

Gemeente Beek

*Ruimtelijke onderbouwing “Vliegtuighotel 15”
in het kader van het bestemmingsplan
“Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley”*



Opdrachtgever:

De heer P. Wijers
Op de Bies 23A
6333 BV SCHIMMERT

Status:

Definitief 21 april 2016

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
2. Gebiedsbeschrijving	3
2.1. Ligging plangebied en huidige situatie	3
2.2. Toekomstige ontwikkeling	4
3. Beleidskader	8
3.1. Rijksbeleid	8
3.2. Provinciaal beleid	10
3.3. Regionaal beleid	11
3.4. Gemeentelijk beleid	12
4. Planuitgangspunten	16
4.1. Inleiding	16
4.2. Gewenste plansituatie	16
5. Planbeschrijving	18
5.1. Inleiding	18
5.2. Toekomstige ontwikkeling en motivering	18
6. Uitvoerbaarheid	19
6.1. Economische uitvoerbaarheid	19

1. Inleiding

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het planologisch mogelijk maken van het plaatsen van een vliegtuig ten behoeve van het gebruik als horecavoorziening op de locatie Horsterweg 28 te Maastricht-Airport in de gemeente Beek, kadastraal bekend als gemeente Beek, sectie F, nr. 4893 (ged.). Het betreffende perceel heeft van boven (achterzijde Horsterweg 26) naar beneden een zeer kleine versmalling en gaat dan over in het perceel waarop het vliegtuig geprojecteerd is. Het deel van het perceel met het vliegtuighotel heeft een oppervlakte van circa 1.660 m². Dit deel vormt het plangebied.

Het betreffende perceel is in eigendom van luchthaven Maastricht Aachen Airport (MAA) en zal aan de heer P. Wijers (hierna: initiatiefnemer) te huur/koop aangeboden worden. Het "Vliegtuighotel 15" voorziet in de realisering van een horecafunctie in de vorm van een exclusief hotel in een oud vliegtuig op de locatie Horsterweg 28 te Maastricht-Aachen Airport (MAA). De functies zijn gericht op het aanbieden van een onderscheidende overnachtingsmogelijkheid in een hotelkamer en het bezoek/gebruik van een vergaderruimte in het toestel. Het toestel wordt met dit doel omgebouwd tot een verblijfsruimte en gestationeerd op de locatie.

Het perceel valt onder de bestemmingsplannen "Maastricht Aachen Airport", "Maastricht Aachen Airport, herziening 1" en "Maastricht Aachen Airport, herziening 2" met een bestemming "Bedrijfsdoeleinden". Hierbinnen is een horecafunctie niet mogelijk.

De initiatiefnemer heeft in januari 2015 de gemeente Beek verzocht om medewerking te verlenen aan het initiatief. Op 25 juni 2015 heeft de gemeente Beek bericht dat onder nadere voorwaarden aan het plan in principe medewerking kan worden verleend, na het doorlopen van een planologische procedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het plan voorziet primair in een functiewijziging van de gronden van "Bedrijfsdoeleinden" naar "Horeca".

Het plangebied en de locatie Horsterweg 28 zijn oostelijk van de luchthaven gesitueerd op het bedrijventerrein "Technoport Europe" aan de ringweg, als onderdeel van het Businesspark MAA. Op dit bedrijventerrein bevinden zich o.a. de vestiging van Eurocontrol MAA en logistiek gerelateerde bedrijven. De omvang van het plangebied blijft beperkt tot een deel van het kadastraal perceel sectie F, nr. 4893 met een oppervlakte van circa 1.660 m².



Afbeelding 1: Ligging perceel nr. 4893 (ged.) in omgeving (bron: Gisviewer Limburg)

Het project zal meeliften op de algehele herziening van het bestemmingsplan “Maastricht Aachen Airport, Businesspark AviationValley”. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet in de motivatie van de gewenste ontwikkeling.

De ruimtelijke onderbouwing heeft de volgende opzet:

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het plangebied en de toekomstige ontwikkeling uiteengezet.

Hoofdstuk 3 omvat de beleidskaders van rijk, provincie en gemeente.

Hoofdstuk 4 behandelt de planuitgangspunten.

Hoofdstuk 5 omvat de planbeschrijving, waarin wordt aangegeven hoe de planuitgangspunten verwoord zijn in de planregels.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 6 de haalbaarheid beschreven.

2. Gebiedsbeschrijving

In dit hoofdstuk zal de huidige en toekomstige situatie van het plangebied beschreven worden met betrekking tot de ruimtelijke en functionele structuur.

2.1. Ligging plangebied en huidige situatie

Ruimtelijk

Het Businesspark MAA ligt op een strategische plek in Zuid-Limburg: 10 km ten noorden van Maastricht langs de A2 grenzend aan het luchthaventerrein. Samen met de terreinen Bamford, Technoport Europe (TPE) en de zone langs de A2 wordt het businesspark ontsloten op een op- en afrit aan de A2.

De Horsterweg vormt vanaf de Europalaan de ontsluiting van het bedrijventerrein. Het plangebied en de omgeving zijn in gebruik als bedrijfsterrein. Het perceel voor het "Airplane project" is kadastraal bekend als gemeente Beek, sectie F, nr. 4893 (ged.) met de volgende kenmerken:

- onbebouwd;
- ontsluiting via de Horsterweg.



Afbeelding 2: Kadastrale kaart perceel nr. 4893 (ged.) en plangebied (bron: Kadaster)

Functioneel

In de directe omgeving van het plangebied is primair een bedrijvenfunctie aanwezig met:

- DHL Express, Horsterweg 26 (noordelijk van het plangebied);
- Eurocontrol, Horsterweg 11 (westelijk van het plangebied);
- ROC Leeuwenborgh (opleidingen in de vliegtuigonderhoudstechniek), Horsterweg 13 (zuidwestelijk van het plangebied);
- Op het nieuwe businesspark "Aviation Valley", oostelijk van het plangebied, bevindt zich de bedrijfsvestiging van Mosa;
- Aan de Horsterweg wordt het perceel met een 5-tal bomen begrensd.



Afbeelding 3 en 4: Bebouwing en functies in omgeving plangebied

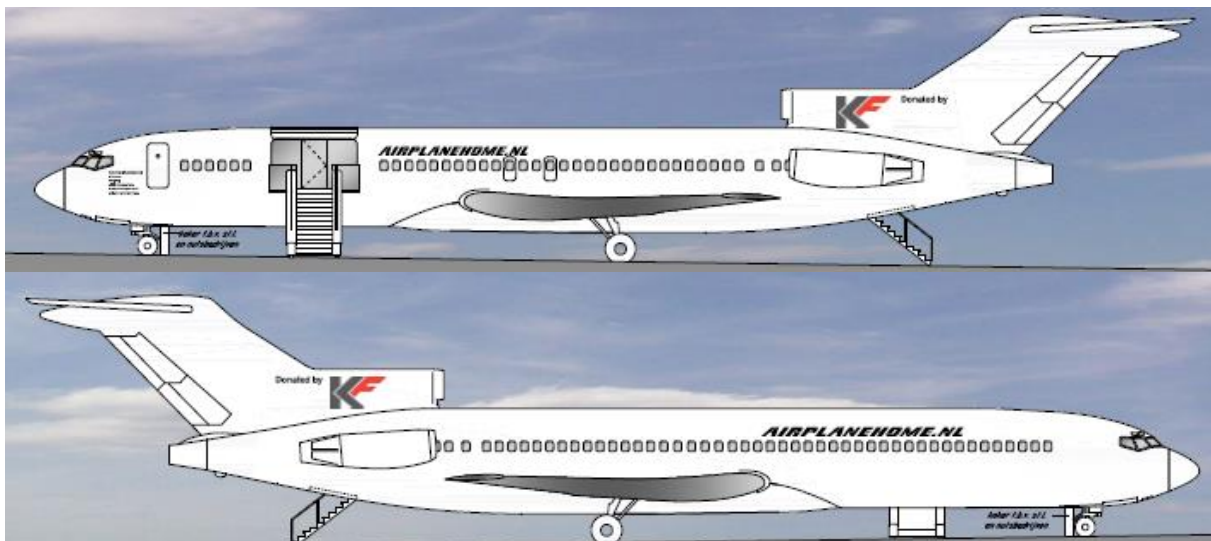
2.2. Toekomstige ontwikkeling

Het “Vliegtuighotel 15” wordt gevestigd aan de oostzijde van de luchthaven Maastricht Aachen. De locatie betreft een zichtlocatie langs de ringweg en zal daardoor opvallen bij zowel de automobilisten die passeren als de passagiers die reizen via dit vliegveld. Maastricht Aachen Airport is een van de grotere regionale vliegvelden van Nederland, met ruim 41.000 vliegbewegingen per jaar. De luchthaven is gelegen in de gemeente Beek langs de A2 en bevindt zich acht kilometer ten noorden van Maastricht.

Concept

Het project “Vliegtuighotel 15” voorziet in de realisering van een horecafunctie in de vorm van een exclusief hotel in een oud vliegtuig op een locatie van de terreinen van Maastricht-Aachen Airport (MAA). De functies zijn gericht op het aanbieden van een onderscheidende overnachtingsmogelijkheid in een hotelkamer en het bezoek/gebruik van een vergaderruimte in het toestel. Het toestel wordt omgebouwd tot een verblijfsruimte om exclusief te overnachten of te vergaderen. Het vliegtuighotel MAA moet het eerste CO2-neutrale hotel van Nederland worden.

Het te plaatsen en te verbouwen toestel betreft een Boeing 727-200 (freighter van Kelowna Flightcraft in Canada). De afmetingen van het toestel zijn 46,69 meter lang, 32,90 meter breed (spanwijdte vleugels) en de staartheogte is 10,39 meter.



Afbeelding 5: Zijaanzichten van het Airplane project



Afbeelding 6: De om te bouwen Boeing 727-200 van het Airplane project



Afbeelding 7: Nieuwe situatie op perceel nr. 4893 (ged.) met visualisatie(kleurstelling van het toestel zal afwijken)

De bedrijfsactiviteiten van de horecavoorziening zijn gebaseerd op drie pijlers:

- Hotelovernachting in een aan te brengen luxe suite.

De luxe hotelsuite wordt ca. 38,5 m² groot, deze biedt plaats aan maximaal 4 personen.

- Het toestel kan gehuurd worden om in een exclusieve ruimte te vergaderen.

In het vergadergedeelte kunnen maximaal 20 personen vergaderen. De vergaderruimte is ca. 65,9 m² groot.

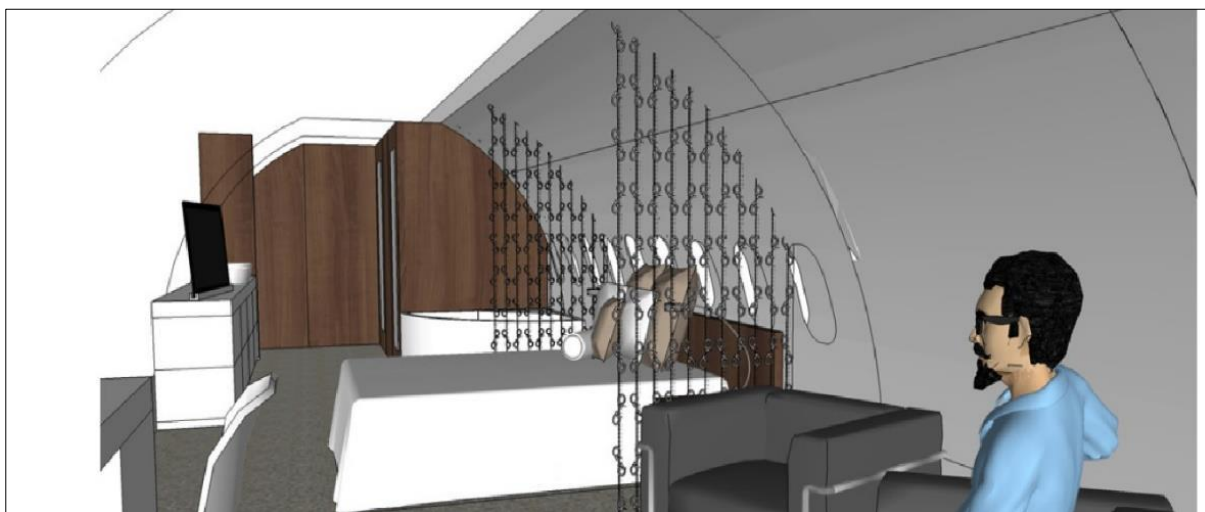
- Horecafunctie voor maximaal 20 personen.

Het terrein zal naast de stalling van het vliegtuig gebruikt worden ten behoeve van de parkeerfunctie van bezoekers en personeel. De ingang naar het terrein is gesitueerd aan de Horsterweg.

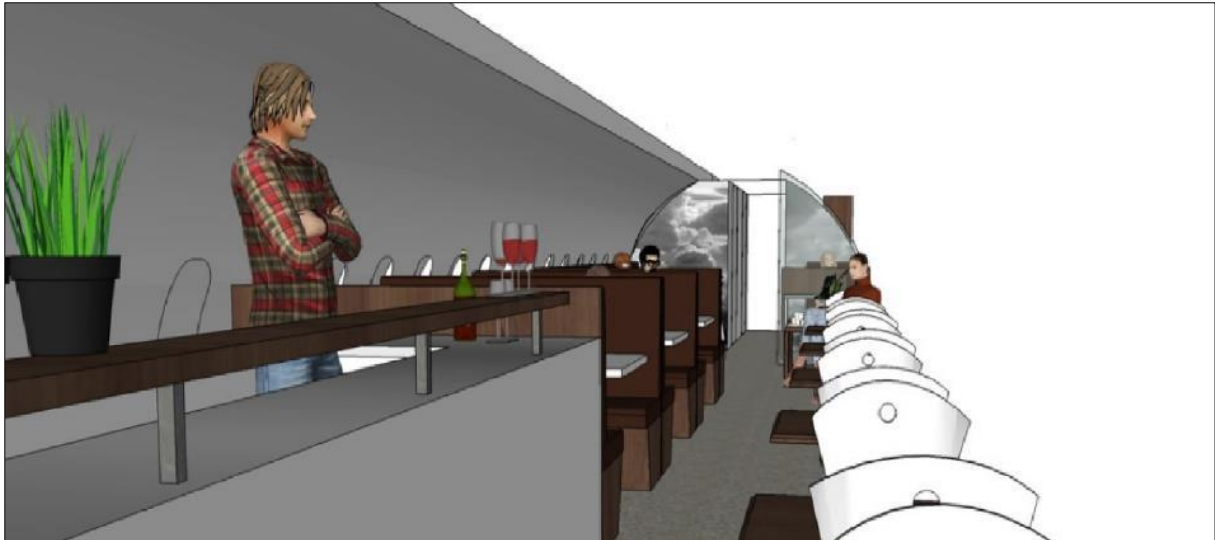
Het bedrijfsconcept is door Krosse Advies te Tilburg in maart 2014 onderbouwd met een marktonderzoek naar de haalbaarheid, waaruit het volgende gebleken is:

- Er is een groeimarkt aanwezig voor exclusieve overnachtingen in toeristisch Zuid-Limburg.
- Een nieuwe trend is zichtbaar in outdoor vergaderen op inspirerende locaties.
- Het project is winstgevend bij een normaal scenario, mede door inbreng van eigen vermogen.
- Er bestaat een toegevoegde waarde voor maatschappelijk verantwoord ondernemen in de gemeente Beek.

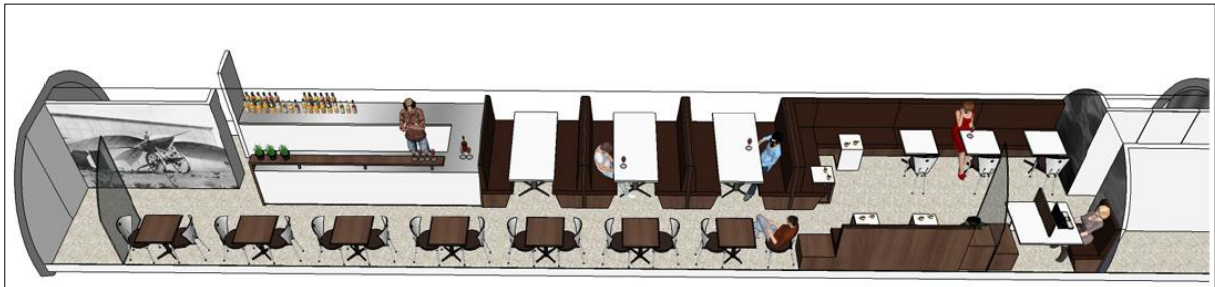
De initiatiefnemer heeft vervolgens in april 2015 een businessplan opgesteld met de concrete en uitgewerkte invulling van het plan. Onderstaand zijn enkele impressies van het vliegtuig opgenomen.



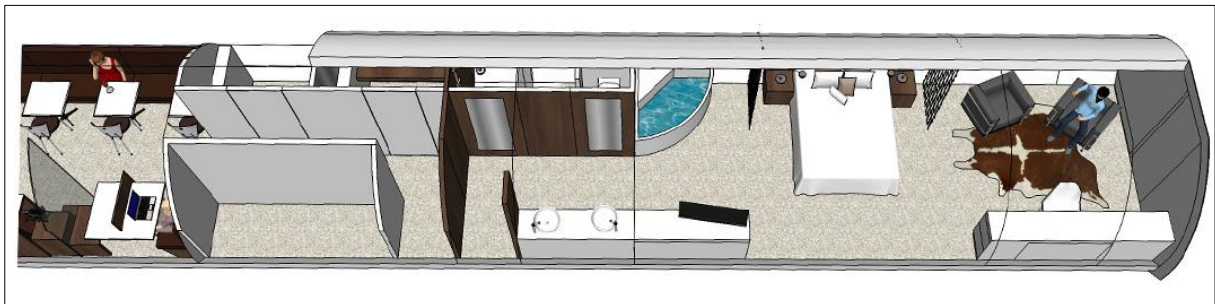
Afbeelding 8: Impressie van de luxe hotelkamer in Airplanehome (bron: Businessplan april 2015)



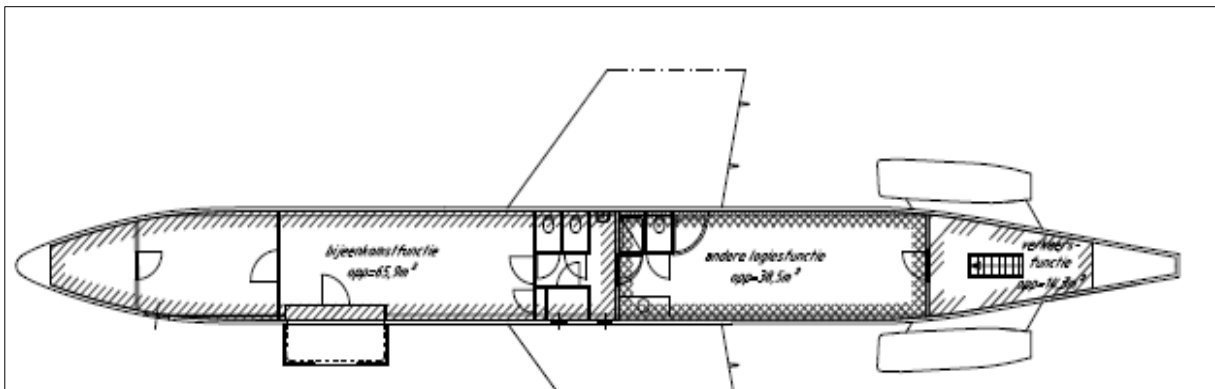
Afbeelding 9: Impressie loungegedeelte in Airplanehome (bron: Businessplan april 2015)



Afbeelding 10: Impressie inrichting vliegtuig (bron: Businessplan april 2015)



Afbeelding 11: Impressie inrichting vliegtuig (bron: Businessplan april 2015)



Afbeelding 12: Indeling vliegtuighotel (bron: Adviesburo Mestrom 2 september 2015)

3. Beleidskader

In dit hoofdstuk zullen de verschillende beleidskaders beschreven worden. Achtereenvolgens worden het rijksbeleid, het provinciale beleid (Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014), het regionale beleid en het gemeentelijk beleid behandeld, met een verdieping van de juridische status van het plangebied.

3.1. Rijksbeleid

Voor het Rijksbeleid wordt ingegaan op de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Overige beleidskaders van het Rijk, zoals de Beleidslijn grote rivieren, het Nationaal Waterplan en de Waterwet zijn niet relevant voor de planontwikkeling, gelet op de ligging en de afwijking van de planologische kaders.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Op 13 maart 2012 is de SVIR vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Ruimte. Daarmee is het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid, zoals uiteengezet in de SVIR, van kracht geworden.

De SVIR vervangt verschillende nota's, waaronder ook de Nota Ruimte (2006) en geeft de ambitie aan voor Nederland. De SVIR geeft invulling aan het streven van het kabinet naar deregulering en decentralisatie van de ruimtelijke ordening. Het Rijk heeft gekozen voor een selectievere inzet van het rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het Rijk gaat er van uit dat de nationale belangen, die via wet- en regelgeving opgedragen worden aan de andere overheden, goed door hen worden behartigd.

Het Rijk heeft drie doelen gekozen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). Dit gebeurt aan de hand van drie deeldoelen:

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

Het initiatief heeft betrekking op de realisering van een vliegtuighotel op een onbebouwd perceel van een bedrijventerrein in de gemeente Beek. Als gevolg van de realisering van het plan zal de regionale economische structuur versterkt worden met een uniek horeca-concept.

De SVIR bevat o.a. een weergave met de nationale ruimtelijke hoofdstructuur en een samenvatting van de nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Daarbij 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.

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), de mogelijkheid de kaders te stellen via o.a. het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen, met daarin opgenomen de 13 nationale belangen. Daarbuiten ligt de verantwoordelijkheid bij de lokale overheden. In het Barro staat aan welke regels de gemeenten en provincies zich moeten houden bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De nationale belangen zijn:

1. een goed vestigingsklimaat in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en valleys;
2. de hoofdnetwerken voor (duurzame) energie en de energietransitie (overgang van grijze naar groene energie);
3. ruimte voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's en achterlandverbindingen;
6. de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem (weg, spoor en vaarwegen) beter benutten;
7. de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen in stand houden, zodat de netwerken blijven functioneren;
8. de milieukwaliteit (lucht, bodem en water) verbeteren en mensen beschermen tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en bescherming tegen (ingrijpende) klimaatveranderingen;
10. behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten (zoals de werelderfgoederen);
11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor de biodiversiteit;
12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Voor de doorwerking in het plangebied is in dit geval sprake van drie van deze dertien nationale belangen, namelijk:

- nationaal belang 1: goed vestigingsklimaat rondom mainports.

In het plangebied in de omgeving van Maastricht-Airport wordt een nieuw bedrijfsinitiatief mogelijk als gevolg van een positieve grondhouding van de gemeente Beek.

- nationaal belang 7: hoofdnetwerken blijven in stand.

De aanwezigheid van het vliegveld is uiteraard een belangrijk gegeven in de omgeving van het plangebied.

- nationaal belang 13: zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten

Nationaal belang 13 vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten. Dit moet met behulp van de "ladder van duurzame verstedelijking" worden onderbouwd, conform artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De ladder is wettelijk verankerd in het Bro.

De ladder voor duurzame verstedelijking werkt volgens drie treden:

Trede 1

Beoordeling door betrokken overheden of beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en gemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen.

Trede 2

Indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.

Trede 3

Indien herstructurering of transformatie binnen bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

De actuele (regionale) behoefte (de eerste trede van de Ladder) is voldoende inzichtelijk gemaakt en onderbouwd door de initiatiefnemer in het businessplan.

De planlocatie is een bestaande locatie in het stedelijk gebied rondom de luchthaven, waarvoor in het vigerend bestemmingsplan in bedrijfsdoeleinden voorzien was, met een daarbij behorend ruimtebeslag. Als gevolg van de realisering van het hotelplan is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling qua ruimtebeslag, omdat er alleen sprake is van een functiewijziging van bedrijfsdoeleinden naar horeca. De beoogde locatie is uitermate geschikt voor een vliegtuighotelontwikkeling.

Concluderend kan worden gesteld dat de voorgestane ontwikkeling past in de eerste trede van de ladder van duurzame verstedelijking. Ook past de voorgestane ontwikkeling in de tweede trede van de ladder met een beperkte transformatie. En omdat de ontwikkeling kan plaatsvinden binnen een bestaand stedelijk gebied wordt aan trede drie niet toegekomen.

Bij de voorbereiding van het voorliggende plan is de wettelijk voorgeschreven procedure gevolgd. Daarmee is een zorgvuldige afweging van belangen en transparante besluitvorming geborgd.

Geconcludeerd wordt dat het project past binnen de kaders van het rijksbeleid.

3.2. Provinciaal beleid

Voor de provinciale beleidskaders zal ingegaan worden op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014.

Algemeen

Voor het provinciaal ruimtelijk beleid is het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014 kaderstellend. Op 12 december 2014 hebben Provinciale Staten het POL 2014, de Omgevingsverordening Limburg 2014 en het Provinciaal Verkeers- en Vervoersprogramma 2014 vastgesteld.

POL 2014 is de visie van de Provincie op wat er nodig is om de kwaliteit van de fysieke omgeving te verbeteren. Het plan heeft de wettelijke functie van een ruimtelijke structuurvisie, provinciaal milieubeleidsplan, regionaal waterplan en provinciaal verkeers- en vervoersplan. Het POL bevat een visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Limburg en de provinciale rolopvatting daarbij.

Visie op regio's

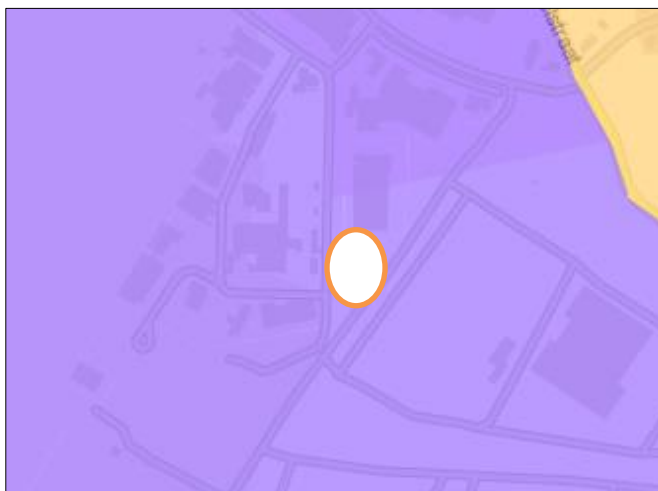
In de herziening van het POL 2014 zijn 4 regio's opgenomen voor Limburg. Het project is gelegen in de regio Zuid-Limburg, waar de stedelijke centra van Maastricht, Heerlen en Sittard de belangrijkste knooppunten vormen.

Maastricht-Aachen Airport (MAA) fungeert als regionale luchthaven voor personen en vooral goederenvervoer en is daarmee een logistiek knooppunt in de driehoek tussen de stedelijke centra. De positie van de luchthaven MAA zal voor zowel het personenvervoer als het vrachtvervoer versterkt worden.

Stedelijk gebied

Voor het aan de orde zijnde projectgebied geldt conform het POL 2014 de zone “Stedelijk gebied” binnen het bebouwd gebied. Dit betreft gemengde woon/werkgebieden met een stedelijk karakter. Binnen het bebouwd gebied onderscheiden we de volgende zones:

- stedelijk centrum;
- bedrijventerrein;
- overig bebouwd gebied.



Kaart 1: Zonering Limburg

Bebouwd gebied

- Bedrijventerrein i
- Overig bebouwd gebied i
- Stedelijk centrum i

Een bedrijventerrein is een specifiek ingericht gebied voor (grotere) bedrijvigheid.

Het plangebied is gesitueerd op een bestaand bedrijventerrein.

Het “Airplane project” te Beek dient als een nieuwe impuls beschouwd te worden voor de vrijetijdseconomie, waarbij het aanbod aan verblijfsaccommodaties versterkt zal worden binnen het bebouwd gebied. Het meest voorkomende accommodatietype in Limburg zijn de hotels. De Provincie hecht groot belang aan een regionaal samenhangend product op het gebied vrijetijdseconomie, dat wervend is voor nieuwe doelgroepen. De provinciale rol op dit terrein is vooral stimulerend en faciliterend.

Op ruimtelijke vlak bestaat er voor de realisering van het project geen ruimtelijk belang voor de provincie.

Afbeelding 13: Uitsnede POL-viewer met locatie binnen bedrijventerrein

In de Omgevingsverordening Limburg 2014 zijn regels opgenomen die een juridische doorvertaling zijn van het omgevingsbeleid, zoals opgenomen in het POL 2014. De Omgevingsverordening bevat geen specifieke regels voor de ontwikkeling van het vliegtuighotel. Volgens de kaarten van de Omgevingsverordening valt het plangebied binnen het ‘bebouwd gebied’ en buiten het beschermingsgebied Nationaal Landschap Zuid-Limburg.

Geconcludeerd kan worden dat het plan geen strijdigheid oplevert met de POL 2014 kaders.

3.3. Regionaal beleid

Voor het plan zijn geen relevante regionale beleidskaders van toepassing.

3.4. Gemeentelijk beleid

Voor de gemeentelijke beleidskaders zal ingegaan worden op:

- Vigerende bestemmingsplannen “Maastricht Aachen Airport”, “Maastricht Aachen Airport, herziening 1” en “Maastricht Aachen Airport, herziening 2”;
- “Toekomstvisie Ondernemend Beek”;
- Structuurvisie “Beek 2012- 2022, ruimte voor veelzijdigheid en vitaliteit”.

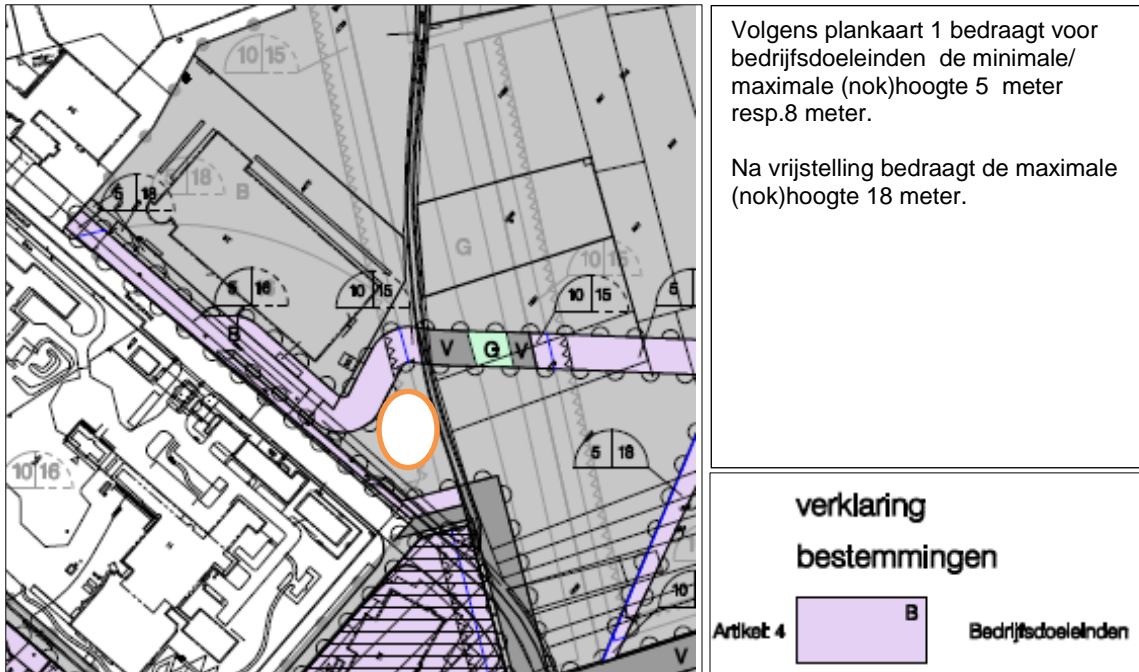
Vigerend bestemmingsplan “Maastricht Aachen Airport” en de herzieningen 1 en 2

Het perceel valt onder de bestemmingsplannen “Maastricht Aachen Airport”, “Maastricht Aachen Airport, herziening 1” en “Maastricht Aachen Airport, herziening 2” met een bestemming “Bedrijfsdoeleinden”.

Het bestemmingsplan “Maastricht Aachen Airport” is vastgesteld bij raadsbesluit van 12 oktober 2006 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten bij besluit van 6 februari 2007. Het initiatief valt binnen de bestemming “Bedrijfsdoeleinden B” volgens artikel 4. Naar aanleiding van veranderde inzichten is het bestemmingsplan in 2010 en 2014 op onderdelen herzien. De gemeenteraad van de gemeente Beek heeft op 4 februari 2010 het bestemmingsplan “Maastricht Aachen Airport, herziening 1” vastgesteld en op 21 mei 2014 het bestemmingsplan “Maastricht Aachen Airport, herziening 2”.

De op plankaart 1 als “Bedrijfsdoeleinden (B)” aangewezen gronden zijn bestemd voor de volgende doeleinden:

- a. bedrijven in de milieucategorieën 2, 3 en 4, zoals genoemd in de bijlagen 2a, 2b en 2c (Staten van bedrijfsactiviteiten) en met inachtneming van de afstanden als genoemd in deze bijlagen en zoals aangegeven op plankaart 2, uitgezonderd:
 - inrichtingen als bedoeld in artikel 41 Wet geluidhinder;
 - risicovolle inrichtingen;
 met dien verstande, dat vliegtuigbouw- en vliegtuigreparatiebedrijven zonder proefdraaien van motoren uitsluitend zijn toegestaan binnen de op plankaart 1 aangegeven zone ‘uitsluitend platformgebonden bedrijven toegestaan’ en binnen de zone ‘mede platformgebonden bedrijven toegestaan’;
- b. uitsluitend platformgebonden bedrijven binnen de op plankaart 1 aangegeven zone ‘uitsluitend platformgebonden bedrijven toegestaan’;
- c. mede platformgebonden bedrijven binnen de op plankaart 1 aangegeven zone ‘mede platformgebonden bedrijven toegestaan’;
- d. binnen de op plankaart 1 aangegeven zone ‘dienstverlenende bedrijven, detailhandel en horeca’: uitsluitend luchthaven gerelateerde dienstverlenende bedrijven als bedoeld in categorie 1, 2 en 3, zoals deze voorkomen op de in bijlage 2a, 2b en 2c opgenomen Staten van bedrijfsactiviteiten, alsmede luchthavengerelateerde horeca en detailhandel;
- e. één hotel, uitsluitend binnen het op plankaart 1 als ‘hotel’ aangegeven gebied;
- f. één transportservicecentre, met bijbehorende voorzieningen, zoals een horecavoorziening, motorbrandstoffenverkooppunt en truckwasvoorziening;
- g. ontsluitingswegen;
- h. voorzieningen voor verkeer en verblijf;
- i. gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen;
- j. tuinen, erven en verhardingen;
- k. groenvoorzieningen;
- l. nutsvoorzieningen.



Afbeelding 14: Plankaart fragment vigerend bestemmingsplan

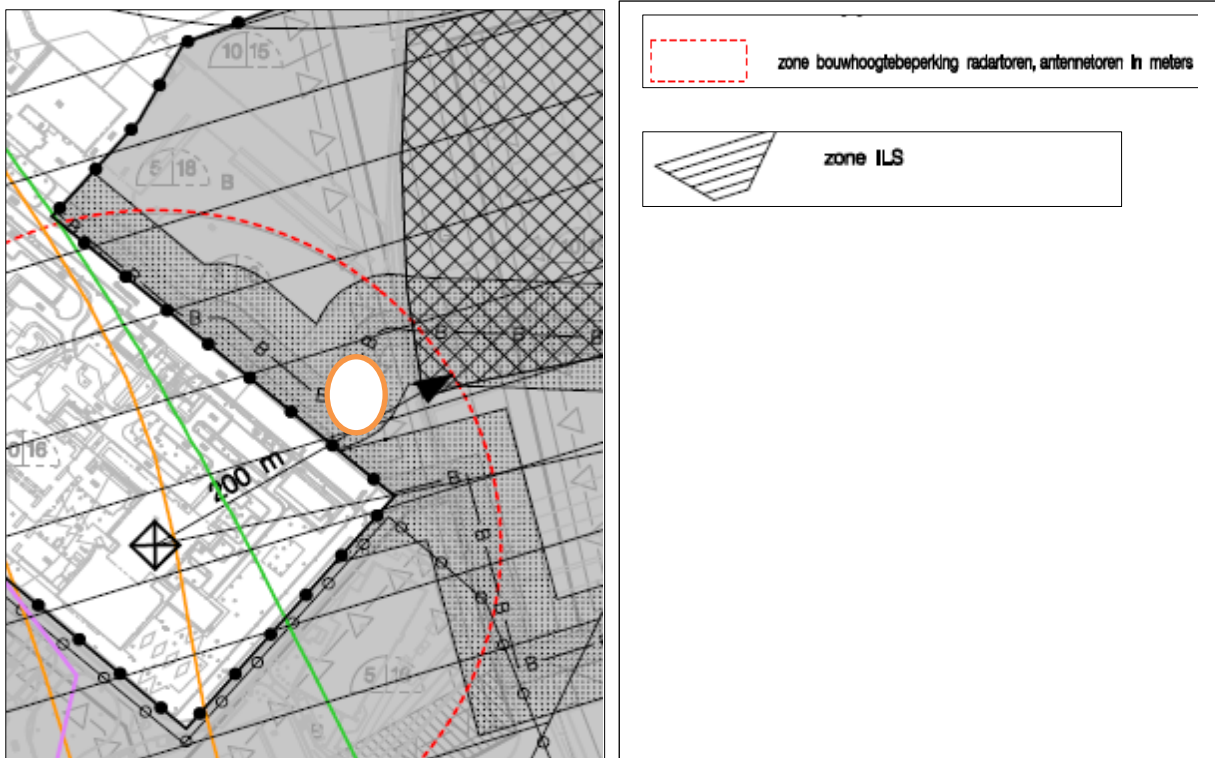
Het vigerende plan biedt derhalve geen mogelijkheid een horecabestemming te realiseren.

Volgens plankaart 2 (Belemmeringenkaart) geldt vanwege de aanwezigheid van de radar-/antennetoren van Eurocontrol van MAA een beperking voor wat betreft de toegestane bouwhoogte. Er mag binnen een straal van 200 meter niet hoger worden gebouwd dan de hoogte waarop de voet van de antennes zich bevindt. Voor bebouwing tussen de 200 en 1.000 meter van de toren geldt dat 2 meter hoger mag worden gebouwd dan de voet van de antennes. Het plangebied valt binnen de straal van 200 meter.

Vigerend bestemmingsplan “Maastricht Aachen Airport, herziening 1”

In de herziening 1, vastgesteld bij raadsbesluit gemeente Beek van 4 februari 2010, zijn enkele onjuistheden/onvolkomenheden uit het vigerende bestemmingsplan “Maastricht Aachen Airport” hersteld, waaronder de aanpassing van de ILS-zone (Instrument Landing System) en de daarmee samenhangende hoogtebeperkingen en de aanpassing van de hoogtebepalingen binnen de beperkingszone vanwege de radar-/antennetoren van Eurocontrol.

Ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan “Maastricht Aachen Airport” was de ligging van de ILS-zone niet digitaal beschikbaar. Inmiddels zijn deze zones door (Luchtverkeersleiding Nederland (LVNL) digitaal vastgelegd en ook digitaal beschikbaar gesteld.



Afbeelding 15: Belemmeringenkaart “Maastricht Aachen Airport, herziening 1” met locatie

Vigerend bestemmingsplan “Maastricht Aachen Airport, herziening 2”

Deze herziening was gericht op de aanpassing van de plankaart voor de gronden tussen de Horsterweg en de Europalaan, in die zin dat de aanduiding ‘oriëntatie bebouwing’ en de aanduiding voor de minimale (nok)hoogte in de strook langs de verkeersbestemming is komen te vervallen.



Afbeelding 16: Uitsnede bestemmingsplan “Maastricht Aachen Airport, herziening 2” met locatie

Het gedeelte van de gronden op de driehoekige locatie tussen de Horsterweg en de Europalaan ligt braak. Het betreft een bouwperceel waarvan de vorm grillig is, waardoor de bouwdiepte sterk varieert. Deze omstandigheid maakt bebouwing door een regulier bedrijf lastig inpasbaar. De realisering conform het bestemmingsplan is daarom niet te verwachten.

Het gebruik voor een horecafunctie is eveneens niet passend binnen de regels van de herzieningen 1 en 2.

“Toekomstvisie Ondernemend Beek”

Op 10 december 2009 heeft de gemeenteraad van Beek de strategische toekomstvisie 2010-2030 vastgesteld. Met de strategische toekomstvisie heeft de gemeente vastgesteld waar ze voor wil staan. Het is daarmee voor een periode van ongeveer 20 jaar de basis voor de beslissingen die in de volle breedte van gemeentelijke activiteiten worden genomen en onmisbaar als afwegingskader voor een samenhangend beleid.

In de visie is o.a. verwoord dat Beek niet gaat voor een ontwikkeling tot toeristische trekpleister, omdat dit niet bij Beek past. Wel is er ruimte voor verbetering in aanbod van kleinschalige voorzieningen. 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 gemeente ziet volop mogelijkheden voor private ontwikkeling en zal initiatieven vanuit ondernemers ondersteunen. Het voorliggende initiatief betreft een onderscheidend (toeristisch) project, dat passend is in de “Toekomstvisie Ondernemend Beek”.

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 van 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.

De planwijziging is gericht op een kleinschalige uitbreiding van de verblijfs capaciteit in de gemeente Beek en het faciliteren van een bedrijfsvestiging sluit prima aan op de Structuurvisie.

Conclusie beleidskaders

De planwijziging 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 en de Structuurvisie Beek 2012-2022 aangegeven dat het faciliteren van bedrijfsvestiging op en rond MAA één van de speerpunten is.

De wijziging naar een horecafunctie, zoals opgenomen in deze ruimtelijke onderbouwing, is in het licht van bovenbeschreven beleidskaders van een beperkte omvang.

4. Planuitgangspunten

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk komen de uitgangspunten met betrekking tot de gewenste ruimtelijke en functionele structuur van het plan aan de orde met een beschrijving van de nieuwe plansituatie.

4.2. Gewenste plansituatie

Door de initiatiefnemer is een plan ontwikkeld voor de gewenste gebruikswijziging van de functie bedrijfsdoeleinden naar een specifieke vorm van een hotel/horecavoorziening in een vliegtuig. Het vliegtuig wordt geplaatst binnen het bestaande bouwvlak.

Het plan heeft de volgende kenmerken:

- hotelovernachting in een aan te brengen luxe suite van ca. 38,5 m² groot, deze biedt plaats aan maximaal 4 personen.
- Het toestel kan gehuurd worden om in een exclusieve ruimte te vergaderen voor maximaal 20 personen in een vergaderruimte van ca. 65,9 m² groot.
- Kleinschalige horecafunctie door het toestel te verhuren t.b.v. speciale bijeenkomsten voor maximaal 20 personen.
- Het parkeren voor de gasten vindt plaats op het gedeeltelijk verharde terrein achter de staart van het vliegtuig met 13 parkeerplaatsen en de ingang naar het vliegtuighotel bevindt zich aan de Horsterweg.
- Het nieuwe bedrijfsperceel wordt voorzien van een hekwerk van 2,00 meter hoog.
- Het parkeerterrein en de toegangspaden naar het vliegtuig worden verhard, het resterende deel van het perceel blijft onverhard (grasland).
- Buiten de plaatsing van het vliegtuig en hekwerk worden geen gebouwen en/of bouwwerken opgericht.

Voor de bestemmingsplanwijziging wordt voorzien in een specifieke vorm van horeca door een aanduiding “specifieke vorm van horeca-vliegtuighotel” binnen de bestemming “Bedrijventerrein” waarbij het vliegtuig als een bouwwerk beschouwd dient te worden.

De toekomstige situatie van het project is weergegeven op de volgende afbeelding.

5. Planbeschrijving

5.1. Inleiding

Het planvoornemen bestaat uit de realisering van een horecafunctie in de vorm van een exclusief hotel in een oud vliegtuig op een locatie van de terreinen van Maastricht-Aachen Airport (MAA) aan de Horsterweg. De functies zijn gericht op het aanbieden van een onderscheidende overnachtingsmogelijkheid in een hotelkamer en het bezoek/gebruik van een vergaderruimte in het toestel. De gebruikswijziging naar een horecafunctie is noodzakelijk voor het oprichten van het hotel.

5.2. Toekomstige ontwikkeling en motivering

Er is gekozen voor de bestemming “Bedrijventerrein” en vanwege de bijzondere aard van het project de toevoeging van een functieaanduiding “specifieke vorm van horeca- vliegtuighotel”. De functieaanduiding “vliegtuighotel” beperkt de horecafunctie tot een inrichting die geheel, of in overwegende mate, gericht is op het verstrekken van nachtverblijf, het verstrekken van dranken ter plaatse, alsmede het verstrekken van maaltijden en vergaderfaciliteiten.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening rust op de gemeente de verplichting tot het verhaal van kosten die tot de grondexploitatie behoren op basis van een exploitatieplan. De gemeente kan hiervan afzien in bij algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen, of indien:

- het kostenverhaal anderszins is verzekerd;
- het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is;
- het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels aan werken en werkzaamheden met betrekking tot bouwrijp maken, aanleg van nutsvoorzieningen, inrichten van de openbare ruimte en uitvoerbaarheid niet noodzakelijk is.

Voor het plangebied heeft de gemeente met de initiatiefnemer een planschadeverhaalsovereenkomst gesloten. Daarmee is het verhaal van de kosten van de grondexploitatie voor dit gebied anderszins verzekerd en is de economische uitvoerbaarheid van het plan gegarandeerd.

Gelet op het vorenstaande kan in het kader van de vaststelling van het plan worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.