

Simons, Peter

Van: Marij Hurkens <marij.hurkens@gemeentebeek.nl>
Verzonden: maandag 24 oktober 2016 9:39
Aan: Simons, Peter
Onderwerp: RE: verzoek bijdrage notitie Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht
Bijlagen: Nota zienswijzen Businesspark AviationValley 02082016.pdf

Hallo Peter,

Hierbij de nota van zienswijzen die behoort bij het raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan "Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley".

Hierin is de zienswijze van het Waterschap samengevat en ook aangegeven wat er mee gedaan is.

Ik denk dat je hier genoeg aan hebt om de vraag vanuit de CRO te beantwoorden en anders hoor ik het nog wel.

Met vriendelijke groet,

Marij Hurkens

Beleidsadviseur Ruimtelijke Ordening

Postbus 20
6190 AA Beek
Raadhuisstraat 9
6191 KA Beek
T 046 - 43 89 280
F 046 - 43 77 757
E info@gemeentebeek.nl
I www.gemeentebeek.nl



De gemeente Beek heeft ten aanzien van het e-mailverkeer een algemene disclaimer vastgesteld die geplaatst is op de internetsite: <http://www.gemeentebeek.nl>

Van: Simons, Peter [<mailto:pjh.simons@prvlimburg.nl>]

Verzonden: donderdag 20 oktober 2016 16:09

Aan: Marij Hurkens

Onderwerp: RE: verzoek bijdrage notitie Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht

Hallo Marij,

Een vraag nog vanuit de CRO van vanochtend over jouw bijdrage: waarover (hoofdljn) ging de reactie van het Waterschap en wat is ermee gedaan?

Alvast dank voor je antwoord

Groet,

Mr. P.J.H. (Peter) Simons

Secretaris Commissie Regionaal Overleg luchthaven Maastricht
Secretaris Stichting Klachtenbureau Luchtverkeer Limburg

T +31 (0)43 389 75 49 | M +31 (0)6 29 54 36 01

E pjh.simons@prvlimburg.nl

Postadres Postbus 5700 | 6202 MA Maastricht

Bezoekadres Limburglaan 10 | 6229 GA Maastricht

Kijk ook op www.limburg.nl

Nota zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplannen

'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley'

Gemeente Beek

Gemeente Meerssen

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Aan de oostzijde van Maastricht Aachen Airport wordt Businesspark AviationValley ontwikkeld: een bedrijventerrein met een oppervlakte van ruim 60 hectare netto uitgeefbaar terrein, dat deels op het grondgebied van de gemeente Beek en deels op het grondgebied van de gemeente Meerssen ligt. Het huidige juridisch-planologische kader voor het bedrijventerrein wordt in de gemeente Beek gevormd door het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' (vastgesteld in 2006), inclusief diverse partiële herzieningen. In de gemeente Meerssen geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied' (vastgesteld in 2013), waarin de regeling uit het voorheen geldende bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport' is overgenomen.

Voor Businesspark AviationValley zijn twee ontwerpbestemmingsplannen in procedure gebracht: één in de gemeente Beek en één in de gemeente Meerssen. In feite is sprake van één bestemmingsplan, dat vanwege procedurele en technische redenen is gesplitst in twee plannen, met als begrenzing de gemeentegrens. De nieuwe bestemmingsplannen zijn in overeenstemming met het actuele Masterplan voor het Businesspark en zijn flexibeler van opzet dan de huidige bestemmingsplannen. De nieuwe bestemmingsplannen maken een andere clusterindeling mogelijk en de regels zijn aangepast en waar mogelijk verruimd, met als doel om de vestiging van bedrijven niet onnodig te bemoeilijken. Hoewel de oppervlakte aan bedrijfsbestemming niet toeneemt ten opzichte van de huidige bestemmingsplannen, is het op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 noodzakelijk om een passende beoordeling te verrichten, aangezien het plan effecten kan hebben op Natura 2000-gebieden. Op basis van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer dient in dat geval ook een milieueffectrapportage te worden verricht. Ten behoeve van de nieuwe bestemmingsplannen is daarom een milieueffectrapport opgesteld.

1.2 Tervisielegging

Het ontwerpbestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' van de gemeente Beek (identificatienummer NL.IMRO.0888.BPAVIATIONVALLEY16-ON01) en het ontwerpbestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' van de gemeente Meerssen (identificatienummer NL.IMRO.0938.BP01005-ON01) hebben op grond van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening, met het bijbehorende milieueffectrapport, van 10 juni 2016 tot en met 21 juli 2016 ter visie gelegen. Tijdens deze periode kon eenieder een zienswijze indienen.

Er zijn gedurende de periode van tervisielegging twee zienswijzen ingediend. Beide zienswijzen zijn gericht aan de gemeente Beek; bij de gemeente Meerssen zijn geen zienswijzen binnengekomen. Gezien de onlosmakelijke samenhang tussen beide bestemmingsplannen worden de zienswijzen die zijn ingediend in de gemeente Beek geacht te zijn gericht tegen het gelijknamige bestemmingsplan in de gemeente Meerssen. De zienswijzen zijn daarom opgenomen in één nota en worden betrokken bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley' in zowel de gemeente Beek als de gemeente Meerssen.

In deze notitie zijn de zienswijzen samengevat weergegeven en beantwoord. Per zienswijze is aangegeven of de zienswijze aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan. Hoewel de zienswijzen samengevat zijn weergegeven, zijn bij de beoordeling en beantwoording de volledige zienswijzen betrokken.

2 Zienswijzen

2.1 Luchtverkeersleiding Nederland, Postbus 75200, 1117 ZT Luchthaven Schiphol

a. In het ontwerpbestemmingsplan is het belang van LVNL opgenomen. De zienswijze van LVNL betreft een aanvulling van het belang van LVNL ter completering van het bestemmingsplan. Het plangebied ligt in diverse toetsingsvlakken van de cns-apparatuur van LVNL. De afmetingen van de toetsingsvlakken zijn gebaseerd op berekeningsvoorschriften in de internationale burgerluchtvaartcriteria (ICAO EUR DOC 015). Inmiddels is ICAO EUR DOC 015 geactualiseerd en heeft LVNL de toetsingsvlakken in overeenstemming gebracht met de meest actuele versie. Daarnaast is de cns-infrastructuur op Maastricht Aachen Airport gewijzigd en is een aantal toetsingsvlakken hierop aangepast. Er zijn wijzigingen doorgevoerd in de volgende toetsingsvlakken:

- Zendstation Beek: nieuw toetsingsvlak door gewijzigde locatie
- VDF Beek: nieuw toetsingsvlak naar aanleiding door actualisatie ICAO EUR DOC 015
- Locator Beek: toetsingsvlak is vervallen
- Noodontvangers Beek: nieuw toetsingsvlak door gewijzigde locatie
- Ontvangststation Beek: nieuw toetsingsvlak door gewijzigde locatie
- DME BKZ en DME BKN: nieuw toetsingsvlak door actualisatie ICAO EUR DOC 015

Verzocht wordt om het bestemmingsplan in overeenstemming te brengen met de nieuwe toetsingsvlakken.

Beantwoording

Het bestemmingsplan wordt in overeenstemming gebracht met de actuele toetsingsvlakken van de cns-apparatuur. Dit betekent het volgende:

- De aanduiding 'luchtvaartverkeerzone – locator Beek' komt te vervallen.
- Voor het toetsingsvlak van het ontvangststation Beek, dat eerder buiten het plangebied lag, wordt de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone – ontvangststation Beek' toegevoegd.
- Voor het toetsingsvlakken van de DME, dat niet was opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, wordt de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone – DME' toegevoegd.
- De ligging van de aanduiding 'luchtvaartverkeerzone – noodontvangers Beek' wordt aangepast aan de ligging van het nieuwe toetsingsvlak.
- De ligging van de aanduidingen 'luchtvaartverkeerzone – zendstation Beek' en 'luchtvaartverkeerzone – VDF' wijzigt niet: deze aanduidingen blijven gelden voor het hele plangebied.

De afbeeldingen met de toetsingsvlakken (bijlage 5 bij de planregels) worden vervangen door de actuele afbeeldingen. De toelichting wordt in overeenstemming gebracht met de aangebrachte wijzigingen.

b. De toetsingsvlakken van de Noodzenders Beek Toren en van het Instrument Landing System (ILS) zijn ongewijzigd. Wel wordt geadviseerd om bij de tekening van het ILS in de toelichting de baan (21) te vermelden, aangezien LVNL twee toetsingsvlakken hanteert.

Beantwoording

In de toelichting wordt bij de tekening van het ILS de baan (21) benoemd, zodat duidelijk is om welk ILS-toetsingsvlak het gaat.

2.2 Waterschap Roer en Overmaas, Postbus 185, 6130 AD Sittard

- a. Het waterschap geeft aan dat de conclusies die in het onderzoek 'T&PBE3215R001D01_Voortoets verplaatsen waterbuffer en infiltratie' zijn getrokken, onvoldoende zijn onderbouwd en onjuistheden bevatten. In het rapport is aangegeven dat hemelwater afzakt tot op de Klei van Boom en van daaruit in noordwestelijke richting afstroomt. De praktijk is echter anders: grondwater stroomt via goed doorlatende lagen af naar de kern van Ulestraten en richting de bron van de Vliekwaterlossing. Uit een boring blijkt dat de bodemopbouw ter plaatse van deze boring zodanig is, dat de kans bestaat dat water via de beter doorlatende grindlagen afstroomt op (leemhoudende) zandlagen richting Ulestraten. Er dient nader te worden onderbouwd dat de infiltratie niet leidt tot wateroverlast in Ulestraten. Verzocht wordt om de rapportage aan te vullen, zodat het risico op wateroverlast in Ulestraten wordt meegenomen in de afweging.

Beantwoording

De rapportage 'T&PBE3215R001D01_Voortoets verplaatsen waterbuffer en infiltratie' is opgesteld in verband met de voorgenomen vergroting en verplaatsing van een waterbuffer en infiltratievoorziening op het terrein van de luchthaven. Deze voorziening dient om water afkomstig van het luchthaventerrein te bergen en te infiltreren en staat los van het waterhuishoudkundig systeem dat wordt aangelegd op Businesspark AviationValley. De genoemde rapportage maakt om die reden ook geen deel uit van de onderbouwing van de bestemmingsplannen voor AviationValley.

Uit telefonisch overleg met het waterschap is gebleken dat het waterschap door het indienen van de zienswijze heeft willen signaleren dat de grondwaterproblematiek die samenhangt met de buffer op het luchthaventerrein ook een rol kan spelen binnen het plangebied voor AviationValley. Bij de verdere (technische) uitwerking van het hemelwatersysteem op AviationValley zal – in nauw overleg met het waterschap – rekening worden gehouden met dit aspect. De uitgangspunten zoals gehanteerd in het waterhuishoudkundig plan voor AviationValley blijven ongewijzigd: uitgangspunt is en blijft dat het (schone) hemelwater ter plaatse infiltreert, zodat de kwelstromen richting de bronbeken Watervalderbeek en Keutelbeek niet afnemen. Hiertoe is in het waterhuishoudkundig plan een systeem voorgesteld dat bestaat uit een riolerings-, wadi- en buffersysteem. Bij de aanleg van het wadi- en buffersysteem zullen, in overleg met het waterschap, maatregelen worden getroffen om grondwateroverlast elders te voorkomen. Indien noodzakelijk zal voorafgaand aan de aanleg van het systeem nader onderzoek plaatsvinden om te bepalen welke maatregelen hiervoor geschikt zijn. De aanleg van het wadi- en buffersysteem betreft een uitvoeringsaspect, dat niet in het bestemmingsplan kan worden geregeld. Aanpassing van het bestemmingsplan is daarom niet noodzakelijk.

- b. Het waterschap wijst erop dat de lozing van afvalwater op het gemaal van het WBL vergunningplichtig is. Hiervoor dient een vergunning te worden aangevraagd bij het waterschap.

Beantwoording

Indien er concreet sprake is van het lozen van afvalwater op het gemaal van het WBL, zal daarvoor te zijner tijd een vergunning worden aangevraagd. Dit betreft een uitvoeringsaspect, dat niet in het bestemmingsplan kan worden geregeld. Aanpassing van het bestemmingsplan is daarom niet noodzakelijk.

CRO17-007



Maastricht Aachen Airport
Beheer & Infrastructuur BV

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw S.A.M. Dijkma
Plesmanweg 1-6
2597 JG DEN HAAG

E-mail	ghg.waeijen@maabeheer.nl	Behandeld	G.H.G. Waeijen
Ons kenmerk	2016/87539	Telefoon	+31 (0)6 21 23 55 51
Vpl.nummer		Uw kenmerk	
Bijlage(n)		Maastricht	31 oktober 2016
		Verzonden	31 oktober 2016

Onderwerp

Aanvraag Luchthavenbesluit Luchthaven Maastricht

Geachte mevrouw Dijkma,

Met deze brief vraag ik namens Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V. (MAABI BV) om een Luchthavenbesluit vast te stellen voor de luchthaven Maastricht, zoals bedoeld in artikel 8.70, eerste lid van de Wet Luchtvaart. De luchthaven Maastricht is in art. 8.1, derde lid onder c. van de Wet Luchtvaart aangemerkt als een luchthaven van nationale betekenis.

Concreet vraagt MAABI BV om op de Luchthaven Maastricht Aachen Airport het volgende gebruik mogelijk te maken met het Luchthavenbesluit:

- ruimte voor in totaal ca. 25.500 vliegtuigbewegingen in 2024 (excl. meteorcorrectie), bestaande uit:
 - passagiersvluchten voor maximaal 700.000 passagiers
 - general aviation
 - vrachtluchten voor maximaal 250.000 ton TOW vracht en maintenance en
 - circuitvluchten (proef-, les- en oefenvluchten).

De aangevraagde vlootsamenstelling is gedetailleerd weergegeven in tabel 1 en 2;

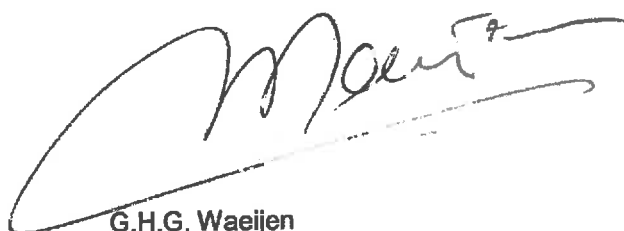
- het gebruik van bestaande landingsbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.500 meter voor alle vliegtuigen;
- het gebruik van bestaande startbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.500 meter voor het starten van categorie A t/m D verkeer
- het gebruik van bestaande startbaan gelegen in de geografische richting 03°-21°, met een maximale lengte van 2.750 meter voor het categorie E/F verkeer;

Het aangevraagde baangebruik is gedetailleerd weergegeven in de tabel 3 t/m 5.

- een beperkte wijziging van de begrenzing van het luchthavengebied en het gebruik van het luchthavengebied met daarop de huidige start-landingsbaan met een operationele lengte van maximaal 2.750 m.

Ten aanzien van andere aspecten zoals deze thans in de huidige gebruiksvergunning (Omzettingsregeling 2014) zijn geregeld, zoals openingstijden, worden geen wijzigingen aangevraagd. Details van de aanvraag en een nadere toelichting zijn beschreven in het rapport "Toelichting bij de aanvraag van het Luchthavenbesluit Maastricht Aachen Airport".

Maastricht Aachen Airport Beheer en Infrastructuur B.V.
Namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Waeijen', with a long horizontal stroke underneath.

G.H.G. Waeijen
directeur