenkomst beoordeelt een uitgiftecommissie de aanvragen voor vestiging van bedrijven op AviationValley, aan de hand van de criteria en uitgangspunten van het Masterplan.

4 Milieuaspecten

4.1 Milieueffectrapportage

4.1.1 Algemeen

De procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.)⁵ is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming in te brengen. De Wet milieubeheer onderscheidt twee vormen van milieueffectrapportages, te weten de milieueffectrapportage voor plannen (plan-m.e.r.) en de milieueffectrapportage voor projecten (project-m.e.r.). Op grond van de Wet milieubeheer is een plan-m.e.r. verplicht voor:

- plannen die het kader vormen voor toekomstige project-m.e.r.-plichtige of project-m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten, zoals aangewezen in het Besluit milieueffectrapportage (artikel 7.2 Wet milieubeheer); en
- plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (artikel 7.2a Wet milieubeheer).

Natuurbeschermingswet 1998

Voorliggend bestemmingsplan voorziet op AviationValley in de vestiging van bedrijven in maximaal milieucategorie 4.1, met een afwijkingsmogelijkheid voor bedrijven in milieucategorie 4.2. Hoewel de oppervlakte van de bedrijfsbestemming niet is vergroot ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport', is ten opzichte van de feitelijke situatie een toename van de bedrijfsactiviteiten mogelijk: op dit moment zijn enkele kavels in het plangebied bebouwd, maar is een groot deel van het bedrijventerrein nog niet uitgegeven. De toekomstige bedrijfsactiviteiten en het verkeer dat van en naar de bedrijven rijdt, leiden tot de uitstoot van stikstof, wat een verzurende/vermestende werking kan hebben op Natura 2000-gebieden. In de omgeving van het plangebied liggen de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal, Bunder- en Elsloerbos en Geuldal. Voor deze (en voor andere) Natura 2000-gebieden is uit een vooruitschets gebleken dat door de toename van stikstofdepositie significante gevolgen op stikstofgevoelige habitats niet zijn uit te sluiten. Dit betekent dat op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 een passende beoordeling noodzakelijk is. Op basis van artikel 7.2a Wet milieubeheer is in dat geval ook een plan-m.e.r. noodzakelijk.

Besluit milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage is een overzicht van m.e.r.-plichtige en m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten opgenomen. Op basis van het Besluit milieueffectrapportage moet worden beoordeeld of een m.e.r. nodig is bij de vaststelling een bestemmingsplan dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein van 75 hectare of meer mogelijk maakt. Voorliggend bestemmingsplan maakt de functie industrie en ontsluiting mogelijk op een oppervlak van circa 60 hectare. De drempel van 75 hectare wordt derhalve niet overschreden.

⁵ De milieueffectrapportage (afgekort als m.e.r.) is de procedure waarbinnen het milieueffectrapport (afgekort als MER) wordt opgesteld

Voor plannen die betrekking hebben op een activiteit die is genoemd in het Besluit m.e.r. (in dit geval de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein), maar die onder de drempel blijven, is een vormvrije m.e.r.-beoordeling verplicht. Het doel hiervan is om te bepalen of het initiatief – ondanks dat het onder de drempelwaarde blijft – zodanige milieugevolgen kan hebben dat alsnog een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. Omdat in dit geval op voorhand niet kan worden uitgesloten dat het bestemmingsplan negatieve effecten heeft op Natura 2000-gebieden, dient voor onderhavig bestemmingsplan op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 al een plan-m.e.r.-procedure te worden doorlopen. Omdat in het kader van die procedure de milieueffecten van het bestemmingsplan volledig worden onderzocht, hoeft geen afzonderlijke (vormvrije) m.e.r.-beoordeling te worden verricht.

4.1.2 Milieueffectrapport Businesspark AviationValley

Een milieueffectrapport (MER) geeft inzicht in de (mogelijke) milieueffecten van een voorgenomen activiteit. Door de milieueffecten in een vroeg stadium in beeld te brengen, krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. Het MER Businesspark AviationValley⁶ is - inclusief de bijlagen⁷ - opgenomen als bijlage bij dit bestemmingsplan.

4.1.3 Alternatieven

Een m.e.r. is een onderzoek naar de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit. In het MER moeten de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven worden beschreven. In het MER Businesspark AviationValley is één alternatief beschouwd, te weten het alternatief dat in voorliggend bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt. Andere alternatieven voor wat betreft de locatie, het type bedrijvigheid en de inrichting van het bedrijventerrein zijn niet realistisch:

- In het POL is de locatiekeuze voor het bedrijventerrein al gemaakt, zodat redelijke alternatieven voor de locatie ontbreken.
- Andere typen van bedrijvigheid passen niet binnen de doelstelling van het terrein, dat hoofdzakelijk wordt gerealiseerd om luchthavengebonden bedrijvigheid en grootschalige logistiek te faciliteren.
- Het bedrijventerrein wordt op basis van het actuele Masterplan al optimaal ingepast in het landschap, met brede, natuurlijke overgangen tussen het bedrijventerrein en het landelijk gebied/de omringende dorpen. De dooradering van het bedrijventerrein met groene zones is onder meer van belang voor de migratieroutes van de das en het behoud van een archeologische vindplaats, zodat verschuiving van de groen-zones binnen de grenzen van het bedrijventerrein geen reële optie is. De flexibele planregeling binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' is van belang voor de vestigingsmogelijkheden, zodat een andere (gedetailleerdere) regeling niet reël is.

⁶ Milieueffectrapport Businesspark AviationValley, LievenseCSO, 27 mei 2016

⁷ Als onderdeel van het MER zijn een luchtkwaliteitsonderzoek, een akoestisch onderzoek, een passende beoordeling (inclusief voortoets en stikstofdepositie-onderzoek) en een onderzoek naar de verkeersproductie verricht

Omdat er geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven voor de inrichting van het bedrijventerrein zijn, is in het MER volstaan met het beschouwen van de milieueffecten van één alternatief.

Referentiesituatie

De referentiesituatie is de situatie waarmee de milieueffecten van de voorgenomen activiteit worden vergeleken. De referentiesituatie voor bestemmingsplannen is de situatie waarin het bestemmingsplan niet wordt vastgesteld/uitgevoerd en de in het vigerende bestemmingsplan opgenomen ontwikkelingsmogelijkheden niet plaatsvinden. Deze situatie bestaat uit de huidige situatie plus de situatie die op termijn ontstaat als gevolg van toekomstige zekere ontwikkelingen binnen en buiten het plangebied (bestemde en vergunde activiteiten die op korte termijn worden ingevuld). Dit laatste wordt de autonome ontwikkeling genoemd. Voor de referentiesituatie is in het MER uitgegaan van de huidige (feitelijke) situatie in het plangebied, waarbij circa 13 hectare van de in totaal circa 61 hectare bedrijventerrein is uitgegeven/in gebruik is. Voor de luchthaven is, als onderdeel van de autonome ontwikkeling, uitgegaan van de omzettingsregeling 2014.

Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief bestaat uit volledige invulling van het bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat de reeds aanwezige bedrijven met de bijbehorende milieucategorie ter plaatse gevestigd blijven. De vrije kavels worden worst case ingevuld op basis van de maximaal toegestane milieucategorie, dus categorie 4.1, dan wel 4.2 waar dit via afwijking mogelijk is. De verkeersaantrekkende werking van het bedrijventerrein is maximaal. De verdeling van de verkeersstromen op het bedrijventerrein is evenredig aan de oppervlakten van de verschillende clusters. Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan voorziet het nieuwe bestemmingsplan in de volgende wijzigingen:

- In het zuidoostelijk deel vindt een herindeling van de bedrijvenclusters plaats.
- Binnen de bedrijvenclusters is de aanleg van wegen in principe overal mogelijk. Binnen de bestemming 'Groen' zijn voorzieningen voor langzaam verkeer en calamiteitenontsluitingen toegestaan. Deze zijn ook in vigerend bestemmingsplan toegestaan.
- Het is niet langer verplicht om aan de randen van de clusters in de voorste perceelsgrens te bouwen zodat bedrijven de noodzakelijke manoeuvreerruimte rondom de bedrijfspanden kunnen realiseren.
- In de regels zijn de bouw mogelijkheden opgenomen. Het bebouwingspercentage mag net als in huidige bestemmingsplan minimaal 50% en maximaal 80% bedragen, afwijken in de vorm van een lager bebouwingspercentage is toegestaan in het kader van een doelmatige bedrijfsuitoefening of in verband met gefaseerde ontwikkeling. De bouwhoogte mag maximaal 18 meter bedragen, ter plaatse van de Maintenance Boulevard zijn gebouwen tot 25 meter toegestaan. De bouwhoogte wordt mede bepaald door de luchtverkeerszones.
- Er zijn geen regels opgenomen met betrekking tot in- en uitritten. Wel geeft het Masterplan een integrale visie op gebouwen (architectuur en materiaalgebruik) en perceelsafscheidingsen.

4.1.4 Beoordeling van milieueffecten

In het MER zijn alle relevante milieueffecten van de realisering van Businesspark AviationValley beoordeeld. Per aspect is in het MER een beschrijving opgenomen van de referentiesituatie en van het effect van de ontwikkeling van AviationValley. De effecten zijn beoordeeld. In het MER is de volgende beoordelingstabel opgenomen.

Milieu-thema	Deelaspect	Beoordelingscriterium	Eindscore
Bodem en water	Bodem	Invloed op de bodem	0
	Oppervlaktewater	Kwaliteit en kwantiteit	
Verkeer	Verkeersveiligheid	Scheiden langzaam en snel verkeer, functie van de weg	0
	Capaciteit wegnnet	Capaciteit in relatie tot intensiteit	
Luchtkwaliteit	PM10	Wettelijke toets: overschrijding grenswaarden	0
		Verandering van concentratie op toetspunten	
	PM2,5	Wettelijke toets: overschrijding grenswaarden	
		Verandering van concentratie op toetspunten	
	NO2	Wettelijke toets: overschrijding grenswaarden	
		Verandering van concentratie op toetspunten	
Geluid	Wegverkeer	Wettelijke toets: aanleg van nieuwe wegen	0
		Verandering van geluidbelasting ter plaatse van nabij gelegen woningen	
	Industrielawaai	Wettelijke toets: voldoen aan grenswaarden geluidbeheersplan	
		Verandering van geluidbelasting ter plaatse van nabij gelegen woningen	
	Cumulatie	Verandering van geluidbelasting ter plaatse van nabij gelegen woningen	
		Verandering van geluidbelasting ter plaatse van nabij gelegen woningen	
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	(Beperkt) kwetsbare objecten binnen het plaatsgebonden risico	-
	Groepsrisico	Toename van het groepsrisico	
Archeologie en landschappelijke kwaliteit	Archeologisch waardevolle gebieden	Aantasting van archeologisch mogelijk waardevol gebied	+
	Landschappelijke inpasbaarheid	Aantasting van landschappelijke waardevolle gebieden	
Natuur	Stikstofdepositie	Toename van de stikstofdepositie op N2000-gebieden die gevoelig zijn voor stikstof	0
	NNN	Invloed op Natuurnetwerk Nederland	
	Soortbescherming	Invloed op aanwezige soorten	

Bodem en water

Zowel de invloed op de bodemkwaliteit als de invloed op de waterkwaliteit en waterkwantiteit is als neutraal beoordeeld. De bedrijfsactiviteiten en het beheer van natuur hebben geen invloed op de bodemkwaliteit. Doordat alle neerslag gecontroleerd geïnfiltreerd wordt, blijft zowel de waterkwaliteit als de waterkwantiteit vergelijkbaar. De eindbeoordeling voor bodem en water is daarom ook neutraal (0).

Verkeer

De effecten op verkeer zijn beoordeeld op verkeersveiligheid en verkeersintensiteit. De effecten op verkeer zijn als neutraal beoordeeld. De wegenstructuur is ontworpen volgens duurzaam veilig en de ontsluitingsweg heeft voldoende capaciteit voor het verkeer van AviationValley. De weg faciliteert ook verkeer van de aanpalende bedrijventerreinen.

Luchtkwaliteit

Ten opzichte van de autonome situatie verandert de luchtkwaliteit als gevolg van AviationValley zeer beperkt. Bij de meeste toetspunten neemt voor zowel NO₂ als PM₁₀ de concentratie minder dan 1,2 µg/m³ toe, bij enkele toetspunten wat meer. Voor PM_{2,5} neemt de concentratie toe met maximaal 0,75 µg/m³. Daarom is de verandering in de luchtkwaliteit neutraal beoordeeld. In alle gevallen voldoet de luchtkwaliteit ruim aan de geldende grenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}.

Geluid

Ten opzichte van de autonome situatie verandert de geluidbelasting beperkt. De cumulatieve geluidbelasting in het gebied wordt bepaald door de luchtvaart. De bijdragen van wegverkeer en industrie zijn niet bepalend. Omdat de cumulatieve geluidbelasting slechts met 0,5 dB toeneemt, is de beoordeling voor geluid neutraal. De wettelijke toets voor wegverkeer is zeer positief beoordeeld (score ++) omdat er geen woningen liggen binnen de zone van toekomstige wegen en de aanwezige woningen binnen een mogelijke zone worden afgeschermd door de aanwezige grondwal. De wettelijke toets voor industrielawaai is neutraal beoordeeld omdat de grenswaarden uit het geluidbeheersplan worden gerespecteerd.

Externe veiligheid

De externe veiligheid is beoordeeld op het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In het MER is de maximale invulling van het bestemmingsplan beoordeeld, dit levert een negatieve score (-) op. Na een afwijkingsbesluit is een risicovolle inrichting mogelijk. In dat geval neemt het groepsrisico op het bedrijventerrein beperkt toe. Het plaatsgebonden risico verandert niet.

Archeologie en landschappelijke inpassing

Ten opzichte van de autonome situatie met deels bedrijventerrein en deels agrarisch terrein wordt de archeologische vindplaats beter beschermd en wordt het gebied landschappelijk zo ingericht dat het beter aansluit bij het kleinschalige Limburgs landschap. Daarom scoort dit thema positief (+).

Natuur

Het thema natuur is beoordeeld op stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, afstand tot het Natuurnetwerk Nederland en beïnvloeding van soorten. De eindscore voor natuur is neutraal.

Het bestemmingsplan als totaal realiseert weliswaar meer dan 1 mol/ha/jaar stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden (score - -), maar met het PAS worden deze effecten gecompenseerd en ontstaat geen aantasting van natuurlijke habitats. Het plan heeft een positief effect op het leefgebied van diverse soorten in en om het plangebied. Verder heeft het plan een positieve invloed op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NatuurNetwerkNederland in de omgeving van het plangebied. Dit zijn effecten die worden veroorzaakt door maatregelen die worden genomen in het plan zelf.

4.1.5 Borging in het bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan bestemt het plangebied opnieuw als bedrijventerrein. Ten opzichte van de autonome situatie (zonder verdere ontwikkeling als bedrijventerrein) treden er effecten op. In het bestemmingsplan zijn maatregelen genomen die borgen dat de effecten op de omgeving beperkt zijn of dat sprake is van een positief effect.

In het bestemmingsplan zijn maatregelen geborgd die de effecten op landschap, natuur en archeologie bepalen. Met de invulling van de groenzones bij Landgoed Kelmond op de verbeelding is de landschappelijke inpassing geborgd. Om de effecten op de flora en faunawetsoorten te compenseren is een compensatieplan opgesteld dat in uitvoering is gebracht. De compensatie is in het bestemmingsplan geborgd door de volgende maatregelen:

- 40 hectare heeft de bestemming ‘Natuur’ of ‘Agrarisch met Waarden’;
- In de bestemming ‘Natuur’ mogen geen gebouwen worden gebouwd en is het uitvoeren van werkzaamheden zonder vergunning verboden;
- Ten noorden van de Valkenburgerstraat is gebied voor de akkervogels bestemd als ‘Agrarisch met Waarden’. In de bestemming is geregeld dat dit gebied open moet blijven. Bouwwerken en werken zijn in principe verboden. Ook in de zuidelijke rand van het bestemmingsplan is het foerageergebied van de das zodanig bestemd dat die functie beschermd is.

Het behoud van de archeologisch waardevolle gebieden in het bestemmingsplangebied is geregeld met een aanduiding op de verbeelding (archeologische vindplaats in één van de groene vingers), dan wel met dubbelbestemmingen (gebieden met archeologische verwachtingswaarde aan de noordzijde van de Valkenburgerstraat). In de regels zijn beperkingen gesteld aan de bouw van bouwwerken en het uitvoeren van werkzaamheden die de grond verstoren.

Het geluidbeheersplan, dat is opgesteld om het woon- en leefklimaat ter plaatse van omliggende woningen te beschermen, is geborgd in de planregels. Hierdoor stelt het bestemmingsplan grenzen aan de geluidbelasting op deze woningen: de (cumulatieve) geluidbelasting vanwege alle bedrijven op Businesspark AviationValley mag daardoor nooit meer bedragen dan in het geluidbeheersplan is voorgeschreven.

4.1.6 Conclusie

Uit het MER blijkt dat de effecten van de realisering van Businesspark AviationValley over het algemeen neutraal scoren. Uitzondering zijn externe veiligheid (licht negatief) en archeologie en landschappelijke kwaliteit (licht positief). De milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling zijn derhalve beperkt. Het bestemmingsplan borgt diverse maatregelen uit het MER, zodat (negatieve) milieueffecten worden voorkomen.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

4.2.1 Algemeen

Milieuzonering is erop gericht een ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen milieubelastende en milieugevoelige activiteiten. Door het toepassen van milieuzonering kan in het ruimtelijk spoor worden vastgelegd op welke gronden bepaalde categorieën bedrijvigheid worden toegestaan. Hierbij wordt bedrijvigheid in een hogere milieucategorie op grotere afstand van woningen toegestaan dan bedrijven in een lagere milieucategorie. Het doel van milieuzonering is tweeledig:

- door het toepassen van milieuzonering wordt hinder ter plaatse van woningen of andere gevoelige bestemmingen al in het ruimtelijk spoor voorkomen;
- door het toepassen van milieuzonering wordt aan bedrijven voldoende zekerheid geboden dat zij hun activiteiten duurzaam en binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor het bepalen van de toelaatbare milieucategorieën is gebruik gemaakt van de systematiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009). In de brochure is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukeurmerken van verschillende typen bedrijven. In de lijst is op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, geur en gevaar) een indicatie gegeven van de afstand tussen bedrijven en hindergevoelige functies waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Op basis van de indicatieve afstanden zijn de bedrijven op de bedrijvenlijst in de VNG-handreiking ingedeeld in milieucategorieën die variëren van 1 (indicatieve afstand 10 meter) tot 6 (indicatieve afstand 1.500 meter).

Over het algemeen vindt milieuzonering plaats door op de verbeelding en/of in de regels van het bestemmingsplan de maximale milieucategorie van bedrijven aan te geven. Via een staat van bedrijfsactiviteiten, die wordt gekoppeld aan de planregels, wordt daarnaast geregeld welke typen bedrijvigheid toelaatbaar zijn. Door het opnemen van een zonering en een staat van bedrijfsactiviteiten kan op bestemmingsplanniveau worden voorzien in voldoende afstand tussen hinderveroorzakende en hindergevoelige functies (gromazige toetsing). Wanneer daadwerkelijk sprake is van de vestiging van een nieuw bedrijf vindt in het kader van de milieuvergunning (omgevingsvergunning) of het Activiteitenbesluit milieubeheer altijd een nadere (fijnmazige) toetsing plaats.

4.2.2 Milieuzonering Businesspark AviationValley

Voor het bepalen van de toelaatbare milieucategorieën op AviationValley is gebruik gemaakt van de systematiek van inwaartse zonering overeenkomstig de VNG-brochure.

Conform deze systematiek zijn de indicatieve afstanden uit de VNG-brochure uitgezet vanuit de gevoelige objecten in de omgeving van het bedrijventerrein, om te bepalen welke milieucategorieën maximaal toelaatbaar zijn op het bedrijventerrein. In de VNG-brochure worden twee omgevingstypen onderscheiden, namelijk 'rustige woonwijk'/'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. De indicatieve afstanden uit de bedrijvenlijst zijn de afstanden die moeten worden aangehouden tot de gevels van woningen in een 'rustige woonwijk'. Voor woningen in een 'gemengd gebied' mag deze afstand worden gecorrigeerd en kan de indicatieve afstand met één trede worden verlaagd, zonder dat dat ten koste gaat van het woon- en leefklimaat. In de volgende tabel zijn de milieucategorieën met bijbehorende indicatieve afstand weergegeven.

milieucategorie	richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk	richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6	1.500 m	1.000 m

In de VNG-brochure is aangegeven welke gebieden als 'gemengd gebied' kunnen worden aangemerkt. Overeenkomstig de VNG-brochure kunnen woningen die zich bevinden in een gebied met matige tot sterke functiemenging (afwisseling van woningen met (agrarische) bedrijven en/of andere niet-woonfuncties) worden beschouwd als woningen in een 'gemengd gebied'. Ook voor woningen die op korte afstand van een ontsluitingsweg staan, kan worden uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'.

Voor de woningen in de omgeving van het plangebied is aangesloten bij de omgevingstypen zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'. Dit betekent dat voor de woningen in de kernen Geveik en Ulestraten is uitgegaan van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Voor de woningen in het buitengebied ten zuiden, noorden en oosten van AviationValley geldt het omgevingstype 'rustig buitengebied', met dien verstande dat voor bedrijfswoningen kan worden uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Vanuit de woningen zijn de indicatieve afstanden uitgezet in het plangebied. Hieruit blijkt dat de bedrijvenclusters op minimaal 200 meter afstand van woningen een 'rustige woonwijk/rustig buitengebied' liggen en op minimaal 100 meter afstand van woningen in een 'gemengd gebied'. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn bedrijven in milieucategorie 4.1 daarom rechtstreeks toelaatbaar. De maximale milieucategorie voor AviationValley is – overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' – dan ook gesteld op milieucategorie 4.1.

Hoewel op grond van de afstand tot omliggende woningen op delen van AviationValley (aanzienlijk) zwaardere bedrijvigheid zou kunnen worden toegestaan, wordt dit vanwege het beoogde hoogwaardige karakter van het bedrijventerrein niet wenselijk geacht.

4.2.3 Afwijking

Om een onnodig starre regeling te voorkomen, is in de bestemming 'Bedrijventerrein' een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om bedrijven te vestigen in één milieucategorie hoger dan rechtstreeks toegestaan (milieucategorie 4.2). Voorwaarde is dat de bedrijvigheid uit oogpunt van milieuhinder inpasbaar is. Door deze voorwaarde wordt het woon- en leefklimaat van omwonenden beschermd.

4.2.4 Staat van bedrijfsactiviteiten

Als bijlage bij de regels is een staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen. Als een bedrijf zich op een bepaalde locatie in het plangebied wil vestigen, wordt getoetst of het bedrijf in de toegestane milieucategorie valt. Daarnaast wordt getoetst of het type bedrijf is opgenomen in de staat van bedrijfsactiviteiten. Bedrijvigheid die niet voorkomt in de staat van bedrijfsactiviteiten, maar die daarmee gelijk te stellen is, is toelaatbaar door middel van afwijking. De staat van bedrijfsactiviteiten bestaat uit een selectie uit de VNG-bedrijvenlijst, die is afgestemd op de specifieke mogelijkheden en de gewenste invulling en de beoogde beeldkwaliteit van AviationValley. Uitgesloten van vestiging zijn activiteiten als landbouw, grond- en delfstoffenwinning, detailhandel, kantoren en sociaal-culturele en recreatieve voorzieningen. Daarnaast zijn fysiek op deze locatie 'onmogelijke' activiteiten uit de lijst verwijderd.

4.3 Geluidbeheersplan

4.3.1 Algemeen

In dit bestemmingsplan is – net als in het vigerende bestemmingsplan – bepaald dat op Businesspark AviationValley de vestiging van bedrijven in maximaal milieucategorie 4.1 is toegestaan, met een afwijkingsmogelijkheid voor bedrijven in milieucategorie 4.2. Door het vastleggen van een maximale milieucategorie – die is afgestemd op de indicatieve afstanden van de VNG-brochure – worden bedrijven op gepaste afstand van woningen gesitueerd, waardoor het woon- en leefklimaat ter plaatse van deze woningen wordt beschermd. Aanvullend hierop wordt het voor AviationValley wenselijk geacht om de cumulatieve geluidbelasting vanwege alle bedrijven op het bedrijventerrein ter plaatse van omliggende woningen te begrenzen en beheersen. Dit geluidbeleid is bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' ingezet met de vaststelling van de Geluidnota MAA-Oost (2006) en is sindsdien gehanteerd als toetsingskader bij het verlenen van omgevingsvergunningen aan bedrijven.

Omdat de indeling van de bedrijvenclusters is gewijzigd ten opzichte van de indeling in het vigerende bestemmingsplan, is actualisatie van het geluidbeleid noodzakelijk. Daarnaast is uit actuele jurisprudentie gebleken dat naleving van de gestelde geluidgrenswaarden beter is geborgd als het geluidbeheersplan wordt gekoppeld aan het bestemmingsplan.

De Wet milieubeheer kent namelijk geen koppeling tussen de vergunningverlening en een geluidbeheersplan (of een zonebeheersplan), zodat borging plaats moet vinden via het bestemmingsplan. Om deze redenen is een actueel geluidbeheersplan opgesteld voor Businesspark AviationValley, waarvan de relevante onderdelen zijn gekoppeld aan de regels van dit bestemmingsplan⁸.

4.3.2 Geluidbeheersplan AviationValley

Het primaire doel van het geluidbeheersplan AviationValley is het beschermen van omwonenden tegen een te hoge gecumuleerde geluidbelasting vanwege de bedrijven op Businesspark AviationValley. Het geluidbeheersplan heeft daarnaast tot doel om bedrijven objectief inzicht te bieden in de akoestische mogelijkheden voor de vestiging of uitbreiding van bedrijfsactiviteiten.

In de geluidnota van 2006 zijn de vastgestelde geluidgrenswaarden voor het langtijd-gemiddelde beoordelingsniveau gebaseerd op:

- de (in 2003) heersende geluidbelasting (zonder bedrijven op AviationValley);
- de te verwachten geluidbelasting na invulling van het bedrijventerrein AviationValley;
- de gebiedstypering⁹ ter plaatse van de toetspunten.

De vastgestelde geluidgrenswaarden mogen op grond van de geluidnota na volledige invulling van het bedrijventerrein niet worden overschreden; tijdens de invulling van het bedrijventerrein mogen de grenswaarden wel (tijdelijk) worden overschreden. Daarnaast zijn in de geluidnota maximaal toelaatbare waarden vastgesteld voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. Deze waarden zijn (enkel) vastgesteld op basis van de gebiedstypering ter plaatse van de toetspunten. De maximaal toelaatbare waarden, die over het algemeen hoger zijn dan de grenswaarden, mogen in geen geval (dus ook niet tijdens de invulling van het bedrijventerrein) worden overschreden.

In 2006 was het uitgangspunt dat zich op het bedrijventerrein met name middelgrote en kleinere bedrijven zouden gaan vestigen. Anno 2016 is dit nog steeds mogelijk, doch is er ook belangstelling vanuit grotere bedrijven, bijvoorbeeld uit de logistieke sector (transport, opslag, warehousing). Deze bedrijven kenmerken zich door (1) brede en hoge gebouwen die – mits akoestisch goed ingepast – een hogere mate van geluidafscherming kunnen realiseren en (2) meer verkeersbewegingen in de nachtperiode dan kleinere bedrijven. Om zowel de vestiging van kleinere als grotere bedrijven mogelijk te maken, moet worden uitgegaan van een hogere geluidbelasting na invulling van het bedrijventerrein dan de inschatting in 2006. Gelet op de geluidafschermende mogelijkheden van de grotere bedrijven, betekent dit echter niet per definitie dat ook daadwerkelijk een hogere geluidbelasting (dan ingeschat in 2006) zal ontstaan bij de omliggende woningen.

⁸ Geluidbeheersplan bestemmingsplan Maastricht Aachen Airport Businesspark AviationValley, LienseCSO, 27 mei 2016

⁹ Tabel 2 uit de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening (oktober 1998)

Om redenen van rechtszekerheid voor omwonenden zijn de (tijdelijk toegestane) maximaal toelaatbare waarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau niet overgenomen uit de beleidsnota van 2006. Het stelsel van (tijdelijke) maximaal toelaatbare waarden die hoger zijn dan de grenswaarden biedt namelijk geen garantie aan de omgeving dat de grenswaarden bij volledige invulling van het bedrijventerrein ook daadwerkelijk worden gehaald.

In het actuele geluidbeheersplan is, uitgaande van de vastgestelde grenswaarden, een emissiebudget (emissiekental per vierkante meter kavel) bepaald voor de lege kavels in het bestemmingsplan. Het emissiebudget per m² is vervolgens omgerekend naar een geluidbijdrage (immissie) op de toetspunten ter plaatse van de maatgevende woningen. De aldus vastgestelde geluidruimte is vastgelegd in toetsingstabellen, die per toetsingsperiode (dag, avond, nacht) aangeven hoeveel geluidruimte beschikbaar is ter plaatse van de toetspunten. Bij het bepalen van de geluidruimte is een beperkte hoeveelheid geluidruimte in reserve gehouden. Deze geluidreserve kan worden ingezet om bedrijven te faciliteren die meer geluidruimte nodig hebben dan 'standaard' toegestaan. Omdat de totale geluidgrenswaarde op de toetsingspunten niet mag worden overschreden, is het woon- en leefklimaat ter plaatse van de omliggende woningen ook bij gebruikmaking van de geluidreserve beschermd.

Het geluidbeheersplan is vertaald in de planregels van dit bestemmingsplan. Daarbij is primair bepaald dat een bedrijf niet meer geluidruimte mag gebruiken dan voor de betreffende gronden is gebudgetteerd. Hiertoe zijn de tabellen die de emissiebijdrage op de toetspunten weergeven (met bijbehorende kaarten) als bijlage bij de planregels opgenomen. Via een afwijkingsmogelijkheid en een wijzigingsbevoegdheid is enige flexibiliteit geboden. Daarbij is telkens als voorwaarde opgenomen dat de vastgestelde grenswaarden (zijnde de grenswaarde voor het cumulatieve geluid vanwege het totale bedrijventerrein) op de toetspunten niet mogen worden overschreden.

4.3.3 Stappenplan voor toelaatbaarheid bedrijven en vertaling in de planregels

In het geluidbeheersplan is een stappenplan opgenomen voor de toetsing of bedrijven al dan niet toelaatbaar zijn. Aan de bedrijven wordt vóór vestiging, bij de aanvraag van een omgevingsvergunning en/of bij melding van de bedrijfsactiviteiten duidelijkheid geboden over de beschikbare geluidruimte en eventuele eisen die gesteld kunnen gaan worden. Bedrijven die niet kunnen voldoen het vastgestelde immissiebudget kunnen, mits de cumulatieve geluidbelasting ter plaatse van woningen niet wordt overschreden, onder voorwaarden toch toestemming krijgen voor een geluiduitstraling die hoger is dan het emissiebudget. Het stappenplan is vertaald in de planregels:

stap 1 - directe toelating: als aangevraagde of gemelde bedrijfsactiviteiten passen binnen het geluidbudget (de immissiebijdrage op de toetspunten) is het bedrijf direct toelaatbaar. Het bedrijf is dan namelijk niet strijdig met de gebruiksregel die bepaalt dat het gebruik van gronden voor méér dan de gebudgetteerde geluidruimte als strijdig gebruik wordt aangemerkt.

stap 2 - directe toelating op basis van niet-relevante bijdrage: als aangevraagde of gemelde bedrijfsactiviteiten leiden tot een niet-relevante toename van de gecumuleerde geluidbelasting op de toetspunten (de geluidbelasting wordt niet rekenkundig verhoogd, gemeten op één decimaal) is het bedrijf direct toelaatbaar.

stap 3 - toelating met afwijking op basis van geluidreserve: als aangevraagde of gemelde bedrijfsactiviteiten meer geluidruimte nodig hebben dan voor de betreffende gronden beschikbaar is, kan een deel van de geluidreserve worden ingezet. Hiertoe is een afwijkingsmogelijkheid in de planregels opgenomen, waarin diverse voorwaarden zijn gesteld. Als primaire voorwaarde geldt dat de vastgestelde grenswaarden (de grenswaarde voor het geluid vanwege het totale bedrijventerrein) op de toetspunten niet mogen worden overschreden.

stap 4 - toelating met afwijking bij afwijkende kavelgrootte: splitsing, vergroting of verkleining van kavels mag niet leiden tot een onevenredige beperking van de gereserveerde geluidruimte voor het resterende kavel. Indien dat het geval is, kan via afwijking medewerking worden verleend en kan de geluidruimte voor het resterende kavel worden verhoogd. De voorwaarden zijn hetzelfde als de voorwaarden voor gebruik van de geluidreserve.

stap 5 - toelating door aanpassing van de geluidtoetstabellen: als de stappen 1 tot en met 4 geen uitkomst bieden, maar toelaten van de bedrijfsactiviteiten wél wenselijk is, kan medewerking worden verleend via aanpassing van de geluidtoetstabellen. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer een bedrijf prima past binnen het profiel van AviationValley, maar ondanks de akoestische maatregelen die het bedrijf treft meer geluidruimte nodig is dan voor de gronden is gebudgetteerd. In dat geval biedt een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid om de tabellen met de geluidbijdrage per kavel aan te passen. Ook hierbij is als voorwaarde opgenomen dat de totale geluidbelasting op de toetspunten niet mag toenemen. In de praktijk betekent dit, dat als op de ene locatie meer geluidbudget wordt toegekend, dit op een andere locatie op het bedrijventerrein moet worden gecompenseerd door daar een lager geluidbudget toe te staan.

Door de vertaling van het geluidbeheersplan in de planregels is enerzijds aan omwonenden de zekerheid geboden dat de grenswaarden niet worden overschreden. Anderzijds is het voor de bedrijven op AviationValley op voorhand duidelijk over hoeveel geluidruimte ze kunnen beschikken. Door te werken met een geluidreserve (uit te geven via afwijkingsbevoegdheid) en de mogelijkheid om de geluidtoetstabellen aan te passen (via wijzigingsbevoegdheid) biedt het bestemmingsplan enige flexibiliteit, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat ter plaatse van omliggende woningen.

4.4 Bodem

Ten behoeve van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is in 2004 een verkennend bodemonderzoek verricht voor het totale bedrijventerrein AviationValley¹⁰. In het onderzoeksgebied zijn enkele verdachte deellocaties aangetroffen, waar sprake is van lichte verontreinigingen met zware metalen en PAK en zeer plaatselijk een sterke verontreiniging met minerale olie. De sterke olieverontreiniging is aangetroffen op een voormalig agrarisch bedrijfsperceel aan de zuidzijde van de Waselderweg, buiten het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. De overige verontreinigingen bevinden zich met name in de bermen van de wegen langs de grenzen van het plangebied (waaronder de Valkenburgerstraat, de Gewandeweg en de Waselderweg) en niet op de overige gronden in het onderzoeksgebied, waar slechts op enkele locaties een lichte verontreiniging in de bovengrond of ondergrond is aangetroffen.

Op basis van de resultaten van het verkennend onderzoek is geconcludeerd dat de bodem geschikt is voor het voorgenomen gebruik (bedrijventerrein) en dat nader bodemonderzoek in het plangebied niet noodzakelijk is. In de afgelopen jaren hebben in het plangebied grondwerkzaamheden plaatsgevonden, waarbij het plangebied deels is afgegraven en grondlichamen zijn aangebracht. Daarbij zijn de (lichte) verontreinigingen in de bovengrond verwijderd. De huidige bovengrond is daarom naar verwachting schoner dan de bovengrond uit het onderzoek van 2004. In de periode nadat het onderzoek is verricht, hebben zich in het plangebied geen omstandigheden voorgedaan die aanleiding geven om nieuw onderzoek te verrichten. Uit oogpunt van bodemkwaliteit zijn er daarom geen belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan.

4.5 Water

4.5.1 Beleid waterschap

Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap Roer en Overmaas. Waterschap Roer en Overmaas heeft, vooruitlopend op de fusie tot Waterschap Limburg op 1 januari 2017, samen met Waterschap Peel en Maasvallei één waterbeheerplan voor de periode 2016-2021 opgesteld. In het waterbeheerplan 'Water in beweging' hebben de waterschappen vastgelegd hoe ze het watersysteem en de waterkeringen op orde willen brengen en houden en welke thema's in de komende jaren aan de orde zijn. Het waterbeheerplan is een voortzetting van de huidige koers, zoals opgenomen in de waterbeheerplannen 2010-2015.

De waterschappen beschrijven in het waterbeheerplan hoe ze – binnen de kaders van de Waterwet, de Europese Kaderrichtlijn Water, de Deltabeslissingen en het Provinciaal Omgevingsplan Limburg – werken aan de wateropgaven. In het waterbeheerplan worden de volgende thema's onderscheiden:

- Hoogwaterbescherming Maas: er wordt door het waterschap ingezet op dijkversterking en de zorgplicht voor kwaliteit van de waterkeringen.

¹⁰ Verkennend bodemonderzoek gepland bedrijventerrein nabij Maastricht Aachen Airport, CSO, 27 januari 2004

- Regionaal watersysteem: het waterschap heeft het doel bescherming te bieden tegen wateroverlast uit beken en regenwaterbuffers, te zorgen voor voldoende zoet water en te zorgen voor voldoende waterkwaliteit. Er wordt gekeken naar de functie die water in een bepaald gebied vervult en wat dat betekent voor de waterkwaliteit en – kwantiteit. Het doel is te komen tot voldoende schoon water en droge voeten voor inwoners en bedrijven in Limburg.
- Zuiveren en waterketen: de waterschappen beheren gezamenlijk 17 rioolwaterzuiveringsinstallaties in Limburg. Het waterschap is verantwoordelijk voor het transport en de zuivering van afvalwater en wil zowel het transport als de zuivering optimaliseren.
- Crisisbeheersing: het waterschap wil een professionele crisisorganisatie opzetten en onderhouden om slachtoffers en economische/ecologische schade bij watergerelateerde calamiteiten te voorkomen of te beperken.

De kerntaken van het waterschap bestaan uit het beheer van het totale watersysteem in het beheersgebied. Dit betekent dat het waterschap de zorg heeft voor zowel kwaliteit als kwantiteit van de oppervlaktewateren, de waterkeringen langs de Maas en het beheer van de zuiveringsinstallaties. Het waterschap is verantwoordelijk voor een correcte inpassing van water en de belangen van waterbeheer en waterveiligheid in ruimtelijke plannen. Het waterschap wordt via de watertoets betrokken in het voortraject van het opstellen van ruimtelijke plannen. De strategie van het waterschap is drieledig: het waterschap streeft naar meer ruimte voor water, naar het scheiden van vuil water en schoon water (afkoppeling van hemelwater) en naar het veiligstellen van waterbelangen en waterstaatkundige elementen. Meer ruimte voor water kan bijdragen aan meer waterveiligheid, een betere ontwikkeling van natuur en landbouw, een betere woon- en leefomgeving en minder overbelasting van de beken. Om de strategie uit te werken stelt het waterschap een strategische visie 'Water en ruimte op'.

Bij in- en uitbreidingsplannen adviseert en toetst het Waterschap op hydrologische effecten, waarbij hydrologisch neutraal ontwikkelen het uitgangspunt is. Een initiatief mag dus niet leiden tot een verandering in de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse en in de directe omgeving. Bij nieuwbouw streeft het waterschap naar 100% afkoppeling. Daarnaast is het streven om het schone en het verontreinigde water zoveel mogelijk te scheiden.

Voor het verantwoord afkoppelen van regenwater hanteert het waterschap een voorkeurstabel, die aansluit bij de voorkeursvolgorde van de provincie Limburg. Deze voorkeurstabel is opgenomen in de brochure 'Regenwater schoon naar beek en bodem'. Hierin is opgenomen dat de voorkeur voor het afkoppelen van regenwater uitgaat naar het infiltreren van het regenwater in de bodem, waarbij het regenwater afkomstig van schone dakoppervlakken rechtstreeks in de bodem geïnfiltreerd mag worden. Infiltratie van regenwater afkomstig van overige verharde oppervlakken dient minimaal te geschieden middels een bodempassage of mag, afhankelijk van het grondgebruik, niet worden afgekoppeld.

De infiltratie- en bergingsvoorzieningen dienen gedimensioneerd te worden op een maatgevende neerslaggebeurtenis met een herhalingstermijn van één keer per 25 jaar ($T=25$). Deze gebeurtenis bestaat uit 35 mm neerslag in 45 minuten. Daarnaast dienen de gevolgen van een 100-jaarsbui ($T=100$) betreffende een neerslaggebeurtenis van 45 mm in 30 minuten in beeld te worden gebracht. Indien wenselijk staat het waterschap een gedoseerde afvoer naar oppervlaktewater toe van 1,17 l/sec/ha. Beschikbaar oppervlaktewater in de nabijheid van het plangebied is de Keutelbeek.

4.5.2 Beleid gemeenten Beek en Meerssen

De gemeenten Beek en Meerssen hanteren in hun waterbeleid het uitgangspunt dat geen afvoer van regenwater van nieuwe verharde oppervlakken naar het (gemengde) gemeentelijke rioolstelsel mag plaatsvinden. Om het rioolstelsel zoveel mogelijk te ontlasten, dient het regenwater zoveel mogelijk te worden vastgehouden in het plangebied. Daarnaast is het wenselijk om de (gedoseerde) regenwaterafvoer vanuit de regenwaterbuffers van het luchthaventerrein naar de rioolstelsels van de gemeenten Beek en Meerssen op te heffen.

4.5.3 Watertoets

In het kader van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is in overleg met de provincie Limburg en Waterschap Roer en Overmaas in 2005 een waterparagraaf opgesteld, die in de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen. Ten behoeve van de engineeringfase is een nadere uitwerking van het waterhuishoudkundig plan gemaakt, waarbij de wateraspecten opnieuw tegen het licht zijn gehouden¹¹. In het actuele waterhuishoudingsplan zijn de huidige clusterindeling van AviationValley en de actuele bergingsnormen van het waterschap meegenomen. De uitgangspunten voor het afwateringssysteem zijn ongewijzigd ten opzichte van het waterhuishoudkundig systeem dat in het oorspronkelijke masterplan was opgenomen.

Hemelwatervoorzieningen

De bedrijvenclusters in het westelijk deel van AviationValley (westelijk van de Europa-laan) maken deel uit van het luchthaventerrein. Aanvullend wordt de luchthaven uitgebreid met een nieuw platform. De waterafvoer van het platform wordt via het afwateringssysteem van de luchthaven verwerkt. De hemelwatervoorzieningen van de bedrijvenclusters maken deel uit van het systeem voor Businesspark AviationValley. AviationValley bestaat uit een aantal bedrijvenclusters die onderling gescheiden zijn door een robuuste groenstructuur. Binnen de clusters is geen ruimte voor groenvoorzieningen. De clusters worden hierdoor nagenoeg als geheel verhard verondersteld. Het regenwater afkomstig van de verharde oppervlakken wordt op verschillende manieren behandeld.

Infiltratie van regenwater

In de huidige (onverharde) situatie levert het plangebied een grote bijdrage aan de kwelstromen richting de bronbeken, de Watervalderbeek en de Keutelbeek.

¹¹ Waterhuishoudingsplan AviationValley, Royal Haskoning DHV, juli 2014

Om deze kwelstroom niet te verstoren is het noodzakelijk dat de grondwateraanvulling vanuit het plangebied niet afneemt. Dit betekent dat bij het verharderen van het plangebied infiltratie van het afstromende regenwater noodzakelijk is. De doorlatendheid van de aanwezige deklaag in het plangebied is zeer gering. Dit betekent dat bij het verharderen van het terrein infiltratie op maaiveldniveau niet toereikend is om het regenwater tijdig te kunnen afvoeren. Infiltratie van het regenwater naar het dieper gelegen grind-zandpakket is hierdoor noodzakelijk.

Dakoppervlak

Het regenwater afkomstig van de dakoppervlakken wordt als schoon beschouwd. Het dakwater wordt aangesloten op een wadisysteem. Dit systeem wordt grotendeels rondom de clusters aangelegd en wordt verbonden met de centrale groenzone. Het wadisysteem bestaat uit een ondiepe greppel voorzien van een bodempassage en een drainagesysteem. De bodempassage zorgt voor de reinigende werking en de drainage voor het horizontale transport van het gezuiverde regenwater naar verticale infiltratiekolommen. Indien de bergings- en afvoercapaciteit van het wadisysteem niet toereikend is, vindt afvoer plaats naar schoonwaterbuffers in de groenzone. De gebouwen langs de clusterranden kunnen het dakwater rechtstreeks lozen op het wadisysteem. Het dakwater van de binnenterreinen dat niet rechtstreeks op het wadisysteem geloosd kan worden, wordt aangesloten op het regenwaterriool.

Terreinoppervlak

Het regenwater afkomstig van het terreinoppervlak wordt ingezameld in een regenwaterriool. Het eerste, meest vervuilde, deel van dit regenwater wordt afgevoerd naar afzonderlijke first flush buffers in de groenzone. Het resterende deel van het regenwater stort via een (natuurlijke) drempel over op de schoonwaterbuffers, grenzend aan de first flush buffers.

Centrale groenzone

De groenzone wordt voorzien van waterbuffers. Het overtollige regenwater van het wadi- en rioleringsysteem wordt hiernaartoe afgevoerd. Dit water wordt geborgen in first flush en schoonwaterbuffers en via een bodempassage, drainagesysteem en verticale infiltratiekolommen geïnfiltreerd in het dieper gelegen grind-/zandpakket. De bodempassage zorgt voor de reinigende werking en de drainage voor het horizontale transport van het gezuiverde regenwater naar de verticale infiltratiekolommen.

Ontwerp hemelwatersysteem

Het hemelwatersysteem van AviationValley bestaat uit een riolerings-, wadi- en buffersysteem. Het ontwerp van de (afzonderlijke) systemen is gedetailleerd uitgewerkt in het waterhuishoudingsplan. Het systeem is zodanig gedimensioneerd dat een T=25 bui kan worden geborgen in de buffers in de centrale groene zone. Bij een T=100 bui kan het water van de buffers overlopen in de aangrenzende groenzone, zodat overlast op de bedrijfsperven en het luchthaventerrein wordt voorkomen.

Afvalwatervoorzieningen

Zoals hiervoor aangegeven, wordt het hemelwater in het plangebied verwerkt in een afzonderlijk hemelwatersysteem. Het afvalwater afkomstig van de bedrijfspercelen wordt ingezameld en afgevoerd naar een rioolwaterzuiveringsinstallatie.

4.6 Verkeer

In het MER AviationValley heeft een beoordeling van de verkeerskundige aspecten plaatsgevonden, in relatie tot enerzijds de verkeersveiligheid en anderzijds de capaciteit van wegen. Hiervoor is gebruikgemaakt van een onderzoek dat is verricht in het kader van het besluit op bezwaar inzake het aanwijzingsbesluit van luchtvaartterrein MAA (2011) en een onderzoek dat is verricht ter voorbereiding van het nieuwe Luchthavenbesluit (2015)¹². In dit laatste onderzoek zijn zowel de verwachte ontwikkeling van Maastricht Aachen Airport (conform het in voorbereiding zijnde Luchthavenbesluit) als de volledige ontwikkeling van Businesspark AviationValley meegenomen.

4.6.1 Verkeersveiligheid

Op de belangrijkste wegen van en naar het plangebied en binnen het plangebied zijn langzaam en snel verkeer van elkaar gescheiden met een berm. De functie van de wegen (waaronder de Europalaan) is gericht op het ontsluiten van de luchthaven en de nabij gelegen bedrijventerreinen, waaronder Businesspark AviationValley.

De wegen hebben geen functie voor op grotere afstand gelegen bestemmingen. Bij de inrichting van de wegen zijn de maatregelen getroffen die horen bij een dergelijke invulling van het plangebied. De inrichting van de wegen is dan ook zodanig dat deze het verkeer van en naar AviationValley verkeersveilig kunnen afwikkelen.

4.6.2 Capaciteit

De verkeersintensiteiten voor de plansituatie (2026) zijn in het MER afgezet tegen de capaciteit van de Europalaan, de ontsluitingsweg en de Beneluxweg. Uit deze vergelijking blijkt dat de wegen, op basis van gemiddelde etmaalintensiteiten, ruim voldoende capaciteit hebben: de intensiteit bedraagt maximaal 40% van de beschikbare capaciteit. Aanvullend is een vergelijking gemaakt tussen de capaciteit en de spitsuurintensiteit. Ook dan blijkt dat de capaciteit van de wegen ruim voldoende is: de verkeersintensiteit bedraagt tijdens de spits maximaal 85% van de beschikbare capaciteit. De capaciteit van de wegen is derhalve voldoende om het verkeer van en naar Businesspark AviationValley te verwerken.

12 Rapport verkeersproductie MAA 2015 en 2025, Royal Haskoning DHV, 19 november 2015

4.7 Luchtkwaliteit

4.7.1 Algemeen

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

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

4.7.2 Luchtkwaliteitsonderzoek

Als onderdeel van het MER is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd¹³. In het onderzoek zijn zowel de uitstoot vanwege de (toekomstige) bedrijfsactiviteiten als de uitstoot vanwege het wegverkeer van en naar AviationValley beschouwd. Er is – worst case – vanuit gegaan dat alle nieuwe bedrijven op het bedrijventerrein in milieucategorie 4.1 of 4.2 vallen. De luchtkwaliteit is bepaald bij 107 woningen in de omgeving van het plangebied en op een aantal toetspunten op de rand van de Europalaan en de ontsluitingsweg van AviationValley.

Uit het onderzoek blijkt dat voor stikstofdioxide (NO₂) een verschuiving plaatsvindt van de concentraties. In de plansituatie nemen de concentraties beperkt toe en zijn de meeste toetspunten gelegen in de concentratieklasse van 12-14 µg/m³. De toename bedraagt bij de meeste toetspunten 0 tot 1,2 µg/m³. Bij een aantal (wettelijke) toetspunten is de toename van de concentratie meer dan 1,2 µg/m³ waardoor de ontwikkeling niet beschouwd kan worden als 'niet in betekenende mate'. Wel wordt op alle toetspunten ruim voldaan aan de van toepassing zijnde grenswaarde van 40 µg/m³. In de plansituatie neemt de concentratie fijn stof (PM₁₀) beperkt toe naar de concentratieklasse 18 tot 19 µg/m³. De meeste toetspunten ondervinden een toename van de concentratie PM₁₀ van 0 tot 1,2 µg/m³. Ook voor fijn stof geldt echter dat bij 7 toetspunten de toename van de concentratie meer bedraagt dan 1,2 µg/m³, zodat geen sprake is van een ontwikkeling die 'niet in betekenende mate' bijdraagt. De wettelijke grenswaarden (zowel voor de concentratie als voor het aantal overschrijdingsdagen) worden ruim gerespecteerd. Voor PM_{2,5} geldt dat in de plansituatie bij vrijwel alle toetspunten de concentratie toeneemt met maximaal 0,75 µg/m³ tot 11 á 13 µg/m³. Bij slechts één toetspunt is sprake van een hogere toename van de concentratie.

¹³ Luchtkwaliteitsonderzoek Businesspark AviationValley, LievenseCSO, 29 april 2016

Op basis van dit toetspunt kan de ontwikkeling niet als 'niet in betekenende mate' worden beschouwd. De wettelijke grenswaarde van 25 µg/m³ wordt echter ruim gerespecteerd.

Uit het onderzoek blijkt dat in het plangebied ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}). Hiermee wordt voldaan aan artikel 5.16, lid a van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteitseisen leveren derhalve geen belemmering op voor voorliggend bestemmingsplan.

4.8 Geluid

In paragraaf 4.3 is ingegaan op het geluidbeheersplan voor Businesspark AviationValley en de wijze waarop dat in de planregels van dit bestemmingsplan is verankerd. Als onderdeel van het MER is aanvullend een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarin naast de geluidhinder vanwege de bedrijven (op basis van het geluidbeheersplan) ook rekening is gehouden met wegverkeerslawaaï¹⁴. In het onderzoek is de geluidbelasting per bron (wegverkeer/industrielawaai) berekend. Daarnaast is de gecumuleerde geluidbelasting (wegverkeer, industrielawaai en luchtvaartverkeer) inzichtelijk gemaakt.

De geluidbelasting is bepaald op 107 woningen in de omgeving van het plangebied. Het betreft in het algemeen de meest nabij gelegen woningen. Deze woningen ondervinden de hoogste geluidbelasting als gevolg van Businesspark AviationValley of zijn gekozen om een representatief beeld te geven van de geluidbelasting rondom het gehele bedrijventerrein. Voor wegverkeer geldt voor de plansituatie dat de meeste woningen een geluidbelasting ondervinden van 48 tot 58 dB. Alle woningen ondervinden ten opzichte van de autonome ontwikkeling (de ontwikkeling zonder bijdrage vanwege AviationValley) een toename van de geluidbelasting. Bij de meeste woningen blijft deze toename beperkt tot maximaal 1,5 dB. Aanvullend is voor wegverkeer beoordeeld of in geval van de aanleg van een nieuwe weg binnen het plangebied wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Op basis van de afstand tot de meest nabij gelegen woningen én de aanwezigheid van een geluidafschermende voorziening in de vorm van een grondwal, wordt geconcludeerd dat het zeer waarschijnlijk is dat bij de aanleg van nieuwe wegen ruim wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Verlenen van hogere waarden is daarom niet noodzakelijk.

Voor de geluidbelasting vanwege industrielawaai als gevolg van Businesspark AviationValley geldt dat bij volledige invulling van het Businesspark in de plansituatie de geluidbelasting toeneemt van 35-40 dB(A) in de huidige situatie naar 40-45 dB(A) bij volledige invulling van het Businesspark. Alle woningen ondervinden een toename van het geluid dat afkomstig is van de bedrijven. Om de geluidbelasting op de omgeving te beperken is een geluidbeheersplan opgesteld. De grenswaarden van het geluidbeheersplan worden overeenkomstig de planregels bewaakt bij het verlenen van iedere omgevingsvergunning. Vergunningverlening is alleen mogelijk indien de geluidbelasting van het bedrijf inpasbaar is in het geluidbeheersplan.

14 Akoestisch onderzoek Businesspark AviationValley, LievenseCSO, 29 april 2016

De cumulatieve geluidbelasting varieert in de plansituatie van 63 tot 78 dB. De cumulatieve geluidbelasting wordt vrijwel volledig bepaald door de geluidbelasting als gevolg van luchtvaart. Dit blijkt ook uit een vergelijking van de plansituatie ten opzichte van de autonome ontwikkeling: er vindt dan geen verschuiving plaats van het aantal woningen in geluidbelastingsklasse. Bij alle woningen is sprake van een zeer beperkte toename van de cumulatieve geluidbelasting. De toename van de gecumuleerde geluidbelasting bedraagt maximaal 0,1 dB. Dit bevestigt dat de cumulatieve geluidbelasting vooral wordt bepaald door de geluidbelasting als gevolg van de luchtvaart. Uit akoestisch oogpunt stuit de realisering van AviationValley dus niet op bezwaren, mede doordat het geluidbeheersplan is verankerd in de planregels.

4.9 Externe veiligheid

4.9.1 Algemeen

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen, vervoer van gevaarlijke stoffen (over weg, spoor en water) en leidingen (onder andere aardgas en vloeibare brandstof). Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen.

Voor risicovolle inrichtingen wordt het wettelijk kader gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en voor buisleidingen door het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), waarin – in combinatie met de Regeling basisnet - de Basisnetten voor weg, spoor en water zijn geïmplementeerd. Zoals aangegeven in paragraaf 2.5.3 geldt voor vliegverkeer geen wettelijk kader, maar is sprake van interim-beleid.

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} /jaar contour (die als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden geprojecteerd.

Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaar contour niet als grenswaarde, maar als richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve. Als een ontwikkeling plaatsvindt binnen het invloedsgebied van een risicobron, is in veel gevallen een verantwoording van het GR nodig.

4.9.2 Risicovolle inrichtingen

In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich geen inrichtingen die onder het regime van het Bevi vallen. In de regels van dit bestemmingsplan zijn Bevi-inrichtingen binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' niet rechtstreeks toegestaan. Wel is een afwijkmogelijkheid opgenomen, op basis waarvan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning kan verlenen voor het toestaan van een Bevi-inrichting. De PR 10^{-6} /jaar contour van de risicovolle inrichting dient in dat geval primair binnen de grenzen van de inrichting te liggen. Indien het redelijkerwijs niet mogelijk is om de contour te beperken tot de inrichtingsgrenzen, kan ook worden geaccepteerd dat de PR 10^{-6} /jaar contour deels over het openbaar toegankelijk gebied buiten de grens van de inrichting ligt. Door deze voorwaarde wordt voorkomen dat (beperkt) kwetsbare objecten op en rond het bedrijventerrein binnen een PR 10^{-6} /jaar contour komen te liggen.

4.9.3 Transport van gevaarlijke stoffen

Het plangebied ligt op ruim 600 meter afstand van de Rijksweg A2. De A2 maakt onderdeel uit van het Basisnet Weg. De overige wegen in de omgeving van het plangebied maken geen deel uit van het Basisnet en zijn uit oogpunt van externe veiligheid niet relevant voor dit bestemmingsplan. Voor wegen die zijn opgenomen in het Basisnet Weg gelden de afstanden voor het plaatsgebonden risico die zijn opgenomen in de bijlage van de Regeling basisnet. Voor de A2 is ter hoogte van het plangebied sprake van een veiligheidszone van 0 meter. Er is dus geen sprake van een PR 10^{-6} /jaar contour, waardoor het plaatsgebonden risico geen beperkingen oplegt voor voorliggend bestemmingsplan.

Het groepsrisico ten gevolge van de A2 ligt onder de oriëntatiewaarde. Voorliggend bestemmingsplan maakt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, maar voorziet slechts in een andere clusterindeling en aangepaste bouw- en gebruiksregels voor AviationValley.

De hoogte van het groepsrisico neemt ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan dus niet toe. Bovendien ligt het plangebied op ruime afstand van de A2. Een groepsrisicoberekening is ingevolge het Bevt alleen nodig wanneer het plangebied binnen 200 meter van een transportroute ligt. In het plangebied van dit bestemmingsplan worden geen objecten toegestaan die zijn bedoeld voor verminderd zelfredzame personen. Gezien de grote afstand tot de A2 en de goede zelfredzaamheid van de gebruikers van de bedrijfspanden in het plangebied wordt realisering van AviationValley uit oogpunt van externe veiligheid verantwoord geacht.

4.9.4 Buisleidingen

In het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied liggen geen buisleidingen die onder het Bevb vallen.

4.10 Natuur

Het natuurbeschermingsbeleid en de wet- en regelgeving op het gebied van flora en fauna kennen twee sporen, namelijk een gebiedsgericht en een soortgericht spoor. De Natuurbeschermingswet 1998 richt zich op de bescherming van gebieden, de Flora- en faunawet op de bescherming van soorten. Daarnaast zijn natuurgebieden die onderdeel uitmaken van het Nationaal Natuurnetwerk (NNN, voorheen de ecologische hoofdstructuur) planologisch beschermd. In het kader van voorliggend bestemmingsplan heeft een onderzoek plaatsgevonden naar mogelijk in het plangebied voorkomende beschermde soorten (toetsing Flora- en faunawet). Daarnaast zijn een voortoets en een passende beoordeling verricht (toetsing Natuurbeschermingswet 1998). De passende beoordeling maakt deel uit van het MER Businesspark AviationValley.

4.10.1 Natuurcompensatieplan

In het kader van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' en de voorgenomen realisering van AviationValley is in 2005 onderzoek gedaan naar de in het plangebied voorkomende beschermde dier- en plantensoorten en is een natuurcompensatieplan opgesteld¹⁵.

Op basis van flora- en faunaonderzoek dat in de jaren voorafgaand aan het opstellen van het compensatieplan is verricht, is geconstateerd dat binnen het plangebied beschermde soorten voorkomen, die conform het destijds geldende provinciaal beleid (de nota Natuur en Landschapsbeheer 2000-2010) compensatieplichtig waren. Het betreft soorten die ook onder de Flora- en faunawet beschermd zijn: de das, de dwergvleermuis en laatvlieger (alleen foeragerend waargenomen, geen verblijfplaatsen), de patrijs en de geelgors. In het natuurcompensatieplan is geconcludeerd dat de compensatie voor de das volledig kan plaatsvinden binnen het plangebied. In de groenzones tussen de bedrijvenclusters is sprake van een afwisselend biotoop, dat optimaal kan worden ingericht voor dassen, waardoor de kwaliteit veel groter wordt dan in de huidige situatie.

¹⁵ Natuurcompensatieplan voor het bedrijvenpark MAA-Oost, Taken, 10 mei 2005

Buiten het ontwikkelingsgebied van AviationValley wordt circa 21 hectare geschikt gemaakt voor de soorten patrijs en geelgors (akkervogels). Het inrichten van een geschikt akkervogelbiotoop zorgt tevens voor optimalisatie van het dassenbiotoop, zodat gelijktijdig wordt voorzien in de behoefte aan extra uitloopgebied voor de das (circa 15 hectare) buiten het plangebied. In het natuurcompensatieplan is aangegeven in welke gebieden maatregelen zullen worden getroffen om in voldoende compensatie te voorzien. Op basis van het natuurcompensatieplan zijn de benodigde ontheffingen van de Flora- en faunawet verleend.

4.10.2 Quickscan flora en fauna

Aangezien de natuuronderzoeken die ten grondslag hebben gelegen aan het natuurcompensatieplan (en de verkregen ontheffing Flora- en faunawet) dateren uit 2005, is in 2014 een nieuwe quickscan flora en fauna verricht in het plangebied¹⁶. De quickscan heeft bestaan uit een bureauonderzoek en een veldbezoek en had tot doel om de actuele situatie op het gebied van flora en fauna in beeld te brengen. Hoewel de plannen voor realisering van AviationValley op hoofdlijnen ongewijzigd zijn ten opzichte van de plannen uit 2005/2006, kan de situatie in het plangebied inmiddels zijn veranderd. Omdat voor een aantal diersoorten (waaronder de das) reeds een ontheffing van de Flora- en faunawet is verkregen, zijn deze soorten niet nader beschouwd in de nieuwe quickscan. Door uitvoering van het natuurcompensatieplan wordt immers voldaan aan de ontheffingsvoorwaarden en wordt voorzien in (ruimschoots) voldoende compensatie voor de betreffende soorten. Uit de quickscan blijkt dat er in de tussenliggende periode voor deze diersoorten geen veranderingen (bijvoorbeeld een nieuwe dassenburcht in het plangebied) zijn die heroverweging noodzakelijk maken.

Toetsing effect op beschermde gebieden

Natuurnetwerk Nederland (voorheen EHS)

Voor wat betreft het Natuurnetwerk Nederland (voorheen de ecologische hoofdstructuur EHS) is alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen, waaronder compensatie. Er bevindt zich geen NNN-gebied binnen het plangebied. Er is van directe aantasting van de NNN dan ook geen sprake.

Ook kunnen significant negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in de nabijheid van het plangebied worden uitgesloten. Vanuit dit oogpunt zijn er vanwege het NNN geen belemmeringen. Het akkervogelgebied, waar het plangebied een klein deel van uitmaakt, heeft geen planologische status in het kader van de EHS. Effecten op dit gebied vallen niet onder het NNN-instrumentarium.

Natuurbeschermingswet 1998

In de omgeving van het plangebied ligt een aantal Natura 2000-gebieden, waaronder het Bunder- en Elslooërbos, het Geleenbeekdal en de Bemelerberg en Schiepersberg.

¹⁶ Quickscan flora en fauna Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley, CroonenBuro5, 9 december 2014

Omdat niet kan worden uitgesloten dat de realisering van AviationValley gevolgen heeft voor één of meer Natura 2000-gebieden, zijn een voortoets en passende beoordeling verricht (zie paragraaf 4.10.3 en verder).

Toetsing effect op beschermde soorten Flora- en faunawet

Broedvogels

Alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Flora- en faunawet. Met de meeste broedvogels kan echter in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door eventuele (kap- en sloop)werkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli) en indien concrete broedgevallen aanwezig zijn. Ook is het mogelijk om voor het broedseizoen een plangebied ongeschikt te maken, waardoor geen broedgevallen optreden. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde. Bij onderhavige project is sprake van een herziening van een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om de aanwezige biotopen om te zetten in bedrijventerreinen met infrastructuur en groenzones. In het geval van het verwijderen van de ruigtevegetatie en ander opgaand groen, wordt geadviseerd om dit buiten de broedperiode van vogels te verwijderen (dit komt neer op de periode van augustus tot en met begin maart).

Met name de struweel- en ruigtevogels hebben hier hun nesten. Deze zijn beschermd tijdens het broedseizoen en mogen dan niet aangetast worden. Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen om te werken dan kan het plangebied (waar werkzaamheden plaatsvinden) vóór het broedseizoen ongeschikt gemaakt worden voor (broed)vogels. Dit kan door de opgaande vegetatie in het gebied zeer kort te maaien. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient vooraf aan de werkzaamheden het plangebied gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een erkend eco-loog. Indien vastgesteld wordt dat sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied of de directe omgeving dan kan het plangebied niet vrijgegeven worden en dienen de werkzaamheden binnen de invloedzone van het nest uitgesteld te worden tot nadat het nest niet meer in gebruik is.

Er is een aantal vogelsoorten waarvan de broedplaatsen jaarrond beschermd zijn en bij verwijdering van de broedplaats altijd ontheffing moet worden aangevraagd. Dit zijn de zogenoemde categorie 1-4-vogelsoorten. Tijdens het terreinbezoek zijn in het plangebied geen sporen, nesten/potentiële nestplaatsen of braakballen aangetroffen van categorie 1-4-vogelsoorten.

Deze soorten zijn dan ook, als broedvogel, uitgesloten in het plangebied. Daarnaast zijn er categorie 5-vogelsoorten, waarvan de nesten alleen jaarrond zijn beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen. Dit laatste is op het plangebied niet van toepassing. Er zijn geen categorie 5 soorten te verwachten die zeldzaam zijn in de omgeving of onvoldoende nestgelegenheden hebben in de omgeving. Derhalve zijn er geen zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden die jaarronde bescherming rechtvaardigen.

Oeverwaluw

Tijdens het terreinbezoek zijn twee oeverwaluwen waargenomen nabij de grondaafgravingen. Een kolonie kon gezien het jaargetijde niet meer worden vastgesteld. Indien oeverwaluwen tot broeden komen in het plangebied zijn de nesten beschermd. Zolang de nesten bewoond zijn, mogen deze niet verstoord worden. Indien werkzaamheden worden gepland, wordt geadviseerd om geen steile wanden te laten staan of deze af te dekken met zeil of doek. Op deze manier wordt voorkomen dat werkzaamheden vertraging oplopen door een broedkolonie oeverwaluwen.

Compensatieverplichting

In het plangebied komen de geelgors en de patrijs voor (Taken, 2005). De geelgors en patrijs behoren tot de compensatieplichtige soorten uit het natuurbeleid van de Provincie Limburg. Daarom zijn deze soorten opgenomen in het compensatieplan.

Zoogdieren

Alle vleermuissoorten zijn beschermd onder de Flora- en faunawet. Bij het slopen van bebouwing en het kappen van vooral oudere bomen dient te allen tijde rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van vleermuizen. Gebouwbewonende vleermuizen verblijven met name in spouwmuren, onder dakbetimmering, achter boeiborden of op zolders. Boombewonende vleermuizen verblijven in gaten, hollen of scheuren van voornamelijk grote bomen. In het plangebied zijn geen bomen en/of gebouwen aanwezig die geschikt zijn als vaste rust- en verblijfplaats van vleermuizen. Het bestemmingsplan maakt geen activiteiten mogelijk die verblijfplaatsen kunnen verstoren of aantasten. Een nader onderzoek naar het gebruik en functie van het plangebied is niet noodzakelijk. Er bestaan dan ook geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet.

De das komt voor in het plangebied. Er is reeds een compensatieplan opgesteld om het voortbestaan van deze soort in het plangebied te garanderen. Het plangebied biedt voor de eekhoorn, wild zwijn en bever geen geschikt leefgebied. De steenmarter heeft geen vaste rust- en verblijfplaats in het plangebied, maar zal het plangebied wel aan doen als foerageergebied. Negatieve effecten worden niet verwacht, gezien de groenzones die worden aangelegd voor de das en vleermuizen. De steenmarter zal hier ook gebruik van kunnen maken op zijn foerageertochten. Negatieve effecten op overige zwaarder beschermde zoogdieren zijn uitgesloten.

Reptielen en amfibieën

De waterpartijen in het plangebied, die ontstaan door regenval, zijn in potentie geschikt als voortplantingsbiotoop voor de uit de omgeving bekende rugstreeppad. De soort is tijdens het terreinbezoek niet aangetroffen, maar kan gezien de aanwezige braakliggende gebieden (met waterplassen) en het mobiele karakter van de rugstreeppad niet worden uitgesloten. Ten behoeve van het bestemmingsplan volstaat het om rekening te houden met het mogelijk voorkomen van deze beschermde amfibiesoort. Indien in de toekomst werkzaamheden gaan plaatsvinden in het plangebied, dient vooraf gekeken te worden of deze soort aanwezig is in de waterpartijen.

De waterpartijen maken deel uit van een (deels) door de mens gecreëerd biotoop. Bij werkzaamheden wordt geen (natuurlijk) biotoop van de soort permanent weggehaald. Het verdient daarom aanbeveling om waterpartijen te voorkomen, om zo geen geschikt leefgebied te creëren voor de rugstreeppad. Er zijn, met uitzondering van de rugstreeppad, geen zwaarder beschermde amfibie- of reptielsoorten aangetroffen of te verwachten in het plangebied. Het plangebied vormt geen geschikt (voortplantings)biotoop of landbiotoop voor deze biotoopkritische soorten. In het plangebied is tevens geen geschikt voortplantingswater aanwezig voor de meeste amfibiesoorten. Effecten op deze soorten zijn dan ook uitgesloten.

Vissen

Binnen de begrenzing van het plangebied zijn, vanwege het ontbreken van snelstromend (open) water, geen zwaarder beschermde vissoorten aangetroffen. Effecten hierop zijn dan ook uitgesloten.

Planten

Er zijn tijdens het terreinbezoek geen beschermde plantensoorten (Tabel 2 en 3) aangetroffen in het plangebied. Op basis van de bureaustudie wordt in het plangebied het rapunzelklokje verwacht. Ten behoeve van het bestemmingsplan volstaat het om rekening te houden met de standplaats van deze beschermde plantensoort. Indien in de toekomst werkzaamheden gaan plaatsvinden op de standplaats, dient vooraf gekeken te worden of deze soort nog aanwezig is op de locatie en directe omgeving. Indien het rapunzelklokje aanwezig is kan zonder een aparte Ffw-ontheffing gewerkt worden, op basis van een door de minister goedgekeurde gedragscode. Voorwaarde hierbij is dat de soort wordt verplaatst naar een geschikt groeigebied in de nabije omgeving.

Vlinders

Er zijn geen beschermde vlindersoorten aangetroffen in het plangebied. Het plangebied herbergt verder geen geschikt habitat voor de beschermde soorten. Effecten zijn dan ook uitgesloten.

Libellen

Er zijn geen beschermde libelsoorten aangetroffen in het plangebied. Het plangebied herbergt verder geen geschikt habitat voor beschermde soorten. Effecten zijn dan ook uitgesloten.

Advies vervolgstappen

Er hoeven op korte termijn geen vervolgstappen ondernomen te worden in het kader van de Flora- en faunawet. Aandachtspunten zijn het mogelijk voorkomen van het rapunzelklokje en de rugstreeppad in het plangebied. Voorafgaand aan gronduitgifte (of daadwerkelijke werkzaamheden) dient hier uitsluitel over te komen, in de vorm van onderzoek in de daarvoor geschikte perioden.

Conclusies

Beschermde natuurgebieden

Voor wat betreft de NNN is er alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen in de vorm van compensatie. In het plangebied Businesspark AviationValley is geen NNN-gebied aanwezig. Er komt wel NNN voor in de omgeving van het plangebied, echter buiten de invloedssfeer van de ontwikkeling. Er is van directe aantasting van de NNN dan ook geen sprake. Er is daarom geen noodzaak voor een compensatieplan (NNN).

Gezien de mogelijk significant negatieve effecten vanwege de toenemende stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden zijn een voortoets en passende beoordeling verricht. In paragraaf 4.10.3 en verder wordt hierop ingegaan.

Beschermde soorten

In het plangebied zijn geen zwaarder beschermde soorten (Tabel 2 en 3) aangetroffen die de voorgenomen bestemmingsplanherziening wezenlijk kunnen beïnvloeden. In het kader van Flora- en faunawet zijn er vanuit flora en fauna geen belemmeringen voor voorliggend bestemmingsplan. In het plangebied komen mogelijk het rapunzelklokje en de rugstreeppad voor. Voor de herziening van het bestemmingsplan is deze constatering voldoende. Voorafgaand aan gronduitgifte (of daadwerkelijke werkzaamheden) dient hier uitsluitel over te komen, in de vorm van onderzoek (conform protocollen) in de daarvoor geschikte perioden. Dit is noodzakelijk om het overtreden van verbodsbepaling van de Flora- en faunawet te voorkomen.

Tabel: Mogelijk voorkomen van en effecten op beschermde soorten in het plangebied en de noodzaak voor ontheffing.

Soortgroep/ soort	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk?	Bijzonderheden/ opmerkingen
Broedvogels algemeen	Mogelijk	Nee	Nee	Werken buiten broedseizoen of locatie ongeschikt maken voor nesten voorafgaand het broedseizoen.
Oeverwaluw	Mogelijk	Nee	Nee	Geen steile wanden laten staan en afdekken met zeil of doek.
Rapunzelklokje	Mogelijk	Ja	Nee	Indien werkzaamheden gepland op standplaats. Onderzoeken (mei - september) of soort voorkomt. Zo ja, verplaatsen met een gedragscode.
Rugstreeppad	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Indien werkzaamheden gepland in de waterpartijen onderzoeken (april - juli) op het voorkomen van de soort.

4.10.3 Voortoets

Omdat niet kan worden uitgesloten dat de realisering van AviationValley gevolgen heeft voor Natura 2000-gebieden, is een voortoets verricht. Deze voortoets is, samen met een stikstofdepositie-onderzoek en een passende beoordeling, gebundeld in één rapportage, die als bijlage bij het MER Businesspark AviationValley is opgenomen¹⁷.

De voortoets is gericht op het in beeld brengen van de mogelijke effecten van de planontwikkeling op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura-2000 gebieden die in de omgeving van het plangebied liggen. Een ontwikkeling kan op verschillende manieren een direct en/of indirect effect hebben op habitats en soorten. Met behulp van de effectenindicator (Ministerie van EL&I) is in de voortoets een verkenning uitgevoerd naar kansen op mogelijke effecten. De effectenindicator geeft informatie over de gevoeligheid van soorten en habitattypen voor de meest voorkomende storende factoren, gebaseerd op absolute getallen voor biotische randvoorwaarden en kennis van ruimtelijke randvoorwaarden. De effectenindicator geeft géén informatie over de daadwerkelijke schadelijke effecten van een activiteit noch over de significantie hiervan. Hiervoor is maatwerk vereist. In de omgeving van Businesspark AviationValley bevinden zich de volgende Natura 2000-gebieden:

- Bunder- en Elslooërbos, gelegen op circa 1,25 km afstand van het plangebied;
- Geleenbeekdal, gelegen op circa 4 km afstand van het plangebied;
- Bemelerberg & Schiepersberg, gelegen op circa 5,5 km afstand van het plangebied.

De planontwikkeling valt buiten de grenzen van de Natura 2000-gebieden. Om die reden is geen sprake van oppervlakteverlies of versnippering. Voor het merendeel van de andere relevante effecten (verontreiniging, verdroging, optische verstoring, verstoring door mechanische effecten, verstoring door trilling, verstoring door geluid, verstoring door licht) is in de voortoets geconcludeerd dat negatieve effecten vanwege de realisering van AviationValley kunnen worden uitgesloten. Uitzondering is de toename van stikstofdepositie, die een verzurende/vermestende werking kan hebben. Om die reden is een stikstofdepositie-onderzoek verricht.

4.10.4 Stikstofdepositie-onderzoek

In het stikstofdepositie-onderzoek is onderzocht of het bestemmingsplan mogelijk significante gevolgen heeft voor nabij gelegen Natura 2000-gebieden en of het op basis van de toename van de stikstofdepositie noodzakelijk is een passende beoordeling op te stellen. Hoewel voorliggend bestemmingsplan niet méér oppervlakte aan bedrijventerrein mogelijk maakt dan het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport', is ten opzichte van de feitelijke situatie (waarin slechts een beperkt aantal kavels is uitgegeven/in gebruik is voor bedrijvigheid) nog ruimte voor de toevoeging van bedrijvigheid. Het onderzoek maakt de toename van de stikstofdepositie inzichtelijk, waarbij een vergelijking is gemaakt tussen het huidige (feitelijke) gebruik van het gebied en de toekomstige maximaal mogelijke planologische invulling.

¹⁷ Voortoets en passende beoordeling Businesspark AviationValley, LievenseCSO, 29 april 2016

Hierbij is onderzoek gedaan naar de bedrijven op het bedrijventerrein, inclusief de verkeersaantrekkende werking op de Europalaan en de ontsluitingsweg van Businesspark AviationValley.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de stikstofdepositie op 18 voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden in Nederland toeneemt met meer dan 0,05 mol/ha/jaar. De hoogste toename van de depositie vindt plaats in het nabij gelegen Bunder- en Elsloolerbos en bedraagt 1,02 mol/ha/jaar. Op basis van deze toenames kunnen significant negatieve effecten niet op voorhand worden uitgesloten en is een passende beoordeling noodzakelijk.

4.10.5 Passende beoordeling

In de passende beoordeling is in kaart gebracht wat de effecten (kunnen) zijn van het gebruik van Businesspark AviationValley op de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden in de omgeving. Daarnaast is aangegeven welke verzachtende (mitigerende) maatregelen eventueel genomen kunnen worden om deze natuurlijke kenmerken niet aan te tasten en significant negatieve gevolgen te voorkomen. In de passende beoordeling is ingegaan op de Natura 2000-gebieden en habitattypen waar een toename van de stikstofdepositie van 0,05 mol/ha/jaar of meer is berekend. Daarnaast is getoetst aan de Belgische en Duitse regelgeving met betrekking tot stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden die over de grens liggen.

In de passende beoordeling is per Natura 2000-gebied een gebiedsbeschrijving opgenomen en is per gebied ingegaan op de instandhoudingsdoelstellingen. Vervolgens is per habitatype aangegeven hoe groot de toename van de stikstofdepositie maximaal is en welke gevolgen dat zou kunnen hebben. Uit de passende beoordeling is gebleken dat bij veel habitats nu en in de toekomst geen sprake is van een algemene overschrijding van de kritische depositiewaarde. Wel kan lokaal nog sprake zijn van matige overbelasting die in de toekomst minder wordt. De beperkte extra depositie als gevolg van Businesspark AviationValley zal niet leiden tot aantasting van de natuurlijke kenmerken van deze habitats.

Bij een beperkt aantal habitats is nu en in de toekomst sprake van overschrijding van de kritische depositiewaarde. De stikstof wordt gelijkmatig over het jaar gedeponneerd in het gebied. Vaak vindt in de beïnvloede habitattypen beheer plaats, waarbij vegetatieontwikkeling wordt geremd door wegnemen van plantenmateriaal en/of organische stof (maaien, begrazen, plaggen, opslag verwijderen en dergelijke). Een geringe toename van stikstof vertaalt zich theoretisch in een iets hogere natuurlijke productie in de systemen. Deze verhoging van de productie is zo beperkt dat hij bij het reguliere beheer weer uit het systeem wordt verwijderd. In het kader van de Programmatistische Aanpak Stikstof (PAS) zijn herstelstrategieën ontwikkeld. Daarnaast worden aanvullende bronmaatregelen getroffen om de stikstofdepositie terug te dringen, onder andere door het verder terugdringen van de stalemissie van veehouderijen. In het algemeen leidt dit tot een afname van de stikstofdepositie.

De extra depositie als gevolg van Businesspark AviationValley is zo gering dat dit niet leidt tot hogere deposities in 2020 en 2030 dan voorzien in de PAS. In het kader van de PAS zijn voor alle Natura 2000-gebieden in Nederland met stikstofgevoelige habitats waarbij sprake is van een overschrijding van de kritische depositiewaarde gebiedsanalyses uitgevoerd. Op basis van de gebiedsanalyses is voor alle betreffende Natura 2000-gebieden vastgesteld dat wetenschappelijk gezien er redelijkerwijs geen twijfel bestaat dat de instandhoudingsdoelstelling op termijn kunnen worden gehaald. Behoud is geborgd, dus verslechtering wordt voorkomen. De zeer geringe verhoging van de stikstofdepositie als gevolg van Businesspark AviationValley zal er niet toe leiden dat de instandhoudingsdoelstelling op termijn niet kunnen worden behaald. Afzonderlijke projecten in het plangebied van het bestemmingsplan Businesspark AviationValley zijn op basis van de PAS-systematiek alleen toegestaan indien nog ontwikkelingsruimte beschikbaar is. Op dit moment is die ontwikkelingsruimte nog beschikbaar. De PAS werkt uiteindelijk als een slot op de deur, waardoor aantasting van de natuurlijke kenmerken niet mogelijk is.

Voor Vlaanderen en Duitsland geldt dat de stikstofdepositie ruim lager is dan de van toepassing zijnde grenswaarden. De stikstofdepositie zal in deze landen niet leiden tot aantasting van de kwaliteit van de aanwezige habitats. Geconcludeerd kan worden dat het bestemmingsplan 'Businesspark AviationValley' de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden niet aantast en de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden niet in gevaar brengt. De Natuurbeschermingswet 1998 is daarom geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.11 Kabels en leidingen

Langs de zuidelijke rand van het plangebied ligt een rioolwatertransportleiding. De leiding is, inclusief een bebouwingsvrije zone van 2,5 meter aan weerszijden van de leiding, bestemd als 'Leiding'. Binnen deze bestemming gelden een bouwverbod (met afwijkingsmogelijkheid) en een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden.

5 Juridische planopzet

5.1 Plansystematiek

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te bieden voor de ontwikkeling van Businesspark AviationValley. In het bestemmingsplan zijn de stedenbouwkundige en landschappelijke visie uit het actuele Masterplan Businesspark AviationValley (mei 2016) vertaald in concrete planregels. Het doel van het bestemmingsplan is het bieden van een flexibel kader waarbinnen AviationValley kan worden gerealiseerd. De regels uit het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' zijn tegen het licht gehouden en planregels die onnodig beperkend zijn (en daardoor de ontwikkeling en uitgifte van het bedrijventerrein in de weg staan) zijn geschrapt. In het bestemmingsplan zijn de belangrijkste uitgangspunten vanuit het Masterplan geborgd. Het betreft onder meer de hoofdinfrastructuur, de indeling in bedrijvensclusters en de realisering van een centrale landschapszone en groen ingerichte randen rond het bedrijventerrein. Voor de bedrijvensclusters is sprake van ruime bouw- en gebruiksmogelijkheden.

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Gestreefd is naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en planregels. In het kader van de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012) dient een vaste volgorde en indeling van het bestemmingsplan te worden aangehouden. De planregels zijn overeenkomstig de SVBP2012 verdeeld in vier hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten, waarin is aangegeven hoe bij de toepassing van de bestemmingsregels wordt gemeten en op welke manier de geluidruimte (in verband met de koppeling met het geluidbeheersplan) wordt berekend.

Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn regels gegeven voor de binnen het plangebied voorkomende bestemmingen. Per bestemming zijn gebruiksregels en bouwregels opgenomen. Daarnaast is in de bestemmingsregels aangegeven in welke gevallen het bevoegd gezag kan afwijken van de planregels. In paragraaf 5.2 worden de afzonderlijke bestemmingen toegelicht.

Hoofdstuk 3 - Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:

- een anti-dubbeltelregel;
- algemene bouwregels;
- algemene gebruiksregels;

- algemene aanduidingsregels: hierin zijn regels gesteld met betrekking tot de op de verbeelding opgenomen gebiedsaanduidingen. De gebiedsaanduidingen hebben betrekking op de zones waarbinnen beperkingen gelden vanwege de ligging van AviationValley nabij luchthaven MAA;
- algemene afwijkingsregels: hierin is bepaald waarvoor het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor het afwijken van de regels kan verlenen;
- algemene wijzigingsregels;
- overige regels.

Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel is het overgangsrecht opgenomen, zoals dat in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Het tweede artikel betreft de slotregel, waarin is aangegeven hoe de planregels kunnen worden aangehaald.

5.2 De bestemmingen

Hierna worden de bestemmingen toegelicht die voorkomen in de bestemmingsplannen 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' van de gemeenten Beek en Meerssen. Omdat de verbeelding en planregels zijn afgestemd op het deel van het bedrijventerrein dat binnen de gemeentegrens ligt, liggen een aantal (delen) van de hierna beschreven bestemmingen niet binnen het plangebied. Aangezien Businesspark AviationValley één bedrijventerrein is, is de toelichting niet gesplitst. Onderdelen van de hierna opgenomen tekst zijn dus niet van toepassing op de verbeelding en regels van dit bestemmingsplan, maar zijn voor de volledigheid toch opgenomen.

Agrarisch met waarden – Landschap

De gronden met de bestemming 'Agrarisch met waarden – Landschap' zijn bestemd voor behoud en herstel van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van het Nationaal Landschap Zuid-Limburg en voor de uitoefening van een agrarisch bedrijf. Daarnaast zijn groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen, extensieve dagrecreatie en water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Op de gronden met deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. In de regels zijn nadere bepalingen opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Om de waarden van de gronden te beschermen, is een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen.

Bedrijventerrein

De gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn bestemd voor bedrijven in de milieucategorieën 2 t/m 4.1, voor zover die bedrijven zijn opgenomen in de staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage bij de regels). Via afwijking kunnen bedrijven worden toegestaan die niet zijn genoemd in de staat van bedrijfsactiviteiten, mits deze bedrijven naar aard en invloed op de omgeving gelijk zijn te stellen met de toegelaten bedrijven. Ook kan via afwijking een bedrijf in milieucategorie 4.2 worden toegestaan, mits het betreffende bedrijf uit oogpunt van milieuhinder inpasbaar is.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – platformgebonden bedrijven' zijn tevens platformgebonden bedrijven, zoals het luchthavenbedrijf en vliegtuigbouw-, vliegtuigreparatie- en vliegtuigonderhoudsbedrijven toegestaan. Geluidzone-ringsplichtige inrichtingen en zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan. Bij de bedrijfsactiviteit behorende niet-zelfstandige kantoren zijn wel toegelaten. Risicovolle inrichtingen zijn uitsluitend toelaatbaar via een omgevingsvergunning voor het afwijken. Ter plaatse van de aanduiding 'onderwijs' zijn luchtvaartgerelateerde onderwijsinstellingen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'horeca' is een horecabedrijf gericht op het verstrekken van voedsel en dranken en het bieden van vergaderruimte toegestaan en ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van horeca – vliegtuighotel' is een vliegtuighotel toegestaan. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn daarnaast verkeersvoorzieningen (waaronder ontsluitingswegen), parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen algemeen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – platformgebonden bedrijven' zijn tevens voorzieningen ten behoeve van het luchtvaartverkeer (waaronder hangars, opslagruimtes en het luchthavenplatform) toegelaten. In de gebruiksregels van de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn regels opgenomen voor het parkeren en laden/lossen, voor buitenopslag en voor de verdeling van de geluidruimte overeenkomstig het geluidbeheersplan.

In de bouwregels is bepaald dat het minimum bebouwingspercentage van het bouwperceel 50% bedraagt en het maximum bebouwingspercentage 80%. Via afwijking kan een lager bebouwingspercentage dan 50% worden toegestaan (tot een minimum van 30%), mits dit noodzakelijk is in het kader van de bedrijfsvoering of in verband met een gefaseerde ontwikkeling. In de bouwregels zijn daarnaast voor gebouwen en voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde maximale hoogtematen opgenomen. De bouwregels voor gebouwen zijn afgestemd op het Masterplan Businesspark AviationValley. Omdat het bestemmingsplan een globaal karakter heeft, zijn de regels met betrekking tot de bouwhoogte en de afstand van gebouwen tot de perceelsgrenzen niet aangegeven op de verbeelding, maar geregeld in de planregels. In lijn met het Masterplan wordt daarbij onderscheid gemaakt in bebouwing langs de buitenranden van de bedrijvenclusters en bebouwing binnenin de bedrijvenclusters. Op de verbeelding zijn de bedrijvenclusters aangeduid, zodat duidelijk is waar deze zijn begrensd (en wat dus de buitenrand is): iedere aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – bedrijvencluster' omvat één bedrijvencluster.

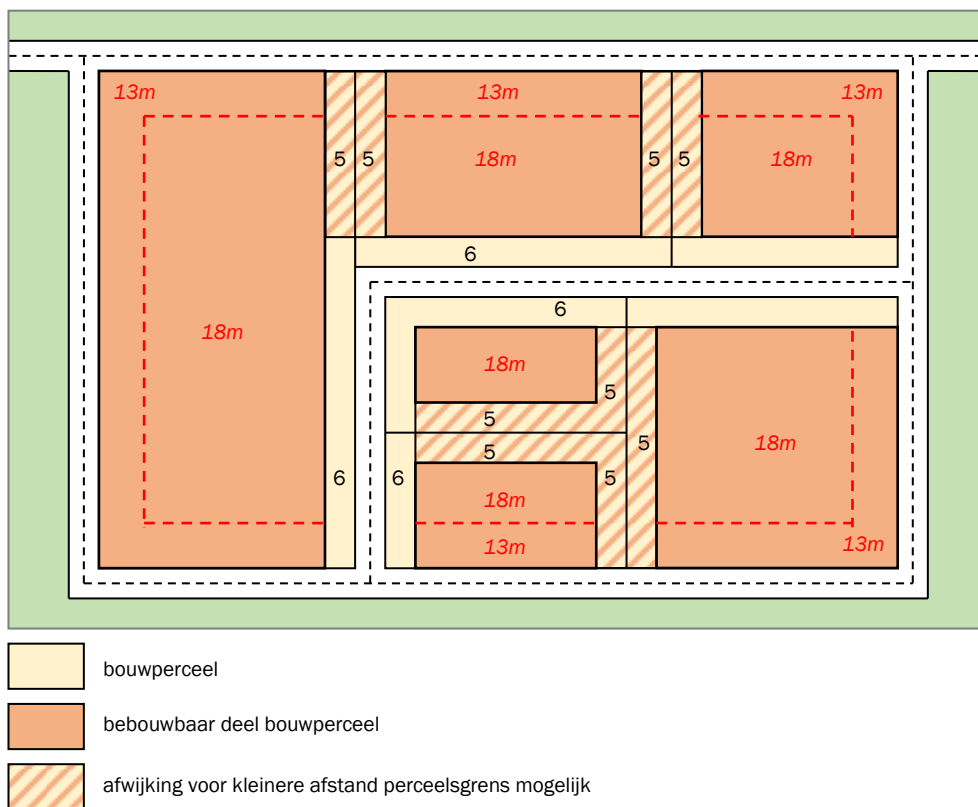
Voor de bouwhoogte gelden de volgende regels:

- De hoofdregel is dat de maximale bouwhoogte **18 meter** bedraagt.
- Waar op de verbeelding een aanduiding is opgenomen, bedraagt de bouwhoogte maximaal de aangeduide bouwhoogte. Deze aanduiding is opgenomen ter plaatse van de Maintenance Boulevard (maximale bouwhoogte **25 meter**).
- Voor bouwpercelen die grenzen aan een weg die aan de buitenzijde van een bedrijvencluster ligt, geldt dat de bouwhoogte op de eerste 10 meter van het perceel (gemeten vanaf de perceelsgrens of perceelsgrenzen die grenzen aan deze weg) maximaal **13 meter** mag bedragen.

Voor de afstand tot de perceelsgrenzen gelden de volgende regels:

- waar een bouwperceel grenst aan het luchthavenplatform of aan een weg die aan de buitenzijde van een bedrijvencluster ligt, bedraagt de minimale afstand tot de perceelsgrens **0 meter**: bebouwing mag hier dus op de perceelsgrens worden gerealiseerd.
- waar een bouwperceel grenst aan een weg die binnen een bedrijvencluster ligt, bedraagt de minimale afstand tot de perceelsgrens langs die weg **6 meter**.
- voor perceelsgrenzen die niet grenzen aan een weg of aan het luchthavenplatform (perceelsgrenzen tussen bedrijven onderling of achterste perceelsgrenzen die niet aan een weg grenzen) bedraagt de minimale afstand tot de perceelsgrens **5 meter**.

Via afwijking kan een kleinere afstand worden toegestaan, mits dat stedenbouwkundig aanvaardbaar is en de belangen van derden niet worden geschaad. Hierdoor wordt het bijvoorbeeld mogelijk om bedrijfsgebouwen aan weerszijden in de perceelsgrens te bouwen en zo een gesloten wand te creëren.



Schematische weergave bouw mogelijkheden binnen een bedrijvencluster:
minimale afstand tot perceelsgrenzen (zwart) en maximale bouwhoogte (rood)

Het zuidoostelijke bedrijvencluster ligt deels op het grondgebied van de gemeente Beek en deels op het grondgebied van de gemeente Meerssen. Een bedrijfsperceel dat binnen dit cluster wordt uitgegeven, kan zich dus in twee gemeenten (en daarmee binnen twee bestemmingsplannen) bevinden.

In de bestemming 'Bedrijventerrein' is daarom zowel in de bouwregels als in de gebruiksregels een bepaling opgenomen die de relatie tussen beide bestemmingsplannen regelt. In deze regeling is aangegeven dat de aan elkaar grenzende bestemmingsvlakken met de bestemming 'Bedrijventerrein' in de gemeente Beek en de gemeente Meerssen voor de toepassing van de bouw- en gebruiksregels (en de afwijkingen daarvan) als één bestemmingsvlak worden beschouwd. Als een bedrijfsperceel zich uitstrekt tot over de gemeentegrens, dient bijvoorbeeld het bebouwingspercentage te worden gemeten over het hele perceel, en niet gesplitst over het perceelsdeel in Beek en het perceelsdeel in Meerssen. Hiermee wordt voorkomen dat een bouwaanvraag zou moeten worden geweigerd omdat binnen één gemeente sprake is van een te laag bebouwingspercentage, terwijl het bebouwingspercentage bezien over het hele bedrijfsperceel wél voldoet. Ter verduidelijking is in de bijlage bij de regels een afbeelding van het totale (gezamenlijke) bestemmingsvlak opgenomen.

Groen

De gronden met de bestemming 'Groen' zijn bestemd voor groenvoorzieningen, voorzieningen voor langzaam verkeer, calamiteitenontsluitingen, onderhoudswegen, nutsvoorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Op de gronden met deze bestemming mogen geen gebouwen en overkappingen worden gebouwd. In de regels zijn nadere bepalingen opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Om de (toekomstige) groene waarden te beschermen, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Er is onder andere een omgevingsvergunning benodigd voor het aanbrengen van verhardingen, het aanpassen van waterlopen, het afgraven of ophogen van de bodem en het kappen van bomen. Omdat de groenvoorzieningen deels nog moeten worden aangelegd, is bepaald dat voor werkzaamheden die plaatsvinden in het kader van de eerste aanleg van de groenvoorzieningen geen omgevingsvergunning nodig is.

Ter plaatse van de aanduiding 'wetgevingzone – wijzigingsgebied' kunnen burgemeester en wethouders het plan wijzigen ten behoeve van de realisering van een extra ontsluiting. In de wijzigingsvoorwaarden is aangegeven dat dit geen reguliere ontsluiting mag betreffen, maar dat de ontsluiting uitsluitend dienst mag doen als ontsluiting voor (vracht)verkeer uit het buitengebied, dat een bestemming heeft op het bedrijventerrein.

Natuur

De gronden met de bestemming 'Natuur' zijn bestemd voor ontwikkeling, behoud en herstel van de landschappelijke en natuurlijke waarden van de gronden. Daarnaast zijn groenvoorzieningen, voorzieningen voor langzaam verkeer, calamiteitenontsluitingen, extensieve dagrecreatie en water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'archeologische waarden' zijn de gronden tevens bestemd voor bescherming en handhaving van de aanwezige archeologische waarden.

Op de gronden met deze bestemming mogen geen gebouwen en overkappingen worden gebouwd. In de regels zijn nadere bepalingen opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Om de (toekomstige) landschappelijke en natuurlijke waarden te beschermen, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen. Er is onder andere een omgevingsvergunning benodigd voor het aanbrengen van verhardingen, het aanpassen van waterlopen, het afgraven of ophogen van de bodem en het kappen van bomen. Omdat de natuurzone in en rond het bedrijventerrein nog moet worden aangelegd, is bepaald dat voor werkzaamheden die plaatsvinden in het kader van de eerste aanleg van het natuurgebied (inclusief de aanleg van langzaam verkeerspaden en calamiteitenontsluitingen) geen omgevingsvergunning nodig is. Hierdoor wordt voorkomen dat telkens een omgevingsvergunning moet worden verleend voor werkzaamheden die juist tot doel hebben om het gebied een waardevol landschappelijk en natuurlijk karakter te geven. Ter plaatse van de aanduiding 'archeologische waarden' geldt een specifiek omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden, dat is gericht op bescherming van de archeologische waarden ter plaatse.

Verkeer

De gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn bestemd voor verkeersvoorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, kunstwerken en water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Op de gronden met deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. In de regels zijn nadere bepalingen opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Leiding (dubbelbestemming)

De gronden met de dubbelbestemming 'Leiding' zijn mede bestemd voor een rioolwatertransportleiding. Op de gronden met de bestemming 'Leiding' mag niet worden gebouwd. Via afwijking kan het bevoegd gezag bebouwing toestaan, mits het bouwwerk geen schade toebrengt aan de leiding en de leidingbeheerder wordt gehoord. Daarnaast geldt op deze gronden een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden.

Waarde – Archeologie 2, 3, 4 (dubbelbestemming)

De gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' zijn mede bestemd voor het behoud, de bescherming en het herstel van de archeologische waarden van de gronden. Op de gronden geldt een bouwverbod. Dit bouwverbod is niet van toepassing op bodemversturende ingrepen die kleiner zijn dan een in de regels opgenomen ondergrens, of als op basis van een rapport is gebleken dat de archeologische waarden in voldoende mate zijn vastgesteld. Daarnaast geldt een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden, waarbij ook een ondergrens is opgenomen. De ondergrens bedraagt voor de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' 10.000 m² en voor de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 3' en 'Waarde – Archeologie 4' 2.500 m².

6 Economische uitvoerbaarheid

In het kader van de ontwikkeling van AviationValley (destijds MAA-Oost) en het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport', dat de ontwikkeling van het bedrijventerrein mogelijk heeft gemaakt, 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 bedrijvenclusters 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 vaststelling van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, herziening 1' in 2010 is een gewijzigde opzet van het luchthaventerrein en de Maintenance Boulevard mogelijk gemaakt, waardoor de oppervlakte van een aantal bedrijvenclusters is gewijzigd. Deze wijziging is doorgerekend en gebleken is dat de gewijzigde opzet niet of nauwelijks invloed had op de economische uitvoerbaarheid.

Voorliggend bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' maakt een andere clusterindeling mogelijk en biedt een actueel juridisch-planologisch kader voor het totale bedrijventerrein. Het doel van de actualisatie is onder meer om de nieuwe, beter uitteefbare clusterindeling vast te leggen en een aantal onnodig beperkende planregels te verwijderen, met als oogmerk om de uitgifte van bedrijfskavels te bespoedigen. De totale oppervlakte aan bedrijvenclusters (en dus ook de totale oppervlakte aan natuur en groen) is ongewijzigd ten opzichte van de oppervlakte aan bedrijventerrein in de vigerende bestemmingsplannen. Het bestemmingsplan heeft daarom geen negatieve gevolgen voor de economische haalbaarheid van Businesspark AviationValley en is economisch uitvoerbaar.

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark Aviation-Valley' is overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar de betrokken instanties. Van de volgende instanties is een vooroverlegreactie ontvangen:

- Provincie Limburg;
- Waterschap Roer en Overmaas;
- Eurocontrol;
- Brandweer Zuid-Limburg.

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft per mail aangegeven geen reactie in te dienen, aangezien IL&T geen belanghebbende is. Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) heeft telefonisch aangegeven geen aanleiding te zien tot het maken van opmerkingen. Van de gemeenten Sittard-Geleen, Stein en Nuth is geen vooroverlegreactie ontvangen. De ingekomen reacties worden hierna kort samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of de reacties hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Provincie Limburg

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

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

Waterschap Roer en Overmaas

Het waterschap heeft enkele opmerkingen op het waterhuishoudkundig plan voor AviationValley:

- *In het plan is de leegloop van de hemelwatervoorziening niet beschreven. Deze voorziening dient in principe binnen 24 uur leeg te zijn.*
- *De kwelstromen die ontstaan door geïnfiltreerd regenwater in het plangebied mogen niet leiden tot wateroverlastknelpunten elders.*
- *Bij een neerslaggebeurtenis T:100 hoort een bui van 45 mm in 30 minuten. Op pagina 15 van het waterhuishoudkundig plan staat 35 mm in 30 minuten.*

Waterschap Roer en Overmaas is vanaf de beginfase van de planvorming voor AviationValley betrokken geweest bij het waterhuishoudkundig plan en heeft in het kader van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' (vastgesteld in 2006) een positief wateradvies gegeven.

Het waterhuishoudkundig systeem dat wordt gerealiseerd in het plangebied is op hoofdlijnen ongewijzigd ten opzichte van het systeem zoals voorgesteld in 2006. De opmerkingen die het waterschap heeft, zijn in een afzonderlijk bericht aan het waterschap beantwoord. Het waterschap heeft telefonisch gereageerd en heeft aangegeven nog vragen te hebben over de leegloop van de hemelwatervoorziening en het effect van de infiltratie op de kwelstromen. Deze aspecten betreffen met name de technische uitvoering van het waterhuishoudkundig systeem en worden in nauw overleg met het waterschap nader uitgewerkt. De verschrijving bij een T:100 bui was in het voorontwerpbestemmingsplan reeds gecorrigeerd. De reactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Eurocontrol

Eurocontrol heeft aangegeven geen bezwaren te hebben tegen het bestemmingsplan.

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

Brandweer Zuid-Limburg

De brandweer Zuid-Limburg heeft een externe veiligheidsadvies gegeven. Het doel daarvan is om het bevoegd gezag inzicht te geven in de bestrijdbaarheid van mogelijke incidenten. Daarnaast is een inschatting gemaakt van de zelfredzaamheid van in het plangebied verblijvende personen. Het plangebied ligt in het effectgebied van een ongeval met toxische stoffen op de A2 of industrieterrein Chemelot. De brandweer adviseert daarom een aantal zelfredzaamheidsmaatregelen: toepassen van centraal uitschakelbare ventilatie in gebouwen, inrichten van een goed waarschuwingssysteem en een goede risicocommunicatie en het inrichten van bedrijfsnoodplannen op een toxisch scenario. De brandweer wijst er daarnaast op dat het in 2007 uitgebrachte advies omtrent bluswatervoorziening en bereikbaarheid nog altijd van kracht is.

Het brandweeradvies wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van bouwplannen op het bedrijventerrein. De door de brandweer voorgestelde maatregelen zijn enerzijds bouwtechnisch van aard (uitschakelbare ventilatie) en hebben anderzijds betrekking op aspecten als alarmering en risicocommunicatie. Deze aspecten kunnen niet in een bestemmingsplan worden geborgd. De reactie leidt daarom niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Met betrekking tot de bluswatervoorziening en bereikbaarheid zijn afspraken gemaakt tussen Land Development AviationValley (LDAVM) en de brandweer. LDAVM voorziet in voldoende bluswatervoorzieningen conform de aanbevelingen van de brandweer. Bij het bouwrijp opleveren van de terreinen wordt zowel in een primaire als in een secundaire bluswatervoorziening voorzien. Er wordt rekening gehouden met een adequate bereikbaarheid van de bluswatervoorzieningen. Bouwtechnische voorzieningen als compartimentering en sprinklerinstallaties worden meegenomen bij de te verlenen omgevingsvergunningen voor bouwen. De brandweer wordt in een vroegtijdig stadium betrokken bij de vergunningverlening.

7.2 Verdere procedure

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