vandewall
planologisch advies

Toelichting

Inhoud

1 Inleiding **3**
1.1 Aanleiding 3
1.2 Ligging van het plangebied 3
1.3 Vigerende bestemmingsplannen 4
1.4 Bij het plan behorende stukken 6
1.5 Leeswijzer 6

2 Beschrijving plangebied **7**

3 Beleidskader **10**
3.1 Wetgeving en Rijksbeleid 10
3.2 Provinciaal beleid 14
3.3 Regionaal beleid 16
3.4 Gemeentelijk beleid 16

4 Planbeschrijving **19**
4.1 Bouwplan 19
4.2 Parkeren 21

5 Milieuaspecten **22**
5.1 Waterhuishouding 22
5.2 Milieu 24
5.3 Archeologie 29
5.4 Ecologie en stikstof 30
5.5 Bedrijven en milieuzonering 31
5.6 Kabels en leidingen 31

6 Het bestemmingsplan **32**
6.1 Feitelijke planopzet 32
6.2 Juridische planopzet 32

7 Uitvoerbaarheid **34**
7.1 Economische uitvoerbaarheid 34
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 34

8 Handhavingsparagraaf **35**
Bijlage 1 Vooroverlegreacties 36
Bijlage 2 Advies veiligheidsregio 37

Separate bijlagen:

1. Aelmans, ‘Verkennend bodem- en asbestonderzoek Europalaan ong. (terrein VADO) te Maastricht Airport’, rapportnummer E190535.007/HWO, d.d. 13.02.2020;
2. Kompas Adviseurs en Ingenieurs BV, ‘Stikstofdepositieberekening Europalaan’, rapportnummer 20008, d.d. 13.12.2022;
3. Ecolybrium, ’Memo bomenscan Europalaan 31’, rapportnummer 22-1295, d.d. 07.11.2022.



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het bedrijf Nea International is gevestigd aan de Europalaan 31 te Maastricht Airport. Het bedrijf produceert en distribueert orthopedische braces onder de merken Push Braces en Push Sports en heeft door toenemende groei van de bedrijfsactiviteiten behoefte aan uitbreiding van haar gebouw. De verhuurder van het gebouw en de gronden wil het bedrijf faciliteren en de gewenste uitbreiding mogelijk maken. Hiertoe wordt een perceel ten zuiden van de huidige kavel verworven. Daarnaast zal nog een strook grond langs de Europalaan van de gemeente Beek worden verworven om een optimale inpassing en ontsluiting van het bedrijf te bewerkstelligen.

De uitbreiding van de bedrijfsbebouwing is aansluitend aan de bestaande bebouwing geprojecteerd. Daarbij speelt de situatie dat de gronden van de beoogde uitbreiding zijn gelegen in twee bestemmingsplannen. Beide bestemmingsplannen laten de vestiging/uitbreiding van dit bedrijf functioneel toe, echter de op de verbeelding van deze bestemmingsplannen aangegeven bouwvlakken zijn op 10 respectievelijk 5 meter uit de perceelgrenzen geprojecteerd waardoor het realiseren van deze bebouwing op basis van deze bestemmingsplannen niet mogelijk is. Om deze uitbreiding mogelijk te maken is derhalve een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. Omdat de gronden van het plan zijn gelegen in twee bestemmingsplannen is ervoor gekozen een postzegelbestemmingsplan op te stellen voor de gehele bedrijfslocatie. Daarbij wordt planologisch aangesloten op de bestemming waarin het huidige bedrijfsgebouw is bestemd.

De gemeente Beek wil op deze wijze de uitbreiding van Nea International faciliteren en zal de hiervoor noodzakelijke bestemmingsplanprocedure ex artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening (Wro) doorlopen. Het bestemmingsplan met de daarbij uitgevoerde onderzoeken ligt thans voor.

1.2 Ligging van het plangebied

Ligging
Het plangebied is gelegen in de oksel van de Europalaan te Maastricht Airport en vormt de noordoostelijke afronding van een van de bedrijvenclusters behorende bij AviationValley. De oppervlakte van het plangebied bedraagt 6.250 m². Op het onderstaande kaartje is het plangebied aangeduid:

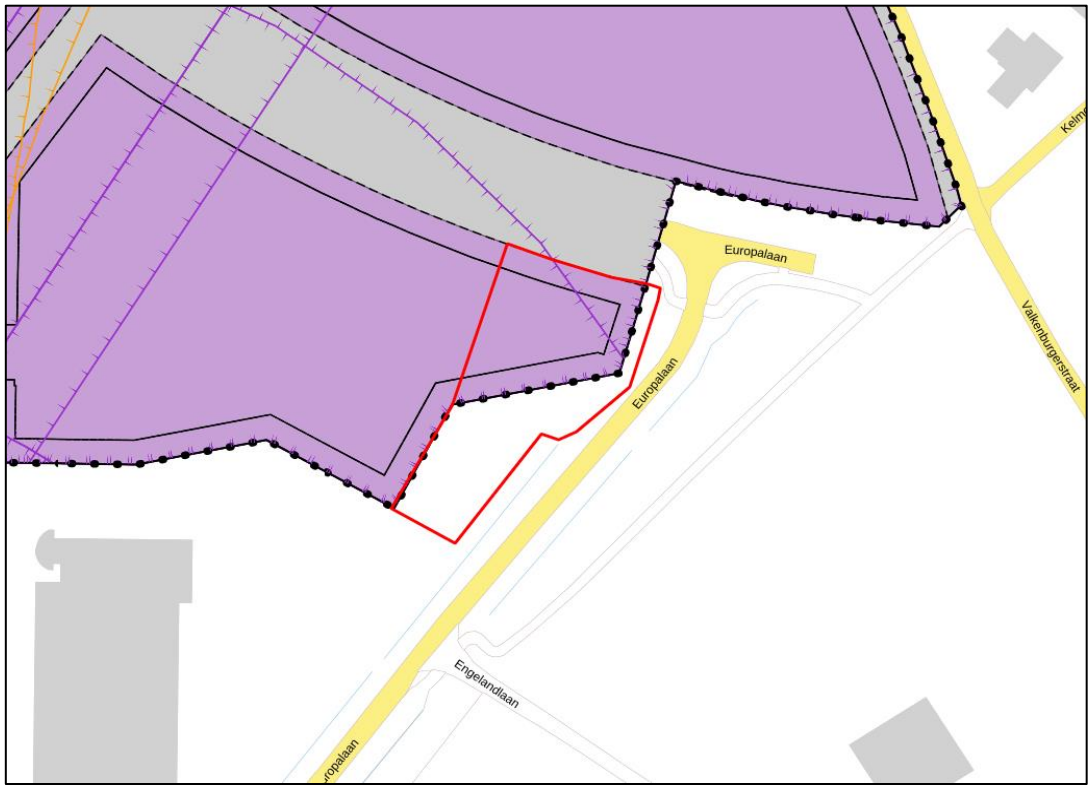


Locatie plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied is thans juridisch-planologisch geregeld in drie bestemmingsplannen, te weten het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' (vastgesteld door de raad van de gemeente Beek d.d. 28.03.2013), het bestemmingsplan 'Maastricht-Aachen Airport, Businesspark AviationValley' (vastgesteld door de raad van de gemeente Beek d.d. 29.09.2016) en het bestemmingsplan 'Parkeren' (vastgesteld door de raad van de gemeente Beek d.d. 08.11.2018). Deze plannen komen in het navolgende aan de orde.

Bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012'
Het bestaande deel van het bedrijfspand en bijbehorende gronden aan de Europalaan 31 is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' en is daarin bestemd tot 'Bedrijventerrein – Luchthavengebonden'. Binnen deze bestemming zijn luchthavengebonden bedrijven met bijbehorende kantoren van categorie 1 t/m 4.1 van de Staat van bedrijfsactiviteiten bedrijventerreinen (die als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd), toegestaan. Onder luchthavengebonden bedrijvigheid wordt volgens de begripsbepalingen in artikel 1 verstaan: 'bedrijven/kantoren die een ondersteunende functie hebben voor de luchtvaart- en logistieke activiteiten of een nauwe verwevenheid daarmee hebben, inclusief modern gemengde bedrijven met een zekere mate van luchthavenbinding'. Daarnaast zijn binnen deze bestemming verkeersvoorzieningen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegelaten. Er mag uitsluitend gebouwd worden binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak (dat op 10 meter van de perceelgrenzen is getrokken), tot een maximum bouwhoogte van 17 meter (mits aan de gebiedsaanduidingen inzake luchtvaartverkeerzones kan worden voldaan), waarbij het maximum bebouwingspercentage niet meer dan 70 mag bedragen. Daarnaast zijn er door middel van drie gebiedsaanduidingen beperkingen opgenomen voor bouwhoogtes als gevolg van de hier geldende luchtvaartverkeerzones. Deze leveren voor de bestaande situatie geen belemmeringen op. Op de onderstaande uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' is de huidige bestemming van het noordelijk deel van het plangebied aangegeven binnen de rode omlijning:

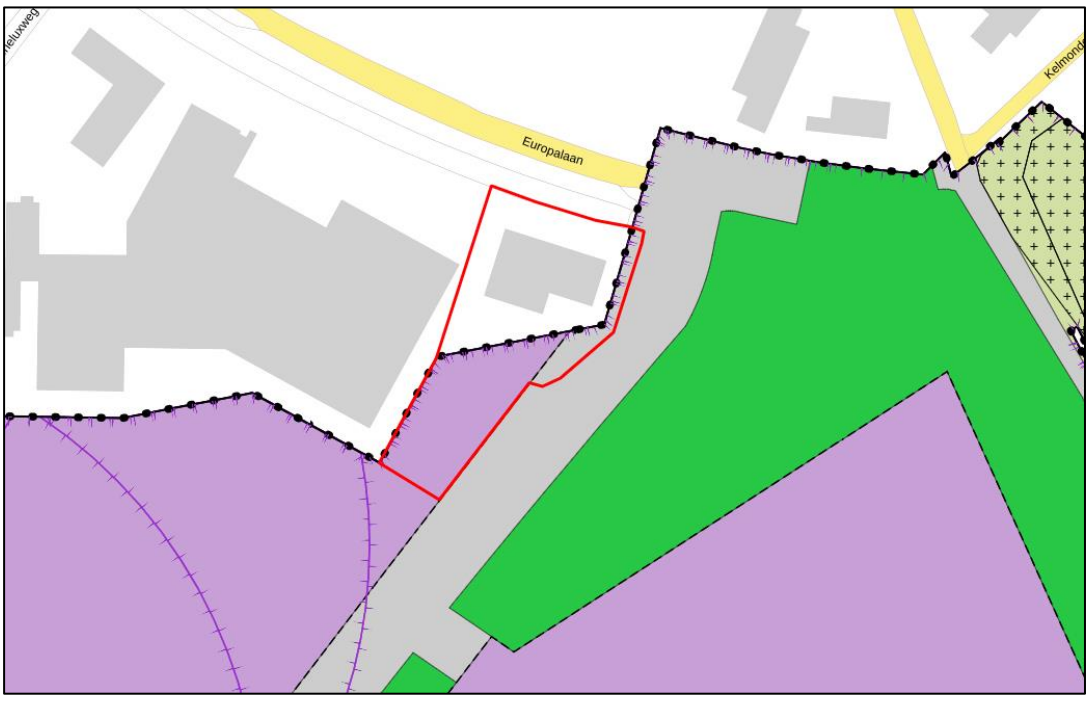


Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012'

Bestemmingsplan 'Maastricht-Aachen Airport, Businesspark AviationValley'

Het zuidelijke deel van het plangebied is planologisch geregeld in het bestemmingsplan 'Maastricht-Aachen Airport, Businesspark AviationValley' en is daarin bestemd tot 'Bedrijventerrein' en 'Verkeer'. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn ter plaatse van het voorliggende plangebied bedrijven toegestaan zoals opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten (opgenomen in bijlage 1 van dit plan) behorende tot de milieucategorieën 2 t/m 4.1, met uitzondering van geluidzoneringsplichtige inrichtingen, risicovolle inrichtingen en zelfstandige kantoren. Wél zijn hier niet-zelfstandige kantoren toegestaan die deel uitmaken van de gevestigde bedrijven. Daarnaast zijn verkeersvoorzieningen, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, nutsvoorzieningen en water en huishoudkundige voorzieningen toegestaan. Daarnaast zijn er door middel van zes gebiedsaanduidingen beperkingen opgenomen voor bouwhoogtes als gevolg van de hier geldende luchtvaartverkeerszones. Deze leveren voor de bestaande situatie geen belemmeringen op. Er mag uitsluitend gebouwd worden binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak (dat op 5 meter van de perceelgrenzen is getrokken), dat voor minimaal 50% bebouwd dient te worden en voor maximaal 80% bebouwd mag zijn. De maximale bouwhoogte bedraagt 18 meter (mits aan de gebiedsaanduidingen inzake luchtvaartverkeerzones kan worden voldaan), echter op bouwpercelen die grenzen aan wegen die aan de buitenzijde van een bedrijvencluster liggen, mag de bouwhoogte op de gronden vanaf de aan die weg grenzende bouwperceelgrens tot 10 meter daarachter, niet meer bedragen dan 13 meter. Het voorliggende perceel is een perceel aan de rand van een bedrijvencluster waardoor deze bepaling voor dit perceel van kracht is. Daarnaast zijn afwijkingsbevoegdheden opgenomen voor het realiseren van een lager bebouwingspercentage, maar niet minder dan 30%, voor het beperken van de afstand tot de zijdelingse perceelgrens en voor het toestaan van bedrijven die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen maar naar aard en omvang daarmee vergelijkbaar zijn.

Een klein deel van het plangebied is bestemd tot 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn verkeersvoorzieningen, groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, kunstwerken, water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan, mits passend binnen de zes gebiedsaanduidingen met betrekking tot luchtvaartverkeerzones. Op onderstaande uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan 'Maastricht-Aachen Airport, Businesspark AviationValley' zijn de huidige bestemmingen van het zuidelijke deel van het plangebied aangegeven binnen de rode omlijning:



Uitsnede verbeelding bestemmingsplan Maastricht-Aachen Airport, Businesspark AviationValley

De strijdigheden met de bestemmingsplannen zijn gelegen in de beoogde positionering van gebouwen deels buiten de aangegeven bouwvlakken. Daarnaast is in juridisch opzicht sprake van strijdigheid met de bestemming 'Verkeer'. Daarbinnen zal niet worden gebouwd, maar de verkeersfunctie zal in de nieuwe situatie uitsluitend toegespitst dienen te zijn op de bedrijfsbestemming. Beide strijdigheden worden door inwerkingtreding van dit nieuwe bestemmingsplan opgeheven.

Bestemmingsplan 'Parkeren'
De gemeente Beek heeft d.d. 08.11.2018 het bestemmingsplan 'Parkeren' vastgesteld om de toepassing van parkeernormen Beek 2018 gemeentebreed te laten gelden. Deze parkeernormen zijn, zoals bedoeld in het bestemmingsplan 'Parkeren', in dit bestemmingsplan overgenomen. Het bouwplan zal aan deze parkeernormering dienen te voldoen. Hoe aan deze normering wordt voldaan is beschreven in paragraaf 4.2 van deze toelichting.

1.4 Bij het plan behorende stukken

De structuur van bestemmingsplannen dient conform artikel 3.3.2 van het Bro te voldoen aan de "Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen" (SVBP2012). Dit houdt in dat de verschijningsvorm van een bestemmingsplan en een aantal begrippen zijn gestandaardiseerd. Het bestemmingsplan bestaat formeel uit twee juridische onderdelen:

- een verbeelding (een digitaal GML-bestand met een specifiek nummer, in dit geval NL.IMRO.0888. BPEUROPALAAN3122- (met hierachter de status van het plan);
- regels; deze regels zijn in de SVBP2012 zoveel mogelijk gestandaardiseerd (o.a. volgorde, indeling, benaming, begripsbepalingen, overgangsbepalingen en de slotbepaling).

Op de verbeelding zijn, met bijbehorende verklaringen, de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven. De verklaringen leggen een verbinding tussen de op de verbeelding aangegeven bestemmingen en de regels. De verbeelding is opgebouwd volgens de landelijke richtlijn SVBP2012 en is getekend op schaal 1:1.000. De regels bevatten de regeling inzake het gebruik van de gronden, die in het plan zijn begrepen en de daarop geprojecteerde opstallen. De regels zijn ingedeeld in vier hoofdstukken: de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels.
Een bestemmingsplan gaat voorts vergezeld van een toelichting, waarin een onderbouwing is opgenomen van de gemaakte beleidskeuzen inzake het bestemmingsplan. Onderhavige toelichting maakt juridisch geen deel uit van het bestemmingsplan. Onderdeel van de toelichting zijn de ten behoeve van het bestemmingsplan vervaardigde onderzoeken; deze zijn als separate bijlagen bij deze toelichting opgenomen.

1.5 Leeswijzer

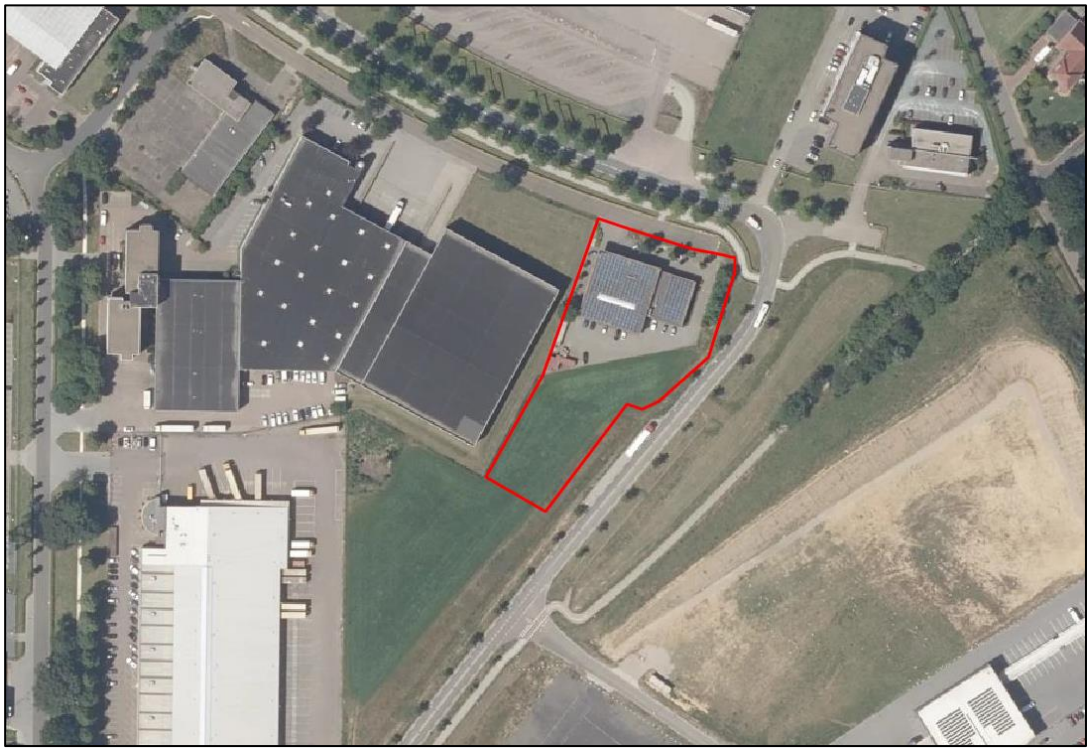
De toelichting bij dit bestemmingsplan bestaat uit acht hoofdstukken. Na dit inleidende eerste hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied gegeven. In hoofdstuk 3 worden de relevante beleidskaders op nationaal, provinciaal, regionaal en/of gemeentelijk niveau weergegeven en wordt afgewogen of de voorliggende ontwikkeling daarbinnen inpasbaar is. Het plan is in hoofdstuk 4 van deze toelichting uiteengezet. In hoofdstuk 5 komen de milieuplanologische aspecten aan de orde en worden onder andere de resultaten van uitgevoerde onderzoeken besproken. Hoofdstuk 6 handelt over de opbouw van de juridische regeling van dit bestemmingsplan en voorziet onder meer in een artikelsgewijze bespreking van de bestemmingsregels. In hoofdstuk 7 komt de economische uitvoerbaarheid aan de orde en wordt aangegeven welk communicatietraject is doorlopen. Tevens wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Hoofdstuk 8 bevat een handhavingsparagraaf.



2 Beschrijving plangebied

Het plangebied is gelegen aan de Europalaan 31 te Maastricht Airport en maakt deel uit van het Bedrijvenpark Technoport Europe. Dit bedrijvenpark is ten noorden en noordoosten van de luchthaven MAA en ten oosten van de Rijksweg A2 gesitueerd. Technoport Europe is vanaf eind jaren 80 aangelegd aan de noordzijde van de startbaan, direct aan de A2. Er zijn luchtvaartgebonden bedrijven gevestigd; ook staan op een zichtlocatie langs de A2 enkele grote kantoorcomplexen die deel uitmaken van het bedrijvenpark. Aan de oostzijde van de startbaan is AviationValley ontwikkeld, waar circa 100 hectare bedrijventerrein is aangelegd. Het voorliggende plangebied bevindt zich op de overgang tussen beide bedrijvenparken.

De ontsluiting van het Bedrijvenpark Technoport Europe (TPE) vindt plaats via de Europalaan die direct aansluit op de Rijksweg A2. Het plangebied is gelegen in de oksel van de Europalaan, die ter hoogte van het plangebied een scherpe bocht maakt in zuidwestelijke richting. De Europalaan vormt samen met de Nieuwe Vliekerweg, de Bamfordweg en de Vliegveldweg de rondweg rondom de luchthaven. Op onderstaande luchtfoto is de situering van het plangebied aangegeven:



Luchtfoto met het plangebied

Het gedeelte van TPE langs de Europalaan is ingericht als een modern bedrijvenpark binnen laanstructuren met gescheiden rijstroken voor autoverkeer en langzaam verkeer. Het bedrijvenpark kent door deze laanstructuren die aangevuld zijn met hagen en brede groenstroken of groene zones een groen karakter. De laanstructuur zet zich vervolgens langs de gehele Europalaan door tot aan de overgang naar de Bamfordweg. Er bevinden zich moderne bedrijfsgebouwen in één of twee bouwlagen. Doordat opslag voor de voorgevel niet is toegestaan is er ook geen sprake van verrommeling of verstoring van het ruimtelijk-stedenbouwkundig beeld. Tussen het plangebied en de kruising met de Beneluxweg is sprake van een parallelweg langs de Europalaan, die als een extra ontsluiting dient voor de bedrijven. Omdat de bedrijven hier niet rechtstreeks op de Europalaan aantakken, kan de Europalaan hier optimaal als doorgaande ontsluitingsweg fungeren. Deze parallelweg eindigt bij het plangebied. De bebouwing van het bedrijf Nea International bestaat uit een bedrijfshal met

kantoren in twee bouwlagen (bouwhoogte 7 meter) en kleiner kantoordeel van één bouwlaag met platte dakafdekking (bouwhoogte 4,40 meter).

De onderstaande foto's geven een beeld van het plangebied en directe omgeving:



Voorgevel bedrijfsbebouwing Nea International (met huidige inrit/toekomstige uitrit)



Parallelweg langs de Europalaan



Achterzijde bedrijfsbebouwing



Interne ontsluiting (toekomstige inrit)



Bebouwing ter hoogte van perceelgrens met Henrad BV

De huidige bedrijfsactiviteiten van Nea International kunnen worden verdeeld in de onderdelen industriële functie (211 m²), opslagfunctie (835 m²) en bijbehorende kantoorfuncties (986 m²). In de industriële functie vindt de daadwerkelijke vervaardiging van de orthopedische en sportmedische braces plaats. De kantoor- en opslagfuncties zijn hoofdzakelijk bedoeld voor de logistieke werkzaamheden en planning van levering van de producten naar meer dan 30 landen over de hele wereld.



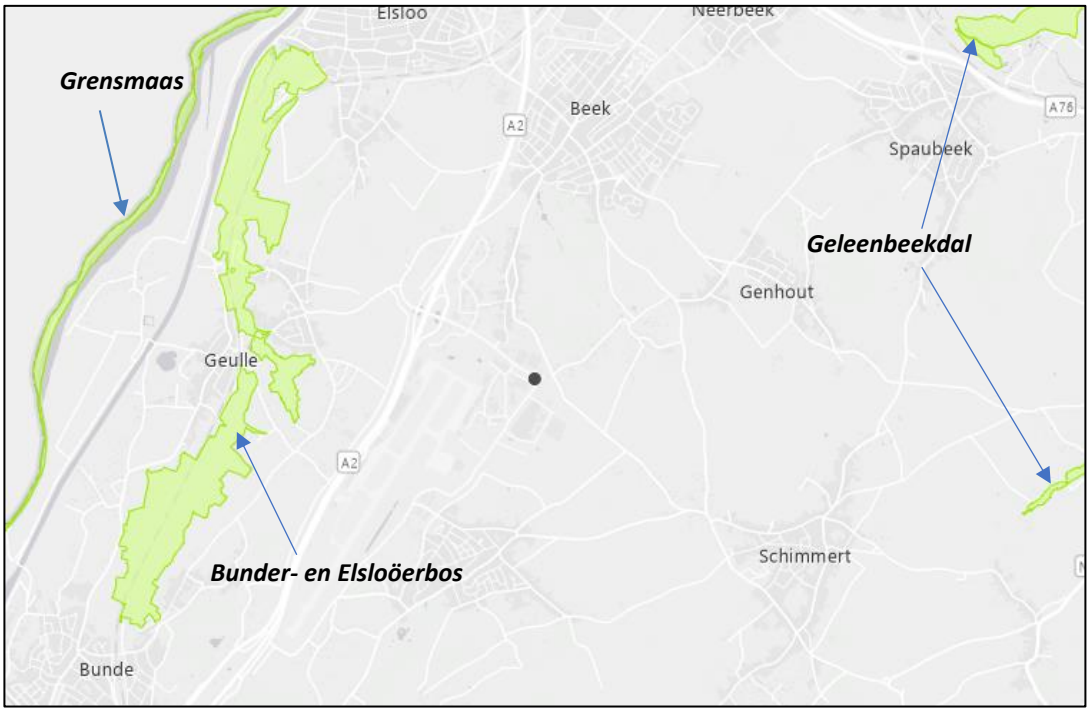
3 Beleidskader

3.1 Wetgeving en Rijksbeleid

Natuurwetgeving: gebieds- en soortenbescherming
Vanuit Europa is de bescherming van soorten en gebieden geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/33/EEG) hebben de bescherming van soorten en hun natuurlijke habitats (de Natura2000-gebieden) tot doel. In de Wet natuurbescherming zijn zowel de gebiedsbescherming als de soortenbescherming in Nederland geregeld. Conform deze wet bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur binnen hun grondgebied en zorgen zij voor eventueel noodzakelijke vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren.

<u>Gebiedsbescherming</u>
Het Natura2000-netwerk bevat de gebieden die zijn aangewezen onder de voornoemde Vogel- en Habitatrichtlijn en deze gebieden zijn geselecteerd op grond van het voorkomen van soorten en habitattypen die vanuit Europees oogpunt bescherming nodig hebben. Voor die gebieden geldt dat aanwijzingsbesluiten zijn opgesteld waarin staat voor welke soorten en habitats het betreffende gebied is aangewezen en welke instandhoudingsdoelstellingen er gelden voor deze soorten en habitats.

Onderhavig plan
Er zijn drie Natura 2000 gebieden die binnen een cirkel van 5 kilometer afstand liggen van het plangebied; dit betreft het Bunder- en Elslooërbos (2 kilometer), de Grensmaas (3,8 km) en het Geleenbeekdal (4,9 kilometer). Op het onderstaande kaartje is het plangebied door middel van de zwarte stip aangeduid. De genoemde Natura 2000-gebieden zijn middels een lichtgroene kleur weergegeven:



Natura2000-gebieden in omgeving plangebied

Stikstofdepositie
De stikstofdepositie die ontstaat als gevolg van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen kan een probleem vormen voor zowel de verwezenlijking van de instandhoudingsdoelstellingen voor de stikstofgevoelige habitattypen en soorten in veel Natura2000-gebieden als voor het mogelijk maken van economische ontwikkelingen die stikstofdepositie veroorzaken op deze gebieden. Nederland telt 162 Natura2000-gebieden. 118 van deze Natura2000-gebieden kennen een te hoge achtergronddepositie. Deze te hoge achtergronddepositie zorgt voor een stikstofdeken, die tot gevolg heeft dat in veel Natura2000-gebieden de zogenoemde kritische depositiewaarden voor de aangewezen habitattypen ruim worden overschreden. Een overschrijding van de kritische depositiewaarde brengt het risico met zich mee dat de kwaliteit van habitattypen worden aangetast als gevolg van de verzurende en/of vermestende invloed van stikstofdepositie. Deze negatieve effecten worden veroorzaakt door de uitstoot van stikstof en ammoniak. Deze stoffen komen vrij bij alle verbrandingsprocessen en door ammoniakemissies in de landbouw. De voornaamste bronnen zijn verkeer, industrie en landbouw.

Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Deze wet regelt onder meer drie resultaatverplichtingen voor stikstofreductie: in 2025 moet minimaal 40% van het areaal van de stikstofgevoelige natuur in beschermde Natura2000-gebieden een gezond stikstofniveau hebben; in 2030 minimaal de helft en in 2035 minimaal 74%. De wet geeft de opdracht voor een programma van maatregelen om die reductie te bereiken en de natuur te herstellen. Ook regelt de wet de tussentijdse monitoring en, zo nodig, bijsturing. Het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering werkt de stikstofwet verder uit, waaronder de bouwvrijstelling. Deze vrijstelling geldt voor bouw-, aanleg- en sloopactiviteiten waarvan de emissies tijdelijk en beperkt zijn. De vrijstelling geldt niet voor de gebruiksfase van wat wordt gebouwd of aangelegd. Dat betekent bijvoorbeeld dat nog steeds een natuurvergunning nodig kan zijn voor de stikstofdepositie die wordt veroorzaakt door het verkeer op een aan te leggen weg.

Ter voorbereiding op het voorliggende plan is een AERIUS-calculatie uitgevoerd om te bezien of het bouwplan in de gebruiksfase tot een toename van de stikstofdepositie op de omliggende Natura2000-gebieden leidt. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in paragraaf 5.4 van deze toelichting.

Soortenbescherming
Het tweede deel van de wet- en regelgeving gaat over de soortenbescherming. Hoe hiermee is omgegaan is eveneens aangegeven in paragraaf 5.4 van deze toelichting.

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
In september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. In de NOVI geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat voor een aantal urgente maatschappelijke opgaven, die zowel lokaal als regionaal, nationaal en internationaal spelen. Grote en complexe opgaven, zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland flink veranderen. Omgevingskwaliteit is het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer urgentie vanuit het Rijk. Met steeds een zorgvuldige afweging van belangen wordt gewerkt aan de prioriteiten: ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie, een duurzaam (circulair) economisch potentieel, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Voor de vier bovengenoemde NOVI-prioriteiten geldt steeds dat zowel voor de lange als de korte termijn maatregelen nodig zijn, die in de praktijk voortdurend op elkaar inspelen:
1) De langere periodes van droogte die Nederland de afgelopen jaren meemaakt, maakt het urgent dat het watergebruik beter wordt afgestemd op het beschikbare water en dat water langer wordt vastgehouden. De keuzes hiervoor dragen bij aan een klimaatbestendige inrichting in 2050, waarmee Nederland wordt voorbereid op klimaatverandering en zeespiegelstijging. Ook de

energietransitie vraagt nu al keuzes waarbij rekening moet worden gehouden met effecten op de lange termijn. In de NOVI worden richtingen meegegeven die bij inpassing van de energie-infrastructuur aandacht vragen voor de kwaliteit van de leefomgeving.

2) In het kielzog van de COVID-19-pandemie wordt gewerkt aan maatregelen om de gevolgen voor de economie zoveel mogelijk te beperken. De ambitie voor de langere termijn is het duurzaam en circulair maken van de economie en energievoorziening en het versterken van de kwaliteit van de leefomgeving. Er wordt daarbij ingezet op actieve clustering van (grootschalige) logistieke functies op logistieke knooppunten langs (inter)nationale corridors.
3) Met de NOVI wordt gebouwd aan sterke, aantrekkelijke en gezonde steden en aan de verdere ontwikkeling van het Stedelijk Netwerk Nederland. De grote actuele woningbehoefte vraagt tegelijkertijd om oplossingen op korte termijn. Het kabinet heeft voor de korte termijn daarom een pakket aan maatregelen voorgesteld om de woningbouw een nieuwe, stevige impuls te geven. De locaties bevinden zich in het Stedelijk Netwerk Nederland. De ontwikkeling vindt zo veel mogelijk in bestaand stedelijk gebied plaats, klimaatbestendig en natuurinclusief.
4) De stikstofproblematiek raakt zowel het landelijk gebied als diverse economische sectoren zwaar. De waarde van de natuur, het landschap én de toekomst van de landbouw staan onder druk. Daarbij is verbetering van de biodiversiteit niet alleen een ecologische, maar nadrukkelijk ook een economische uitdaging, die op de korte termijn om een doortastende aanpak vraagt.

Vanuit de NOVI geeft het Rijk kaders en richting voor zowel nationale als decentrale keuzes. Let wel: het Rijk eigent zich geen centraliserende rol toe. Integendeel, de verantwoordelijkheid ligt bij alle partijen gezamenlijk.

Onderhavig plan
Voor het onderhavige plangebied bevat de NOVI geen relevante uitgangspunten.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)
Het kabinet heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, de grote rivieren, de Waddenzee en het Waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Er zijn ten behoeve van onderhavig bouwplan geen onderwerpen van Rijksbelang uit het Barro die in het kader van het voorliggende bestemmingsplan dienen te worden beschouwd.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro): ladder voor duurzame verstedelijking
Het Bro stelt vanuit de Rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. Eén van deze kaders is de motiveringsplicht inzake de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (Bro, artikel 3.6, lid 2 Bro). Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen op basis van deze ladder te worden gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevraag, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het gebied ligt. De motivering van de duurzame verstedelijking voor het onderhavig plan is onderstaand weergegeven.

Onderhavig plan
Voorvraag: is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling?
De ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing op stedelijke ontwikkelingen die plaatsvinden. De definitie van een 'stedelijke ontwikkeling' is beschreven in artikel 1.1.1, lid 1, sub i van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' staat in dit artikel als volgt omschreven: *"Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke*



voorzieningen". Dit begrip geeft geen exacte begrenzing of duiding van het feit of de uitbreiding van een bestaande bedrijfsgebouw als stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt.

Jurisprudentie
Uit Afdelingsjurisprudentie blijkt dat de vraag wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in grote mate casuïstisch wordt beantwoord. In de overzichtsuitspraak 201608869/1/R3 (d.d. 28.06.2017) van de Raad van State is aangegeven dat een bestemmingsplan dat bij recht een stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, maar ten opzichte van het voorgaande planologische regime geen nieuw planologisch ruimtebeslag mogelijk maakt, maar alleen een planologische functiewijziging, in beginsel niet kan worden aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. Hierbij komt betekenis toe aan de ruimtelijke uitstraling van de in het nieuwe plan voorziene functie en die van hetgeen onder het vorige plan mogelijk was.

In analogie met deze uitspraak kan worden aangegeven dat de onderliggende bestemmingen van de gronden van het plangebied op de plek waar de bebouwing is voorzien al bedrijfsbestemmingen zijn ('Bedrijventerrein – Luchthavengebonden' en 'Bedrijventerrein'). Op basis van deze onderliggende bestemmingen is de uitbreiding van het bedrijfskavel functioneel toegestaan. Omdat de gronden van het plangebied en de bijbehorende bouwmogelijkheden in twee bestemmingsplannen zijn geregeld (waarbij verschillende afstanden tot de perceelgrens dienen te worden gerespecteerd) is het niet mogelijk beide bouwvlakken op elkaar aan te sluiten. Om één bouwvlak te kunnen maken en de ontwikkeling van het bedrijf planologisch niet in twee bestemmingsplanregimes te laten vallen is ervoor gekozen een postzegelplan voor het hele bedrijf op te stellen. Daarmee wordt het op basis van deze bestemmingen toegestane areaal aan bedrijventerrein niet vergroot. De reden dat dit postzegelbestemmingsplan wordt opgesteld is louter van stedenbouwkundige aard (overschrijding bouwvlak). Er is hierdoor geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Bro.

Besluit m.e.r.
In bijlage C en D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is aangegeven welke activiteiten plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Onder de drempelwaarden van de D-lijst kan volstaan worden met een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling.

De ontwikkeling van woningen kan in theorie worden ondergebracht in categorie 11.2 van de D-lijst: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.' De (relevante) drempelwaarde van categorie 11.2 ziet toe op gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:
1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Indien de activiteit onder de drempelwaarden van 11.2 van de D-lijst valt dient voor de voorgenomen activiteit een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats te vinden. Hiervoor dient een m.e.r.-beoordelingsnotitie (ook wel 'aanmeldnotitie' genoemd) te worden opgesteld. Het bevoegd gezag moet vervolgens beoordelen of bij de voorgenomen activiteit mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden waarvoor een m.e.r. (-beoordeling) noodzakelijk is.

<u>Voorvraag: is sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject?</u>
Het voorliggende bouw-/uitbreidingsplan, waarbij sprake is van de uitbreiding van een bedrijfsgebouw op een reeds als zodanig bestemd bedrijventerrein, kan niet worden beschouwd als een stedelijk ontwikkelingsproject. Zoals eerder aangegeven is de belangrijkste reden van de voorliggende bestemmingsplanwijziging van stedenbouwkundige aard (overschrijding van het

bouwvlak). Er is derhalve geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject, waardoor ook geen m.e.r.- beoordelingsnotitie noodzakelijk is.

Erfgoedwet
Sinds 1 juni 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van cultureel erfgoed in Nederland. Het betreft zowel het roerend als het onroerend erfgoed. Samen met de toekomstige Omgevingswet maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. De Erfgoedwet en de Omgevingswet regelen de zorg voor ons bodemarchief en zijn de vertaling van het Verdrag van Malta, dat Nederland in 1992 ondertekende. De essentie van deze wetgeving is dat waardevolle archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem behouden blijven.

Het uitgangspunt is dat archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Als het niet mogelijk is de archeologische waarden te behouden en het bodemarchief verstoord raakt, moet de veroorzaker de kosten voor zijn rekening nemen die nodig zijn om de archeologische informatie die in de bodem ligt opgeslagen, veilig te stellen en de resultaten uit te werken.

Onderhavig plan
De wijze waarop met het aspect archeologie rekening is gehouden in relatie tot dit initiatief is verwoord in paragraaf 5.3 van deze toelichting.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POVI)
Op 1 oktober 2021 hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) vastgesteld. Om goed in te kunnen spelen op de Limburgse kansen en uitdagingen in de leefomgeving is een visie nodig voor de langere termijn (2030 - 2050), waarin allerlei onderwerpen aan bod komen, zoals wonen, bodem, infrastructuur, energie, economie, landbouw, water, natuur, landschap en cultureel erfgoed, maar ook gezondheid en de gezonde leefomgeving. Zo geeft de Omgevingsvisie richting aan de manieren waarop Limburg klaargemaakt wordt voor de toekomst.

De provincie zoekt naar de balans tussen het beschermen én benutten van de fysieke leefomgeving waarin we leven, wonen, werken, leren en vrije tijd besteden. Afwegingen hierbinnen geschiedt op basis van de onderstaande Limburgse principes:

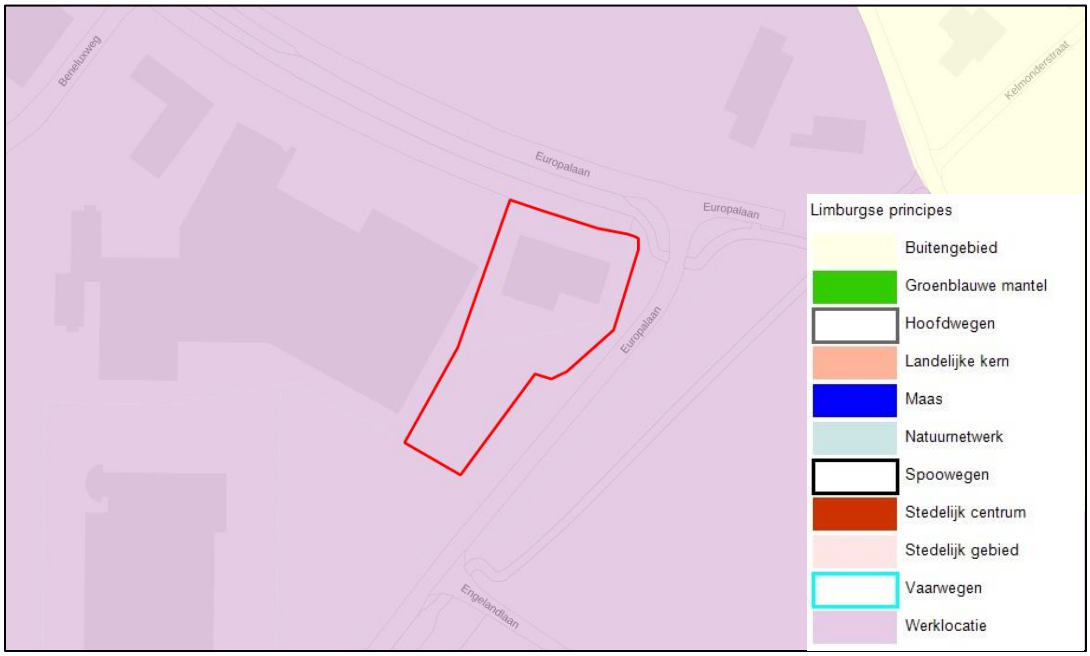
- streven naar een inclusieve, gezonde en veilige samenleving die uitnodigt tot ontmoeten, recreëren en maatschappelijke betrokkenheid;
- de kenmerken en identiteit van gebieden staan centraal. Een gebiedsgerichte aanpak is de basis voor samenwerking met andere partijen en initiatiefnemers. Er is dus ruimte voor maatwerk.
- meer stad, meer land. Stedelijke functies worden geconcentreerd in compacte steden en dorpen. Landelijke gebieden worden als tegenhanger van de drukkere stedelijke gebieden ontwikkeld.
- zorgvuldig omgaan met de ruimte en voorraden, zowel onder- als bovengronds. Ingezet wordt op een sociaal-economische ontwikkeling zonder vraagstukken af te wentelen naar de volgende generaties. In lijn met de Omgevingswet gaat de Omgevingsvisie uit van het voorzorgsbeginsel; preventief handelen, milieuaantastingen bij voorrang aan de bron bestrijden en de vervuiler betaalt. In onze afwegingen worden naast de impact op mens, economie en welvaart ook de impact op de omgeving en het milieu beschouwd. Er wordt gestreefd naar functiecombinaties en het optimaal benutten van bestaande functies.

Compacte steden blijven het uitgangspunt. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten zoveel mogelijk een plek krijgen binnen het bebouwd gebied. Dit om de diversiteit tussen stad en land, tussen dynamisch en rustiger en tussen wonen, werken en recreëren als kwaliteit van de



leefomgeving te kunnen behouden. Daarbij is er aandacht voor compacte binnensteden, het behoud van basisvoorzieningen en leefbaarheid.

Onderhavig plan
In de Omgevingsvisie is een algemene zonering opgenomen. De projectlocatie is gelegen in de zone 'Werklocatie'. Op de onderstaande uitsnede van de POVI is het plangebied binnen rode lijnen weergegeven:



Uitsnede Kaart Limburgse principes (POVI)

De werklocaties behoren tot de 'bebouwde gebieden'. De beschikbaarheid en kwaliteit van vestigingsmilieus voor het bedrijfsleven is essentieel voor de economische basis van de provincie. Er is sprake van een grote variatie aan vestigingsmilieus, uiteenlopend van grote logistiek-industriële terreinen tot aan campussen, kantoorlocaties en woonboulevards. Het voorliggende plangebied is gelegen op de grens van bedrijvenpark Technoport Europe en bedrijvenpark AviationValley. Beide terreinen zijn als zodanig in de POVI vastgelegd. De beoogde planontwikkeling past daarmee binnen de kaders van de POVI.

Omgevingsverordening Limburg 2014
In de Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn in subparagraaf 2.4.5 de afspraken vastgelegd over de bedrijventerreinen in Limburg. Hierin is voor deze regio aangegeven dat een ruimtelijk plan voor een gebied gelegen in de regio Zuid-Limburg niet voorziet in de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen aan de bestaande voorraad, anders dan in overeenstemming met de thematische principes zoals beschreven in het POL2014, de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Zuid-Limburg. Met het voorliggende plan vindt geen toevoeging plaats van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen. Het plan past ook binnen de Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg (zie verder onder paragraaf 3.3 'Regionaal beleid'). Er zijn geen belemmeringen ten aanzien van de Omgevingsverordening Limburg 2014.

Op 30 september 2022 is de Wijzigingsverordening Omgevingsverordening 2014 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze is op 20 oktober 2022 in werking getreden. Deze wijzigingsverordening is vastgesteld om de Omgevingsverordening 2014 actueel te houden tot na de invoering van de Omgevingswet (op dat moment zal ook een nieuwe Omgevingsverordening van kracht worden). In deze wijzigingsverordening zijn enkele nieuwe of inhoudelijk aanmerkelijk gewijzigde onderwerpen opgenomen. Het gaat hier om instructieregels aan gemeenten op het gebied van wonen, zonne-

energie, na-ijlende effecten van de steenkoolwinning en huisvestingsnormen voor internationale werknemers. In dit verband is het aspect na-ijlende effecten van steenkoolwinning (instructieregel 12.12 van de nieuwe Omgevingsverordening) meegenomen

Plangebied: Na-ijleffecten steenkoolwinning
Voor de locatie Europalaan 31 kan worden aangegeven dat deze buiten de grens van het concessiegebied van de mijn Maurits is gelegen. De locatie is ook niet gelegen in het onderzoeksgebied na-ijleffecten. Uit de beschikbare data komen derhalve geen relevante gegevens voor de onderhavige locatie naar voren.

3.3 Regionaal beleid

Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg (SVREZL)
De Structuurvisie Ruimtelijke Economie Zuid-Limburg (SVREZL) is een gezamenlijke ruimtelijk-economische visie en handelingskader voor de winkel-, kantoren- en bedrijventerreinenmarkt in Zuid-Limburg in de drie subregio's Maastricht-Heuvelland, Westelijke Mijnstreek en Parkstad Limburg. Het gaat erom het areaal aan winkels, kantoren en bedrijventerreinen regionaal te beheersen en ervoor te zorgen dat het overschot aan deze voorzieningen wordt teruggedrongen. Voor nieuwvestiging of uitbreidingen van winkels, kantoren en bedrijven dienen de uitgangspunten van deze SVREZL te worden gevolgd. Over bedrijventerreinen is aangegeven dat een beperkte uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen (kavelniveau) voor reeds op het terrein gevestigde bedrijven of lokale solitaire bedrijven mogelijk is via maatwerk en een goede onderbouwing van de behoefte.

Onderhavig plan
In het voorliggende plan is geen sprake van uitbreiding van een bedrijventerrein. Er is uitsluitend sprake van het optimaal faciliteren van een bestaand bedrijf op reeds voor bedrijventerrein bestemde terreinen (AviationValley en TPE). Het voorliggende plan betreft uitsluitend het stedenbouwkundig mogelijk maken van de uitbreiding door overschrijding van het bouwvlak. Bovendien wordt het bedrijf door dit plan onder één passend planologisch regime gebracht.

3.4 Gemeentelijk beleid

Herijkte Strategische Toekomstvisie 2030 gemeente Beek
In deze toekomstvisie, welke de gemeenteraad van Beek in juni 2021 heeft vastgesteld, worden in hoofdlijnen de ambities en speerpunten van beleid tot 2030 beschreven. Samengevat gaat Beek zich de komende jaren tot 2030 in hoofdlijnen richten op drie grote uitdagingen:

- demografische transitie: teruglopend aantal inwoners, waardoor de voorzieningen onder druk komen te staan;
- druk op ruimte en fysieke leefomgeving: ligging Beek in relatie tot energietransitie en klimaatadaptatie en wonen is een uitdaging;
- economische transitie: onzekere effecten van de transitie op werkgelegenheid.

De missie van de toekomstsvisie is de brede welvaart (welzijn, vitaliteit, positieve gezondheid, sociale vooruitgang) van Beek de komende decennia vast te houden en te verhogen door op onderdelen duurzame keuzes te maken. Er wordt daarbij ingezet op de versterking van het menselijk en sociale kapitaal, het natuurlijke kapitaal en het economische en woonkapitaal.

Onderhavig plan
Eén van de pijlers van de Herijkte Strategische Toekomstvisie van de gemeente Beek is de energie- en klimaattransitie die gaat plaatsvinden in de sector economische bedrijvigheid. Beek kent belangrijke economische dragers, zoals de bedrijventerreinen en MAA en het is onduidelijk welke gevolgen dit heeft voor de werkgelegenheid. Het versterken van de bestaande economische clusters,



het faciliteren van bedrijven en het stimuleren van nieuwe bedrijven om zich te vestigen in Beek vormt één van de accenten. Het faciliteren van de uitbreiding van een bestaand internationaal bedrijf in de gemeente past dan ook uitstekend binnen de uitgangspunten van de Herijkte Strategische Toekomstvisie van de gemeente Beek.

Structuurvisie Beek 2012-2022 "Ruimte voor veelzijdigheid en vitaliteit"
Centraal in deze structuurvisie staat het streven van Beek om een goed woon-, leef- en werkklimaat te (kunnen) blijven bieden aan zowel de huidige als de toekomstige bewoners. Hoofddoel daarbij is behoud en versterking van een duurzame omgeving waarin het prettig wonen, werken en recreëren is, met oog voor wat Beek heeft en wil nalaten voor toekomstige generaties. 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. Identiteit en kwaliteit vormen de basis voor toekomstige ontwikkelingen. De doelstellingen voor de verdere ontwikkeling van Beek zijn daarmee:

- algemeen: blijven binden van jong en oud;
- wonen en voorzieningen: behoud van voldoende goede woningen en voorzieningen in combinatie met behoud en versterking van de kwaliteit van het openbaar gebied;
- economie en toerisme & recreatie: aantrekkelijk blijven voor bedrijven;
- natuur, landschap en cultuurhistorie: versterken en zichtbaar maken van ruimtelijke kwaliteiten als dragers voor ruimtelijke ontwikkelingen.

De demografische krimp bepaalt nadrukkelijk de beleidsagenda en zal deze de komende jaren blijven bepalen. Vergrijzing en ontgroening stellen Beek en de regio voor de grote uitdaging om de vitaliteit van gemeente en regio de komende jaren te behouden. Centraal in de ambities staat dan ook het streven van Beek om een goede woon- en leefomgeving te (kunnen) blijven bieden aan zowel de huidige als de toekomstige bewoners. Versterking en verdere ontwikkeling van gevarieerde, hoogwaardige woonmilieus met woningen die beantwoorden aan de veranderende vraag en economische vitaliteit en bedrijvigheid met een goede bereikbaarheid moeten samen de basis bieden voor een evenwichtige samenstelling van de bevolking en het op peil houden van de sociale cohesie. Het groene karakter, de diversiteit aan bestaande woonmilieus, het hoge voorzieningenniveau, het aanwezige ondernemerschap, de goede bereikbaarheid, de betrokkenheid van de inwoners en het actieve verenigingsleven vormen daarbij de basis.

Onderhavig plan
Voor het onderhavige bestemmingsplan bevat de Structuurvisie Beek 2012-2022 geen specifieke uitgangspunten. Wel kan worden gesteld dat het plan op kleine schaal een bijlage levert aan de toename van de werkgelegenheid in Beek en daarmee aan de economische vitaliteit van de gemeente Beek.

Archeologisch beleidsplan gemeente Beek
Het uitgangspunt is dat archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Gezien dit uitgangspunt mogen bekende archeologische monumenten niet aangetast worden en moet in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden die volgens de in beleidsnota "Beek, een poort voor het verleden naar het heden" in aanmerking komen, een nader onderzoek plaatsvinden naar archeologische waarden. Als het niet mogelijk is de archeologische waarden te behouden en het bodemarchief verstoord raakt, moet de veroorzaker de kosten voor zijn rekening nemen die nodig zijn om de archeologische informatie die in de bodem ligt opgeslagen, veilig te stellen en de resultaten uit te werken.

De gemeente Beek heeft een gemeentelijk archeologisch beleidsplan. Het beleidsplan heeft betrekking op het gehele grondgebied van de gemeente Beek. Daaronder vallen de kernen Beek, Groot Genhout, Klein Genhout, Geverik, Kelmond, Neerbeek en Spaubeek. Het beleidsplan bestaat uit een archeologische verwachtingskaart en een beleidsadvieskaart. Een archeologische verwachtingskaart maakt voor het gemeentelijk grondgebied een onderscheid tussen gebieden waar



veel en weinig archeologische resten te verwachten zijn en gebieden waarvan reeds bekend is dat er daadwerkelijk archeologische resten aanwezig zijn. Een archeologische beleidsadvieskaart geeft op basis van de Archeologische Verwachtingskaart beleidsadviezen over de omgang met bekende en te verwachten archeologische waarden in het proces van de gemeentelijke ruimtelijke ordening.

Onderhavig plan
De wijze waarop in het onderhavige plan rekening is gehouden met het aspect archeologie is beschreven in hoofdstuk 5.3 van deze toelichting.



4 Planbeschrijving

4.1 Bouwplan

Nea International is een snel groeiend bedrijf dat orthopedische en sportmedische braces produceert voor een groot aantal afnemers over de hele wereld. De locatie van het bedrijf op Technoport Europa past door de optimale ontsluiting voor alle bedrijfsmatige modaliteiten goed bij het bedrijf en men wil graag op deze plek uitbreiden. Zoals aangegeven bestaan de bedrijfsactiviteiten uit drie onderdelen: industrie, opslag en kantoor. In onderstaande tabel zijn deze drie onderdelen aangeduid met daarbij de huidige oppervlakte, de beoogde uitbreidingsoppervlakte en de nieuwe oppervlakte in de eindsituatie:

Deelfunctie	Oppervlak bestaand	Oppervlak uitbreiding	Totaal oppervlak
Industrie - arbeidsintensief	210 m²	430 m²	640 m²
Industrie - opslag	835 m²	925 m²	1.760 m²
Kantoor	986 m²	554 m²	1.540 m²
Totaal	*2.031 m²*		**3.940 m²**

Om de beoogde uitbreiding te faciliteren is een uitbreiding van het bestaande gebouw noodzakelijk. Ook dient het aantal parkeerplaatsen te worden uitgebreid en dient de inrit en routing van het verkeer op ‘eigen’ terrein verder te worden geoptimaliseerd. Door Op ’t Root Architects & Beerts Consultants (hierna: O&B) is een inrichtingsplan gemaakt voor de uitbreiding en de daaraan gerelateerde onderwerpen landschappelijke inpassing, verkeer en parkeren (dit laatste onderwerp zie paragraaf 4.2).

Stedenbouwkundig inrichtingsplan

Ontsluiting

De inrit van het bedrijf, die thans loodrecht op de parallelweg langs de Europalaan is gesitueerd, zal gaan fungeren als uitrit. De nieuwe inrit zal worden gerealiseerd door een goede aansluiting van de parallelweg op de eigen ontsluitingsweg. Hierlangs kan het inkomende verkeer (exclusief de vrachtwagens) in één richting het terrein opkomen. Deze toegangsweg leidt naar de uitgebreide parkeerplaats achter de bebouwing. Van daaruit kan - wederom via éénrichtingsverkeer – alle verkeer in noordelijke richting via de bestaande inrit uitrijden richting parallelweg en Europalaan. Er ontstaat derhalve een verkeerslus in één richting. Met deze oplossing kunnen ook de bestaande parkeerplaatsen aan de voorzijde van het pand beter worden benut, omdat daar in de nieuwe situatie geen verkeer meer langs komt. Vrachtwagens kunnen blijven lossen aan de voorzijde ter hoogte van de bestaande poort.

Bebouwing

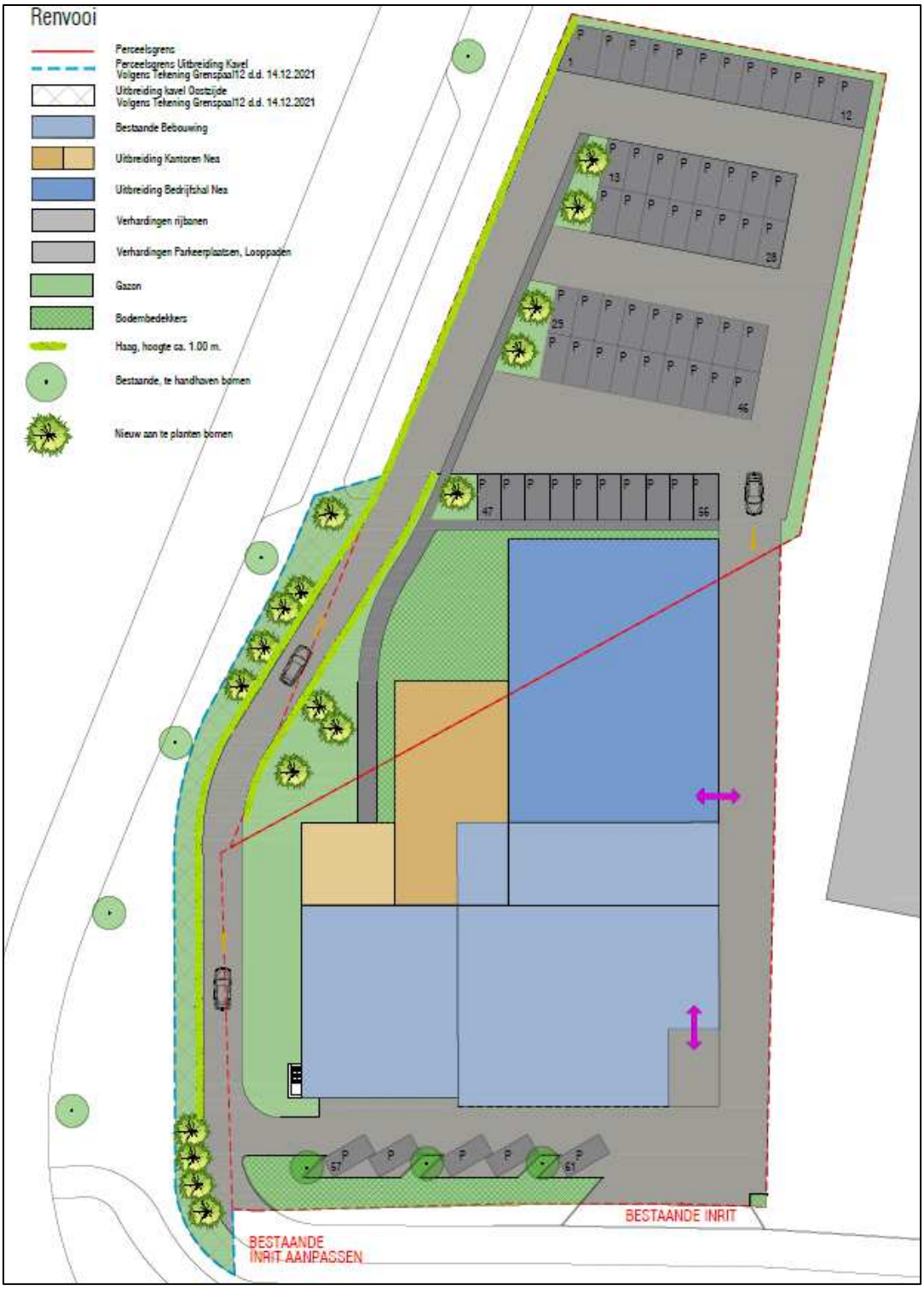
De nieuwe bebouwing zal aan de achterzijde (zuidzijde) van de bestaande bebouwing worden gerealiseerd. De exacte bouwhoogte is nog niet bekend maar deze valt ruim binnen de kaders van de huidige juridische bouwregels uit het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark Technoport Europe 2012’, waarin een bouwhoogte van 17 meter is toegelaten. Naar verwachting zal de bouwhoogte aansluiten op de bestaande bouwhoogte van de bedrijfsbebouwing. De uitbreiding van de bedrijfshal omvat een deel industriële uitbreiding en een deel uitbreiding van de opslagfaciliteiten. De uitbreiding van de kantoorfuncties zal achter de bestaande kantoorfuncties (aan de zuidoostzijde van het plangebied) worden gerealiseerd.

Groen en inpassing

Aan de zijde van de nieuwe uitrit (langs de westelijke perceelgrens) zal een aantal kleinere bomen en ander opgaand groen worden geamoveerd om de uitrit aan te leggen. Op andere plekken op het terrein zal juist nieuwe beplanting worden aangelegd. Er zullen nieuwe bomen worden geplant langs de ontsluitingsroute en op het parkeerterreinen waar geen verharding nodig is zullen



bodembedekkers of grasgazons worden aangelegd. Langs de ontsluitingsroute worden ook nieuwe hagen aangeplant (hoogte ca. 1 meter, in aansluiting op de hagenstructuur langs de Europalaan). Op deze wijze wordt de groene invulling en uitstraling van het bedrijvenpark TPE gecontinueerd op het bedrijfskavel. Op de onderstaande afbeelding is het inrichtingsplan van O&B weergegeven:



Bron: Op 't Root Architects & Beerts Consultants

4.2 Parkeren

Voor wat betreft het parkeren dient het plan te voldoen aan de 'Parkeernota 2018 gemeente Beek', die is vastgesteld door de gemeenteraad van Beek d.d. 4 oktober 2018. Deze parkeernota bevat ook parkeernormen, die verankerd zijn in het bestemmingsplan 'Parkeren' en die daardoor op het grondgebied van de gemeente Beek van toepassing zijn.

In de parkeernormering is een gebiedstypologie opgenomen. De voorliggende locatie is gelegen in het gebiedstype 'rest bebouwde kom'. Vervolgens is in de parkeernormering een functie-indeling opgenomen. Voor het arbeidsintensieve deel (productie) en het kantoorgedeelte van het bedrijf wordt gerekend met de categorie 'bedrijf - arbeidsintensief'. Voor de opslag wordt gerekend met de categorie 'bedrijf - arbeidsextensief'. De totale oppervlakten van de onderdelen van het bedrijf in de eindsituatie, afgezet tegen de aangegeven categorisering in de parkeernormering zijn als volgt:

Deelfunctie	Totaal oppervlak	Parkeernorm*	Parkeerbehoefte
Bedrijf – arbeidsintensief (productie)	640 m²	2,1 p.p. 100 m² bvo	13,4
Bedrijf – arbeidsextensief (opslag)	1.760 m²	0,8 per 100 m² bvo	14,1
Bedrijf – arbeidsintensief (kantoor)	1.540 m²	2,1 per 100 m² bvo	32,3
Totaal	**3.940 m²**		**59,8 ≈ 60 p.p.**

**Er is gerekend met de minimale parkeernorm*

Er zijn volgens deze berekening 60 parkeerplaatsen noodzakelijk. In het inrichtingsplan zijn 61 parkeerplaatsen ingetekend, waarvan vijf parkeerplaatsen aan de voorzijde en 56 op het parkeerterrein aan de achterzijde. Er is geen rekening gehouden met dubbelgebruik; er wordt van uitgegaan dat in de dagperiode alle onderdelen van het bedrijf actief zijn. Met het aangegeven aantal parkeerplaatsen kan worden voldaan aan de parkeernormen van de gemeente Beek.



5 Milieuaspecten

5.1 Waterhuishouding

Provinciaal Waterprogramma 2022-2027
Het waterbeleid van de provincie Limburg voor de jaren 2022-2027 staat in het Provinciaal Waterprogramma 2022-2027, dat op 17 december 2021 door Provinciale Staten is vastgesteld. Het is de opvolger van het Provinciaal Waterprogramma 2016-2021. Het Provinciaal Waterprogramma is een uitwerking van de Omgevingsvisie Limburg en bevat de doelstellingen die de provincie Limburg de komende periode met haar partners wil bereiken op het gebied van water. Centraal staat hierbij het realiseren van een duurzaam, robuust en ecologisch gezond watersysteem dat kan omgaan met wateroverlast en droogte en dat voorziet in voldoende water van goede kwaliteit.

Plangebied
Voor onderhavig plangebied kent dit beleid geen specifieke uitgangspunten.

Waterbeheerprogramma Waterschap Limburg 2022-2027
De gemeente Beek valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Limburg. Op 8 december 2021 heeft het Waterschap Limburg het Waterbeheerprogramma 2022-2027 vastgesteld. Hierin zijn de Limburgse wateropgaven voor de toekomst bepaald. Het Waterschap Limburg is verantwoordelijk voor het beheer van het regionale oppervlaktewater in Limburg. Elke zes jaar leggen waterschappen vast welke aanpak en welke maatregelen op hoofdlijnen nodig zijn om het watersysteem en de waterkeringen op orde te brengen en te houden. Met het Waterbeheerprogramma geeft het waterschap richting aan het waterbeheer in de periode 2022-2027.

De verplichting om elke zes jaar een nieuw waterbeheerprogramma vast te stellen is vastgelegd in de (nog niet in werking getreden) Omgevingswet. Het Nationale Waterprogramma en het Provinciaal Waterprogramma hebben dezelfde looptijd en bieden de kaders voor het waterbeheerprogramma. Het Provinciaal Waterprogramma geeft onder andere kaders voor het strategisch grondwaterbeheer, de regionale normering wateroverlast, de functietoekenning voor de oppervlaktewateren en de waterkwaliteitsdoelen voor de KRW-waterlichamen (Kader Richtlijn Water) en de overige wateren. Het Waterbeheerprogramma Waterschap Limburg 2022-2027 geeft hier de regionale invulling aan.

Plangebied
Voor onderhavig plangebied kent dit beleid geen specifieke uitgangspunten.

Legger en Keur Waterschap Limburg
Het waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving (en de bijbehorende legger als kaart). Om zijn taak uit te kunnen oefenen, maakt het waterschap gebruik van deze Keur. De Keur is een door het waterschapsbestuur vastgestelde verordening waar gedoogplichten, geboden en verboden in staan. Deze regels gelden voor toestanden en handelingen op en vlakbij waterkeringen, watergangen en kunstwerken zoals duikers. De Keur bevat de ligging en maatvoering van waterstaatkundige werken en waterpartijen, alsmede de onderhoud- en beschermingszones.

Plangebied
Voor onderhavig plangebied zijn op de legger geen specifieke uitgangspunten opgenomen.

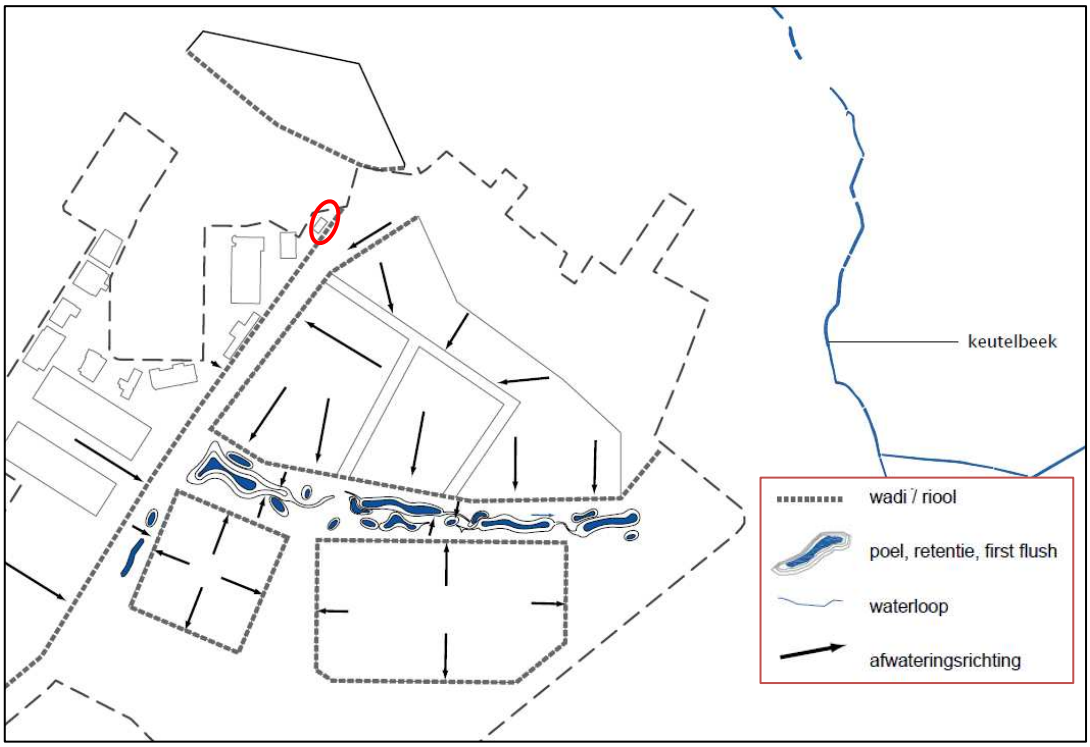
Uitvoeringsnotitie 'Verwerken hemelwater particulier terrein bij nieuwbouw' Westelijke Mijnstreek
Deze Uitvoeringsnotitie geeft invulling aan de in wetgeving en gemeentelijk beleid verankerde voorschriften voor particulieren aangaande verwerking van hemelwater. Daarin ligt vast dat particulieren en bedrijven bij nieuwe ontwikkelingen het hemelwater op eigen terrein dienen te



verwerken. In deze notitie zijn het beleid en een referentiesysteem opgenomen op basis waarvan initiatiefnemers hun systeem kunnen inrichten. Als beleidsgrondslagen worden genoemd de zorgplicht vanuit de Waterwet, het Bouwbesluit 2012 en het Beleidsplan afvalwater Westelijke Mijnstreek.

Plangebied
De bodemopbouw van het hele AviationValley-gebied wordt gekenmerkt door een circa 8 meter dikke leemlaag waaronder een goed doorlatend grindzandpakket aanwezig is van 5 tot 10 meter. Beneden deze laag bevindt zich een 80 meter dikke laag bestaande uit kleiig zand en zandlagen. Het onderste deel van het grindpakket vormt de eerste watervoerende laag. Het grondwater bevindt zich ruim beneden 100m +NAP en ligt dan ook relatief diep. De onder het grindpakket gelegen kleilagen veroorzaken kwel langs de randen van het plateau van Schimmert. Deze kwel vormt de voeding voor onder meer de Keutelbeek en de bronbeken langs de westkant van het plateau. De basisafvoer van de beken is volledig afhankelijk van deze kwel. Het kweldebiet richting de verschillende beken wordt bepaald door de hoeveelheid neerslag welke via infiltratie in het grasland naar het grondwater wordt afgevoerd. Een duurzame oplossing is in dit geval het kweldebiet zo veel mogelijk in stand te houden. Hiervoor is het belangrijk zoveel mogelijk regenwater van de daken en de verhardingen op te vangen en vertraagd af te voeren naar gebieden waar infiltratie plaats kan vinden.

Voor het gehele AviationValley-terrein (waarvan het nieuw te bouwen deel van het voorliggende bedrijfsgebouw deel uitmaakt) is in 2015 een Masterplan opgesteld waarin tevens een watersysteem is ontworpen. Dit waterplan en de voorzieningen die daarvoor zijn ontworpen zijn onderstaand schematisch weergegeven (het voorliggend plangebied ligt binnen de rode begrenzing):



Bron: Masterplan AviationValley 2015

Bij grote verharde oppervlaktes komt bij hevige regenbuien in een keer veel water bij elkaar. Om dit water gecontroleerd te kunnen infiltreren zijn twee ingrepen gedaan:
- de eerste ingreep betreft de aanleg van een greppel met een breedte van 4 meter rondom ieder cluster. Bij het cluster waar het voorliggende plangebied in is gelegen is deze greppel langs de Europalaan gelegen. Al het water van dit meest westelijke cluster stroomt af naar deze wadi langs

de weg. Het wadisysteem is voorzien van een bodempassage en een drainagesysteem (rioolbuis). Deze zogenaamde wadi/riool voorziet in het grootste deel van de infiltratiebehoefte. De functie van de wadi is tweeledig: enerzijds wordt de afvoer van het regenwater vertraagd, anderzijds fungeert het doorlatend bodempakket als een filter waarmee verontreinigen uit het afstromend regenwater worden afgevangen.

- de tweede ingreep betreft de aanleg van een aantal waterbuffers in het centraal gelegen natuurpark op AviationValley. Deze verdiepingen in het landschap ontvangen water vanuit de wadi's bij een hogere intensiteit aan neerslag. Deze waterbuffers fungeren hier als overstortbuffers, soms lopen deze vol met water maar meestal staan deze droog. De infiltratie vanuit de buffers wordt versneld door de aanleg van infiltratiekolommen.

Bij de opvang van het regenwater wordt onderscheid gemaakt in twee soorten waterkwaliteit: regenwater afkomstig van de daken en regenwater afkomstig van de wegen en terreinen. Het regenwater afkomstig van de daken wordt als schoon beschouwd. Het dakwater wordt direct aangesloten op het wadisysteem dat, zoals aangegeven, direct verbonden is met het centraal gelegen natuurpark. 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 de schoonwaterbuffers in het centraal gelegen natuurpark.

Het regenwater afkomstig van de wegen en de terreinen wordt ingezameld in een regenwaterriool. Het eerste meest vervuilde deel van dit regenwater wordt afgevoerd naar zogenaamde "First flush buffers" in het natuurpark. Het resterende deel van het regenwater stort over op de schoonwater buffers die grenzen aan de First flush buffers.

Ten aanzien van de uitbreiding van het bedrijfspand van voorliggend bestemmingsplan kan, vanwege de ligging in AviationValley, gebruik worden gemaakt van de hier aanwezige centrale hemelwaterafvoervoorzieningen van het AviationValley-terrein. Het schone dakwater zal daarbij rechtstreeks worden aangesloten op de wadi en het regenwater van wegen en verhardingen zal op het regenwaterriool worden aangesloten zodat het kan worden afgevoerd naar de 'First flush-buffers'.

5.2 Milieu

5.2.1 Bodem

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient te worden nagegaan of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het meest gevoelige huidige of toekomstige gebruik. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat aanwezige bodemverontreinigingen geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet.

Plangebied
Door bureau Aelmans is een verkennend bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd.

Verkennend bodem- en asbestonderzoek
Aelmans, 'Verkennend bodem- en asbestonderzoek Europalaan ong.' (terrein VADO) te Maastricht Airport' (separate bijlage 1).

De conclusies van dit onderzoek zijn als volgt.

Bodem
Uit de resultaten voor de bovengrond blijkt dat behoudens een marginaal verhoogde concentratie kobalt geen verdere overschrijdingen worden aangetroffen vanuit het standaard NEN-5740 pakket.



Echter omdat verhoogde concentraties PFAS (som PFOS) worden aangetroffen, wordt de bovengrond als niet toepasbare grond gekwalificeerd. Vorenstaande betekent dat slechts sprake is van licht verontreinigde grond, hetgeen waarschijnlijk te wijten is aan de ligging van de onderzoekslocatie nabij een luchthaven alwaar van oudsher blusmiddelen en andersoortige vloeistoffen werden gebruikt die PFAS-houdende componenten bevatten.

Voornoemde verontreinigingen vormen geen directe belemmeringen voor het gebruik van onderhavig perceel ten behoeve van industriële doeleinden. Indien echter graafwerkzaamheden worden uitgevoerd dient men rekening te houden met (sterk) verhoogde afzetkosten van onderhavige bovengrond. Daar er geen sprake is van sterk verontreinigde grond conform de Wbb is het indienen van een BUS-melding/saneringsplan niet noodzakelijk.

Uit de resultaten voor de ondergrond blijkt dat behoudens een licht verhoogde concentratie nikkel geen verdere overschrijdingen worden aangetroffen.

Asbest
Tijdens het verrichten van het bodemonderzoek zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen aangetoond. Uit de asbestanalyses blijkt ook in de fijne fracties geen asbest aanwezig te zijn. Op basis van de bevindingen van voornoemd zintuiglijk bodemonderzoek en het analytisch asbestonderzoek kan de hypothese “onverdacht” met betrekking tot asbest worden bevestigd.

PFAS
Ondanks de verhoogde concentraties met PFAS in de bovengrond leveren deze geen directe belemmeringen op voor het beoogde gebruik van onderhavig perceel ten behoeve van industriële doeleinden. De hypothese “verdacht” op PFAS wordt op basis van de onderzoeksresultaten bevestigd.

Voor wat betreft de onderzoekslocatie zijn er geen aanleidingen om over te gaan tot het uitvoeren van een nader onderzoek.

5.2.2 Geluid

Wet geluidhinder
Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder maar daarnaast ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidsbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerlawaai en spoorweglawaai. Voor andere geluidsbronnen bestaan geen wettelijke kaders. Andere geluidsbronnen kunnen wel noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van een ‘goede ruimtelijke ordening’.

Onderhavig plan
Het onderhavige plan voorziet in het planologisch-juridisch mogelijk maken van de overschrijding van een bouwvlak binnen een bedrijfsbestemming en het meenemen van een strook met de bestemming ‘Verkeer’ in de bedrijfsbestemming. De noordzijde van het plangebied is formeel gesitueerd op het Bedrijvenpark Technoport Europe (planologisch geregeld in het bestemmingsplan ‘Bedrijvenpark Technoport Europe 2012’) en de zuidzijde op het Businesspark AviationValley (planologisch geregeld in het bestemmingsplan ‘Maastricht-Aachen Airport, Businesspark AviationValley’). Beide terreinen hebben dus een andere planologisch-juridische basis, echter, beide bestemmingsplannen laten bedrijven toe in milieucategorie 4.1. Het bedrijf Nea International past



binnen deze categorie. Voor het noordelijke deel hoeft daarmee geen verder akoestisch onderzoek plaats te vinden aangezien het bedrijf past in de milieucategorie en er geen verdere bepalingen dienaangaande zijn in het bestemmingsplan. In het zuidelijke deel van het plangebied, dat deel uitmaakt van AviationValley, geldt echter de werking van het 'Geluidbeheerplan AviationValley'. Dit houdt in dat bij de vestiging van bedrijven op nog lege kavels getoetst moet worden aan de toetsingstabellen uit het Geluidbeheersplan, om ervoor te zorgen dat de maximale geluidcapaciteit voor dit businesspark niet wordt overschreden. De bepalingen hieromtrent zijn opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan. De toetsing vindt plaats op basis van een akoestisch onderzoek dat dient te worden overlegd bij de aanvraag omgevingsvergunning.

Gelet op de fysieke ruimte die nog beschikbaar is op Businesspark AviationValley worden geen belemmeringen verwacht bij de berekening van de geluidruimte van de uitbreiding van dit bedrijfskavel. Het aspect geluid vormt derhalve geen belemmering voor deze bestemmingsplanwijziging.

5.2.3 Luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet Milieubeheer. De hoofdlijnen van de regeling zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit. Deze wetgeving introduceerde een programmasystematiek voor maatregelen en projecten, hetgeen geconcretiseerd is in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit: het NSL. Daarnaast is de term 'niet in betekenende mate' besluiten geïntroduceerd, waarbij geen toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen nodig is, omdat deze projecten niet of zeer weinig bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een project draagt in betekenende mate (IBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit wanneer de planbijdrage groter is dan 1,2 µg/m³. Projecten met een kleinere concentratietoename dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Besluit gevoelige bestemmingen
Conform artikel 5.16a van de 'Wet luchtkwaliteit' kunnen bij Algemene Maatregel van Bestuur nog nadere regels worden gesteld om te voorkomen dat bij een (dreigende) overschrijding van één of meerdere grenswaarde(n) projecten doorgang vinden die ertoe leiden dat het aantal blootgestelden met een verhoogde gevoeligheid toeneemt. Dit Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) beperkt de mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren in overschrijdingssituaties voor zogenaamde 'gevoelige bestemmingen'. Tot die gevoelige bestemmingen worden scholen, kinderopvang en bejaarden-, verpleeg of verzorgingshuizen gerekend. Het voorliggende plan voorziet niet in de realisering van een gevoelige bestemming.

Niet in betekenende mate (NIBM)
In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO_2 en PM^{10}. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Concreet houdt dit in dat bijvoorbeeld ontwikkelingen kleiner dan of gelijk aan 1.500 woningen bij minimaal één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

Onderhavig plan
In het onderhavig plan is er geen sprake van het toevoegen van bedrijventerrein. De vigerende bestemmingen voorzien reeds in de mogelijkheid tot vestiging van bedrijven van een bepaalde omvang en met een milieucategorie tot en met 4.1. De bestemmingsplanwijziging is met name doorgevoerd om het bouwvlak te kunnen overschrijden/aan te passen en om een strook verkeersbestemming op te nemen in de bedrijfsbestemming. Functioneel is er dus geen sprake van



een wijziging ten opzichte van de vigerende mogelijkheden. Deze ontwikkeling kan worden gezien als een activiteit welke in niet betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisering van het plan.

5.2.4 Externe veiligheid

Risicobenadering externe veiligheid
Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door buisleidingen. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau van transport en de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route of binnen die inrichting. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Voor nieuwe situaties is voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van 10^{-6}/jr. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijven) is dit een richtwaarde.

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm). Bevoegd gezag dient de hoogte van het groepsrisico alsmede elke verandering van het groepsrisico te verantwoorden. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten ook andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de Veiligheidsregio.

Externe veiligheid risicovolle bedrijven
Bij de beoordeling van de risico's voor de externe veiligheid worden de normen voor het PR en GR gehanteerd, zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid voor inrichtingen (Revi). Bij de besluitvorming dient het bevoegd gezag een verandering van het GR te verantwoorden. Het gebied waarbinnen de verantwoordingsplicht van toepassing is voor categoriale inrichtingen (zoals LPG-tankstations) is wettelijk vastgelegd in het Revi.

Transport van gevaarlijke stoffen
Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is op 1 april 2015 de Wijzigingswet Wet vervoer gevaarlijke stoffen, enz. (Wet basisnet) in werking getreden. Deze bestaat uit drie onderdelen: spoor, weg en water. Het doel van het Basisnet is een duurzaam evenwicht tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, het gebruik van de ruimte langs het Basisnet en een maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau in de nabijheid van het Basisnet. Daarnaast is de Regeling basisnet van kracht, waarin risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten voldoen aan het Besluit externe veiligheid transport (Bevt). Tevens zijn er bouwkundige voorschriften voor nieuwbouw in zogeheten PlasbrandAandachtsgebieden (PAG).

Externe veiligheid buisleidingen
Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) bevatten normen aan het PR en het GR voor buisleidingen.



Onderhavig plan
De in het onderhavige plan beoogde ontwikkeling is een beperkt kwetsbaar object in de zin van artikel 1, lid b onder sub g. van het Bevi. Vandaar dat de risicobronnen in het kader van externe veiligheid in beeld zijn gebracht.

PERSOONSGEBONDEN RISICO (PR)
Autosnelweg A2
Ten westen van het plangebied, op een afstand van 1 kilometer is de autosnelweg A2 gelegen. Over deze weg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De PR 10^{-6} -risicocontour bedraagt op het meest nabij gelegen wegvak (L43) 0 meter, gemeten vanaf de as van de weg. Er geldt voor dit wegvak een plasbrandaandachtsgebied, te weten een strook van 30 meter vanaf de buitenzijde van de weg. Het plangebied is niet gelegen binnen de PR 10^{-6}-risicocontour of het plasbrandaandachtsgebied.

Uit de Regelgeving Basisnet en vervoersgegevens van I en W blijkt dat over het wegvak L43 brandbare vloeistoffen en brandbare gassen, toxische vloeistoffen en toxische gassen (LF1, LF2, LT1, LT2, LT3, GF2, GF3, GT3 en GT4) getransporteerd worden. Het transport van deze stoffen kan resulteren in hittestralings-, overdruk- en toxische scenario's. De hittestralingsscenario's zijn terug te voeren tot een koude I warme BLEVE, de overdrukscenario's tot een gaswolkexplosie I warme BEVE en de toxische scenario's tot een gifwolk. De stof GF3 heeft hierbij de grootste 1% letaliteitsafstand met 3.000 meter. Het plangebied ligt derhalve binnen het invloedsgebied van de A2. De risico's als gevolg van de transporten met gevaarlijke stoffen op de A2 moeten worden meegenomen in een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Spoorlijn
De spoorlijn Lutterade-Belgische grens is op circa 2.600 meter van het plangebied gelegen. Deze spoorlijn (route 100 Lutterade-Vise (B)) is aangewezen als Basisnetroute. Uit het Basisnet spoor blijkt dat voor de gehele route 100 een PR 10^{-6}-risicocontour geldt van 0 meter. De PR 10^{-6} risicocontour reikt derhalve niet tot aan het plangebied. Uit de tabel Basisnet spoor van bijlage II van de Regeling basisnet volgt dat over deze spoorlijn A, B2 en C3 stoffen worden getransporteerd. De grootste 1% letaliteitsafstand bedraagt 995 meter, veroorzaakt door gasvormige toxische stoffen (B2). Hiermee ligt het plangebied buiten het invloedsgebied van de spoorlijn.

LPG-tankstation
Aan de A2/Rijksweg 75 bevindt zich een tankstation met LPG. Het is op basis van het Bevi alleen voor het LPG-tankstation noodzakelijk om de aspecten PR en GR aan de orde te stellen. De plaatsgebonden risicocontouren van dit tankstation zijn: vulpunt 35 meter, tankreservoir 25 meter en afleverinstallatie 15 meter. De afstand van het invloedsgebied verantwoording groepsrisico bedraagt 150 meter. Het onderhavige plangebied ligt op een afstand van circa 1.800 meter van het tankstation. De groepsrisico vormt voor dit bouwplan geen beperking.

Chemelot-site
Ten noorden van het plangebied (op ruim 3 kilometer afstand) is de meest zuidelijke begrenzing van het Chemelot-terrein gelegen. Binnen deze site vinden diverse risicovolle activiteiten plaats. De inrichting valt onder het Besluit Risico's Zware Ongevallen en hierdoor ook onder het Bevi. Volgens de gegevens van de risicokaart vallen de PR 10^{-6} contour t/m de PR 10^{-8} -contour van de site niet over het plangebied. In de beleidsvisie externe veiligheid Chemelot site/Westelijke Mijnstreek is verder af te lezen dat het plangebied zich buiten het voor het groepsrisico relevante gebied tot aan de grens van het invloedsgebied bevindt. In dit gebied zijn de kansen en de omvang van het risico zo klein dat de bijdrage aan het groepsrisico niet meer relevant is.

Buisleidingen
In of in de nabijheid van het plangebied zijn geen buisleidingen aanwezig met een risico inzake externe veiligheid



Luchtvaartverkeer
Door de gemeente Beek wordt een interim-beleid gevoerd voor het transport van gevaarlijke stoffen door de lucht. Voor de 10^{-6}-contour en de 10^{-5}-contour gelden beperkingen ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen binnen deze contouren. Onderhavig plangebied is niet gelegen binnen deze contour. Voor het groepsrisico zijn voor luchtvaartverkeer nog geen normen opgesteld. Het transport van gevaarlijke stoffen door de lucht legt dan ook geen beperkingen op aan onderhavig bestemmingsplan.

GROEPSRISICO (GR)
Gezien de ligging van het plangebied binnen het invloedsgebied van de A2 is op basis van artikel 7 van het Bevt een beperkte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Uit de Basisnet-tabel uit de Eindrapportage Basisnet weg van oktober 2009 blijkt dat het groepsrisico voor wegvak L43 niet groter is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Voorliggend bestemmingsplan maakt ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' en 'Maastricht-Aachen Airport, Businesspark AviationValley' geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, maar voorziet slechts in het aanpassen van het bouwvlak. 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 het bedrijfspand in het plangebied wordt realisering van de uitbreiding uit oogpunt van externe veiligheid verantwoord geacht.

Advies Veiligheidsregio Zuid-Limburg
Er is advies gevraagd aan de brandweer Zuid-Limburg vanwege de ligging in het invloedsgebied van de A2. Ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling heeft de Veiligheidsregio Zuid-Limburg een advies uitgebracht (zie bijlage 2 bij deze toelichting). Geadviseerd wordt een afsluitbare ventilatie aan te brengen die centraal wordt aangestuurd. Daarbij is het wenselijk de ventilatieopeningen niet aan de zijde van de A2 te realiseren. Deze aanbeveling kan worden opgenomen in de omgevingsvergunning.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de realisering van het onderhavige bouwplan.

5.3 Archeologie

Het uitgangspunt is dat archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Gezien dit uitgangspunt mogen bekende archeologische monumenten niet aangetast worden en moet in geval van voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in gebieden die volgens de beleidsnota "Beek, een poort voor het verleden naar het heden" in aanmerking komen, een nader onderzoek plaatsvinden naar archeologische waarden. Als het niet mogelijk is de archeologische waarden te behouden en het bodemarchief verstoord raakt, moet de veroorzaker de kosten voor zijn rekening nemen die nodig zijn om de archeologische informatie die in de bodem ligt opgeslagen, veilig te stellen en de resultaten uit te werken.

Onderhavig plan
Het onderhavige plangebied heeft volgens de Archeologische Advieskaart van de gemeente Beek de status' reeds onderzocht en vrijgegeven'. Dit komt ook tot uitdrukking in de tot op heden vigerende bestemmingsplannen, alwaar voor dit plangebied geen archeologische dubbelbestemming is opgenomen. Hierdoor is er geen sprake van een archeologische verwachtingswaarde en vormt het aspect archeologie geen belemmering voor de realisatie van het plan.



5.4 Ecologie en stikstof

In de Wet natuurbescherming zijn de soortenbescherming (ten aanzien van flora en fauna) en gebiedsbescherming (ten aanzien van Natura2000-gebieden) geregeld. De bepalingen uit deze wet dienen te worden nageleefd bij nieuwe planologische activiteiten. Dit bestemmingsplan is opgesteld om een bedrijfslocatie met parkeerterrein te realiseren. Dit dient dus te worden gezien als de 'nieuwe planologische activiteit' (ten aanzien van gebruik).

Soortenbescherming

Het plangebied ligt op een bedrijventerrein en is thans deels in gebruik door het bedrijf Nea International. De locatie van de beoogde uitbreiding wordt deels bebouwd en verhard (bedrijfsgebouw en parkeerterrein) en bestaat voor wat betreft het onbebouwde deel uit grasveld. Hierop zijn geen bomen of andere waardevolle beplantingen aanwezig waarin zich eventueel beschermde soorten zoals broedvogels of vleermuizen kunnen vestigen. Bovendien ligt het te bebouwen terrein direct aan een belangrijke ontsluitingsweg (Europalaan) van het bedrijventerrein waarlangs veel bedrijfsverkeersbewegingen plaatsvinden.

Op de onderstaande foto is de locatie van de beoogde uitbreiding van Nea International zichtbaar:



Locatie beoogde uitbreiding bebouwing

Gelet op de feitelijke situatie in het plangebied mag worden aangenomen dat er geen verstoring plaatsvindt van beschermde soorten als gevolg van de geprojecteerde bouwactiviteiten. Er worden derhalve geen belemmeringen verwacht ten aanzien van de soortenbescherming.

Ecolybrium, 'Memo bomenscan Europalaan 31', rapportnummer 22-1295, d.d. 07.11.2022 (separate bijlage 3).

In de huidige situatie bestaat het gehele terrein uit een met betonklinkers verhard gebied. Ten tijde van het onderzoek waren reeds vier bolwilgen (sierboomsoort die geliefd is binnen de gecultiveerde plantenwereld) verwijderd. Deze, gelet ook op de zeer beperkte mate van grootte en wasdom, zullen naar een aan 100% zekerheid grenzende waarschijnlijkheid geen aantrekking hebben gehad op beschermde soorten. De boomspiegels in de verharding waren eveneens al opgevuld met betonklinkers. Daarnaast is er een Acacia aanwezig die is meegenomen in dit onderzoek. De volgende conclusies kunnen worden getrokken:

- er zijn geen natuurwaarden aanwezig en/of te verwachten op de betreffende onderzoekslocatie;
- de vier bolbomen (mogelijk wilgen) waren tijdens het onderzoek reeds verwijderd uit het geheel verharde terrein rondom;
- de Acacia naast het fietsenhok staat nog recht, maar deze vormt voor geen enkele bijzondere en/of beschermde soort een geschikte groeiplek, primair leefgebied of een essentieel onderdeel daarvan;

- In het kader van de Wet natuurbescherming kan gesteld worden dat er geen knelpunten te verwachten zijn en/of optreden ten aanzien van beschermde natuurwaarden.

Gebiedsbescherming
In het kader van de gebiedsbescherming is een AERIUS-stikstofberekening voor de gebruiksfase en de aanleg-/bouwfase uitgevoerd voor het plangebied. De uitkomsten van deze stikstofberekening zijn in het navolgende beschreven.

Door Kompas Adviseurs en Ingenieurs BV is een stikstofberekening uitgevoerd.

Kompas Adviseurs en Ingenieurs BV 'Stikstofberekening Europalaan 31' (separate bijlage 2)
Uit de rekenresultaten van AERIUS-Calculator blijkt dat ten gevolge van de beoogde planontwikkeling de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden voor de nieuwbouwlocatie in ieder geval niet hoger dan 0,00 mol/ha/jr is. Dat geldt voor zowel de gebruiks- als de aanlegfase. Derhalve zijn 'significante (negatieve) effecten' op de beschermde natuurgebieden als gevolg van stikstofdepositie uit te sluiten. Een vergunning in het kader van de Wnb is derhalve niet aan de orde. De berekening toont aan dat het aspect stikstofdepositie geen beperkingen oplevert ten aanzien van het beoogde planvoornemen.

5.5 Bedrijven en milieuzonering

Voor de beoordeling van de milieueffecten van de bedrijfsactiviteit dienen in het kader van een goede ruimtelijke ordening de gevolgen ervan op omliggende gevoelige functies te worden nagegaan om te bepalen of er sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat. De VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' is een handreiking voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Milieuzonering zorgt er onder andere voor dat nieuwe functies op een verantwoorde afstand van milieugevoelige functies gesitueerd worden. Het waar nodig ruimtelijk scheiden van bedrijven en gevoelige functies bij nieuwe ontwikkelingen dient twee doelen:
- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor milieugevoelige functies;
- het tegelijk daarmee aan de bedrijven voldoende zekerheid bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Op basis van deze VNG-brochure gelden richtafstanden voor functies tot gevoelige functies zoals wonen. Volgens deze brochure mag, bij ligging in een gebied waar meerdere bestemmingen zijn toegekend en nabijgelegen relevante geluidsbronnen en/of langs grote ontsluitingswegen, worden uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'. Dat is in de voorliggende situatie aan de orde omdat sprake is van een belangrijke ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein.

Plangebied
In de omgeving van het plangebied zijn geen woningen of andere milieugevoelige functies gelegen die door de bedrijfsactiviteiten na uitbreiding gehinderd kunnen worden. De meest nabijgelegen milieugevoelige functie zijn de woningen aan de Kelmonderstraat op ruim 200 meter van de plangrens. Deze afweging is ook reeds gemaakt bij het opstellen van de bestemmingsplannen voor de bedrijventerreinen Technoport Europe en Businesspark AviationValley. Het aspect bedrijven en milieuzonering levert geen belemmering op voor het plan.

5.6 Kabels en leidingen

Er zijn in het plangebied geen kabels en leidingen aanwezig welke moet worden voorzien van een planologische bescherming op basis van dit bestemmingsplan.



6 Het bestemmingsplan

6.1 Feitelijke planopzet

In de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting zijn de aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggende beleidsuitgangspunten, de gewenste ruimtelijke structuur en verschillende omgevings- en milieuaspecten weergegeven. Een en ander is vertaald in de regels van dit plan. Deze regels voldoen aan de eisen volgend uit de Wro en de Wabo. Dit hoofdstuk bevat een toelichting op deze regels.

Het voorliggend bestemmingsplan is er op gericht de uitbreiding van het bedrijfskavel aan de Europalaan 31 planologisch te regelen. De wijze waarop dit planologisch mogelijk wordt gemaakt is in dit hoofdstuk beschreven.

6.2 Juridische planopzet

6.2.1 Planvorm

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) worden door middel van de op de verbeelding aangegeven (dubbel)bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden. De juridische regeling is opgebouwd conform de SVBP2012, de landelijke standaard voor het vervaardigen van bestemmingsplannen, die bij de invoering van het nieuwe Bro als verplichte opbouw is opgenomen. Het bestemmingsplan ‘Europalaan 31 (Maastricht Airport)’ bestaat formeel uit een verbeelding en regels. Deze gaan vergezeld van een toelichting waarin het plan en de daaraan ten grondslag liggende beleidsmatige afwegingen zijn verwoord. De indeling van de regels is hierna beknopt en artikelsgewijs aangegeven. De planvorm betreft een bestemmingsplan zoals bedoeld in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening. De IDN-code van het plan is NL.IMRO.0888.BPEUROPALAAN3122- (met hierachter de status van het plan).

6.2.2 Verbeelding

De verbeelding is getekend op een gecombineerde digitale kadastrale ondergrond en een BGT-ondergrond, schaal 1:1.000. Voor de benaming, kleur en vorm van de bestemmingen en aanduidingen zijn de richtlijnen voor digitalisering en standaardisering van bestemmingsplannen overgenomen (SVBP2012).

6.2.3 Regels

<u>Hoofdstuk 1 Inleidende regels (art. 1 en 2)</u>
Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. Artikel 1 bevat de definities van begrippen die van belang zijn voor toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten waarin wordt aangegeven hoe bij toepassing van de regels wordt gemeten. In beide artikelen is, conform de SVBP2012, een aantal standaardbegrippen en een aantal standaard meetwijzen opgenomen.

<u>Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels (art. 3)</u>
In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied beoogde bestemming en bijbehorende functies. In de bestemmingsomschrijving zijn de doeleinden c.q. de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. In beginsel is iedere vorm van bebouwing die past binnen de desbetreffende bestemming tot een bepaalde omvang rechtstreeks (dus zonder voorafgaande afwijking of wijziging) toegestaan. Indien wordt voldaan aan de voorgeschreven



maatvoering en wordt gebouwd binnen het aangegeven bouwvlak, kan hiervoor een omgevingsvergunning worden verleend.

Hoofdstuk 3 Algemene regels (art. 4 t/m art. 10)
Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels (deels ingegeven door de verplichting vanuit paragraaf 3.2 van het Bro deze bepalingen op te nemen in ieder bestemmingsplan):

- een anti-dubbeltelregel (art. 4): deze regel zorgt er voor dat gronden niet dubbel worden meegerekend bij het toestaan van bouwplannen;
- algemene bouwregels (art. 5): hierin worden bestaande afwijkende bouwhoogten als maximale bouwhoogte aangehouden,;
- algemene gebruiksregels (art. 6): hierin worden onder andere alle vormen van gebruik, die in strijd zijn met de aan de grond gegeven bestemming, verboden;
- algemene aanduidingsregels (art. 7): hierin zijn voorkomende gebiedsaanduidingen opgenomen; in het onderhavige bestemmingsplan betreft dit de gebiedsaanduidingen in het kader van de luchthaven: 'luchtvaartverkeerzone – eurocontrol 200-1000m nieuw', 'luchtvaartverkeerzone – ILS', 'luchtvaartverkeerzone – noodzenders Beek Toren', 'luchtvaartverkeerzone – VDF' en 'luchtvaartverkeerzone – zendstation Beek';
- algemene afwijkingsregels (art. 8): hierin wordt bepaald waarvoor burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bestemmingsplan;
- overige regels (art. 9): hierin zijn verwijzingen opgenomen naar andere wettelijke regelingen;
- procedureregels (art. 10): hierin zijn de procedures opgenomen die moeten worden toegepast bij toepassing van nadere eisen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels (art. 11 en 12)
In het overgangsrecht is bepaald dat bouwwerken, die op het moment van de tervisielegging van het plan aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bouwregels. Het gebruik van grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag worden gehandhaafd. Dit overgangsrecht komt voort uit artikel 3.2.1 van het Bro en is een verplicht onderdeel van de regels. In de slotregel wordt aangegeven onder welke naam de planregels kunnen worden aangehaald.

6.2.4 Beschrijving van de bestemmingen

In het navolgende worden de in hoofdstuk 2 van de regels opgenomen bestemmingsregels (artikel 3) kort toegelicht.

Artikel 3: enkelbestemming 'Bedrijventerrein – Luchthavengebonden'
Binnen deze enkelbestemming zijn bedrijven toegestaan die in de Staat van bedrijfsactiviteiten (zoals in de eerste bijlage bij de regels is opgenomen) voorkomen van milieucategorie 1 tot en met 4.1, alsmede daarbij behorende niet-zelfstandige kantoren. Naast deze bedrijfsactiviteiten zijn verkeers- en parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Bedrijfsgebouwen mogen binnen het aangegeven bouwvlak worden gebouwd tot een maximum van 17 meter, waarbij het bebouwingspercentage niet meer dan 70 mag bedragen. De afstand tot de zijdelingse perceelsgrens bedraagt daarbij minimaal 5 meter. Ook mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht. Buiten het bouwvlak tot een bouwhoogte van 2,5 meter, binnen het bouwvlak tot de bouwhoogte van 17 meter. Ten aanzien van naam- en reclame-uitingen is bepaald dat dit er ten hoogste twee per gebouw mogen zijn en dat deze niet op daken mogen worden aangebracht.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifiek vorm van bedrijventerrein – geluidruimte AviationValley' (het zuidelijke deel van het plangebied) geldt tevens de bepaling van de verdeling van de geluidruimte op basis van het 'Geluidbeheersplan AviationValley'. Bij de aanvraag omgevingsvergunning dient door middel van een akoestisch onderzoek te worden aangetoond dat de beoogde vestiging hieraan kan voldoen.



7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is geregeld (dat wil zeggen indien men geen anterieure privaatrechtelijke overeenkomst heeft kunnen sluiten met de ontwikkelende partij). In deze lijst is onder 6.2.1 sub c aangegeven dat het uitbreiden van een gebouw met meer dan 1.000 m² bruto vloeroppervlak wordt gezien als een bouwplan.

Tussen de initiatiefnemer en de gemeente Beek zal een planschadeovereenkomst worden gesloten waarin wordt vastgelegd dat eventuele planschade als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling voor rekening van initiatiefnemer komt. Op deze wijze is de economische uitvoerbaarheid van het plan verzekerd.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Algemeen

De procedure van het bestemmingsplan is vastgelegd in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Gedurende deze procedure kan eenieder binnen de termijn van terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan indienen.

7.2.2 Wettelijk vooroverleg instanties ex art. 3.1.1 Bro

Op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening dient de gemeente bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met betrokken waterschappen en diensten van Rijk en provincie die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

In het kader van het vooroverleg zijn reacties ontvangen van de provincie Limburg, Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) en het Waterschap Limburg. Deze zijn opgenomen in bijlage 1 bij deze toelichting. De reacties zijn, voor zover aanpassingen gevraagd zijn, verwerkt in het plan. Daarnaast is advies gevraagd bij de Veiligheidsregio Zuid-Limburg. Dit advies is opgenomen in bijlage 2 bij deze toelichting en is verwerkt in het plan.

7.2.3 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf (P.M.) gedurende zes weken voor eenieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn (P.M.) zienswijzen ingediend.

8 Handhavingsparagraaf

Een bestemmingsplan is voor de gemeente een belangrijk instrument om haar ruimtelijk beleid vorm te geven. Door middel van een combinatie van positieve bestemmingen en het uitsluiten van bepaalde activiteiten en functies kan sturing plaatsvinden van gewenste en ongewenste ontwikkelingen.

Een belangrijk aspect hierbij is de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan. Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Daarnaast is de handhaving van belang uit een oogpunt van rechtszekerheid: alle bewoners en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde wijze daadwerkelijk aan het plan te worden gehouden.

In dit bestemmingsplan is daarom allereerst gestreefd naar een zo groot mogelijke eenvoud van in het bijzonder de regels. Hoe groter de eenvoud (en daarmee de toegankelijkheid en leesbaarheid), hoe groter in de praktijk de mogelijkheden om toe te zien op de naleving van het plan.

In de bouwregels zijn maten opgenomen die van toepassing zijn op gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Te realiseren gebouwen en andere bouwwerken moeten voldoen aan deze maatvoering, zo niet, dan kan het college van burgemeester en wethouders geen omgevingsvergunning verlenen.

Gebruiksregels worden opgenomen om gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken en ongewenste ontwikkelingen uit te sluiten. Toetsing aan de gebruiksregels is aan de orde bij functiewisseling of nieuwvestiging.

De doelstellingen van het ruimtelijke beleid kunnen slechts verwezenlijkt worden, indien de regels van het bestemmingsplan worden nageleefd.



Bijlage 1 Vooroverlegreacties

Bijlage 2 Advies veiligheidsregio