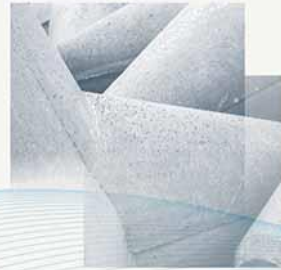


Notitie reikwijdte en detailniveau

MER Businesspark Aviation Valley

Documentcode: 14A034.RAP002.FV.GL

Lievensense  **CSO**
infra water milieu



Notitie reikwijdte en detailniveau

MER Businesspark Aviation Valley

Documentcode: 14A034.RAP002.FV.GL

Opdrachtgever

Businesspark Luchthaven Maastricht
Vliegveldweg 90
6199 AD Maastricht Airport

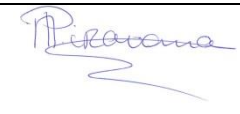

Contactpersoon opdrachtgever

De heer J. Heffels

Contactpersoon LievensenseCSO

De heer dr. F.L.H. Vanweert
06 22 92 52 25
FVanweert@LievensenseCSO.com

Projectcode	14A034
Documentnummer	14A034.RAP002.FV.GL
Versiedatum	13 januari 2016
Status	Definitief

Autorisatie			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
14A034.RAP002.FV.GL	13 januari 2016	Definitief	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
Mevrouw ing. N.J.W. Pirovano LLB	Adviseur Lucht en Geluid	17.11.2015	
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
Mevrouw drs M.J.A. Mul	Adviseur m.e.r.	04.01.2016	
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
De heer dr. F.L.H. Vanweert	Senior Consultant Lucht en Geluid	13.01.2016	

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

HOOFDKANTOOR
Postbus 2
3980 CA Bunnik
Regulierenring 6
3981 LB Bunnik

REGIOKANTOOR LEEUWARDEN
Postbus 422
8901 BE Leeuwarden
Orionweg 28
8938 AH Leeuwarden

REGIOKANTOOR DEVENTER
Postbus 2018
7420 AA Deventer
Gotlandstraat 26
7418 AZ Deventer

REGIOKANTOOR MAASTRICHT
Postbus 1323
6201 BH Maastricht
Sleperweg 10
6222 NK Maastricht

REGIOKANTOOR HOOGVLIET
Postbus 551
3190 AM Rotterdam-Hoogvliet
Hoefsmidstraat 41
3194 AA Rotterdam-Hoogvliet

E-mail: info@LievensenseCSO.com
KvK-nummer: 30152124

Website: LievensenseCSO.com
BTW-nummer: NL. 8075.03.368.B.01

IBAN: NL63ABNA0570208009

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
1 Achtergrond en aanleiding	1
1.1 Aanleiding en context	1
1.2 Verplichting tot milieueffectrapportage	2
1.3 Procedure en doorlooptijd	2
2 Het voornemen.....	5
2.1 Huidig ruimtegebruik en nog beschikbare terreinen	5
2.2 Infrastructuur	6
2.3 Voorziene ontwikkelingen.....	6
2.4 Studiegebied en tijdshorizon	6
3 MER-Alternatieven	7
3.1 Afwegingen bij de totstandkoming alternatieven	7
3.2 Referentiesituatie / nulalternatief	7
3.3 Voorkeursalternatief	8
4 Beoordeling van de milieuaspecten	10
4.1 Detailniveau en beoordelingsmethodiek	10
4.2 Beoordelingskader	10
4.3 Toelichting per milieuaspect	11
4.3.1 Bodem en water	11
4.3.2 Verkeer	11
4.3.3 Luchtkwaliteit	11
4.3.4 Geluid	12
4.3.5 Externe veiligheid	13
4.3.6 Archeologie en cultuurhistorie.....	13
4.3.7 Natuur	13
5 Procedure.....	15

1 Achtergrond en aanleiding

1.1 Aanleiding en context

In 2001 is in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL 2001) vastgesteld dat in Zuid-Limburg een behoefte bestaat aan 175 ha bedrijventerrein. In december 2014 is in het POL 2014 opnieuw benadrukt dat voor de economische kracht van Zuid-Limburg het van belang is dit terrein optimaal te benutten voor logistiek en productie. Om de vervoersontwikkeling te kunnen accommoderen en een positieve rentabiliteit te behalen is bij Maastricht Aachen Airport (verder: MAA) de ontwikkeling van een bedrijventerrein rondom de luchthaven noodzakelijk. Hier moet ingespeeld worden op het tekort aan bedrijventerrein voor met name transport en distributie. Daarnaast is het wenselijk om platformgebonden en luchthaven gerelateerde activiteiten op één locatie te situeren, direct aansluitend aan de luchthaven. MAA neemt het initiatief tot het ontwikkelen van het bedrijventerrein en in 2006 wordt een allesomvattend bestemmingsplan voor MAA en het Businesspark Aviation Valley vastgesteld.

In 2010 is het bestemmingsplan deels herzien om een nieuwe ontwikkeling mogelijk te maken en onvolkomenheden te herstellen. Met deze herziening wordt onder andere de ontwikkeling van een maintenance boulevard ten behoeve van de bouw en reparatie van vliegtuigen mogelijk gemaakt. Daarnaast worden onder andere de infrastructuur en zones met hoogtebeperkingen aangepast. Sinds 2013 is het plangebied op het grondgebied van de gemeente Meerssen (ongewijzigd) onderdeel geworden van het bestemmingsplan Buitengebied.

Inmiddels is in de praktijk gebleken dat de verkavelingsopzet, bouwregels en beeldkwaliteitseisen de vestiging van bedrijven op Aviation Valley onnodig bemoeilijken. Ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen voorziet de toekomstige bestemmingsplan in de volgende wijzigingen:

- binnen de bedrijvenclusters is de aanleg van wegen in principe overal mogelijk;
- het is niet langer verplicht om aan de randen van de clusters in de voorste perceelsgrens te bouwen zodat bedrijven de noodzakelijke manoeuvreerruimte rondom de bedrijfspanden kunnen realiseren;
- in de regels zijn de bouw mogelijkheden opgenomen. Het bebouwingspercentage mag minimaal 50% en maximaal 80% bedragen, afwijken in de vorm van een lager bebouwingspercentage is toegestaan in het kader van een doelmatige bedrijfsuitoefening of in verband met gefaseerde ontwikkeling. De bouwhoogte mag in het algemeen niet meer dan 18m bedragen, ter plaatse van de Maintenance Boulevard zijn gebouwen tot 25m toegestaan;
- er zijn geen regels opgenomen met betrekking tot in- en uitritten. Wel geeft het Masterplan een integrale visie op gebouwen (architectuur en materiaalgebruik) en perceelsafscheiding.

Het toekomstige bestemmingsplan voorziet niet in de realisatie van meer bedrijven en/of het vestigen van andere categorieën bedrijven.

1.2 Verplichting tot milieueffectrapportage

De Wet milieubeheer (Wm) onderscheidt twee vormen van milieueffectrapportage, te weten milieueffectrapportage voor plannen (planMER) en milieueffectrapportage voor projecten (projectMER). Op grond van de wet is een plan-m.e.r.¹ verplicht voor:

- plannen die het kader vormen voor toekomstige project-m.e.r.-plichtige of project-m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten (art. 7.2 Wm); of
- plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 (art. 7.2A Wm).

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van bedrijven tot en met categorie 4.1. Via een binnenplanse afwijking kunnen bedrijven in milieucategorie 4.2 worden toegelaten, mits de betreffende bedrijvigheid uit oogpunt van milieuhinder inpasbaar is. De bedrijfsactiviteiten leiden tot de uitstoot van stikstof. Daarnaast hebben de bedrijven een verkeersaantrekkende werking met bijbehorende stikstofemissie. In de omgeving van het plangebied zijn de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal, Bunder- en Elslooërbos en Geuldal gelegen. Voor deze, en andere Natura 2000-gebieden, is vastgesteld dat op basis van de stikstofdepositie significante gevolgen op voor stikstofgevoelige habitats niet is uit te sluiten. Dit betekent dat een passende beoordeling noodzakelijk is. Op basis van art 7.2A Wm is in dat geval ook een plan-m.e.r. noodzakelijk.

In het Besluit milieueffectrapportage is een overzicht van de project-m.e.r.-plichtige en project-m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten opgenomen.

Op basis van het Besluit Milieueffectrapportage moet beoordeeld worden of een m.e.r. nodig is bij een bestemmingsplan dat de aanleg wijziging of uitbreiding van een industrieterrein van 75 ha of meer bestemt. Het bestemmingsplan maakt de functie industrie en ontsluiting mogelijk binnen circa 60 ha. Dit zou betekenen dat vormvrije m.e.r. beoordeling nodig is. Uit de voortoets blijkt dat bijzondere natuurwaarden in de omgeving effecten ondervinden als gevolg van de stikstofdepositie van het totale bestemmingsplan. Omdat al een plan-m.e.r. procedure wordt doorlopen stelt Maastricht Aachen Airport (de initiatiefnemer) voor om direct een gecombineerd plan-m.e.r. en project-m.e.r. procedure te doorlopen.

1.3 Procedure en doorlooptijd

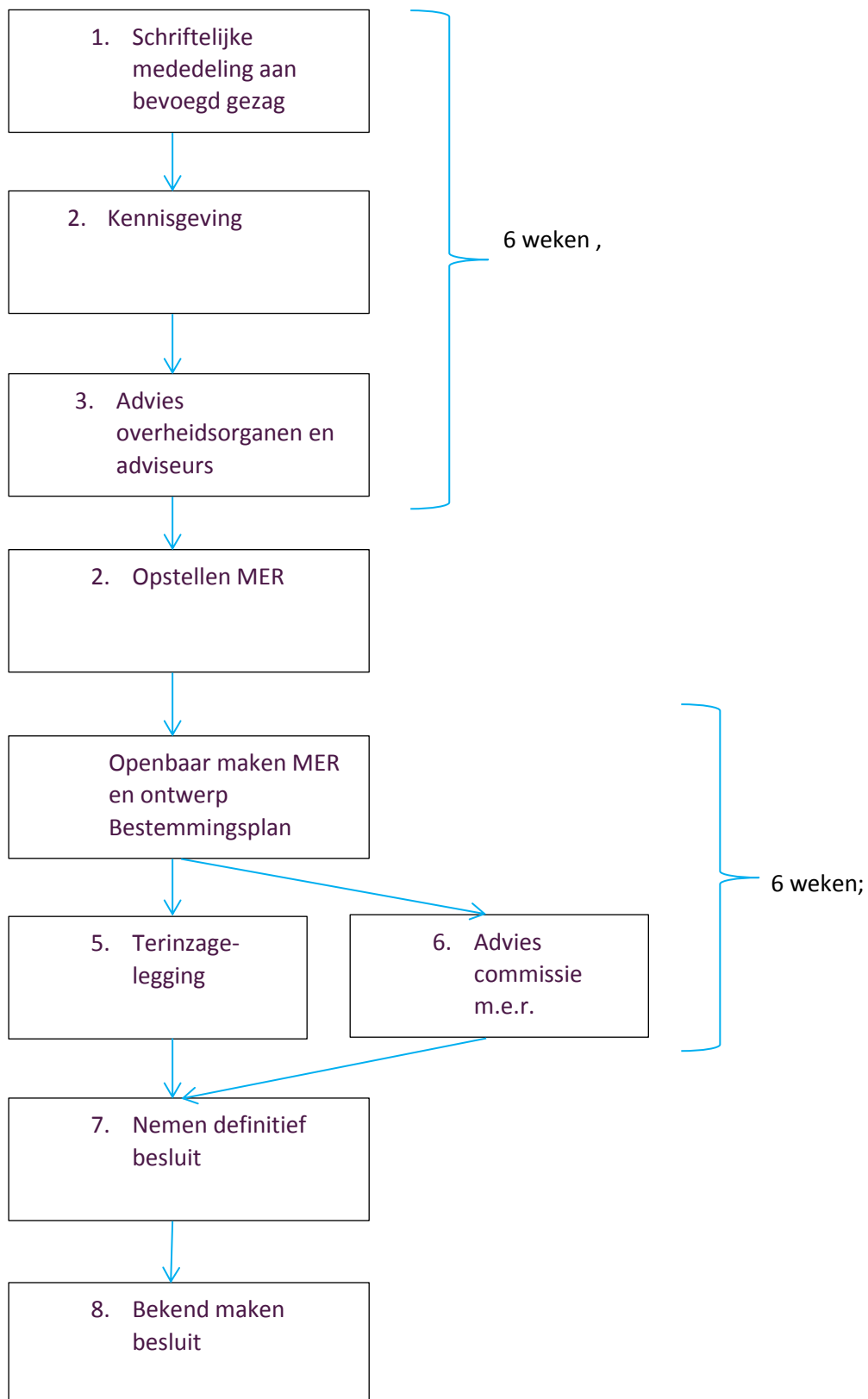
Aangezien voor het plan een planMER opgesteld moet worden op basis van art 7.2A Wm is de uitgebreide m.e.r.-procedure van toepassing. De uitgebreide procedure wordt beschreven in art 7.27 Wm en hieronder beknopt weergegeven.

¹ planMER: het milieueffectrapport voor een plan; plan-m.e.r.: de procedure om te komen tot een planMER (idem projectMER en project-m.e.r.)

1. De initiatiefnemer deelt het voornemen tot het ondernemen van een m.e.r.-plichtige activiteit zo spoedig mogelijk schriftelijk mee aan het bevoegd gezag.
2. Het bevoegd gezag geeft er kennis van dat een besluit waarop de m.e.r.-plicht van toepassing is wordt voorbereid. In de kennisgeving is onder andere opgenomen waar de stukken ter inzage liggen, wie op welke manier in de gelegenheid wordt gesteld om zienswijzen naar voren te brengen en of de commissie m.e.r. of een andere instantie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen over het voornemen.
3. Daarnaast moet het bevoegd gezag een aantal overheidsorganen en adviseurs betrekken bij het besluit over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Aangezien het bevoegd gezag niet zelf de initiatiefnemer is, geeft het bevoegd gezag ook een advies over de reikwijdte en het detailniveau van de op te stellen MER.
4. Vervolgens wordt het MER opgesteld.
5. Zodra het MER gereed is doet het bevoegd gezag een kennisgeving van het MER en het ontwerpbestemmingsplan. Beide stukken worden gelijktijdig ter inzage gelegd.
6. Gedurende de termijn voor terinzagelegging kan iedereen zienswijzen indienen met betrekking tot de stukken. Gelijktijdig wordt advies uitgebracht door de commissie m.e.r.
7. Op basis van de stukken, ingebrachte zienswijzen en advies van de commissie m.e.r. neemt het bevoegd gezag een definitief besluit.
8. Het definitieve besluit wordt bekend gemaakt.

De doorlooptijd van het MER wordt op de volgende pagina schematisch weergegeven. Het streven is om begin juli het bestemmingsplan te agenderen in de raad van gemeente Beek en gemeente Meerssen. Daartoe is de werkplanning als volgt.

Kennisgeving m.e.r-procedure:	week 2, 2016
Advies en zienswijze periode aanmeldingsnotitie:	minimaal van week 2 t/m week 5, 2016
Opstellen MER en ontwerp bestemmingsplan, inclusief verwerken advies en zienswijzen:	week 2 t/m week 9
Ontwerp bestemmingsplan en MER ter visie:	week 10 t/m week 15
Advies commissie m.e.r.:	week 10 t/m week 15
Verwerken zienswijzen en advies in ontwerp bestemmingsplan :	week 16 t/m week 19.
Behandeling in commissie GGZ:	week 24
Behandeling in de raad:	week 27



2 Het voornemen

Het Businesspark Aviation Valley is gelegen ten oosten van de luchthaven Maastricht Aachen Airport en ten zuiden van de Europalaan/Valkenburgerweg. In figuur 2.1 is de ligging van het plangebied weergegeven. De rode omhullende lijn is de grens van het bestemmingsplan en tevens de plangrens voor het MER.



Figuur 2-1 Ligging plangebied

2.1 Huidig ruimtegebruik en nog beschikbare terreinen

Het plangebied heeft een oppervlakte van 107 ha, waarvan 57% (61 ha) bestaat uit uitgeefbaar bedrijventerrein. Op dit moment is nog iets meer dan 55 ha bedrijfsterrein uitgeefbaar. Bestaande bedrijven zijn op een oppervlakte van 6 ha vooral gevestigd in het westelijk en noordelijk cluster (gearceerde bedrijven in figuur 1).

Het westelijk cluster (resterende ruimte 16 ha) biedt ruimte voor de verdere ontwikkeling van de Maintenance Boulevard (bedrijven ten behoeve van onderhoud en reparatie van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen). In de overige clusters is ruimte voor modern gemengde bedrijvigheid. Door de gekozen verkaveling is er ruimte voor één of meerdere grootschalige bedrijven of meerdere kleine bedrijven.

De overige 46 ha is gereserveerd voor infrastructuur, natuur en groen waardoor het gebied een landschappelijke sfeer krijgt. Er is één centrale groenzone, bestaande uit de Europalaan en het natuurpark in het hart van het bedrijventerrein. De landschappelijk ingerichte randen vormen de overgang tussen bedrijfsgebouwen en het omringende landschap.

2.2 Infrastructuur

Het bedrijventerrein wordt ontsloten via de Europalaan, die deel uitmaakt van de ringweg rondom MAA. Vanaf de Europalaan worden zowel het westelijke cluster als de oostelijke clusters ontsloten. Binnen de bedrijvenclusters is de aanleg van wegen in principe overal mogelijk. De twee zuidelijke clusters worden voorzien van een ringontsluiting, die aangevuld kan worden met één of meer interne ontsluitingswegen. In het noordelijk cluster wordt een interne wegenstructuur aangelegd, die afhankelijk is van de definitieve verkaveling.

2.3 Voorziene ontwikkelingen

Ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen voorziet het toekomstige bestemmingsplan vooral in een andere ruimtelijke indeling van het bedrijventerrein. De bedrijfsterreinen worden meer geclusterd en percelen worden flexibeler ingedeeld. Het wordt mogelijk om naar behoefte wegen aan te leggen en binnen de kavels is bouwen op de rooilijnen niet langer verplicht. Op de Maintenance Boulevard wordt de maximaal toegestane bouwhoogte aangepast naar 25 m +NAP.

Het toekomstige bestemmingsplan voorziet, met uitzondering van de afwijking voor cat. 4.2-bedrijven, niet in de realisatie van meer bedrijven en/of het vestigen van andere categorieën bedrijven.

2.4 Studiegebied en tijdshorizon

Het studiegebied voor de m.e.r. is het gebied waar milieueffecten kunnen optreden. Dit gebied overschrijdt voor een aantal milieuaspecten de plangrenzen. Het studiegebied is onder andere groot bij de beoordeling van effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Daarnaast reiken de effecten van de aspecten geluid, luchtkwaliteit en verkeer tot buiten de grenzen van het plangebied (zie verder paragraaf 4.3).

Het bestemmingsplan wordt naar verwachting vastgesteld in 2016. In het MER wordt voor de plansituatie uitgegaan van een volledige invulling van het bestemmingsplan. Maatgevend jaar daarbij is 2026, 10 jaar na vaststelling van het bestemmingsplan.

3 MER-Alternatieven

3.1 Afwegingen bij de totstandkoming alternatieven

Een milieueffectrapportage is een onderzoek naar de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit. Op basis van art. 7.7 Wm moeten in het MER de *redelijkerwijs in beschouwing* te nemen alternatieven worden beschreven. Een alternatief moet realistisch zijn. Dit betekent dat het alternatief technisch maakbaar, betaalbaar en probleemoplossend moet zijn.

Doel van het plan is het realiseren van een industrieterrein met een flexibeler invulling. In 2001 is in het POL al vastgesteld dat een bedrijventerrein rondom MAA noodzakelijk is om de vervoersontwikkeling te kunnen accommoderen en een positieve rentabiliteit te behalen. In het POL 2014 is opnieuw benadrukt dat voor de economische kracht van Zuid-Limburg het van belang is dit terrein optimaal te benutten voor logistiek en productie. Het bedrijventerrein moet ruimte bieden voor met name transport, distributie, platformgebonden en luchthavengerelateerde activiteiten. De noodzaak voor het bedrijventerrein Aviation Valley nabij MAA staat daarmee vast. Dit terrein is gerealiseerd op een terrein dat zowel in de gemeente Beek als in de gemeente Meerssen ligt

Er is reeds een afweging gemaakt met betrekking tot de categorie en type bedrijven die toegestaan zijn op het bedrijventerrein, namelijk categorie 3 en 4.1 bedrijven. Via een binnenplanse afwijking kunnen in het nieuwe bestemmingsplan bedrijven in milieucategorie 4.2 worden toegelaten, mits de betreffende bedrijvigheid uit oogpunt van milieuhinder inpasbaar is. Zowel de toegestane milieucategorie als de aard van de toegestane bedrijven (op basis van de bedrijvenlijst) sluiten aan bij de doelstelling van het terrein. Een andere invulling met bedrijven (bijvoorbeeld in de vorm van lagere milieucategorieën) heeft uiteraard gevolgen voor de milieubelasting op de omgeving. Een dergelijke invulling wordt echter niet beschouwd omdat deze niet aansluit bij de doelstelling van het bedrijventerrein. In tegendeel: daar waar bij afwijking cat. 4.2-bedrijven mogelijk worden gemaakt, wordt daarvan uitgegaan bij de bepaling van de milieueffecten.

De afwegingen hebben geleid tot een voorkeursalternatief voor de inrichting van het terrein, waarbij de milieucategorie en type bedrijven gelijk blijven aan de vigerend bestemmingsplannen. Ook de hoofdstructuur van de landschappelijke inrichting van het terrein blijft gelijk.

Op dit moment zijn er geen realistische alternatieven die beschouwd worden.

3.2 Referentiesituatie / nulalternatief

De referentiesituatie is de situatie waarmee de milieueffecten van de alternatieven worden vergeleken. Conform de factsheet: "Referentiesituatie in MER voor bestemmingsplannen" van de commissie m.e.r. is de referentiesituatie voor bestemmingsplannen de situatie waarin het bestemmingsplan niet wordt vastgesteld/uitgevoerd en de daarin opgenomen ontwikkelingsmogelijkheden niet plaatsvinden.

Deze situatie bestaat uit de huidige situatie plus de situatie die op termijn ontstaat als gevolg van toekomstige zekere ontwikkelingen binnen en buiten het plangebied (bestemde en vergunde activiteiten die op korte termijn worden ingevuld). Dit laatste wordt de autonome ontwikkeling genoemd.

In de huidige situatie heeft het gebied de bestemming bedrijventerrein. Een deel van het terrein (in totaal circa 12 ha) is reeds ingevuld met bedrijven van milieucategorie 3 en 4. De rest van het bedrijventerrein is nog niet ingevuld.

De infrastructuur in het westelijke bedrijvencluster is aangelegd. Naar het noordelijke bedrijvencluster is een ontsluitingsweg aangelegd, daarnaast is in dit cluster een weg aangelegd ter ontsluiting van de aanwezige bedrijven. De ontsluiting van de zuidelijke clusters is nog niet gerealiseerd. De verkeersaantrekkende werking van het bedrijventerrein is evenredig met het oppervlak uitgegeven bedrijventerrein.

Voor de autonome ontwikkeling (situatie 2026) wordt eveneens uitgegaan van de huidige situatie. De verkeersaantrekkende werking van het bedrijventerrein is evenredig met het oppervlak uitgegeven bedrijventerrein.

De autonome ontwikkeling wordt voor deze m.e.r. bewust op deze manier ingevuld. Omdat de aanleiding voor het nieuwe bestemmingsplan ligt in het feit dat het bedrijventerrein niet voldoende benut kan worden. Het is daarom niet reëel om voor de referentiesituatie uit te gaan van een volledig gevuld bestemmingsplan.

Voor de Passende Beoordeling wordt van rechtswege de huidige, feitelijk vergunde situatie in het terrein als referentie gehanteerd.

Een belangrijke ontwikkeling in de omgeving van het plangebied is het luchthavenbesluit dat voor MAA genomen gaat worden. Het is echter de verwachting dat het luchthavenbesluit pas wordt vastgesteld nadat het bestemmingsplan voor Businesspark Aviation Valley is vastgesteld. Het luchthavenbesluit en de eventuele invloed daarvan op de bedrijvigheid op Businesspark Aviation Valley wordt daarom niet beschouwd als een autonome ontwikkeling.

3.3 Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief bestaat uit volledige invulling van het toekomstige bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat de reeds aanwezige bedrijven met de bijbehorende milieucategorie ter plaatse gevestigd blijven. De vrije kavels worden worst case ingevuld op basis van de maximaal toegestane milieucategorie, dus categorie 4.1, dan wel 4.2 waar dit via afwijking mogelijk is. De verkeersaantrekkende werking van het bedrijventerrein is maximaal. De verdeling van de verkeersstromen op het industrieterrein is evenredig aan de oppervlakten van de verschillende clusters.

Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan voorziet het toekomstige bestemmingsplan in de volgende wijzigingen:

- binnen de bedrijvenclusters is de aanleg van wegen in principe overal mogelijk. Binnen de bestemming groen zijn voorzieningen voor langzaam verkeer en calamiteitenontsluiting toegestaan;

- het is niet langer verplicht om aan de randen van de clusters in de voorste perceelsgrens te bouwen zodat bedrijven de noodzakelijke manoeuvreerruimte rondom de bedrijfspanden kunnen realiseren;
- in de regels zijn de bouwmogelijkheden opgenomen. Het bebouwingspercentage mag minimaal 50% en maximaal 80% bedragen, afwijken in de vorm van een lager bebouwingspercentage is toegestaan in het kader van een doelmatige bedrijfsuitoefening of in verband met gefaseerde ontwikkeling. De bouwhoogte mag in het algemeen niet meer dan 18m bedragen, ter plaatse van de Maintenance Boulevard zijn gebouwen tot 25m toegestaan;
- er zijn geen regels opgenomen met betrekking tot in- en uitritten. Wel geeft het Masterplan een integrale visie op gebouwen (architectuur en materiaalgebruik) en perceelsafscheiding.

4 Beoordeling van de milieuaspecten

4.1 Detailniveau en beoordelingsmethodiek

De kern van het MER is dat de belangrijkste gevolgen van de ontwikkelingsmogelijkheden binnen het bestemmingsplan op het milieu inzichtelijk worden gemaakt. De minimale inhoud van het MER is vastgelegd in art 7.7 Wm. Het detailniveau van het MER moet aansluiten op het detailniveau van het bestemmingsplan. Omdat het bestemmingsplan in de loop van de tijd ingevuld zal worden en de invulling divers van aard kan zijn, zal de effectbeoordeling een globaal detailniveau hebben en in het algemeen uitgaan van kentallen voor categorie 4.1-bedrijven, dan wel 4.2-bedrijven waar dit via binnenplanse afwijking mogelijk is.

Het streven is om aspecten waar weinig of geen effecten worden verwacht, niet of globaal te onderzoeken in het MER. In de volgende paragraaf is aangegeven welke aspecten nader worden onderzocht in het MER en op basis van welke criteria deze aspecten worden beoordeeld.

Voor diverse milieuaspecten kan de beoordeling niet aan kwantitatieve effecten worden gekoppeld of is dit niet wenselijk/nodig. Deze aspecten worden aan een kwalitatieve effectbeschrijving onderworpen. De effecten ten opzichte van de referentiesituatie worden per criterium vertaald naar een kwalitatieve score op de volgende scoreschaal.

Tabel 1 Scoreschaal

Score	Verklaring
++	Positief effect
+	Licht positief effect
0	Geen effect / neutraal
-	Licht negatief effect
--	Negatief effect

4.2 Beoordelingskader

In onderstaande tabel zijn de nader te onderzoeken milieuaspecten met bijbehorende toetsingscriteria weergegeven. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de te onderzoeken milieuaspecten nader toegelicht. Dit dient als input voor het MER waarin een verdere beschrijving wordt opgenomen van de eventuele bijbehorende drempelwaarden en wettelijke normen waaraan wordt getoetst. In het voortraject is al veel milieuonderzoek gedaan. De resultaten van deze onderzoeken worden, waar mogelijk, gebruikt in het MER.

Tabel 2 Toetsingscriteria

Aspect	Toetsingscriteria
Bodem en water	Invloed op de bodem en oppervlaktewaterkwaliteit en -kwantiteit
Verkeer	Vlot en veilig afhandelen van verkeer van en naar Aviation Valley

Aspect	Toetsingscriteria
Luchtkwaliteit	Toe-/afname aantal gevoelige bestemmingen in concentratieklassen Juridische haalbaarheid
Geluid	Toe-/afname aantal gevoelige bestemmingen in geluidbelastingsklassen (wegverkeer, industrie, cumulatief) Juridische haalbaarheid
Externe veiligheid	Toename van het Groepsrisico (Beperkt) kwetsbare objecten binnen het Plaatsgebonden risico
Archeologie en landschappelijke kwaliteit	Invloed van het plan op archeologisch waardevolle gebieden Landschappelijke inpasbaarheid
Natuur	Stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden opgenomen in het PAS (Natuurbeschermingswet) Ecologische hoofdstructuur (EHS) Soortbescherming (Flora en Faunawet)

4.3 Toelichting per milieuaspect

4.3.1 Bodem en water

Bij het aspect bodem wordt op basis van expert judgement kwalitatief beoordeeld in hoeverre de voorgenomen activiteiten van invloed zijn op de bodemkwaliteit.

Bij het aspect water wordt op basis van expert judgement kwalitatief beoordeeld in hoeverre de voorgenomen activiteiten van invloed zijn op de oppervlaktewaterkwaliteit en kwantiteit ten opzichte van de referentiesituatie.

Voor de beoordeling van het aspect bodem en water wordt gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken.

4.3.2 Verkeer

De ontsluiting van Aviation Valley zal voornamelijk over de Europalaan verlopen. Op basis van expert judgment wordt het vlot en veilig afhandelen van het verkeer bepaald van Aviation Valley tot aan de A2.

Voor de beoordeling van het aspect verkeer wordt gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken en een locatiebezoek.

4.3.3 Luchtkwaliteit

Voor het aspect luchtkwaliteit worden de gecumuleerde effecten van bedrijvigheid en verkeer inzichtelijk gemaakt en vergeleken met de referentiesituatie.

Voor de beoordeling van de effecten wordt nagegaan hoeveel meer of minder woningen in het studiegebied binnen de concentratieklassen fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) zijn gesitueerd als gevolg van de voorgenomen plannen. Daarnaast wordt getoetst aan de wettelijke grenswaarden.

Voor het aspect luchtkwaliteit is een nieuw onderzoek noodzakelijk omdat de concentraties voor de huidige situatie niet beschikbaar zijn en fijnstof PM_{2,5} tot nu toe niet is beschouwd. Het studiegebied voor lucht en geluid is weergegeven in Figuur 4-1 Studiegebied geluid en lucht.

4.3.4 Geluid

Voor het aspect geluid wordt een onderscheid gemaakt tussen de geluidbelasting als gevolg van de bedrijvigheid en de geluidbelasting als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het industrieterrein. Daarnaast wordt de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt.

Voor de beoordeling van de effecten wordt nagegaan hoe de geluidbelastingen ter plaatse van de meest nabij gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen het studiegebied toe- of afnemen als gevolg van de inrichting van het bedrijventerrein. Daarnaast wordt getoetst aan wettelijke grenswaarden.

Voor de geluidbelasting als gevolg van de bedrijvigheid wordt gebruik gemaakt van de actuele geluidboekhouding. De geluidbelasting als gevolg van wegverkeer en de cumulatieve geluidbelasting moet opnieuw bepaald worden. Het studiegebied voor lucht en geluid is weergegeven in Figuur 4-1 Studiegebied geluid en lucht.



Figuur 4-1 Studiegebied geluid en lucht

4.3.5 Externe veiligheid

Voor externe veiligheid zijn de effecten van de situering van risicovolle bedrijven op het plaatsgebonden – en groepsrisico relevant. Hierbij is eveneens de relatie met de huidige risicobronnen relevant.

Een belangrijk deel van de op AviationValley gewenste bedrijvigheid –met name de grootschalige logistiek en warehousing – kan, bijvoorbeeld vanwege de aanwezigheid van koelinstallaties of de opslag van gevaarlijke stoffen, onder het regime van het Bevi vallen. Om vestiging van deze bedrijven mogelijk te maken, kunnen risicovolle inrichtingen met een afwijkingsbevoegdheid van het bevoegd gezag worden toegestaan, onder de voorwaarde dat de PR 10^{-6} contour binnen de grenzen van de inrichting ligt. Hiermee wordt voorkomen dat (beperkt) kwetsbare objecten op en rond het bedrijventerrein binnen een PR 10^{-6} /jaar contour komen te liggen en wordt voldaan aan de eisen voor het plaatsgebonden risico uit het Bevi.

Uitgaande van deze randvoorwaarde, wordt in het MER op kwalitatieve wijze beoordeeld in hoeverre het groepsrisico wijzigt als gevolg van de invulling van het bedrijventerrein. Hierbij wordt rekening gehouden met de bestaande risico-contouren van het vliegveld en eventueel toekomstige BEVI-inrichtingen.

Het studiegebied voor externe veiligheid is gelijk aan het plangebied.

4.3.6 Archeologie en cultuurhistorie

In het zuidelijk deel van AviationValley ligt een archeologische vindplaats, die op basis van archeologisch onderzoek uit 2003 als behoudenswaardig is aangemerkt. De vindplaats is in het actuele Masterplan ingepast in de landschappelijke zone tussen de twee zuidelijke bedrijvencusters. Voor het thema archeologie wordt kwalitatief de invloed van het plan op archeologisch waardevolle gebieden binnen het plan beschreven.

De landschappelijke kwaliteit wordt kwalitatief beschreven waarbij aandacht wordt besteed aan de invloed op kenmerkende landschappelijke elementen en structuren en de landschappelijke inpasbaarheid van het plan.

Voor de beoordeling van de aspecten archeologie en cultuurhistorie wordt gebruik gemaakt van bestaande onderzoeken.

4.3.7 Natuur

Natura 2000-gebieden zijn op een zodanige afstand gelegen dat alleen de stikstofdepositie in gebieden met stikstofgevoelige habitats conform het PAS relevant is. Uit een voortoets is reeds gebleken dat significant negatieve effecten kunnen optreden. Daarom moet in een Passende Beoordeling de haalbaarheid van het voorkeursalternatief aangetoond worden. De voortoets en Passende Beoordeling zijn een integraal onderdeel van het MER. De resultaten worden in het MER verwerkt. Momenteel zijn er veel ontwikkelingen op het gebied van stikstofdepositie. Op 15 december 2015 is een nieuwe versie van Aerius ter beschikking gesteld.

Daarmee is de nieuwe versie van het rekenprogramma beschikbaar voordat het MER wordt opgesteld. In het MER en de bijbehorende Passende Beoordeling wordt gebruik gemaakt van de nieuwste versie van Aeries. Daarnaast moet de Passende Beoordeling voldoen aan de nieuwste inzichten van de commissie m.e.r. op het gebied van stikstofdepositie. Op dit moment kan niet uitgesloten worden dat deze inzichten nog zullen wijzigen gedurende het opstellen van het MER.

De afstand van (bestaande) bedrijven tot de ecologische hoofdstructuur wordt inzichtelijk gemaakt. Op basis van deze afstand wordt op basis van expert judgement een inschatting gemaakt van de kans op verstoring en aantasting van de wezenlijke kenmerken.

Met betrekking tot de beschermde soorten wordt kwalitatief ingegaan op de invloed van het plan op beschermde soorten en hun leefgebied. Hierbij wordt gebruik gemaakt van reeds beschikbare onderzoeken.

5 Procedure

Deze notitie reikwijdte en detailniveau beschrijft het voorstel van de initiatiefnemer voor de reikwijdte en detailniveau van het MER. De bevoegde gezagen, de gemeente Beek en de gemeente Meerssen, zullen de voor hun besluit benodigde reikwijdte en detailniveau na afstemming met adviseurs melden aan de initiatiefnemer. Dit vormt de basis voor het effectbeschrijving in het MER.