

vandewall
planologisch advies

Toelichting

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied	3
1.3 Vigerend bestemmingsplan	4
1.4 Bij het plan behorende stukken	5
1.5 Leeswijzer	5
2 Beschrijving plangebied	6
2.1 Ruimtelijke en functionele structuur	6
3 Beleidskader	10
3.1 Europees en Rijksbeleid	10
3.2 Provinciaal beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	15
4 Milieuaspecten	17
4.1 Milieu	17
4.2 Waterhuishouding	21
4.3 Archeologie	21
4.4 Ecologie en stikstof	22
4.5 Kabels en leidingen	22
5 Planbeschrijving	23
5.1 Plan	23
6.1 Feitelijke planopzet	24
6.2 Juridische planopzet	24
7 Uitvoerbaarheid	27
7.1 Economische uitvoerbaarheid	27
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
8 Handhavingsparagraaf	28
Bijlage 1 Reacties vooroverleg en beantwoording zienswijzen	29

Separate bijlagen:

- 1a. Vooronderzoek perceel Beek, sectie H, nummer 556 gelegen nabij Amerikalaan (ong.) Maastricht-Airport, Geonius Milieu B.V., rapportnummer MA200507.R01.V1.0, d.d. 23.07.2020;
- 1b. Verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 perceel Beek, sectie H, nummer 556 gelegen nabij Amerikalaan (ong.) Maastricht-Airport, Geonius Milieu B.V., rapportnummer MB200507.R01.V1.0, d.d. 08.12.2020;
2. Bergs Advies, Aeries berekening aanleg parkeerplaatsen Amerikalaan, Maastricht-Airport, d.d. 2 juli 2020.



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

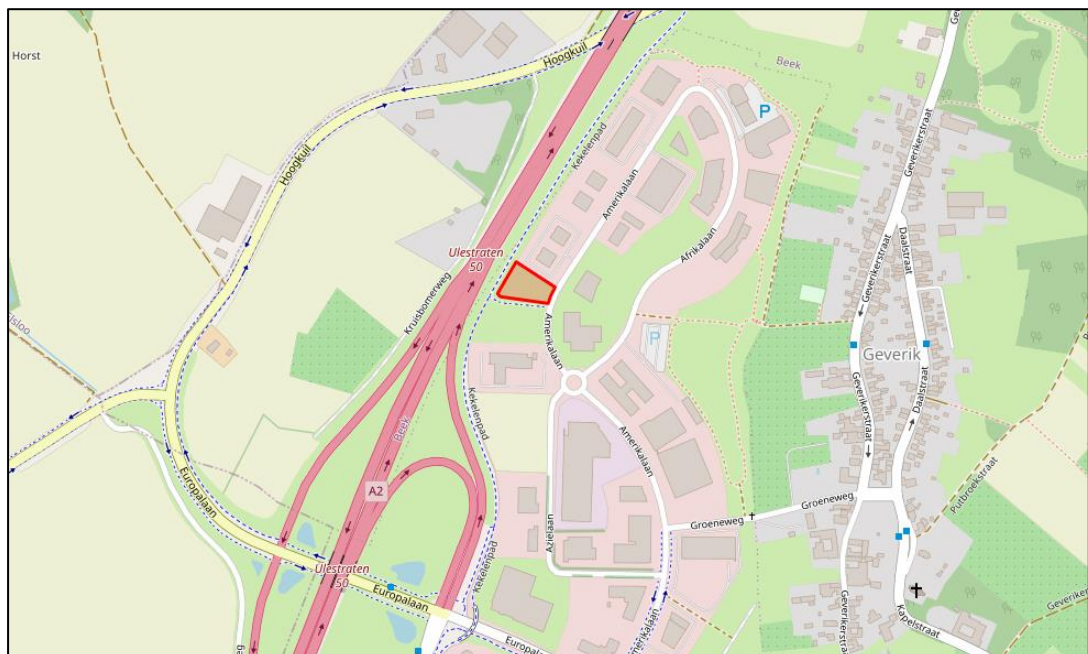
De initiatiefnemer is voornemens om twee percelen op de hoek van de Amerikalaan en het Kekelenpad (kadastraal bekend gemeente Beek, sectie H, nummers 487 en 556), gelegen in het bedrijventerrein Technoport Europe, in te richten als parkeerterrein. De totale oppervlakte van het plangebied bedraagt 2.419 m². Het perceel met nummer 556 is volledig begroeid met gras en struiken, op perceel 487 bevindt zich een reclamezuil. Het perceel waarop zich de reclamezuil bevindt wordt in het onderhavige plangebied opgenomen zodat ook voor deze gronden in een actueel bestemmingsplan kan worden vastgesteld. De vigerende bestemming 'Groen' van beide percelen wordt gewijzigd in de bestemming 'Verkeer'. De initiatiefnemer is voornemens deze gronden te gebruiken als parkeerterrein ten behoeve van de bestaande kantoren aan de Amerikalaan.

1.2 Ligging, begrenzing en juridische status van het plangebied

Ligging

Het plangebied is gelegen in het zuidwesten van de gemeente Beek. Het plangebied betreft de percelen kadastraal bekend gemeente Beek, sectie H, nummers 487 en 556. Ten noorden van het plangebied liggen bedrijfsgebouwen en ten zuiden ligt een fietspad (Kekelenpad). Verder ten zuiden ligt nog een braakliggend (groen) terrein. Ten oosten van het plangebied ligt de Amerikalaan en verder ten oosten staan bedrijfsgebouwen, of zijn nog in aanbouw. Ten westen van het plangebied ligt een fietspad (ook Kekelenpad genaamd) en de autosnelweg A2 (Maastricht-Eindhoven).

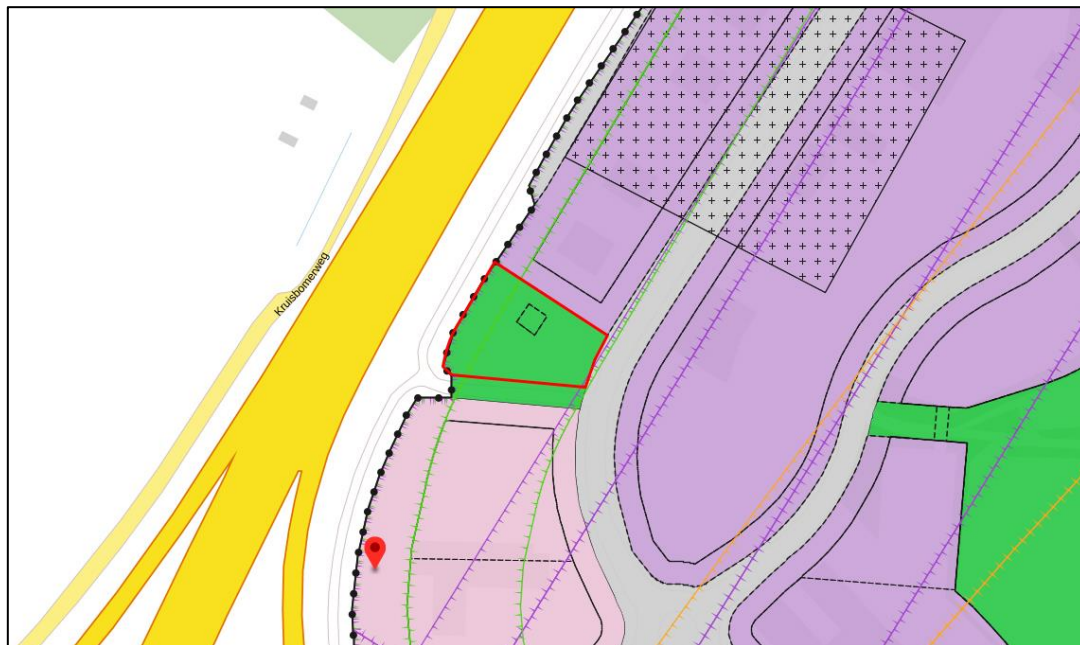
Op het onderstaande kaartje is het plangebied met de kleur rood weergegeven:



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012'

Het plangebied is thans juridisch-planologisch geregeld in het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe 2012' (vastgesteld door de raad van de gemeente Beek d.d. 28.03.2013). In dit bestemmingsplan is het plangebied bestemd tot 'Groen' en voorzien van de aanduiding 'reclamezuil'. Op het onderstaande kaartje is een uitsnede van de verbeelding behorende bij het vigerende bestemmingsplan weergegeven:



Bestemming 'Groen'

Het volledige plangebied is bestemd tot 'Groen'. De gronden met de bestemming 'Groen' zijn bestemd voor:

- groenvoorzieningen;
- voorzieningen voor langzaam verkeer;
- onderhoudswegen;
- verkeer ten behoeve van parkeerterreinen ter plaatse van de aanduiding 'verkeer'; (*)
- een reclamezuil ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – reclamezuil';
- lichtbakens ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding – lichtbakens'; (*)
- rioolgemaal;
- nutsvoorzieningen;
- waterhuishoudkundige voorzieningen.

(*) = deze aanduiding is niet van toepassing op het onderhavige plangebied.

Strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan

Het toekomstige gebruik van de percelen als parkeerterrein is niet toegestaan op basis van de vigerende bestemming 'Groen'. Deze bestemming dient derhalve gewijzigd te worden in de bestemming 'Verkeer' middels de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan ligt thans voor.

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.BPPARKEERTERRTPE20- (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 1:1000.

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, waarvan de indeling heeft plaatsgevonden conform het Handboek Ruimtelijke Plannen van de gemeente Beek aangevuld met een handhavingsparagraaf. Na dit inleidende eerste hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plangebied gegeven met de huidige ruimtelijke, functionele of andere structuren die daarbinnen aanwezig zijn. In hoofdstuk 3 worden de beleidskaders op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau weergegeven en wordt afgewogen of de voorliggende ontwikkeling daarbinnen inpasbaar is. In hoofdstuk 4 komen de milieuplanologische aspecten aan de orde en worden onder andere de resultaten van uitgevoerde onderzoeken besproken. De landschappelijke en stedenbouwkundige uitgangspunten voor deze ontwikkeling alsmede het aan de hand daarvan opgestelde inrichtingsvoorstel zijn in hoofdstuk 5 van deze toelichting uiteengezet. 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. Hierbinnen komen de resultaten van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro en de ingekomen zienswijzen en de beantwoording daarvan door de gemeente aan de orde. Hoofdstuk 8 tenslotte bevat een handhavingsparagraaf.

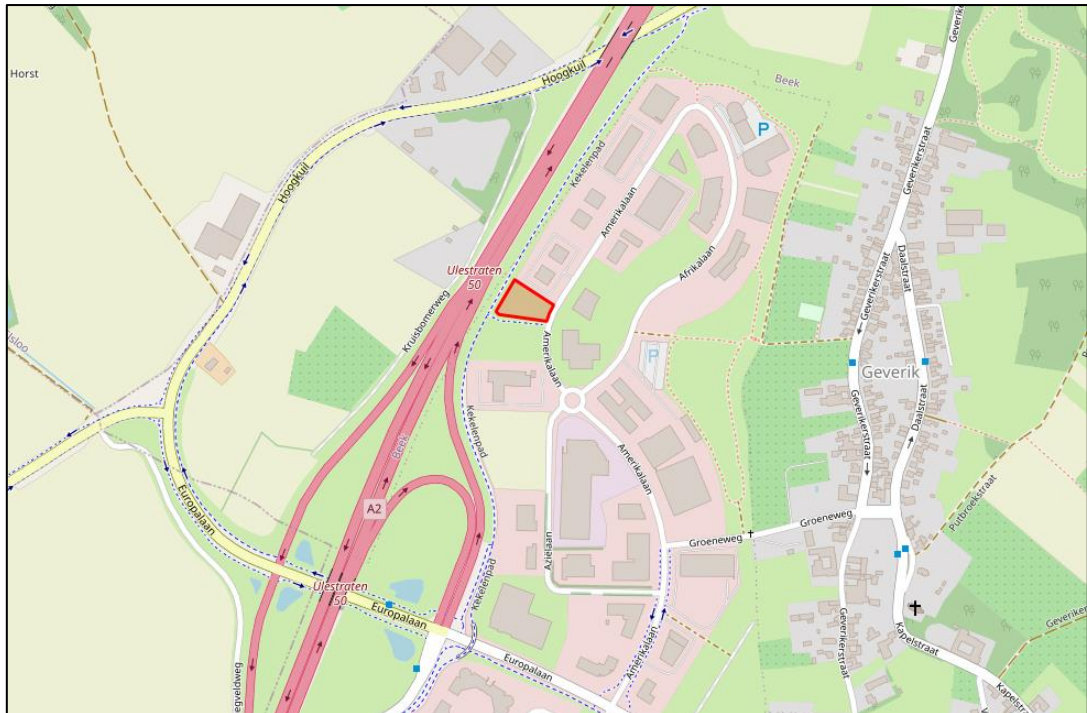


2 Beschrijving plangebied

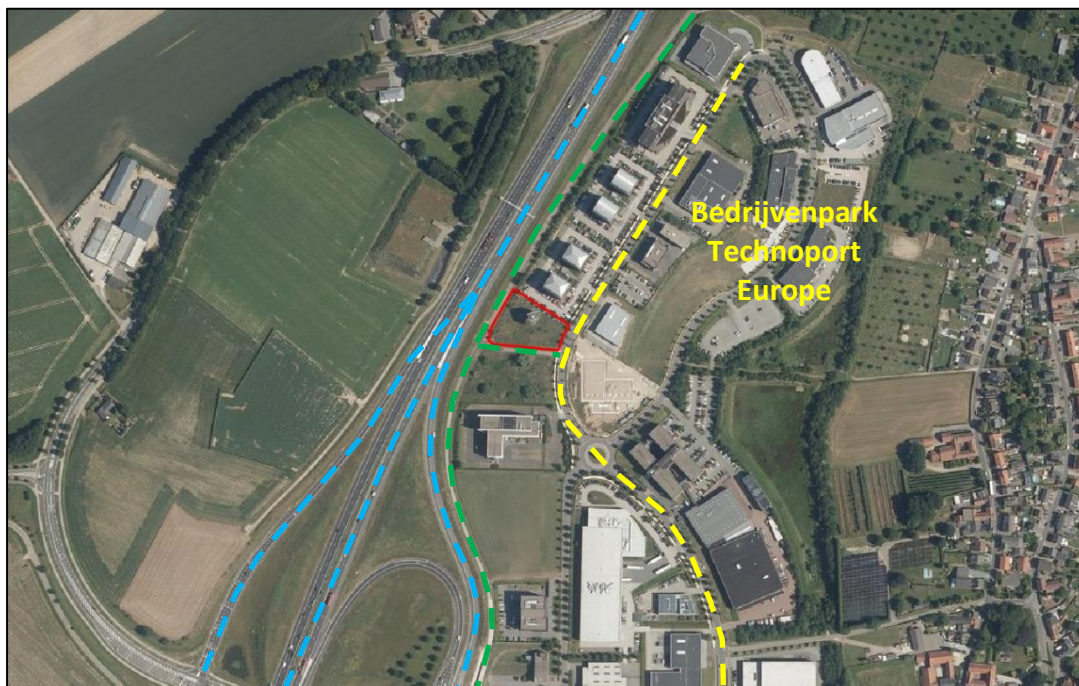
2.1 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied is gelegen aan de Amerikalaan te Maastricht-Airport, in de gemeente Beek. Ten westen van het plangebied, op een afstand van circa 25 meter ligt de autosnelweg A2 (Maastricht-Eindhoven). Ten noorden van het plangebied, direct aangrenzend, liggen bedrijfspanden. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan de Amerikalaan, een van de doorgaande wegen van het bedrijvenpark Technoport Europe en ten zuiden van het plangebied ligt een fietspad (Kekelenpad).

Op het onderstaande kaartje is het plangebied middels een rode kleur weergegeven:



Op de onderstaande luchtfoto is het plangebied middels een rode omlijning aangeduid. De autosnelweg A2 is middels een blauwe stippellijn weergegeven. De Amerikalaan is middels een gele stippellijn weergegeven en het fietspad met een groene stippellijn:



De onderstaande afbeelding is het gehele plangebied te zien vanuit zuidelijke richting:



Bestaande reclamezuil

De navolgende afbeeldingen geven een impressie van de omgeving rondom het plangebied. De onderstaande foto is genomen in zuidwestelijke richting vanaf de Amerikalaan:



Huidige situatie rondom plangebied (1)

Op onderstaande foto is de aansluiting van het fietspad op de Amerikalaan te zien, ten zuiden van het plangebied:



Huidige situatie plangebied (2)



De onderstaande afbeelding toont zowel het fietspad als de autosnelweg A2 in noordelijke richting, ten westen van het plangebied:



Huidige situatie plangebied (3)

De navolgende afbeelding toont de bedrijfsgebouwen die zijn gesitueerd ten noorden van het plangebied:



Huidige situatie plangebied (4)

3 Beleidskader

3.1 Europees en Rijksbeleid

Natuurwetgeving: gebieds- en soortenbescherming

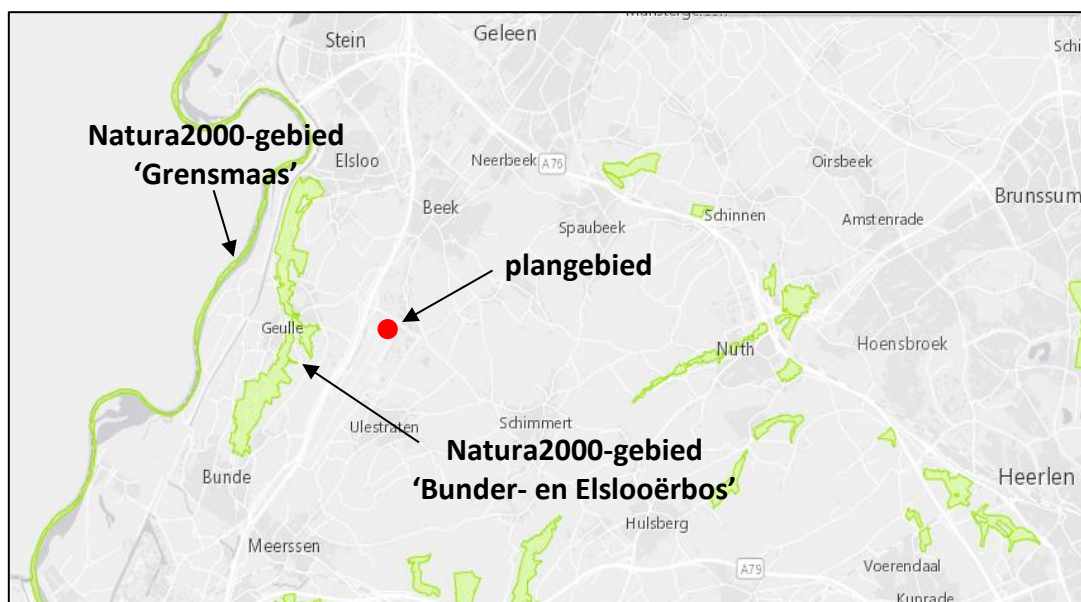
Vanuit Europa is de bescherming van soorten en gebieden geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/33/EEG) hebben de bescherming van soorten en hun natuurlijke habitats tot doel. Elke lidstaat is verplicht speciale beschermingszones aan te wijzen, die samen één Europees netwerk van natuurgebieden vormen: 'Natura 2000'. Sinds 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming van kracht geworden. Deze wet heeft drie wetten vervangen: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Conform deze wet bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied en zorgen zij voor vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren.

Het Natura2000-netwerk bevat dus de gebieden die zijn aangewezen onder de Vogel- en Habitatrichtlijn en zijn daarmee 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

Ten westen van het plangebied bevinden zich twee Natura2000-gebieden: 'Bunder- en Elslooërbos' en 'Grensmaas'. Het Natura2000-gebied 'Bunder- en Elslooërbos' is gelegen op een afstand van circa 1,5 kilometer en het 'Natura2000-gebied 'Grensmaas' ligt op circa 2,6 kilometer.

Op de navolgende afbeelding is het plangebied met een rode grens aangeduid en de genoemde Natura 2000-gebieden zijn middels een groene kleur weergegeven:



Gezien de afstand tussen het plangebied en de dichtstbijzijnde Natura2000-gebieden en het feit dat tussen het plangebied en deze natuurgebieden diverse (stedelijke) voorzieningen, zoals onder andere een drukke autosnelweg zijn gelegen, kan gesteld worden dat de voorgenomen herinrichting van het plangebied geen negatief effect zal hebben op de flora en fauna, zowel voor wat betreft soortenbescherming als gebiedsbescherming.

Ter voorbereiding op de aanleg van de parkeerplaats is een stikstofdepositieberekening (AERIUS-calculatie) uitgevoerd. De resultaten van deze AERIUS-calculatie zijn beschreven in hoofdstuk 4.4 van deze toelichting.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het huidige ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau. De hoofddoelstelling van de SVIR is Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). Dit gebeurt aan de hand van drie deeldoelen waaraan dertien nationale belangen zijn gekoppeld. Het Rijk is verantwoordelijk voor het veiligstellen van deze 13 nationale belangen.

Doel	Nationaal belang
<i>Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren; 2. ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie; 3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen; 4. efficiënt gebruik van de ondergrond.
<i>Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat</i>	<ol style="list-style-type: none"> 5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen; 6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem; 7. het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
<i>Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische waarden behouden zijn</i>	<ol style="list-style-type: none"> 8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's; 9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling; 10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten; 11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten ; 12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten; 13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.



De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wro, twee besluiten waarmee dat mogelijk is:

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk Rijksbeleid te borgen. Van de provincies en gemeenten wordt gevraagd de inhoud van het Barro te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. De hierin aangegeven juridische kaders zijn derhalve concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen. In hoofdstuk 2 van het Barro (titel 2.1 t/m titel 2.13) zijn de nationale belangen opgenomen. Er zijn voor wat betreft het plangebied van dit bestemmingsplan geen nationale belangen uit het Barro in het geding.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

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. De ladder voor duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 in het Bro opgenomen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen op basis van deze ladder te worden gemotiveerd en afgewogen met oog voor de ruimtevrage, de beschikbare ruimte en de ontwikkeling van de omgeving waarin het plangebied ligt. De motivering van de duurzame verstedelijking voor het onderhavige plan is onderstaand weergegeven.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Vanaf oktober 2012 geldt bij ruimtebesluitvorming een voor de praktijk belangrijke nieuwe motiveringsplicht. Het betreft de in artikel 3.1.6, tweede lid Bro opgenomen plicht om indien een bestemmingsplan voorziet in een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' de aanvaardbaarheid daarvan in de toelichting van dat plan wordt onderbouwd. Voor deze onderbouwing dient de zogeheten 'Ladder voor duurzame verstedelijking' te worden doorlopen. Conform artikel 1.1.1. lid 3 Bro geldt deze motiveringsplicht ook voor uitwerkingsplannen.

Op 12 mei 2017 is het 'Besluit van 21 april 2017 tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in verband met de aanpassing van de ladder voor duurzame verstedelijking' gepubliceerd (Stb. 2017, 182). In dit besluit is de gewijzigde tekst van de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' (artikel 3.1.6 lid 2 Besluit ruimtelijke ordening, hierna: "Bro") opgenomen. De wijziging is op 1 juli 2017 in werking treden. In voornoemd besluit van 21 april 2017 is een aantal leden van artikel 3.1.6 Bro gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen die daarbij zijn doorgevoerd zijn:

- de drie zogenaamde treden van de ladder zijn losgelaten;
- het begrip 'actuele regionale behoefte' is vervangen door de eenvoudiger term 'behoefte';
- het uitgangspunt wordt: voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied, moet de behoefte worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan;
- indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dan dient gemotiveerd te worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien;
- de mogelijkheid is opgenomen om de toepassing van de ladder door te schuiven naar het latere uitwerkings- of wijzigingsplan.

Stedelijke ontwikkelingen

De ladder van duurzame verstedelijking is van toepassing op stedelijke ontwikkelingen die plaatsvinden buiten het bestaand stedelijk gebied van een gemeente. 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”.

Onderhavig plan

Geconcludeerd kan worden dat de herinrichting van het onderhavige plangebied tot parkeerterrein en de bestemmingswijziging in de bestemming ‘Verkeer’ niet als een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, sub i van het Bro valt aan te merken. De Ladder voor duurzame verstedelijking is derhalve niet van toepassing op het voorliggende plan.

Europese Kaderrichtlijn Water

In het jaar 2000 is de nieuwe Europese Kaderrichtlijn Water in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap, waarmee:

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoud en beschermd en verbeterd worden;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- er wordt bijgedragen tot afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Verskillende doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn ook opgenomen in ander waterbeleid. Aspecten betreffende duurzaam gebruik maken bijvoorbeeld een belangrijk onderdeel uit van de Nota Waterbeleid in de 21^e eeuw (WB21). Ook in de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4) zijn al vergaande doelstellingen ten aanzien van de waterkwaliteit opgenomen.

Onderhavig plan

Voor het onderhavige plangebied zijn vanuit de Kaderrichtlijn geen gevolgen te verwachten, die niet ook vanuit andere wet- en regelgeving voortkomen.

Verdrag van Valletta (Malta)

Het Europese Verdrag van Valletta, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat bijvoorbeeld om grafvelden, gebruiksvoorwerpen en resten van bewoning. Op iedere plaats in de bodem kan dit soort erfgoed zich bevinden. Vaak werden archeologen laat bij de ontwikkeling van plannen betrokken. Hierdoor werd de aanwezigheid van archeologische waarden vaak pas ontdekt als projecten, zoals de aanleg van wegen of stadsvernieuwing, al in volle gang waren.

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet is een raamwet, die regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De gemeenten zijn in deze wet tot bevoegd gezag aangewezen en dienen de archeologische belangen op een goede manier te verweven in het ruimtelijk beleid.

Onderhavig plan

De wijze waarop met het aspect archeologie rekening is gehouden in relatie tot dit bouwplan is verwoord in paragraaf 4.3 van deze toelichting.

3.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014

Op 12 december 2014 is het POL2014 vastgesteld. De centrale ambitie van de provincie Limburg komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om er naar toe te gaan en vooral

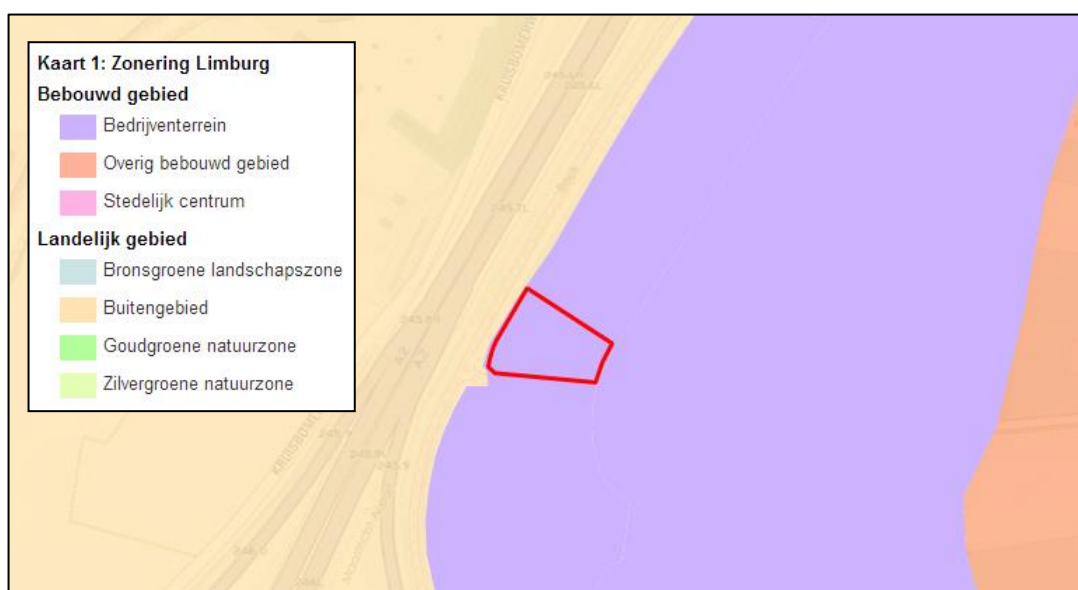


ook om hier te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering. Kwaliteit staat daarbij centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

Woningen, bedrijventerreinen, kantoren en winkels zijn er in Limburg genoeg, in toenemende mate zelfs te veel. Tegelijkertijd is de kwaliteit steeds minder toegesneden op de behoefte. Op al deze gebieden liggen nog grote kwalitatieve opgaven. Blijvende vernieuwing en innovatie zijn dan ook van groot belang. De uitdaging is om een omslag te maken 'van kwantiteit naar kwaliteit' en meer schaarste te creëren.

Onderhavig plan

Het onderhavige plangebied is gelegen in de zone 'Bedrijventerrein'. Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de kaart 'Zonering Limburg' uit het POL2014 weergegeven. Het plangebied is op deze uitsnede middels een rode kleur omlijnd:



Zone 'Bedrijventerrein'

Deze zone omvat de bestaande en uitgeefbare bedrijventerreinen. Het zijn de gebieden die specifiek zijn ingericht voor de huisvesting van grotere bedrijven. De beleidsaccenten in deze gebieden liggen op het bieden van ruimte voor bedrijvigheid, een optimale bereikbaarheid en duurzame inrichting en gebruik (bijvoorbeeld door herstructurering).

Het onderhavige plangebied is in het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Bedrijvenpark Technoport Europe' thans bestemd tot 'Groen'. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een bestemmingswijziging in de bestemming 'Verkeer'. Deze bestemmingswijziging maakt het mogelijk om op deze gronden een parkeerterrein bestaande uit 62 parkeerplaatsen aan te leggen, ten behoeve van de kantoren en bedrijfsgebouwen die op het bedrijventerrein reeds zijn gevestigd. Deze bestemmingswijziging is in overeenstemming met de zonering op de kaart 'Zonering Limburg' behorende bij het POL2014.

Omgevingsverordening Limburg 2014

Bij de vaststelling van het POL2014 (d.d. 12.12.2014) is de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld. De Omgevingsverordening Limburg 2014 is een juridische doorvertaling van het omgevingsbeleid zoals vastgelegd in het POL2014. De verordening is een samenvoeging van de Provinciale milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingsverordening. Tevens is een nieuw hoofdstuk 'Ruimte' toegevoegd. In het hoofdstuk Ruimte zijn regels opgenomen die gericht zijn op de doorwerking van het ruimtelijke beleid uit het POL2014 in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke plannen.

Onderhavig plan

Voor het voorliggende bestemmingsplan bevat de Omgevingsverordening Limburg 2014 geen specifieke uitgangspunten.

3.3 Gemeentelijk beleid***Strategische Toekomstvisie: Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg, 2009***

In deze toekomstvisie, welke de gemeenteraad van Beek op 10 december 2009 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 onder andere de volgende ambities en speerpunten:

- het actief stimuleren van bedrijvigheid en het ondernemersklimaat;
- het faciliteren van het MKB om kleinschalige bedrijvigheid passend in de kernen te vestigen. Hierbij moet ook gedacht worden aan ondernemers in de maatschappelijke zorg of andersoortige voorzieningen die de leefbaarheid in de kern vergroten;
- het woon- en leefklimaat zodanig versterken dat dit voor alle leeftijdsgroepen en voor zowel de huidige als toekomstige nieuwe inwoners aantrekkelijk is, waarbij kwaliteit boven kwantiteit gaat en groen in de leefomgeving een belangrijk uitgangspunt is;
- het landelijk karakter van het buitengebied behouden en verwerken;
- cultureel-maatschappelijke voorzieningen, zorgvoorzieningen enz. moeten binnen de gemeente bereikbaar zijn maar niet noodzakelijk in elke kern;
- sportontwikkelingen, in het bijzonder op het gebied van gehandicapten, chronisch zieken en senioren, worden gestimuleerd.

Onderhavig plan

Eén van de pijlers van de Strategische Toekomstvisie van de gemeente Beek is het stimuleren van bedrijvigheid en het ondernemersklimaat alsmede het faciliteren van het MKB om kleinschalige bedrijvigheid in de kernen te vestigen. Middels het voorliggende bestemmingsplan wordt de aanleg van een parkeerterrein mogelijk gemaakt. Dit parkeerterrein is bestemd voor de medewerkers van de kantoren en bedrijfsgebouwen die reeds op het bedrijventerrein zijn gevestigd. Hiermee wordt de bedrijvigheid ter plaatse gefaciliteerd. Het plan past dan ook binnen de uitgangspunten van de 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. Behoud en versterking van de identiteit en kwaliteiten van Beek staat voorop. Het begrip (ver)binden ziet daarbij op het verbinden en bundelen van ambities zodat deze elkaar kunnen versterken en op het binden van de bevolking aan de regio en aan Beek, nu en in de toekomst.



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. Het plan maakt de aanleg van een parkeerterrein mogelijk, ten behoeve van de op het bedrijventerrein gevestigde kantoren en bedrijfsgebouwen. In zoverre levert het plan een bijdrage aan de ambitie van de gemeente Beek om aantrekkelijk te blijven voor bedrijven. Het plan voldoet daarmee aan de uitgangspunten uit de Structuurvisie Beek 2012-2022.

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 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 beleidskaart. 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 4.3 van deze toelichting.



4 Milieuaspecten

4.1 Milieu

4.1.1 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.

Onderhavig plan

Ter voorbereiding op de realisering van het onderhavige plan is door Geonius Milieu B.V. een vooronderzoek bodem uitgevoerd ter plaatse van het onderhavige plangebied.

Doelstelling van het vooronderzoek is inzicht te krijgen in de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen op de onderzoekslocatie. Hierbij wordt een inschatting gemaakt van de aard, mate, oorzaak en ligging van mogelijke verontreinigingen. Het uitgevoerde milieuhygiënisch vooronderzoek is uitgevoerd volgens de NEN 5725 (Strategie voor het uitvoeren van milieuhygiënisch vooronderzoek, oktober 2017).

In het onderstaande worden de conclusies die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen beschreven.

Vooronderzoek perceel Beek, sectie H, nummer 556 gelegen nabij Amerikalaan (ong.) Maastricht-Airport, Geonius Milieu B.V., rapportnummer MA200507.R01.V1.0, d.d. 23.07.2020 (separate bijlage 1a).

Conclusies

Bodem

Na uitvoering van het vooronderzoek blijkt het volgende:

- er zijn geen waarnemingen gedaan die duiden op de mogelijke aanwezigheid van bodemverontreiniging op het maaiveld van de onderzoekslocatie. Op basis van het uitgevoerde vooronderzoek blijkt dat voor de onderzoekslocatie geen activiteiten te verwachten zijn die tot een bodemverontreiniging hebben kunnen leiden.

Asbest in bodem

Na uitvoering van het vooronderzoek blijkt het volgende:

- ter plaatse van de onderzoekslocatie zijn geen asbestverdachte plaatmaterialen waargenomen op het maaiveld. Op basis van het uitgevoerde vooronderzoek blijkt dat voor de onderzoekslocatie met betrekking tot asbest in de bodem de hypothese 'onverdacht' van toepassing is.

PFAS in bodem

- tijdens de uitvoering van het vooronderzoek werd bekeken of op de locatie in het verleden PFAS-houdende stoffen zijn toegepast/opgeslagen. Omdat deze verdenking in het uitgevoerde onderzoek niet is aangetroffen, is met betrekking tot de stofgroep PFAS en GenX de hypothese 'onverdacht' van toepassing.

Het vooronderzoeksrapport van Geonius Milieu B.V. is als separate bijlage 1a bij deze toelichting opgenomen.



Aangezien de gemeente Beek niet beschikt over een vastgestelde bodemkwaliteitskaart (m.u.v. PFAS) is op dit moment een verkennend bodemonderzoek volgens de NEN 5740 vereist om inzicht te verschaffen in de actuele bodemkwaliteit. Geonius Milieu B.V. heeft een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 uitgevoerd. In het onderstaande worden de conclusies die uit dit onderzoek naar voren zijn gekomen beschreven.

Verkennd bodemonderzoek conform NEN 5740 perceel Beek, sectie H, nummer 556 gelegen nabij Amerikalaan (ong.) Maastricht-Airport, Geonius Milieu B.V., rapportnummer MB200507.R01.V1.0, d.d. 08.12.2020 (separate bijlage 1b).

Conclusies

Na uitvoering van het verkennend bodemonderzoek blijkt het volgende.

- in de lemige bovengrond (0,0-0,5 m-mv) in mengmonster BG1 is een licht verhoogd gehalte aan zink aangetoond (Bbk indicatief “industrie”).
- in zowel de lemige boven- als ondergrond (0,0-2,0 m-mv) in mengmonsters BG2 en OG1 zijn geen verhoogde gehalten ten opzichte van de “achtergrondwaarde” aangetoond (Bbk indicatief “achtergrondwaarde”).
- op basis van de vastgestelde bodemkwaliteit dient de hypothese “onverdacht” voor de bovengrond te worden verworpen. Dit heeft geen consequenties voor de gevolgde onderzoeksstrategie. De hypothese “onverdacht” voor de ondergrond dient te worden aanvaard.
- gezien slechts geen visuele inspectie van het maaiveld heeft kunnen plaatsvinden, kan de hypothese “onverdacht” voor asbest formeel gezien niet worden bevestigd. Echter, op basis van het onverdacht historische gebruik, de visuele beoordeling van de opgeboorde grond, waarbij geen puin en geen asbestverdachte materialen zijn waargenomen, zijn ons inziens geen redenen om de hypothese “asbest onverdacht” te verworpen.

Op basis van de resultaten van onderhavig verkennend bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat geen milieuhygiënische belemmeringen bestaan voor het huidige en geplande gebruik van de locatie.

4.1.2 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 de realisatie van een nieuw parkeerterrein in de toekomstige bestemming ‘Verkeer’. Er worden geen geluidsgevoelige functies gerealiseerd, waardoor de grenswaarden uit de Wet geluidhinder voor de aspecten wegverkeerslawaai, industrielawaai en spoorweglawaai niet van toepassing zijn. De Wet geluidhinder vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het plan.



'Goede ruimtelijke ordening'

Bij het beoordelen van de invloedssfeer van geluidbronnen welke niet via de Wet geluidhinder zijn geregeld vormt de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' een hulpmiddel. Deze publicatie geeft informatie over de ruimtelijk relevante milieuaspecten van diverse bedrijfsactiviteiten. Tevens geeft deze publicatie richtafstanden voor het ontwikkelen van bedrijfsactiviteiten in relatie tot het lokale omgevingstype. De publicatie is een hulpmiddel bij de ruimtelijke inpassing van plannen en vormt op basis van vaste jurisprudentie een goede basis voor deze beoordeling. In de omgeving van het onderhavige plangebied zijn geen geluidgevoelige functies (zoals bijvoorbeeld woningen) gesitueerd. Bovendien zijn de nieuwe parkeerplaatsen bestemd voor medewerkers/bezoekers van de kantoren en bedrijfsgebouwen, die reeds op het bedrijventerrein zijn gevestigd. Er is derhalve geen sprake van nieuwe verkeersgeneratie.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de realisering van het plan.

4.1.3 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' besloten 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 $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. 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

Middels de vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan wordt de aanleg van een nieuw parkeerterrein, bestaand uit 62 parkeerplaatsen, mogelijk gemaakt. Deze parkeerplaatsen worden aangelegd ten behoeve van de werknemers/bezoekers van de bestaande kantoren die op het bedrijventerrein zijn gevestigd. Er is momenteel sprake van een tekort aan parkeerplaatsen. Dit tekort wordt opgelost middels de aanleg van het beoogde parkeerterrein. Er is geen sprake van een



toename van de verkeersgeneratie. De kantoren en bedrijfsgebouwen waarvoor de beoogde parkeerplaatsen zijn bestemd zijn immers reeds aanwezig.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisering van het plan.

4.1.4 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 geworden, waarin risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten nu voldoen aan het Besluit



externe veiligheid transport (Bevt). Tevens zijn bouwkundige voorschriften ingevoerd voor nieuwbouw in zogeheten PlasbrandAandachtsgebieden (PAG).

Externe veiligheid buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) in werking getreden. In dit besluit worden in lijn met het Bevi normen gesteld aan het PR en het GR voor buisleidingen.

Onderhavig plan

Het onderhavige plan voorziet niet in de realisering van een (beperkt) kwetsbaar object conform artikel 1.1 van het Bevb. Het aspect externe veiligheid heeft hierdoor geen invloed op dit plan.

4.2 Waterhuishouding

Waterbeheerplan Waterschap Limburg 2016-2021

De gemeente Beek valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Limburg. Het Waterschap is de waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheerder en de beheerder van de primaire en secundaire waterkeringen. Met het waterbeheerplan zet het waterschap de koers uit voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg en geven zij aan hoe zij invulling willen geven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende en schoon water. In het plan is vastgelegd hoe men het watersysteem en waterkeringen op orde wil brengen en houden. Ook staat hierin welke bijdrage de waterschappen leveren aan de Europese Kaderrichtlijn Water. Voorbeelden van maatregelen zijn: het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen van beken en het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

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. Het waterschap levert deze gegevens aan de gemeente, teneinde de hoofdwatertgangen en waterkeringen, inclusief de onderhoud- en beschermingszone in het bestemmingsplan te regelen.

Onderhavig plan

Het onderhavige plan voorziet in de aanleg van een parkeerterrein met een oppervlakte van circa 1.750 m². Hiervan wordt circa 850 m² uitgevoerd met grastegels. Door het toepassen van deze vorm van halfverharding kan het hemelwater infiltreren in de grond. Een verdere uitwerking van de inrichting van de waterhuishouding dient te worden aangeleverd bij de aanvraag van de omgevingsvergunning.

4.3 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 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.

Onderhavig plan

Het onderhavige plangebied heeft volgens de Archeologische Advieskaart van de gemeente Beek geen archeologische verwachting omdat deze gronden reeds onderzocht en vrijgegeven zijn. In het vigerende bestemmingsplan is derhalve ook geen dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen.

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

4.4 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 parkeerterrein te realiseren. Dit dient dus te worden gezien als de 'nieuwe planologische activiteit' (ten aanzien van gebruik). Aangaande de soortenbescherming kan worden aangegeven dat in de voorliggende situatie sprake is van een groengebied midden in een bedrijventerrein. Hierbij mag redelijkerwijs worden aangenomen dat er geen beschermde flora en fauna aanwezig zijn.

Ten aanzien van de gebiedsbescherming dient de stikstofdepositie te worden beschouwd als gevolg van de nieuwe planologische activiteit. Daartoe dient een stikstofdepositieonderzoek te worden uitgevoerd. Het doel van het stikstofdepositie-onderzoek is het beoordelen of de toekomstige activiteiten die mogelijk worden op basis van de planologische situatie mogelijk significante gevolgen hebben op kwalificerende natuurwaarden in nabijgelegen Natura 2000-gebieden én of het op basis van de stikstofdepositie noodzakelijk is een passende beoordeling op te stellen.

Door Bergs Advies is de '*Aerius berekening aanleg parkeerplaatsen Amerikalaan, Maastricht-Airport*' (d.d. 02.07.2020, *separate bijlage 2*) uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd overeenkomstig de bepalingen in de Aerius-richtlijnen. De berekening is uitgevoerd voor het gehele plangebied omdat daarvoor de omgevingsvergunning moet worden verleend. Uit de AERIUS-berekeningen is gebleken dat de stikstofdepositie voor zowel de 'aanlegfase' als de 'gebruiksfase' de 0,00 mol/ha/jr. voor omliggende Natura 2000-gebieden niet overschrijdt. Op basis van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het project doorgang kan vinden zonder dat aanvullend onderzoek en/of een ontheffing 'Wet natuurbescherming' benodigd is, indien tijdens de bouwphase de uitgangspunten van dit rapport worden aangehouden.

4.5 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.

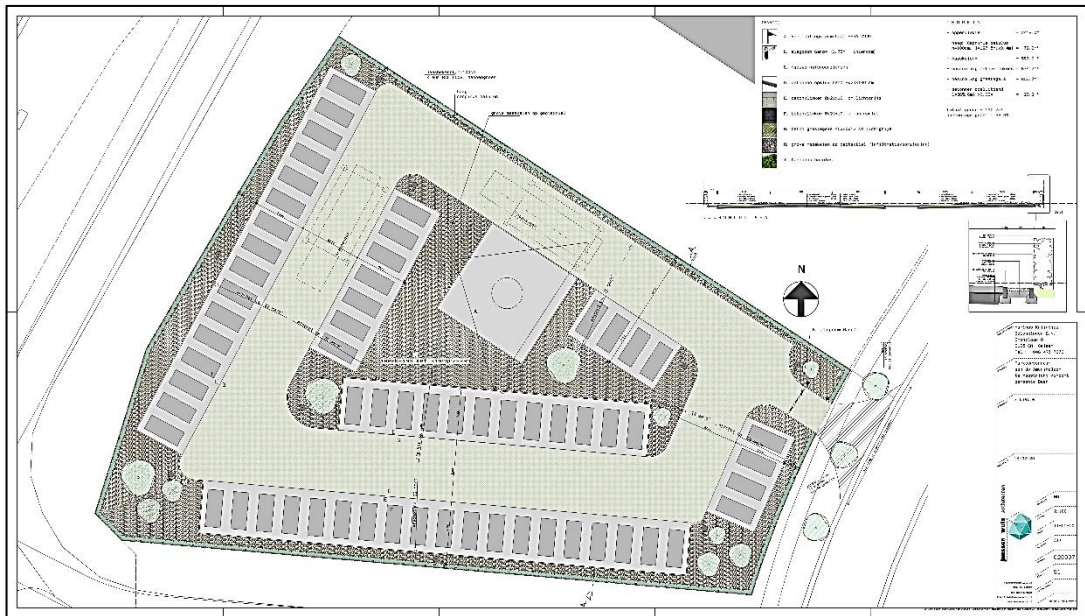


5 Planbeschrijving

5.1 Plan

Door architectenbureau Janssen Wuts is een plan vervaardigd voor de realisatie van een nieuw parkeerterrein op twee percelen met een oppervlakte van 2.419 m². In totaal worden 62 parkeerplaatsen aangelegd.

De onderstaande situatietekening geeft het plangebied in de toekomstige situatie weer (bron: Architectenbureau Janssen Wuts).



Situatietekening plangebied toekomstige situatie (bron: Architectenbureau Janssen Wuts)

De bestrating wordt uitgevoerd in grastegels, de parkeerplaatsen in betonklinkers. Rondom het terrein wordt een haag en een gaashekwerk met een hoogte van 1,00 meter geplaatst. De in- en uitrit van de parkeerplaats is gelegen aan de Amerikalaan, aan de oostzijde van het plangebied.

6 Het plan

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 een juridisch-planologisch kader te bieden voor het realiseren van een parkeerterrein ten behoeve van de kantoren en bedrijfsgebouwen aan de Amerikalaan. Het plangebied is gelegen op de hoek Amerikalaan en Kekelenpad.

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 'Parkeerterrein Amerikalaan te Beek' 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. Het plan IDN is NL.IMRO.0888.BPPARKEERTERRTPE20- (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 1:1000. 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

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

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.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied beoogde functies. Per bestemmingsregel 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 (bebouwingspercentage, bouwhoogte en dergelijke) en wordt gebouwd binnen het aangegeven bouwvlak, kan hiervoor vanuit bestemmingsplantechnisch oogpunt een omgevingsvergunning worden verleend.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

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-dubbelregel: deze regel zorgt er voor dat gronden niet dubbel worden meegerekend bij het toestaan van bouwplannen;
- algemene bouwregels: deze regel bevat algemene bepalingen omtrent het ondergronds bouwen;
- algemene gebruiksregels: hierin worden onder andere alle vormen van gebruik, die in strijd zijn met de aan de grond gegeven bestemming, verboden;
- algemene afwijkingsregels: hierin wordt bepaald waarvoor burgemeester en wethouders kunnen afwijken van het bestemmingsplan;
- algemene aanduidingsregels: hierin zijn voorkomende gebiedsaanduidingen opgenomen; in het onderhavige bestemmingsplan betreffen deze gebiedsaanduidingen met name zones waarbinnen beperkingen gelden vanwege het luchtvaartverkeer van en naar de luchthaven Maastricht Aachen Airport. De onderstaande gebiedsaanduidingen zijn in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen:
 - 'luchtvaartverkeerzone-ils2';
 - 'luchtvaartverkeerzone-invliegfunnel 5';
 - 'luchtvaartverkeerzone-LVNL3';
 - 'vrijwaringszone – weg 0-50m;
 - 'vrijwaringszone – weg 50-100m.
- algemene wijzigingsregels: hierin wordt bepaald onder welke voorwaarden burgemeester en wethouders bevoegd zijn het plan te wijzigen; het betreft hier beperkte wijzigingen in algemene zin. Specifieke wijzigingsbevoegdheden die van toepassing zijn op bepaalde bestemmingen zijn waar nodig de bestemmingsregels opgenomen.
- overige regels: hierin zijn verwijzingen opgenomen naar andere wettelijke regelingen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

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 planregels opgenomen bestemmingsregels kort toegelicht.

Artikel 3: enkelbestemming 'Verkeer':

Het volledig plangebied is bestemd tot 'Verkeer'. Binnen deze bestemming is een parkeerterrein toegestaan, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein'. Tevens is een aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – reclamezuil' opgenomen ter plaatse van de bestaande reclamezuil. Tevens zijn bijbehorende voorzieningen toegestaan, zoals ontsluitingswegen, fiets- en voetpaden, nutsvoorzieningen en groenvoorzieningen.



Binnen de bestemming 'Verkeer' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Uitsluitend het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, is toegestaan. Erf- en terreinafscheidingen mogen maximaal 1,00 meter hoog zijn. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen maximaal 12,00 meter hoog zijn met uitzondering van de gronden met de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - reclamezuil' waar een maximale hoogte van 16,00 meter hoog is toegestaan.



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 artikel 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 a en b aangegeven dat het bouwen van één of meer woningen of andere hoofdgebouwen wordt gezien als een bouwplan. Hieruit kan worden geconcludeerd dat voor dit plan het opstellen van een exploitatieovereenkomst of exploitatieplan niet noodzakelijk is. Wel zal er een planschadeovereenkomst worden gesloten met de initiatiefnemer.

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

P.M.

7.2.3 Zienswijzen ex art. 3.8 Wro

P.M.



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 Reacties vooroverleg en beantwoording zienswijzen

