

Bestemmingsplan

Kazerne militaire zaken Vliegveldweg

Gemeente Beek

Bestemmingsplan

Kazerne militaire zaken Vliegveldweg

Gemeente Beek

Toelichting

Regels

Verbeelding

Schaal 1:1.000

Datum:

november 2012

Vastgesteld:

8 november 2012

Projectgegevens:

TOE04-0251308-01A

REG04-0251308-01A

TEK04-0251308-01A

Identificatienummer:

NL.IMRO.0888.BPKMARVLWEG12-VA01

CROONEN ADVISEURS
ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

E info@croonen.nl – I : www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Ligging van het plangebied	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Planologisch kader	3
2.1	Nationaal ruimtelijk beleid	3
2.2	Provinciaal ruimtelijk beleid	4
2.3	Gemeentelijk beleid	7
2.4	Het initiatief	8
3	Planbeschrijving	9
3.1	Bestaande situatie	9
3.2	Concept-masterplan A2-zone	9
3.3	Kazerne militaire zaken	10
3.4	Vertaling in het bestemmingsplan	11
4	Milieuaspecten	13
4.1	Bodem	13
4.2	Water	14
4.3	Geluid	17
4.4	Luchtkwaliteit	17
4.5	Natuur	18
4.6	Archeologie	19
4.7	Externe veiligheid	20
4.8	Bedrijven en milieuzonering	22
4.9	Kabels, leidingen en overige belemmeringen	24
4.10	Zoneringen Maastricht Aachen Airport	24
5	Financiële haalbaarheid	31
6	Plansystematiek en bestemmingen	33
6.1	Plansystematiek	33
6.2	Bestemming	33
7	Procedures	35
7.1	Informeel overleg	35
7.2	Vooroverleg	35
7.3	Vaststelling	36

Bijlagen

- 1 Milieukundig bodemonderzoek eindsituatie Vliegveldweg MC Beek te Beek, UDM midden B.V., 17 januari 2008
- 2 Plan van aanpak Sanering grondverontreiniging vulpunt ondergrondse HBO-tank MC Beek, UDM midden B.V., 17 april 2009
- 3 Evaluatierapport grondsanering ondergrondse vulpunt HBO-tank MC Beek, UDM midden b.v., oktober 2009 (PM).
- 4 Digitale watertoets, Waterschap Roer en Overmaas, 23 november 2011
- 5 Slopen MC Beek, ecologisch vooronderzoek, Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie, 10 november 2008.
- 6 Archeologisch bureau- en inventariserend veldonderzoek (verkennende fase), BILAN, 20 november 2009.
- 7 Beek Kazerne, Inventariserend veldonderzoek dmv proefsleuven, BAAC onderzoek s- en adviesbureau, juni 2012.
- 8 Verantwoording van het groepsrisico tbv nieuwbouw tpv Maastricht Aachen Airport, Cauberg/Huygen raadgevende ingenieurs BV, 9 februari 2009.
- 9 Marechausseekazerne Maastricht Airport - Externe Veiligheid, Cauberg/Huygen raadgevende ingenieurs BV, 27 april 2012.
- 10 Verantwoording groepsrisico Marechausseekazerne Maastricht Airport , Cauberg/Huygen raadgevende ingenieurs BV, 9 augustus 2012.



Begrenzing plangebied

1 Inleiding

1.1 Algemeen

De Dienst Vastgoed Defensie Directie Zuid is voornemens om het terrein van het voormalige mobilisatiecomplex aan de Vliegvelddweg in Beek, dat deel uitmaakt van het luchtvaartterrein van Maastricht Aachen Airport (MAA), te herontwikkelen. De loodsen die op het terrein stonden, zijn inmiddels gesloopt om ruimte te maken voor de realisering van een kazerne voor de Koninklijke Marechaussee Brigade (Kazerne militaire zaken). De kazerne zal met name een dienstverlenende functie krijgen en wordt verder ingevuld met operationele ruimten, ruimten ten behoeve van de legering van marechausseepersoneel en ophoudruimtes. Op het terrein wordt daarnaast een stallinggebouw gerealiseerd. Op het (omheinde) binnenterrein worden parkeervoorzieningen aangelegd. Voorliggend bestemmingsplan biedt een adequaat juridisch-planologisch kader voor de realisering van deze kazerne.

Het plangebied maakt onderdeel uit van de zogenaamde A2-zone van de luchthaven MAA. In deze zone zijn, naast de herontwikkeling van onderhavig plangebied, diverse andere ontwikkelingen voorzien. Er zijn plannen voor de bouw van een nieuw hotel, een latere uitbreiding van de terminal en verplaatsing van het bestaande parkeerterrein. Ten behoeve van de ontwikkeling van de A2-zone zijn een concept-masterplan en een concept-beeldkwaliteitplan opgesteld, waarin stedenbouwkundige en architectonische uitgangspunten zijn opgenomen. De planvorming voor de A2-zone is op dit moment echter nog aan verandering onderhevig, waardoor zowel de programmatische invulling als de beoogde stedenbouwkundige opzet van het gebied nog niet vaststaan. Realisering van de kazerne kan niet wachten op de definitieve planvorming voor de A2-zone, vandaar dat ten behoeve van de realisering van de kazerne voorliggend bestemmingsplan is opgesteld.



Luchtfoto plangebied (voor de sloop van de bebouwing) (bron: Microsoft Virtual Earth)

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt aan de Vliegveldweg 52 in de gemeente Beek en maakt deel uit van het luchtvaartterrein van MAA. In het westen wordt de locatie begrensd door de Vliegveldweg, die parallel aan de A2 loopt. Ten zuiden van het plangebied ligt een woonperceel. Ten oosten van het plangebied ligt de start- en landingsbaan van de luchthaven. Noordelijk van het plangebied zijn bedrijven gevestigd. De passagiersterminal van MAA bevindt zich op enige afstand ten zuiden van het plangebied, langs de A2.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'. Dit bestemmingsplan is op 12 oktober 2006 vastgesteld door de gemeenteraden van de gemeenten Beek en Meerssen en is op 6 februari 2007 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg. Het plangebied heeft in dit bestemmingsplan de bestemming 'Militaire doeleinden' en is voorzien van een bouwvlak. De gronden met de bestemming 'Militaire doeleinden' zijn bestemd voor opslag voor militaire doeleinden, voorzieningen voor verkeer en verblijf en groenvoorzieningen. De kazerne past functioneel gezien niet binnen deze bestemming. De nieuwe bebouwing past bovendien niet binnen het op de plankaart opgenomen bouwvlak, waardoor een bestemmingsplanherziening noodzakelijk is.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt aandacht besteed aan het vigerende beleid en wordt aangegeven hoe het initiatief zich verhoudt tot de beleidskaders van provincie en gemeente. Hoofdstuk 3 bevat de planbeschrijving. In hoofdstuk 4 komen de verschillende milieuaspecten aan bod. In de hoofdstukken 5, 6 en 7 worden respectievelijk de financiële haalbaarheid, de bestemmingen en de procedure toegelicht.

2 Planologisch kader

Voorliggend bestemmingsplan betreft de herontwikkeling van een terrein dat deel uitmaakt van het als zodanig aangewezen luchtvaartterrein van Maastricht Aachen Airport. Het terrein is in gebruik geweest als mobilisatiecomplex en wordt herontwikkeld tot kazerne. Gezien de werkzaamheden van de marechaussee, die voor een belangrijk deel plaatsvinden op de luchthaven, is gekozen voor realisering van de kazerne op een locatie op het luchtvaartterrein. De militaire functie van het terrein wijzigt niet ten gevolge van de ontwikkeling; het gebruik van het terrein wijzigt wel: van mobilisatiecomplex naar kazerne (met voornamelijk een dienstverlenende functie). Gezien het karakter van de ontwikkeling is een uitgebreide toetsing aan de vigerende planologische kaders niet zinvol. In dit hoofdstuk wordt dan ook volstaan met een korte beschrijving van het nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid. Het concept-masterplan voor de A2-zone wordt beschreven in hoofdstuk 3.

2.1 Nationaal ruimtelijk beleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. In de SVIR 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' is de inhoud van een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit en diverse planologische kernbeslissingen, opgenomen.

Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports Amsterdam en Rotterdam maakt het Rijk afspraken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'), die zal worden vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd.

In totaal zijn 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.

De SVIR bevat een kaart waarop de nationale ruimtelijke hoofdstructuur is weergegeven. De kaart bevat een samenvatting van de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Op de kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid. Het plangebied is onderdeel van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur in de stedelijke regio rond Maastricht en Sittard-Geleen, met een concentratie van topsectoren. De luchthaven Maastricht Aachen Airport is aangewezen als luchthaven van nationale betekenis en is van belang voor de internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarvan een gedeelte gelijktijdig met de SVIR in werking is getreden. In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen.

2.2 Provinciaal ruimtelijk beleid

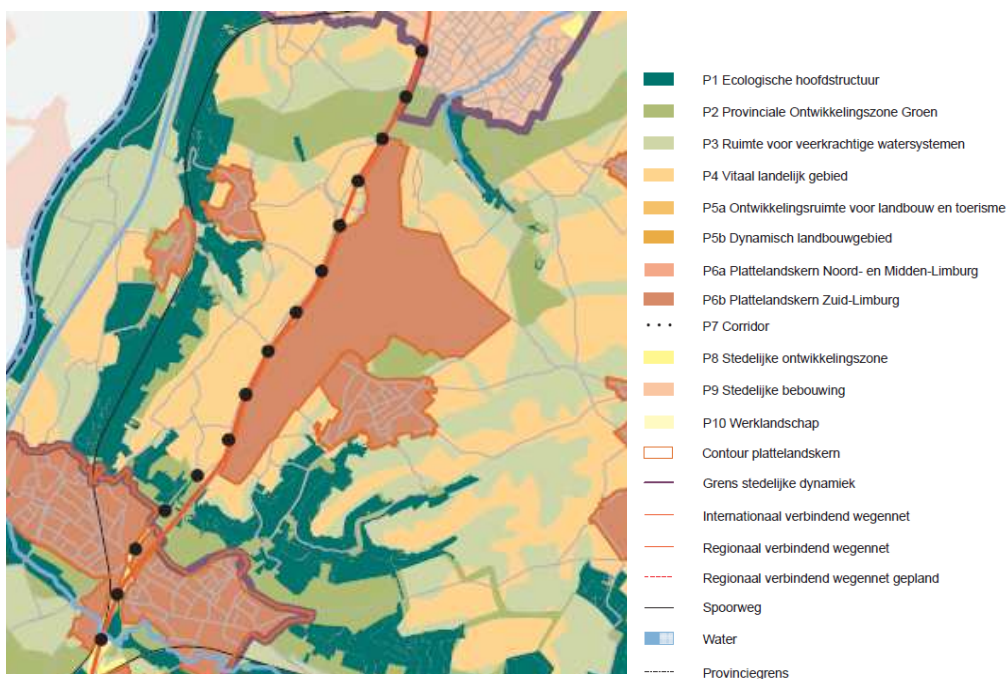
2.2.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Op 22 september 2006 hebben Provinciale Staten van Limburg het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2006) vastgesteld als vervanger van het POL uit 2001. Het POL2006 is een structuurvisie, het provinciaal waterhuishoudingplan, het provinciaal milieubeleidsplan en bevat de hoofdlijnen van het provinciaal verkeer- en vervoersplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. Tenslotte is het een welzijnsplan op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft. Op grond van het overgangsrecht vormen het POL 2006 en de POL-aanvullingen samen de structuurvisies van de provincie Limburg.

Het POL2006 is ten opzichte van het POL2001 waar nodig geactualiseerd. De hoofdlijnen van alle tussentijds verschenen POL-aanvullingen en herzieningen zijn opgenomen in de tekst en in de kaartbeelden verwerkt.

Er wordt bovendien invulling gegeven aan opdrachten die vanuit rijksbeleid (onder andere vanuit de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit) bij de provincie zijn neergelegd. De ontwikkelingsgerichte werkwijze komt nadrukkelijk in het plan tot uiting. Hoofddoel van het omgevingsbeleid is het tot stand brengen van de kwaliteitsregio Limburg: een regio die de kwaliteit van leven en leren, van wonen en werken centraal stelt en die stevig is ingebed in internationaal verband. De provincie onderkent op grond van de aanwezige kenmerken en waarden in combinatie met de ontwikkelingsmogelijkheden een basis voor een gebiedsgerichte aanpak op meerdere niveaus: stedelijke gebieden naast landelijke gebieden, en daarop voortbordurend het onderscheiden van (tien) perspectieven. Dit vertaalt zich in visies op de ontwikkeling van beleidsregio's.

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan valt binnen de beleidsregio Maastricht Aachen Airport. De luchthaven met de aangrenzende bedrijventerreinen (TPE, MAA-Oost en A2-zone) is gekenmerkt als perspectief 'P6b Plattelandskern Zuid-Limburg'. Het gebied is aangemerkt als stedelijk gebied, maar er is slechts een beperkt aantal stedelijke functies aan de orde. Naast de luchthavenfunctie is er onder condities ruimte voor vestiging van bedrijvigheid met een duidelijke relatie met het vliegveld. De luchthaven MAA met de aangrenzende bedrijventerreinen is het enige gebied met stedelijke dynamiek dat niet in een stadsregio ligt. De aanwezige faciliteiten en de ligging aan de A2 vormen een goede uitgangspositie om de luchthaven uit te laten groeien tot een florerend centrum voor personen- en goederenvervoer. De aangrenzende werklocaties bieden onder condities ruimte aan bedrijven en kantoren met een duidelijke relatie met de luchthaven.



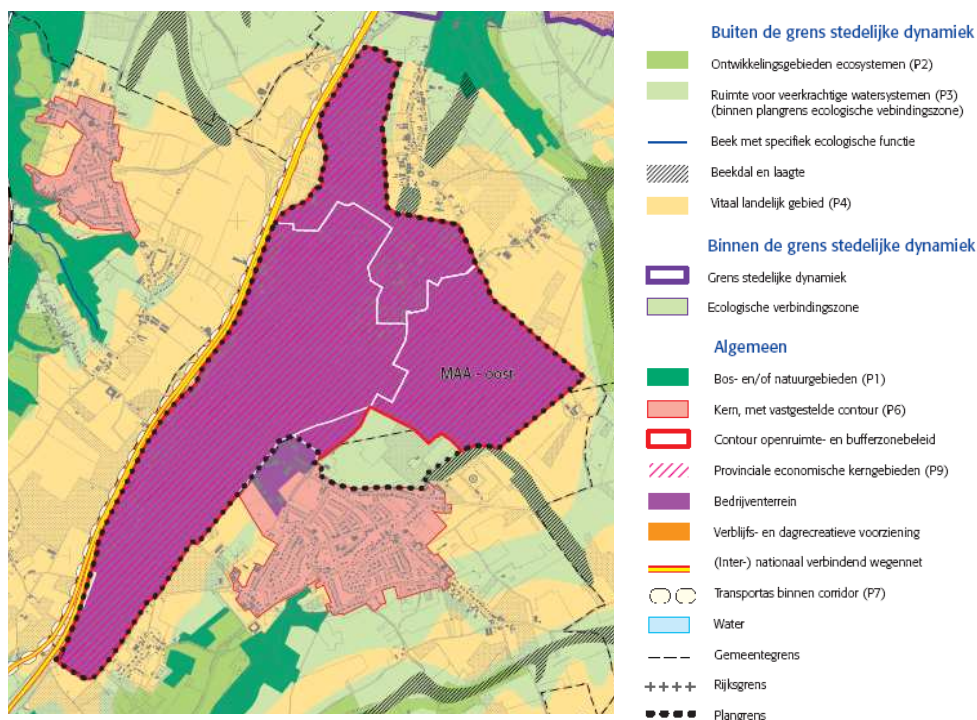
Uitsnede kaart perspectieven (POL2006, actualisatie januari 2011)

De provinciale ambitie is gericht op het realiseren en behouden van een luchthavenstructuur met hoogwaardige voorzieningen.

Voor de regionale luchthaven MAA is van belang dat een goede balans bestaat tussen benutting van de vervoerspotenties, economische betekenis en leefbaarheid. Op het gebied van werklocaties wordt provinciebreed gestreefd naar het beschikbaar stellen van voldoende ruimte om de dynamiek van het aanwezige bedrijfsleven te faciliteren en de komst van nieuwe bedrijven naar Limburg mogelijk te maken. De beschikbaarheid van werklocaties die in kwaliteit aansluiten bij de wensen van het bedrijfsleven, is hierbij van groot belang. Voor MAA is aangegeven dat de luchthaven een bijzondere rol speelt voor platformgebonden bedrijvigheid. Er gelden daarnaast bijzondere regels voor kantoorvestiging op de luchthaven. Platformgebonden kantoren mogen zich hier vestigen. Alle vestigingen zijn onderworpen aan de goedkeuring van de uitgiftecommissie.

2.2.2 POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg

In de POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg (2003) is voorzien in een oplossing van het locatievraagstuk voor nieuwe bedrijventerreinen in Zuid-Limburg. Van de ruimtebehoefte voor nieuwe bedrijventerreinen is een aanzienlijk deel beoogd op de locatie MAA-Oost. In de POL-aanvulling is, mede op basis van het MER Bedrijventerreinen Zuid-Limburg, het bedrijventerrein begrensd. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt volgens de POL-aanvulling op een bedrijventerrein binnen een provinciaal economisch kerngebied. De contour rond het vliegveld en MAA-Oost geldt als concrete beleidsbeslissing en dient te worden beschouwd als een harde lijn die niet mag worden overschreden met nieuwe woon- en bedrijfsbebouwing.



Bedrijvigheid rond MAA (POL-aanvulling Bedrijventerreinen Zuid-Limburg)

Op 11 mei 2010 hebben Gedeputeerde Staten de Contourenatlassen voor Noord-, Midden- en Zuid-Limburg vastgesteld. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt binnen de contour.

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

Platformgebonden activiteiten

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

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

Luchthavengerelateerde activiteiten

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

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

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Strategische Toekomstvisie

De Strategische Toekomstvisie 2010-2030 is op 10 december 2009 vastgesteld door de gemeenteraad. De toekomstvisie 'Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg' bevat de hoofdlijnen van beleid voor de komende 20 jaar en vormt de basis voor beslissingen die in de volle breedte van gemeentelijke activiteiten worden genomen.

Eén van de speerpunten van de Strategische Toekomstvisie is het actief stimuleren van bedrijvigheid en het ondernemersklimaat en daarmee de regionale economie. Hierbij worden bedrijven gefaciliteerd om zich te vestigen bij de luchthaven en het bijbehorende bedrijventerrein. De verdere ontwikkeling van de luchthaven en het bijbehorende bedrijventerrein is één van de prioriteiten voor de komende jaren.

2.3.2 Structuurvisie 'Beek 2012- 2022, ruimte voor veelzijdigheid en vitaliteit'

De structuurvisie Beek 2012-2022 is op 22 maart 2012 vastgesteld door de gemeenteraad. Deze structuurvisie vormt de ruimtelijke uitwerking en doorvertaling van de in de strategische Toekomstvisie Beek 2010-2030 Ondernemend Beek: veelzijdig en vitaal in Zuid-Limburg vervatte doelen en ambities.

Deze ambities zijn in de nieuwe structuurvisie als volgt vertaald:

- actief stimuleren bedrijvigheid en ondernemersklimaat en daarmee regionale economie;
- faciliteren grootschalige bedrijven om zich te vestigen bij luchthaven en bijbehorend bedrijventerrein BMAA of andere bedrijventerreinen;
- streven naar een goede balans tussen economische ontwikkeling en landschap;
- in stand houden en verbeteren bereikbaarheid van en in Beek.

Beek zet in op hoogwaardige en innovatieve bedrijvigheid op de bedrijventerreinen rond de luchthaven. Beek streeft daarbij naar een efficiënt en duurzaam ruimtegebruik. Om aantrekkelijk te blijven als vestigingsplaats voor bedrijven, zal er geïnvesteerd moeten worden in de kwaliteit en het imago van Beek als geheel. Beek zet hierbij in op haar imago als veelzijdige, vitale en ondernemende gemeente met goede voorzieningen en een uitstekende bereikbaarheid. Hoogwaardige en innovatieve bedrijven worden geïnteresseerd om zich in Beek te vestigen vanwege de aantrekkelijke vestigingsvoorwaarden, de gunstige ligging, de prettige woonomgeving, de goede voorzieningen en de uitnodigende en aantrekkelijke omgeving.

2.4 Het initiatief

Het initiatief past binnen de nationale, provinciale en gemeentelijke beleidskaders. Zowel op nationaal als op provinciaal niveau wordt ingezet op een verdere ontwikkeling van luchthaven MAA, met in het verlengde daarvan de ontwikkeling van luchtvaartgebonden en niet-luchtvaartgebonden bedrijvigheid in het gebied rond de luchthaven. Op gemeentelijk niveau is in de Strategische Toekomstvisie aangegeven dat het faciliteren van bedrijfsvestiging op en rond MAA één van de speerpunten is. De realisering van een kazerne op het luchtvaartterrein past binnen deze planologische kaders.

3 Planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt de beoogde ontwikkeling toegelicht. In paragraaf 3.1 wordt kort ingegaan op de bestaande situatie in het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied. In paragraaf 3.2 wordt het concept-masterplan voor de A2-zone beschreven. Paragraaf 3.3 bevat een toelichting op het bouwplan voor de kazerne. In paragraaf 3.4 is aangegeven hoe het bouwvoornemen is vertaald in het bestemmingsplan.

3.1 Bestaande situatie

In het plangebied was voorheen een mobilisatiecomplex/(munitie)opslagterrein van het Ministerie van Defensie gevestigd. De sloop van dit complex is in oktober 2009 afgerond, waardoor het terrein in de huidige situatie braakliggend is. Langs de noordelijke, westelijke en zuidelijke grens van het plangebied zijn bomenrijen aanwezig, die het terrein afschermen van de snelweg en de belendende woon- en bedrijfsbebouwing. Het terrein is bereikbaar vanaf de Vliegveldweg en beschikt daarnaast over een aansluiting op de infrastructuur van de luchthaven. Kenmerkend voor de locatie van het plangebied is de ingeklemde ligging tussen de snelweg A2 in het westen en het luchtvaartterrein in het oosten. Ten zuiden van het plangebied bevindt zich een woonperceel, waar één vrijstaande woning aanwezig is. Dit woonperceel is toegankelijk vanaf de Vliegveldweg. Ten noorden van het perceel staat een bedrijfshal, die in gebruik is ten behoeve van de luchthaven.

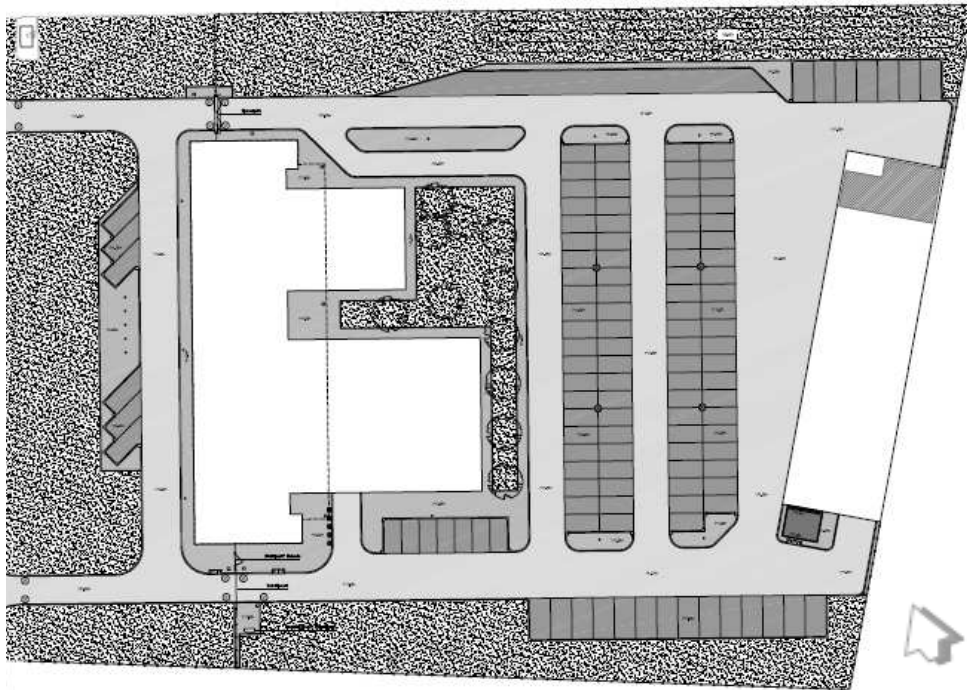
3.2 Concept-masterplan A2-zone

De A2-zone op het vliegveld MAA betreft de gehele zone tussen de start- en landingsbaan in het oosten en de A2 in het westen. Er bestaan plannen voor de bouw van een nieuw hotel, een latere uitbreiding van de passagiersterminal en de gedeeltelijke verplaatsing van het parkeerterrein ontstaat ruimte voor een nieuwe invulling van dit gebied. Momenteel wordt gewerkt aan plannen voor de herontwikkeling van de A2-zone. In mei 2009 is een concept-masterplan A2-zone opgesteld, waarin is uitgegaan van de realisering van nieuwe bedrijvigheid in het gebied. De plannen voor de A2-zone zijn op dit moment echter nog aan verandering onderhevig, onder andere omdat nog geen definitieve keuze is gemaakt voor de programmatistische invulling van het gebied. In lijn daarmee is ook de gewenste stedenbouwkundige invulling nog onzeker.

De snelweg kent een bebouwingsvrije zone van 50 meter, gemeten vanuit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan. In het concept-masterplan voor de A2-zone wordt deze zone ingericht als verkeersruimte (Vliegveldweg als ontsluiting van de bedrijfspercelen) met ruimte voor parkeer- en groenvoorzieningen.

3.3 Kazerne militaire zaken

Voor het plangebied is een bouwplan ontwikkeld waarvan de voorgevel van de hoofd-bouwmassa is gesitueerd in de rooilijn die ook in het concept-masterplan A2-zone is aangehouden, op 50 meter van de as van de dichtstbijzijnde rijbaan van de snelweg. Deze massa is vier bouwlagen hoog en wordt geflankeerd door twee toegangswegen. Hierdoor wordt een stedelijke wand richting de A2 gecreëerd. In de hoofdmassa worden voornamelijk kantoorruimten gerealiseerd. Het gebouw krijgt daardoor een representatieve uitstraling.



Inrichtingsvoorstel marechausseekazerne
met globale situering bebouwing (november 2011)

Aan de achterzijde van de hoofdmassa zijn de onderste twee bouwlagen weggelaten. In deze ruimte worden twee bouwmassa's (blokken) geplaatst, die constructief gezien losstaan van de hoofdmassa en daardoor vrij uitbreidbaar zijn. In het ene blok komt ruimte voor o.a. verhoor en ophoudruimtes. In het andere onder andere sport. De blokken hebben een hoogte van één of twee bouwlagen.

Op het terrein achter de hoofdmassa is een vrijstaande opslag/stallingsruimte voor dienstvoertuigen voorzien. Het binnenterrein wordt gebruikt als parkeerterrein voor zowel personeel als dienstvoertuigen. Uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte volledig binnen het plangebied wordt opgevangen. De voorzijde zal, afgezien van de bezoekers-parkeerplaatsen, groen worden ingericht.

3.4 Vertaling in het bestemmingsplan

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan betreft het perceel dat in eigendom is van het Ministerie van Defensie (het perceel met de bestemming 'Militaire doeleinden' in het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'). Het volledige plangebied heeft de bestemming 'Maatschappelijk – Militaire zaken' gekregen. Er is een bouwvlak opgenomen, waarbinnen de realisering van de bebouwing mogelijk is. Aangezien de bouwplannen voor de bebouwing nog niet volledig zijn uitgekristalliseerd, is gekozen voor een relatief ruim bouwvlak. Het bouwvlak ligt op een afstand van 50 meter van de as van de dichtstbijzijnde rijbaan van de A2, waardoor de bebouwingsvrije zone langs deze snelweg wordt gerespecteerd.

Het bouwvlak mag voor maximaal 50% worden bebouwd. Hierdoor bestaat binnen het bouwvlak flexibiliteit voor wat betreft de situering van de gebouwen. Aanpassingen van het bouwplan zijn daardoor mogelijk, voor zover deze passen binnen de kaders van het bestemmingsplan. De maximaal toegestane bouwhoogte is opgenomen op de verbeelding. Het voorste gedeelte van het bouwvlak (een zone van 30 meter diep vanaf de voorste grens van het bouwvlak) mag worden bebouwd tot een bouwhoogte van 17 meter. Het overige deel van het bouwvlak mag worden bebouwd tot een hoogte van 8 meter.

Gezien de ligging van het perceel, ingeklemd tussen de A2 en het luchtvaartterrein, gelden diverse (hoogte)beperkingen. Deze beperkingen zijn door middel van gebiedsaanduidingen opgenomen op de verbeelding. In paragraaf 4.10 is uitgebreid ingegaan op de verschillende zones en de gevolgen hiervan voor het initiatief.

4 Milieuaspecten

4.1 Bodem

4.1.1 Milieukundig bodemonderzoek

Door UDM is een milieukundig bodemonderzoek verricht in het plangebied (rapportage januari 2008). Uit het vooronderzoek is gebleken dat in het plangebied zeven verdachte deellocaties aanwezig zijn. Voor het overige terreindeel is de onderzoekshypothese 'onverdacht' gesteld. Uit het onderzoek is gebleken dat op zes van de zeven verdachte locaties geen verhoogde gehalten aanwezig zijn. De hypothese 'verdacht' moet voor deze locaties dan ook worden verworpen: de bodemkwaliteit levert geen beperkingen op voor de beoogde ontwikkeling. Op twee locaties zijn wel verhoogde gehalten aangetroffen.

Ondergrondse HBO-tank

Op de deellocatie ter plaatse van het vulpunt van de ondergrondse HBO-tank is in de ondergrond een sterk verhoogd gehalte aan minerale olie en xylenen vastgesteld. Deze sterke verontreiniging is zowel verticaal als horizontaal ingekaderd. De omvang van de sterke grondverontreiniging bedraagt circa 21 m³. De oppervlakte van de lichte grondverontreiniging bedraagt circa 112 m³. Er is daarmee geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging in het kader van de Wet Bodembescherming. Bepaling van de saneringsurgentie en het saneringstijdstip is derhalve niet noodzakelijk. Aanbevolen wordt echter de grondverontreiniging op korte termijn te saneren om verspreiding tegen te gaan. In de ondergrond ter plaatse van het leidingwerk van de ondergrondse HBO-tank is minerale olie licht verhoogd aangetoond. In de ondergrond ter plaatse van de tank zelf is minerale olie niet verhoogd aangetoond.

Overig terreindeel

In de ondergrond van het overig terreindeel overschrijdt het gehalte aan EOX plaatselijk de triggerwaarde voor nader onderzoek. In de bovengrond zijn geen verhoogde gehalten aangetroffen. Op basis van de Wet Bodembescherming dient in principe een nader onderzoek te worden verricht. Gezien de afwezigheid van een mogelijke bron, de slechts lichte overschrijding van de triggerwaarde en de praktijkervaringen met EOX-screeningsonderzoek wordt nader onderzoek vooralsnog echter niet noodzakelijk geacht.

4.1.2 Sanering HBO-tank

Naar aanleiding van de resultaten van het milieukundig bodemonderzoek heeft UDM een plan van aanpak opgesteld met betrekking tot sanering van de grondverontreiniging ter plaatse van het vulpunt van de HBO-tank (rapportage april 2009). De meest efficiënte saneringsmethode bestaat volgens het plan van aanpak uit een zo volledig mogelijke ontgraving van de grondverontreiniging. De achtergrondwaarden gelden hierbij als terugsaneerwaarden.

In het plan van aanpak is aangegeven op welke wijze de werkzaamheden dienen te worden uitgevoerd. In de eindsituatie dienen de gehalten in de grond te zijn teruggebracht tot onder de generieke achtergrondwaarden. Op basis van de grondwaterstand (circa 50 m-mv) en de diepte van de grondverontreiniging (circa 3,5 m-mv) is geen grondwaterverontreiniging te verwachten. Nazorg is derhalve niet van toepassing.

Eind 2009 heeft de bodemsanering plaatsgevonden. Door UDM is het 'evaluatierapport grondsanering vulpunt ondergrondse HBO-tank MC Beek' opgesteld (rapportage oktober 2009). In het evaluatierapport zijn de resultaten van de uitgevoerde grondsanering van de olieverontreiniging en de verwijdering van de ondergrondse HBO-tank beschreven. Op basis van de resultaten van de eindcontroles is geconcludeerd dat de grondverontreiniging is teruggesaneerd tot onder de generieke achtergrondwaarde, waarmee alle risico's zijn weggenomen. Hiermee is voldaan aan de zorgplicht en zijn er voor de locatie geen gebruiksbepalingen meer. De bodem- en grondwaterkwaliteit levert derhalve geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

4.1.3 Bodembeschermingsgebied

Het plangebied ligt volledig in het bodembeschermingsgebied Mergelland. In de Omgevingsverordening Limburg is dit gebied begrensd en zijn regels opgenomen ter bescherming van de bodem. In artikel 2.18 van de omgevingsverordening is aangegeven welke handelingen verboden zijn. Het betreft onder andere het slaan van boorputten en het roeren van de grond dieper dan 3 meter onder maaiveld. Artikel 2.19 bevat een aantal uitzonderingen van de verbodsbepalingen. In artikel 2.20 van de omgevingsverordening is geregeld dat Gedeputeerde Staten een ontheffing (de zogenaamde Mergellandontheffing) kan verlenen van de verbodsbepalingen in artikel 2.18. De ligging in het bodembeschermingsgebied levert geen belemmeringen op voor de realisering van de kazerne.

Omdat de bescherming van het bodembeschermingsgebied is geregeld via de provinciale omgevingsverordening, is in voorliggend bestemmingsplan geen beschermende regeling opgenomen. Op de verbeelding is ten behoeve van het bodembeschermingsgebied de aanduiding 'milieuzone - bodembeschermingsgebied' opgenomen. Deze aanduiding heeft een signalerende functie. In de regels is aangegeven dat de gronden met deze aanduiding mede zijn bestemd voor de bescherming van de kwaliteit van de bodem en de waarden daarvan. Daarnaast is aangegeven dat de Omgevingsverordening Limburg hier van toepassing is.

4.2 Water

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is de opstelling van een waterparagraaf verplicht gesteld, mede in relatie tot de watertoets. In deze paragraaf wordt verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden, in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding.

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisering van een kazerne en de (her)inrichting van het bijbehorende terrein mogelijk. De waterparagraaf beperkt zich tot de realisering van de kazerne en de herinrichting van het terrein daaromheen.

4.2.1 Beleid en regelgeving

Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap Roer en Overmaas. De doelen van het waterschap voor de periode van 2010 tot 2015 staan beschreven in het waterbeheersplan, waarbij een indeling is gemaakt in de volgende programma's:

- plannen;
- instrumenten;
- watersysteem;
- bestuur, externe communicatie en belastingen;
- veiligheid;
- bedrijfsvoering;
- zuiveren.

De kerntaken van het Waterschap bestaan uit het beheer van het totale watersysteem in het beheersgebied. Dit houdt in de zorg voor zowel kwaliteit als kwantiteit van de oppervlaktewateren, de waterkeringen langs de Maas en het beheer van de zuiveringsinstallaties. Bij alle in- en uitbreidingsplannen adviseert en toetst het Waterschap op hydrologische effecten, waarbij het hydrologisch neutraal ontwikkelen het uitgangspunt is. Kortom, het initiatief mag niet leiden tot een verandering in de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse en in de directe omgeving. Daarnaast is het streven om het schone en het verontreinigde water zoveel mogelijk te scheiden.

Het beleid van de gemeente Beek voor wat betreft de waterhuishouding sluit aan op het landelijke en provinciale beleid. Tot dit doel is het gemeentelijk rioleringsplan opgesteld. Het belangrijkste uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen geen belemmering mogen vormen voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water in het deelstroomgebied. Daarnaast is het van belang dat bij inpassing wordt voorkomen dat afwenteling plaats vindt op andere delen van het deelstroomgebied. Nieuwe rioolstelsels van enige omvang dienen als verbeterd gescheiden stelsel te worden uitgevoerd. Verder dient bij nieuwe ontwikkelingen hemelwater, afkomstig van 'schoon' afvoerend oppervlak, waar mogelijk, geïnfiltreerd te worden. Voor de hierna beschreven onderzoekslocatie zijn de informatie en maatregelen vanuit het waterbeheerplan en het gemeentelijk rioleringsplan gebruikt bij het opstellen van de waterparagraaf.

4.2.2 Locatiestudie

De locatie aan de Vliegveldweg ligt op een maaiveldniveau van circa 112 m + NAP, waarbij het grondwater zich bevindt op een diepte van 50 m onder maaiveld. De bodemsamenstelling van het terrein bestaat globaal uit de grondsoort leem. Om een indicatie te geven van de benodigde berging is de verhouding tussen het verhard oppervlak in de huidige en de toekomstige situatie weergegeven.

Hierbij dient het te projecteren watersysteem de neerslag adequaat op te kunnen vangen in een situatie, die naar verwachting éénmaal per 25 jaar voorkomt (35 mm in 45 minuten).

Oppervlakte	Huidige situatie (m ²) *	Toekomstige situatie (m ²) **
Dakoppervlakte bebouwing	2.175	2.020
Terreinverharding	4.690	6.065
Onverhard terrein	5.710	4.490
Totaal	12.575	12.575

* indicatieve maatvoering

** indicatieve maatvoering naar aanleiding van inrichtingsvoorstel november 2011

De voorgestane ontwikkeling van het plangebied zal naar verwachting een toename van het verhard oppervlak van 1.220 m² tot gevolg hebben.

4.2.3 Conclusie en aanbevelingen

Op basis van de verwachte toename van het verhard oppervlak, is de benodigde ruimte voor de bergingsvoorziening bepaald. Hierbij wordt aan de hand van 'het te compenseren oppervlak' x 'de voorgeschreven berging', de benodigde waterberging berekend. Op basis van deze berekening dient een bergingsvoorziening met een inhoud van circa 43 m³ (1.220 m² x 0,035 mm per m²) gerealiseerd te worden voor een neerslagsituatie die eens in de 25 jaar voorkomt. Er zal door Defensie een indirecte voorziening worden gerealiseerd om deze 43 m³ te bergen.

Ten behoeve van de waterkwaliteit zal de voorgestelde ontwikkeling bij de aanleg geen gebruik maken van uitloogbare materialen, waardoor de uitspoeling van vervuulende stoffen via de bodem naar het oppervlaktewater voorkomen wordt. De aansluiting op het gemeentelijk rioolstelsel zal gerealiseerd worden met een gescheiden rioleringsstelsel voor hemel- en vuilwater. Verdere aanvullende voorzieningen hoeven niet getroffen te worden. Aan de hand van de bovenstaande maatregelen en/of inrichtingsoplossingen wordt voldaan aan de benodigde waterberging binnen het plangebied, zonder afwenteling naar het omliggend gebied te creëren.

Middels de Digitale Watertoets is het voorliggend initiatief reeds bekend bij het Waterschap Roer en Overmaas. Hieruit is geconcludeerd dat deze ontwikkeling, vanwege de relatief kleine omvang buiten de invloedszones, naar verwachting geen of nauwelijks invloed heeft op de waterhuishouding. Op deze ontwikkeling is daarom de verkorte watertoetsprocedure van toepassing. Het initiatief hoeft derhalve in het kader van de watertoets niet meer voorgelegd te worden aan Waterschap Roer en Overmaas.

Geconcludeerd kan worden dat er voor het aspect water geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied te verwachten zijn.

4.3 Geluid

Conform de Wet geluidhinder moeten woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen worden aangemerkt als geluidsgevoelige bebouwing. Als geluidsgevoelige terreinen zijn terreinen behorende bij gezondheidszorggebouwen (exclusief ziekenhuizen), terreinen behorende bij verpleeghuizen en woonwagendplaatsen aangewezen. Een kazerne is, gezien de activiteiten die er plaatsvinden, niet aan te merken als een geluidsgevoelig gebouw zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Ook de ophoudruimtes die in de kazerne worden gerealiseerd kunnen, gezien de beperkte verblijftijd van de personen die zich erin bevinden, niet worden aangemerkt als geluidsgevoelige objecten. Een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai is derhalve niet aan de orde. Op het gebied van geluid zijn dan ook geen belemmeringen te verwachten voor de beoogde ontwikkeling. In het kader van de verlening van de omgevingsvergunning voor het bouwen dient te worden aangetoond dat kan worden voldaan aan de normen die gelden voor de binnenwaarde.

4.4 Luchtkwaliteit

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

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

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor ontwikkelingen die 'niet in betekende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden.

Als algemene regel geldt dat projecten die minder bijdragen dan 3% van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) 'niet in betekende mate' bijdragen. Deze 3%-norm komt overeen met 1,2 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀.

In de Regeling 'nibm' zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven. Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'kantoorlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, een bruto

vloeroppervlak van niet meer dan 200.000 m² omvat'. De kazerne is, gezien de activiteiten die er plaats zullen vinden, vergelijkbaar met een kantoorgebouw.

Het bouwvlak dat is opgenomen in het bestemmingsvlak, heeft een oppervlakte van circa 10.000 m². Dit bouwvlak mag ingevolge de regels voor maximaal 50% worden bebouwd, deels tot een hoogte van 17 meter en deels tot een hoogte van 8 meter. Uitgaande van een 'worst case scenario' (2 bouwlagen van 5.000 m² met daarboven 3 bouwlagen van 3.000 m²) is ingevolge het bestemmingsplan een bruto vloeroppervlakte van maximaal circa 19.000 m² toegestaan. Hiermee wordt de drempel van 100.000 m² niet gehaald. Geconcludeerd kan worden dat het initiatief 'niet in betekende mate' bijdraagt. Hiermee wordt voldaan aan artikel 5.16 lid c van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteitseisen leveren derhalve geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

4.5 Natuur

Door Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie is een ecologisch vooronderzoek uitgevoerd in het plangebied (rapportage november 2008). Het onderzoek heeft bestaan uit een archiefonderzoek en een veldbezoek. Het doel van het onderzoek was het initiatief te toetsen aan het beschermingsregime van de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Natuurbeschermingswet (gebiedsbescherming).

Op grond van het archief- en veldonderzoek is geconcludeerd dat er binnen het plangebied geen verblijfplaatsen van streng beschermde diersoorten aanwezig zijn. Ook in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen geschikte habitats voor beschermde soorten aanwezig. Wel maakt het plangebied deel uit van het leefgebied van de das en de kerkuil, maar het terrein heeft uitsluitend een functie als foerageerbiotoop. Gezien de afstand tot de dassenburcht (ruim 1 km) is er geen sprake van dat de das voor zijn voedsel afhankelijk is van het plangebied. Daarnaast is er voldoende foerageergebied in de directe omgeving voorhanden in de vorm van de baangraslanden op de luchthaven.

Aangezien er geen beschermde natuurwaarden zijn aangetroffen, kan worden geconcludeerd dat er geen significante effecten op beschermde natuurwaarden zijn te verwachten.

Een ontheffingsplicht is dan ook voor geen enkele soort aan de orde en er is geen noodzaak om alternatieven te onderzoeken of mitigerende maatregelen te treffen. Het initiatief kan derhalve doorgang vinden zonder vervolgstappen in het kader van de Flora- en faunawet.

4.6 Archeologie

4.6.1 Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (verkennende fase)

Door Bilan is een archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (verkennende fase) verricht (rapportage november 2009). Uit het bureauonderzoek is gebleken dat het plangebied volgens de IKAW in een gebied met een middelhoge archeologische verwachtingswaarde ligt.

Volgens de gemeentelijke advieskaart heeft het plangebied deels een lage en deels een hoge verwachting. Op plateauterrassen is de erosie over het algemeen gering, waardoor mogelijk archeologische waarden nog intact aanwezig kunnen zijn. Door egalisatie voorafgaand aan de aanleg van het vliegveld en de bebouwing en door de bouw en sloop van de hallen die in het plangebied aanwezig waren, kan de bodem verstoord zijn geraakt. Gezien de soort bebouwing (grote hallen), die over het algemeen een beperkte funderingsdiepte en -oppervlakte heeft, is de verwachting echter dat de bodem nog (deels) intact is. Op basis van het bureauonderzoek is aan het plangebied dan ook een middelhoge verwachting toegekend voor archeologische waarden uit de steentijd tot de late Middeleeuwen (met name steentijd en ijzertijd).

Naar aanleiding van de resultaten van het bureauonderzoek is in het plangebied een veldonderzoek verricht, in de vorm van een verkennend booronderzoek. Verspreid over het plangebied zijn acht boringen gezet. Uit de resultaten van het veldonderzoek is gebleken dat de bebouwde delen van het plangebied en kleine delen van de voormalige infrastructuur (circa 0,3 ha) door de sloop van de bebouwing en de verwijdering van leidingen sterk verstoord zijn. De bodem in het omringende deel van het terrein (circa 0,9 ha) bleek echter nog (vrijwel) intact te zijn. Op basis van deze gegevens is aan het bebouwde deel van het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde toegekend. Het onbebouwde gedeelte van het plangebied blijft een hoge verwachting behouden voor archeologische waarden uit de steentijd tot late Middeleeuwen.

Om deze verwachting te toetsen en aan te vullen, is geadviseerd om een vervolgonderzoek in de vorm van proefsleuven uit te voeren.

4.6.2 Proefsleuvenonderzoek

Door BAAC is een inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven verricht (rapportage juni 2012). In het plangebied zijn in totaal vijf proefsleuven aangelegd, met een totale oppervlakte van 800 m². Uit het proefsleuvenonderzoek blijkt dat in het onderzoeksgebied slechts weinig sporen en vondsten voorkomen. Op het terrein is één vindplaats aan te wijzen. Het gaat om de vondst van een kuil, die waarschijnlijk kan worden gedateerd in de nieuwe tijd.

De vindplaats is gewaardeerd op de volgens de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) geldende criteria. Op basis van deze waardering is geconcludeerd dat de vindplaats op grond van fysieke en inhoudelijke kwaliteit niet als behoudenswaardig moet worden aangemerkt. De resultaten geven dan ook geen aanleiding tot vervolgonderzoek.

Op basis van de resultaten uit het proefsleuvenonderzoek is het uitvoeren van nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk geacht. Het bevoegd gezag heeft dan ook besloten het plangebied vanuit archeologisch oogpunt vrij te geven.

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Algemeen

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden.

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

Het GR is de kans per jaar dat in één keer een groep mensen van ten minste een bepaalde grootte komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. Bij risicogevoelige functies/bestemmingen kan onderscheid worden gemaakt in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

Onder kwetsbare objecten worden verstaan woningen, onderwijs, dagopvang, gezondheidsgebouwen, grote kantoren (groter dan 1.500 m²) en hotels, winkelcentra en grote winkels alsmede verblijfsrecreatie. Beperkt kwetsbare objecten betreffen bedrijven, kleine kantoren en hotels, kazernes, dienstwoningen, sport- en recreatiebestemmingen.

Gezien de grootte van de kazerne, in combinatie met de functie (kantoren, ophoudruimtes en logies) moet het hoofdgebouw worden aangemerkt als kwetsbaar object. De voertuigenstalling op het achterterrein kan worden aangemerkt als beperkt kwetsbaar object.

4.7.2 Luchthaven MAA

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

Op 16 december 2008 heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens (RBML) aangenomen. De inwerkingtreding van deze wijzigingswet, die de Wet Luchtvaart wijzigt, vindt gefaseerd plaats.

De wijziging van de Wet Luchtvaart heeft voor burgerluchthavens met name betrekking op een decentralisatie van taken en bevoegdheden naar de provincie en op het invoeren van nieuwe normeringen voor geluid en externe veiligheid. Onderdeel van de nieuwe wetgeving is de introductie van het luchthavenbesluit. Provinciale Staten stellen een dergelijk luchthavenbesluit vast voor alle luchtvaartterreinen waarvan de milieugevolgen tot buiten het luchtvaartterrein reiken. Voor luchtvaartterreinen van nationaal belang, waaronder de luchthaven MAA, blijft het Rijk bevoegd gezag. In het luchthavenbesluit wordt vastgelegd wat het luchthavengebied is (het feitelijke terrein van de luchthaven) en waar de gebieden liggen waar beperkingen gelden voor het gebruik, in verband met de geluidbelasting en externe veiligheidsrisico's (het zogenaamde beperkingengebied).

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

Wel zijn de externe veiligheidsrisico's rond diverse luchthavens in beeld gebracht, waarbij plaatsgebonden risicocontouren zijn aangegeven. Bij brief van 28 november 2005 heeft de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat tot de provinciebesturen het verzoek gericht om, anticiperend op de komende wetswijziging, een interim-beleid te voeren op basis van de zogenaamde PR 10^{-6} -contour. Het interim-beleid houdt in dat er restricties gelden met betrekking tot nieuwbouw binnen de 10^{-6} -contour. Deze restricties gelden niet voor het aangewezen luchtvaartterrein en zijn derhalve niet van toepassing op onderhavig plangebied, dat deel uitmaakt van het luchtvaartterrein van MAA. Toestemming (onthefing) voor nieuwbouw op het aangewezen luchtvaartterrein wordt op basis van artikel 31, lid 2 van de Luchtvaartwet in mandaat verleend door de gecertificeerde luchthaven MAA. Veiligheid vormt daarbij een van de afwegingsfactoren. In dit geval heeft de exploitant, de luchthaven MAA, aangegeven geen problemen te hebben met de realisering van de bebouwing voor de kazerne.

De noordoostelijke hoek van het plangebied valt binnen de PR 10^{-6} -contour die is berekend voor MAA. Hoewel de PR 10^{-6} contour feitelijk geen betekenis heeft op de gronden die deel uitmaken van het aangewezen luchtvaartterrein, is deze contour uit oogpunt van eenduidigheid toch opgenomen op de verbeelding. De contour is namelijk ook opgenomen in het vigerende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport'. Binnen deze contour zijn geen kwetsbare objecten (zoals het hoofdgebouw van de kazerne) geprojecteerd. Realisering van beperkt kwetsbare bestemmingen, zoals de voertuigenstalling, behoort wel tot de mogelijkheden. In het bestemmingsplan is de PR 10^{-6} -contour op de verbeelding opgenomen als 'veiligheidszone - luchtvaart'. In de regels is bepaald dat ter plaatse van deze aanduiding geen kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd.

4.7.3 Risicovolle inrichtingen

Door Cauberg-Huygen is een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheid voor de mogelijke nieuwbouwplannen in de A2-zone (rapportage februari 2009) en naar de Marechausseekazerne (april 2012) in het bijzonder. Uit de uitgevoerde inventarisatie blijkt dat in de nabijheid van het terrein van MAA geen risicovolle inrichtingen aanwezig zijn. Op grond van de vigerende bestemmingsplannen kunnen zich in de omgeving van het plangebied ook geen nieuwe risicovolle inrichtingen vestigen.

4.7.4 Transport van gevaarlijke stoffen over A2

Door Cauberg-Huygen zijn de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de A2, die op korte afstand ten westen van het plangebied ligt, in beeld gebracht.

Uit het onderzoek blijkt dat langs de A2 nu en in de toekomst geen PR 10^{-6} -contour aanwezig is. Het plaatsgebonden risico legt daardoor geen beperkingen op voor de realisatie van het plan.

Het groepsrisico neemt als gevolg van het transport gevaarlijke stoffen en de realisatie van het Marechausseegebouw (rekenkundig) niet toe. Zowel in de huidige als de toekomstige situatie is het GR 11% van de oriëntatiewaarde.

4.7.5 Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen

Cauberg-Huygen heeft tevens de buisleidingen in de omgeving van de A2-zone in beeld gebracht. Ten westen van de A2 bevindt zich een regionale leidingstrook met een veiligheidsafstand van 55 meter aan weerszijden van de strook. De geplande bebouwing in de A2-zone ligt buiten deze veiligheidsafstand. Verder is in het plangebied en in de omgeving van het plangebied geen sprake van buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden getransporteerd.

4.7.6 Verantwoording groepsrisico

Formeel hoeft het groepsrisico vanwege het gelijk blijven van het percentage van de oriëntatiewaarde niet te worden verantwoord echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt in een aparte notitie van Cauberg/Huygen (9 augustus 2012) wel ingegaan op deze verantwoording. Advies is gevraagd aan de Brandweer Zuid/Limburg, ook zij geven aan dat uitsluitend de A2 als relevante risicobron beschouwd dient te worden. Zij adviseert op basis van het effect van een mogelijk ongeval het realiseren van de kazerne af op de voorgenomen locatie. Echter het bevoegd gezag maakt een belangenafweging op basis van het aanwezige risico, ofwel de kans dat een ramp zich voordoet en het effect dat de ramp met zich meebrengt. Gezien de zeer lage kans op een dergelijk incident ($<10^{-6}$) wordt het risico als acceptabel en voldoende verantwoord geacht.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

Door de realisering van een kazerne wordt in het plangebied een nieuwe functie gevestigd, die mogelijk hinder oplevert voor bestaande hindergevoelige objecten (woningen) in de omgeving van het plangebied.

De bestaande woning aan de Vliegveldweg 62 is het dichtstbijzijnde hindergevoelige object. Deze woning staat op een afstand van circa 45 meter van de rand van het plan-gebied.

De milieuhinder die bedrijfsactiviteiten veroorzaken kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). In deze handreiking is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukeurmerken van verschillende typen bedrijven. In de lijst is op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, geur en gevaar) een indicatie gegeven van de afstand tussen bedrijven en hindergevoelige functies (zoals woningen) waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Op basis van de indicatieve afstanden zijn de bedrijven ingedeeld in milieucategorieën die variëren van 1 (indicatieve afstand 10 meter) tot 6 (indicatieve afstand 1.500 meter).

In de VNG-handreiking worden twee omgevingstypen onderscheiden, namelijk 'rustige woonwijk'/'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. De indicatieve afstanden uit de bedrijvenlijst zijn de afstanden die moeten worden aangehouden tot de gevels van woningen in een 'rustige woonwijk'. Deze afstand dient in principe te worden gemeten tussen de gevel van het hindergevoelige object (de woning) enerzijds en de perceelsgrens van de hinderveroorzakende activiteit anderzijds. Voor woningen in een 'gemengd gebied' mag deze afstand worden gecorrigeerd en kan de indicatieve afstand met één trede worden verlaagd. Een correctie is alleen mogelijk voor de aspecten geluid, geur en stof. Voor het aspect gevaar is verlaging van de indicatieve afstand niet mogelijk. De woning aan de Vliegveldweg 62 is ingeklemd tussen de A2 in het westen en het luchtvaartterrein in het oosten. Er is derhalve geen sprake van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Gezien de (geluid)hinder die de woning reeds ondervindt vanwege het weg- en vliegverkeer, kan de woning worden aangemerkt als een woning in 'gemengd gebied'.

Op de bedrijvenlijst in de VNG-handreiking is een kazerne niet specifiek benoemd. Derhalve dient aansluiting te worden gezocht bij activiteiten die qua milieuhinder overeenkomen met de activiteiten die plaats zullen vinden op het terrein van de kazerne. De kazerne krijgt voornamelijk een dienstverlenende functie. Diensten zijn volgens de bedrijvenlijst in de VNG-handreiking ingedeeld in milieucategorie 1. Voor activiteiten in milieucategorie 1 geldt een indicatieve afstand van 0 meter tot een woning in 'gemengd gebied'. Naast dienstverlenende activiteiten vindt op het terrein van de kazerne ook stalling en reparatie van voertuigen plaats. Deze activiteiten zijn vergelijkbaar met de activiteiten die op het terrein van een brandweerkazerne plaatsvinden. Een brandweerkazerne is conform de bedrijvenlijst ingedeeld in milieucategorie 3.1 (maatgevend aspect is geluid). Voor activiteiten in deze categorie geldt een indicatieve afstand van 30 meter tot hindergevoelig objecten in een 'gemengd gebied'.

In onderhavige situatie bedraagt de afstand tussen de perceelsgrens van de kazerne en de dichtstbijzijnde woning circa 45 meter.

Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de afstand van 30 meter die volgens de VNG-brochure zou moeten worden aangehouden. Er zijn derhalve uit oogpunt van milieuzo-nering geen belemmeringen voor de realisering van de kazerne op deze locatie.

4.9 Kabels, leidingen en overige belemmeringen

4.9.1 Kabels en leidingen

In het plangebied en in de directe omgeving ervan bevinden zich geen kabels of leidingen die een belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling.

4.9.2 Zonering langs A2

Ten westen van het plangebied ligt de rijksweg A2. Het Rijk heeft bebouwingsvrije zones vastgesteld langs wegen die in zijn beheer zijn. Het rooilijnenbeleid dat Rijkswaterstaat hanteert, bestaat uit een bebouwingsvrije zone en een overlegzone. Langs rijkswegen is de bebouwingsvrije zone het gebied tussen de 0 en 50 meter, gemeten uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan, inclusief toe- en afritten. De overlegzone langs deze wegen is het gebied tussen de 50 en 100 meter, eveneens gemeten uit de as van de dichtstbijzijnde rijbaan, inclusief toe- en afritten.

De 50 meterzone is in voorliggend bestemmingsplan vertaald in de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – weg 0-50 m'. Op de gronden met deze aanduiding geldt een bouwverbod, met uitzondering voor bebouwing ten behoeve van het verkeer. Het bouwvlak voor de kazerne ligt volledig buiten deze vrijwaringszone. Het bouwvlak ligt wel in de overlegzone van de snelweg (de zone van 50 tot 100 meter). Deze zone is aangegeven met de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone – weg 50-100 meter'. Bebouwing binnen deze zone is eerst mogelijk door middel van een afwijkingsprocedure, nadat Rijkswaterstaat ter zake om advies is gevraagd.

4.10 Zonerings Maastricht Aachen Airport

In verband met de ligging van het plangebied nabij de start-/landingsbaan van de luchthaven MAA gelden in het plangebied verschillende beperkingen die samenhangen met het functioneren van de luchthaven. Het betreft zones waarbinnen bouwhoogtebeperkingen gelden, geluidzones en een veiligheidszone.

4.10.1 Bouwhoogtebeperkingen

Toetsingsvlakken Luchtverkeersleiding Nederland

Als gevolg van haar wettelijke taken (artikel 5.23 lid 1 van de Wet luchtvaart) beheert Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) technische installaties en systemen ten behoeve van de luchtverkeersbeveiliging. Een belangrijk deel hiervan betreft de apparatuur voor Communicatie-, Navigatie- en Surveillance infrastructuur (CNS). CNS apparatuur wordt gebruikt om het radiocontact tussen de verkeersleiding en de piloten te onderhouden, navigatie in het naderingsgebied en en-route mogelijk te maken en de plaatsbepaling van vliegtuigen zeker te stellen. Deze technische installaties en systemen staan met name op en in de omgeving van luchthavens, zoals ook voor Maastricht Aachen Airport het geval is.

LVNL is verplicht haar taken te verrichten overeenkomstig het bepaalde in de voor Nederland verbindende verdragen (artikel 5.23, lid 7 van de Wet luchtvaart), zoals het Verdrag van Chicago. Op basis van het Verdrag van Chicago, dat Nederland heeft geratificeerd, is de International Civil Aviation Organization (ICAO) opgericht. ICAO vaardigt internationale burgerluchtvaartcriteria uit die de Nederlandse Staat dient te implementeren. LVNL dient aldus te handelen conform ICAO.

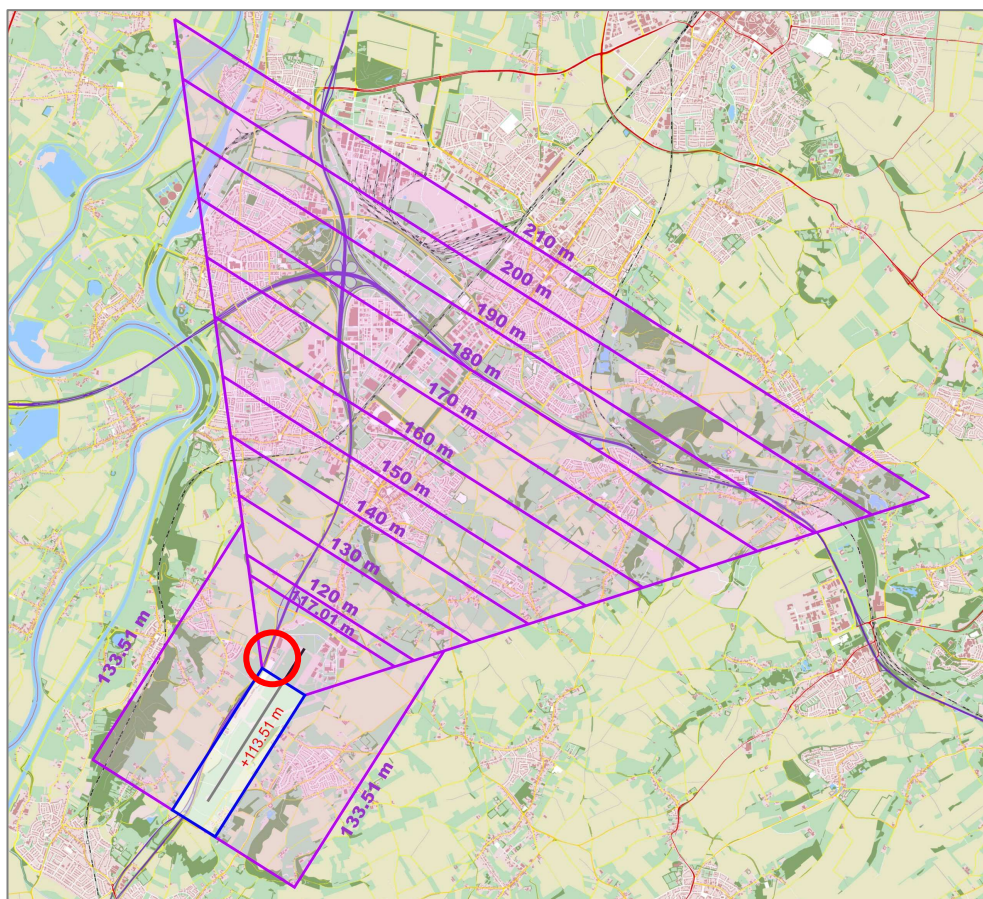
Alle CNS apparatuur maakt gebruik van radiogolven die uitgezonden en/of ontvangen worden door antennesystemen. Objecten, zowel vast (gebouwen, windmolens, et cetera) als mobiel (bouwkranen, heistellingen, et cetera), vormen in potentie een bedreiging voor de goede werking van de apparatuur omdat ze de uitgezonden radiosignalen kunnen verstoren. Verstoring van de apparatuur maakt de CNS apparatuur minder betrouwbaar of zelfs geheel onbruikbaar waardoor de veiligheid van het luchtverkeer direct kan worden beïnvloed. Het is daarom in het belang van de veiligheid van de luchtvaart om de diverse systemen tegen versturende objecten te beschermen. De CNS systemen kennen elk een eigen driedimensionaal toetsingsvlak ter bescherming. De afmetingen van deze toetsingsvlakken zijn berekend op basis van internationale burgerluchtvaartcriteria (ICAO EUR DOC 015). De toetsingsvlakken zijn oplopend. Objecten die het toetsingsvlak doorsnijden kunnen verstoring opleveren. In dit kader beoordeelt LVNL of de uitvoering van voorgenomen (bouw)plannen van invloed is op de correcte werking van CNS apparatuur. De beoordeling vindt plaats aan de hand van internationale burgerluchtvaartcriteria (ICAO).

Voor het plangebied zijn de toetsingsvlakken van het Instrument Landing System (ILS) en van de VHF Directional Finder (VDF) relevant. Het ILS is onderdeel van de navigatieinfrastructuur van LVNL en is een landingshulpmiddel ten behoeve van landingsoperaties tijdens met name beperkt zichtomstandigheden. Het systeem is gebonden aan de betreffende landingsbaan. Een VDF is een hulpmiddel voor de luchtverkeersleider om de richting te kunnen bepalen van het vliegtuig waarmee op dat moment wordt gecommuniceerd.

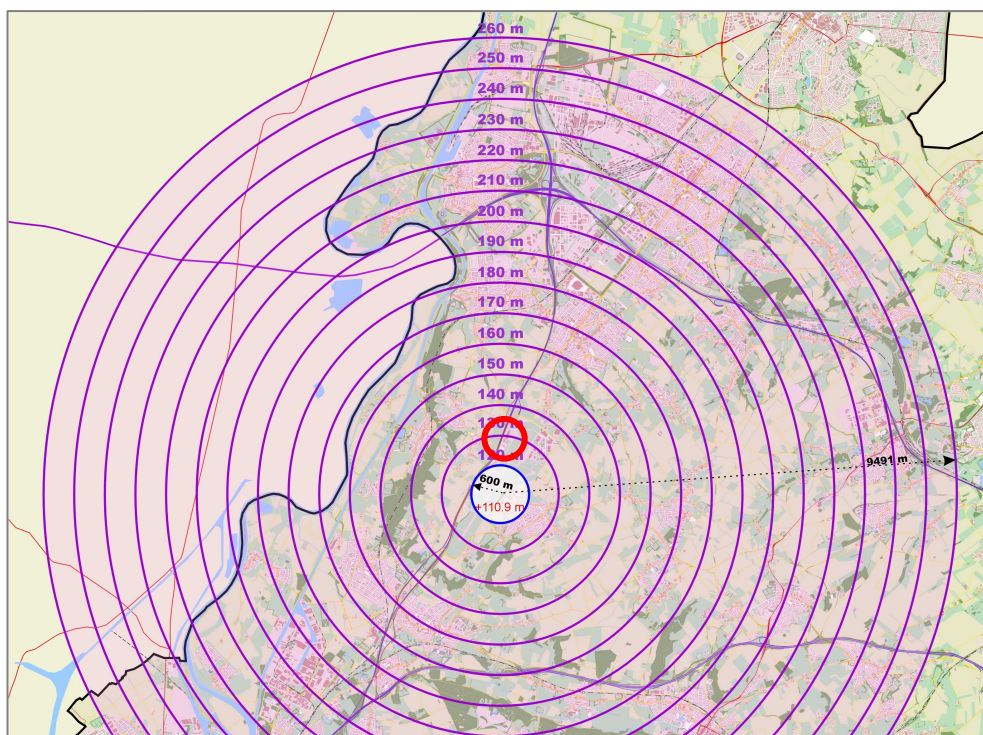
Instrument Landing System (ILS)

ILS is een systeem ter ondersteuning van de landingsoperaties (koersgeleiding). Het is voor wat betreft de locatie gebonden aan de landingsbaan. Het ILS-toetsingsvlak beperkt de hoogte van de bebouwing (en beplanting) in de directe omgeving van de start- en landingsbaan van MAA. Bebouwing binnen deze zone kan de werking van het systeem verstoren. De zone strekt zich uit van de 'koppen' van de start-/landingsbaan en aan de zijkanten van de baan. Het obstakelvlak voor de ILS bestaat uit een aantal horizontale vlakken (ter hoogte van de landingsbaan en aan weerszijden daarvan) en een oplopend vlak. Het plangebied ligt volledig binnen het oplopende vlak van de ILS. Dit vlak loopt op van een hoogte van 113,51 meter + NAP ter hoogte van de kop van de landingsbaan tot een hoogte van 117,01 meter + NAP op 1.000 meter afstand.

Aan de zuidrand van het plangebied geldt hierdoor een hoogtebeperking van circa 114,4 meter + NAP.



Obstakelvlakken ILS, hoogtes ten opzichte van NAP: plangebied ligt in rode cirkel (bron: LVNL)



Obstakelvlak VDF (hoogtes ten opzichte van NAP: plangebied ligt in rode cirkel (bron: LVNL)

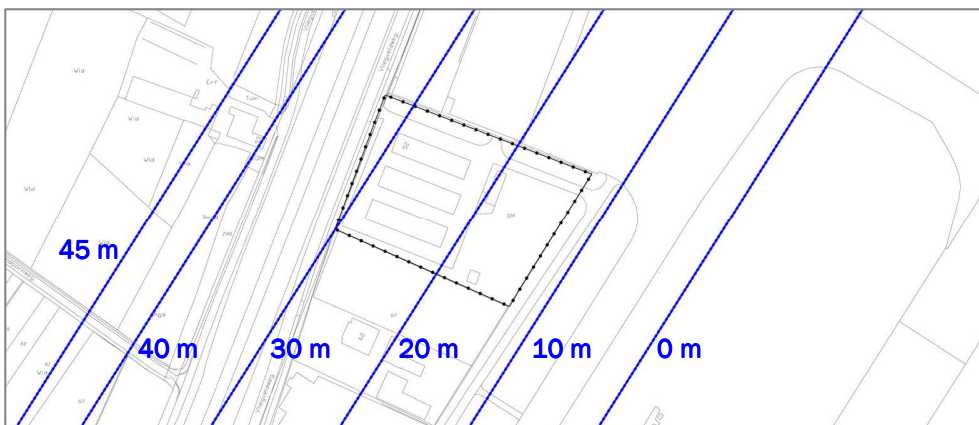
Aan de noordrand geldt een hoogtebeperking van circa 114,7 meter + NAP. Het maaiveld binnen het plangebied ligt op circa 111 meter + NAP. Een en ander betekent dat bebouwing in het plangebied die hoger is dan 3,4 meter, ter toetsing dient te worden voorgelegd aan LVNL. LVNL toetst in het kader van de werking van het systeem onder meer op vorm, situering en materiaalgebruik en verleent ontheffing, indien geen gevaar bestaat voor de veiligheid van het vliegverkeer via verstoring van de signalen. De bouwhoogtebeperking vanwege het ILS is in voorliggend bestemmingsplan vertaald in de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerszone - ILS', die het hele plangebied omvat. Op de gronden met deze aanduiding geldt een maximale bouwhoogte van 3 meter. Burgemeester en wethouders kunnen een omgevingsvergunning voor het afwijken verlenen en hogere bebouwing toestaan, mits een positief advies is gekregen van LVNL.

VHF Directional Finder (VDF)

Het plangebied ligt in het toetsingsvlak van de VHF Directional Finder (VDF). Dit toetsingsvlak bestaat uit een kegelvormig oplopend vlak met een straal van circa 9,5 kilometer. De bouwhoogte in de directe omgeving van de VDF bedraagt maximaal 110,9 meter + NAP (maaiveldhoogte). Het toetsingsvlak loopt op tot een hoogte van 260 meter + NAP op een afstand van 9.491 meter van de VDF. Het bouwplan voor de kazerne is getoetst aan het toetsingsvlak van de VDF. Gebleken is dat de bouwhoogte zodanig beperkt is dat het toetsingsvlak niet wordt doorsneden. Voor het toetsingsvlak van de VDF hoeft daarom geen regeling te worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Invliegfunnel

Het plangebied ligt in de invliegfunnel rond de start-/landingsbaan. De funnel is een obstakelvrij start- en landingsvlak waarbinnen hoogtebeperkingen gelden voor bebouwing. De invliegfunnel bestaat ter hoogte van het plangebied uit een oplopend vlak, waarbij de bouwhoogte oploopt van circa 12,8 meter langs de oostelijke grens van het plangebied tot circa 33,8 meter in de noordwestelijke hoek van het plangebied.



Obstakelvlakken invliegfunnel, hoogtes ten opzichte van niveau start-/landingsbaan

Het obstakelvrije vlak van de funnel is in voorliggend bestemmingsplan vertaald in diverse gebiedsaanduidingen. In verband met de toetsbaarheid van de juridische regeling is ervoor gekozen om de bouwhoogtebeperkingen in 'trappen' van 5 meter in het bestemmingsplan op te nemen.

Dit betekent dat in de meest westelijke zone een hoogtebeperking van maximaal 30 meter geldt, in de daaropvolgende zone een hoogtebeperking van 25 meter, vervolgens 20 meter, 15 meter en 10 meter. Deze zones zijn op de verbeelding opgenomen door middel van de gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerszone – 30 m', tot en met 'luchtvaartverkeerszone - 10 m'. Ter plaatse van deze aanduidingen geldt een bouwverbod voor 'te hoge' gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Het bouwplan voor de kazerne past binnen de maximaal toelaatbare hoogtes. De ligging van het plangebied in de invliegfunnel levert derhalve geen belemmeringen op voor het initiatief.

Eurocontrol en LVNL

Eurocontrol verzorgt het radiocontact met vliegtuigen die boven ongeveer 7,5 km hoogte vliegen boven de Benelux en een groot gedeelte van Duitsland. Op het dak van het gebouw van Eurocontrol staan daarvoor zend- en ontvangstantennes van Eurocontrol. Ook bevinden zich er zendantennes van LVNL. LVNL verzorgt de radiocommunicatie met vliegtuigen die MAA naderen en vanaf MAA vertrekken.

Voor het goed functioneren van deze systemen is het van belang dat de zend- en ontvangstantennes een vrij bereik hebben. Dit betekent met name voor de zend- en ontvangstantennes van Eurocontrol een zo vrij mogelijk 'zicht' op de horizon. Voor LVNL is het van groot belang dat de antennes een vrij 'zicht' behouden op het gehele luchtvaartterrein. De antennesystemen worden immers ook gebruikt voor communicatie tussen de verkeerstoren en taxiënde vliegtuigen op de luchthaven. Binnen een straal van 200 meter van de antennes mag daarom niet hoger worden gebouwd dan de voet van de antennes. In het gebied tussen de 200 en 1.000 meter mag niet hoger worden gebouwd dan 2 meter boven de voet van de antennes. De voet van de antennes bevindt zich op een hoogte van 129 meter + NAP. Het plangebied bevindt zich op meer dan 200 meter van de antennes, waardoor de maximale bouwhoogte in het plangebied 131 meter + NAP bedraagt. De maaiveldhoogte in het plangebied is circa 111 meter + NAP. De maximale bouwhoogte in het plangebied zou op basis hiervan 20 meter mogen bedragen.

De hoogte van 20 meter wordt ten gevolge van de nieuwe bebouwing niet overschreden. Desondanks is voor de bouwhoogtebeperking vanwege Eurocontrol een gebiedsaanduiding opgenomen. Op de gronden met de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerszone – Eurocontrol' (het gehele plangebied) mag niet hoger worden gebouwd dan 20 meter.

4.10.2 Geluidzones

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

De ligging van het plangebied binnen deze contouren levert geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling, aangezien de kazerne niet kan worden aangemerkt als een geluidgevoelig object. Voor de volledigheid zijn de diverse contouren wel opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

Ke-contouren

De maximaal toelaatbare geluidbelasting in het kader van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart wordt gemeten in Kosteneenheden (Ke). De grens voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor nieuwe geluidgevoelige objecten bedraagt in principe 35 Ke. Voor nieuwe woningen die een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing opvullen en voor herbouw van bestaande woningen geldt een grenswaarde van 40 Ke. Voor woningen die noodzakelijk zijn uit oogpunt van bedrijfs- of grondgebondenheid en voor reeds geprojecteerde woningen geldt een grenswaarde van 45 Ke. Voor bestaande geluidgevoelige objecten (waaronder woningen) geldt in principe een grenswaarde van 40 Ke. Als gevelmaatregelen zijn getroffen, zijn voor bestaande geluidgevoelige objecten hogere grenswaarden (tot 65 Ke) toegestaan.

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen de 35 Ke-contour en gedeeltelijk binnen de 40 Ke-contour. Deze contouren zijn in voorliggend bestemmingsplan vertaald in de gebiedsaanduidingen 'geluidzone – luchtvaart 35-40 Ke' en 'geluidzone – luchtvaart >40 Ke'. Op de gronden die binnen deze aanduidingen vallen, mag geen geluidgevoelige bebouwing worden opgericht. De kazerne is geen geluidgevoelig object. De Ke-contouren leveren dan ook geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

Bkl-contouren

De maximaal toelaatbare geluidbelasting in het kader van het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart wordt gemeten in geluidsbelastingseenheden kleine luchtvaart (Bkl). De grens voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor nieuwe geluidgevoelige objecten bedraagt in principe 47 Bkl. In een aantal gevallen geldt voor nieuwe geluidgevoelige objecten een hogere grenswaarde van 57 Bkl. Deze hogere grenswaarde geldt voor geluidgevoelige objecten die:

- een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing opvullen;
- ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid of;
- zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, niet zijnde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagendplaatsen.

Het plangebied ligt geheel binnen de 47 Bkl-contour. Deze contour is in voorliggend bestemmingsplan vertaald in de gebiedsaanduiding 'geluidzone – luchtvaart 47-57 Bkl'. Op de gronden die binnen deze aanduidingen vallen, mag geen geluidgevoelige bebouwing worden opgericht. De kazerne is geen geluidgevoelig object. De Bkl-contouren leveren dan ook geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

4.10.3 Externe veiligheid

In paragraaf 4.7 is reeds ingegaan op externe veiligheid in verband met het vliegverkeer. De PR 10^{-6} -contour die over een gedeelte van het plangebied ligt, is in voorliggend bestemmingsplan vertaald in de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – luchtvaart'. Op de gronden met deze aanduiding mogen geen kwetsbare objecten worden gerealiseerd.

5 Financiële haalbaarheid

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisering van een kazerne mogelijk. Wanneer met een bestemmingsplan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

In onderhavig geval is het kostenverhaal vastgelegd door middel van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer (Ministerie van Defensie). Het opstellen van een exploitatieplan kan derhalve achterwege blijven.

6 Plansystematiek en bestemmingen

6.1 Plansystematiek

Bij het opstellen van de planregels is aangesloten bij de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de bijbehorende standaarden. Waar mogelijk is voorts aangesloten bij de voorschriften/regels van de bestemmingsplannen 'Maastricht Aachen Airport' en 'Maastricht Aachen Airport, herziening 1'. Er is, gezien de stand van zaken van de planvorming, gekozen voor een systematiek die voldoende flexibiliteit biedt om aanpassingen in het bouwplan mogelijk te maken.

6.2 Bestemming

Maatschappelijk – Militaire zaken

Op de gronden binnen deze bestemming wordt onder meer een kazerne en kantoren voor de Nationale Reserve met bijbehorende voorzieningen mogelijk gemaakt. Onder bijbehorende voorzieningen worden onder meer verstaan kantine, kleedruimten, sanitaire ruimten en administratieve ruimten/kantoren. Daarnaast zijn onder meer groenen parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen en water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan.

Het bebouwingspercentage van het bouwvlak bedraagt maximaal 50%. De maximale hoogte van de bebouwing mag niet meer bedragen dan op de verbeelding is aangegeven. In de regels zijn nadere bepalingen opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Bij het bouwen moeten overigens ook de bepalingen die gelden ter plaatse van de diverse gebiedsaanduidingen in acht worden genomen. Deze regels zijn opgenomen in artikel 6 (algemene aanduidingsregels).

7 Procedures

7.1 Informeel overleg

Vanwege de ligging van het plangebied op het aangewezen luchtvaartterrein van Maastricht Aachen Airport heeft de Dienst Vastgoed Defensie Directie Zuid luchthaven MAA reeds in een vroeg stadium bij de planvorming betrokken. In samenwerking met MAA is informeel overleg gepleegd met verschillende belanghebbende instanties. Deze instanties is om advies en instemming met het bouwplan gevraagd. Het betreft met name Luchtverkeersleiding Nederland (vanwege de ligging op het luchtvaartterrein), Eurocontrol en Rijkswaterstaat (vanwege de ligging nabij de A2).

MAA heeft Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) gevraagd om de maximale bebouwing te toetsen aan artikel 12 van de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen. Per brief d.d. 29 september 2011 heeft LVNL aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de voorgenomen realisatie van de kazerne. Daarnaast is het plan ter toetsing voorgelegd aan Eurocontrol. Eurocontrol heeft vooruitlopend op het zogenaamde vooroverleg reeds aan MAA aangegeven, dat zij geen bezwaren heeft tegen de beoogde nieuwbouw in het plangebied, aangezien de bebouwing onder de toetsingshoogte van Eurocontrol blijft.

De kazerne wordt gebouwd binnen een afstand van 100 meter van de as van de dichtstbijzijnde rijbaan van de A2. Hierdoor staat het gebouw in de zogenaamde overlegzone, die zich uitstrekt in het gebied van 50 tot 100 meter, gemeten vanaf de as van de dichtstbijzijnde rijbaan. De bebouwingsvrije zone (de zone van 50 meter, gemeten vanaf de as van de dichtstbijzijnde rijbaan) wordt gerespecteerd. In verband met het bouwen in de overlegzone heeft in het kader van het concept-masterplan A2-zone reeds in 2009 overleg plaatsgevonden met Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat heeft daarbij aangegeven geen bezwaren te hebben tegen het bouwen in de overlegzone. In het kader van de vooroverlegprocedure wordt voorliggend bestemmingsplan ook aan Rijkswaterstaat voorgelegd.

7.2 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Kazerne militaire zaken Vliegveldweg' is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden aan de provincie Limburg, het waterschap Roer en Overmaas, Rijkswaterstaat directie Limburg, Luchtverkeersleiding Nederland, Eurocontrol en aan de Inspectie Leefomgeving en Transport van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Van Luchtverkeersleiding Nederland en Eurocontrol zijn geen reacties ontvangen.

De provincie Limburg heeft aangegeven dat het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen en dat zij kunnen instemmen met het plan.

Het Waterschap Roer en Overmaas adviseert om na te gaan of de infiltratiecapaciteit voldoende is en zo nodig maatregelen te treffen. Hiertoe worden aanvullende berekeningen uitgevoerd door Defensie en de berging voor de minimale variant zal worden gerealiseerd, zoals ook in de toelichting verwerkt.

Rijkswaterstaat directie Limburg geeft aan dat zij reeds in een eerder stadium bij de plannen is betrokken maar dat zij de vrijwaringszone 50-100 meter mist op de verbeelding. Verder merkt Rijkswaterstaat op dat de toelichting geactualiseerd dient te worden. Deze beide opmerkingen zijn verwerkt.

De Inspectie Leefomgeving en Transport heeft gereageerd dat het plan ligt binnen het aangewezen luchtvaartterrein en dat daarmee de primaire rol bij MAA ligt. MAA heeft enkele tekstuele opmerkingen geplaatst op de toelichting, die zijn verwerkt. Verder geeft MAA aan dat op basis van een zogenaamd 7-knopen-criterium een maximale bouwhoogte van 17 meter wenselijk is. Dit criterium is echter geen vastgesteld beleid en wordt dan ook niet meegenomen in de toelichting. Wel heeft er overleg plaats gevonden met het Ministerie van Defensie en zij kunnen instemmen met een maximale bouwhoogte van 17 meter. Dit is aangepast in de toelichting en op de verbeelding.

7.3 Vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan 'Kazerne militaire zaken Vliegveldweg' heeft van 23 augustus tot en met 3 oktober 2012 ter visie gelegen. Gedurende de termijn van tervisielegging is één zienswijze ingediend, door Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL). LVNL heeft verzocht om paragraaf 4.10 van de toelichting aan te passen en aan te geven dat ook het toetsingsvlak van het VDF-baken over het plangebied ligt. LVNL heeft daarbij opgemerkt dat het toetsingsvlak geen belemmeringen oplevert voor de voorgestane ontwikkeling. Naar aanleiding van dit verzoek is paragraaf 4.10 aangevuld. De zienswijze heeft niet geleid tot aanpassingen van de verbeelding of regels van het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan 'Kazerne militaire zaken Vliegveldweg' is op 8 november 2012 vastgesteld door de gemeenteraad.