

**Nota** voor burgemeester en wethouders

Team  
DEV-OV

**Onderwerp**

College nota vorm-vrije m.e.r.-beoordeling CNG LNG tankstation Van der Landeweg Deventer (bedrijvenpark A1).

1- Notagegegevens		2- Bestuursorgaan	
Notanummer	2020-000190	<input checked="" type="checkbox"/> B & W	25-02-2020
Datum	17-02-2020	<input type="checkbox"/> Raad	--
Programma:		<input type="checkbox"/> Burgemeester	--
04 Milieu		<b>College van B &amp; W</b>	
Portefeuillehouder Weth. Verhaar		- Burgemeester	- Weth. Grijsen
		- Weth. De Geest	- Weth. Verhaar
		- Weth. Walder	- Weth. Rorink

Besluitenlijst	d.d.	d.d.	d.d.
<input type="checkbox"/> Akkoordstukken	--	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar	25-02-2020
		<input type="checkbox"/> Besloten	--

Routing	d.d.	par.	
Programmamanager	21-02-2020	<input type="checkbox"/> adj.secr.	--
wethouder	17-02-2020	<input checked="" type="checkbox"/> gem.secr.	18-02-2020
		BIS Openbaar	
		Status	Definitief 2020-02-26

Bijlagen

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling  
Advies Omgevingsdienst IJsselland

B & W d.d.: 25-02-2020

Besloten wordt:

- 1 Dat de voorgenomen ontwikkeling van het toevoegen van een CNG-LNG tankstation aan de Van der Landenweg te Deventer geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt die met zich meebrengen dat voor het plan een milieueffectrapport opgesteld is;
- 2 de nota en het besluit openbaar te maken.

**Financiële aspecten:**

Financiële gevolgen voor de gemeente?	Nee
Begrotingswijziging	Nee

**Voorstel openbaarmaking conform Wet Openbaarheid Bestuur (Wob)**

- De nota en het besluit openbaar te maken
- De nota en het besluit openbaar te maken vergezeld van bijgaand persbericht
- De nota en het besluit openbaar te maken nadat
- De nota en het besluit openbaar te maken, behalve...
- Het besluit openbaar te maken, maar niet de nota, gelet op artikel:
- De nota en het besluit niet openbaar te maken, gelet op artikel:

**Kennisgeving/ Bekendmaking Awb**

Kennisgeving (publicatie) conform Awb	Nee
---------------------------------------	-----

## ADVIESRADEN:

Moet een van de adviesraden gehoord worden of op de hoogte gesteld?

Nee

## Toelichting

### Inleiding

Op 11 december 2019 is een aanmeldnotitie Vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld door Bureau Dhondt namens initiatiefnemer ContrALL, in verband met ontwikkeling van een CNG en LNG Tankstation aan de Van der Landeweg te Deventer (A1 Bedrijventerrein).

De activiteit die met het onderhavige bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt valt niet onder onderdeel C van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage, dus er is geen milieueffectrapportage verplicht. De activiteit valt wel binnen onderdeel D. (D25.2 oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de bovengrondse opslag van gasvormige brandstoffen). Een m.e.r.-beoordeling dient te worden uitgevoerd indien de opslagcapaciteit 100.000 m3 of meer bedraagt. Onderhavige activiteit blijft onder de drempelwaarde, er dient derhalve wel een informele m.e.r.-beoordeling te worden verricht.

### Beoogd resultaat

Besluit dat er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, die het opstellen van een milieueffectrapport noodzakelijk maken.

### Kader

In het Besluit mer is geregeld dat voor activiteiten, plannen en besluiten die staan genoemd in de D-lijst van het besluit een aanmeldnotitie door de initiatiefnemer aangeleverd wordt, op basis waarvan het bevoegd gezag, besluit of er een volwaardig milieueffectrapport noodzakelijk is. Uitgangspunt bij vorm-vrije m.e.r.-procedures is nee-tenzij, dus nee geen MER noodzakelijk, tenzij belangrijke gevolgen voor het milieu aan de orde kunnen zijn.

Volgens artikel 7.17 van de Wet milieubeheer dient het bevoegd gezag bij zijn beslissing rekening te houden met de in bijlage III bij de EEG-richtlijn milieu-effectbeoordeling aangegeven criteria. Deze criteria hebben betrekking op:

1. de kenmerken van de activiteit én de samenhang met de andere activiteiten ter plaatse;
2. de plaats waar de activiteit plaatsvindt;
3. de kenmerken van de belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu die de activiteit kan hebben.

Voor deze zaak haakt de m.e.r. wetgeving aan het ruimtelijke spoor door de benodigde herziening van het bestemmingsplan om de bedrijfsbestemming te wijzigen naar wonen.

### Argumenten voor en tegen

De toetsing aan de selectiecriteria uit de bijlage III EU-richtlijnen 85/337/EEG maakt duidelijk dat er

geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een milieueffectrapportage of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk maken. Gelet hierop wordt voorgesteld om op basis van bijgevoegde aanmeldnotitie een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen dat geen milieueffectbeoordelingsrapport dan wel milieueffectrapportage nodig is.

De aanmeldingsnotitie en het concept bestemmingsplan is door Omgevingsdienst IJsselland (ODIJ) beoordeeld. De ODIJ adviseren om hierop positief te besluiten en beargumenteren in bij deze nota gevoegd advies waarom het opstellen van een MER-rapport niet noodzakelijk wordt geacht.

Deze m.e.r.-beoordeling is een voorbereidingsbesluit op de planologisch procedure, waarvoor een aparte nota zal worden aangeboden.

### Extern draagvlak (partners)

Op grond van artikel 6:3 van de Awb wordt deze beoordeling beschouwd als een voorbereidingsbesluit, waartegen geen direct bezwaar of beroep open staat. Tenzij de beslissing de belanghebbende los van het voor te bereiden besluit rechtstreeks in zijn belang treft. Derde belanghebbende kunnen hun beroep tegen dit beoordelingsbesluit t.z.t. kenbaar maken in de procedure voor de omgevingsvergunning. Het besluit over de m.e.r.-beoordeling zal ter inzage worden gelegd.

#### **Financiële consequenties**

n.v.t.

#### **Aanpak/uitvoering**

De initiatiefnemer dient na het besluit m.e.r.-beoordeling de volgende stappen te ondernemen:

- aanvraag herziening bestemmingsplan voor functieverandering.

## **Bijlage 1 Aanmeldnotitie mer**

# Aanmeldnotitie m.e.r.

**Aan** : College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Deventer  
**Betreft** : Aanmeldnotitie t.b.v. m.e.r.-beoordelingsbesluit  
Wijzigingsplan "Truckpoint Deventer"

**Projectnummer** : S19008  
**Datum** : 21 november 2019

---

## Inleiding

Op 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) in werking getreden. Het Besluit m.e.r. zorgt ervoor dat de effecten van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, die via een bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, middels een m.e.r.-beoordeling in beeld moeten worden gebracht. Hiervoor dient een meldnotitie te worden aangeleverd wat de basis vormt voor een m.e.r.-beoordelingsbesluit. De gemeente beoordeelt of volstaan kan worden met een informele m.e.r.-beoordeling of dat een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld.

## Kader - Besluit m.e.r.

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor het doorlopen van de m.e.r.-procedure verplicht is. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de C of D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een MER (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting tot een informele m.e.r.-beoordeling. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden - aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte formele m.e.r.-beoordeling. Voor de toets gelden echter geen vormvereisten, daarom wordt de term 'informele m.e.r.' gehanteerd.

### *Activiteit en drempelwaarden*

De activiteit die met het onderhavige bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt valt niet onder onderdeel C van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage, dus er is geen milieueffectrapportage verplicht. De activiteit valt wel binnen onderdeel D. (D25.3 oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor de ondergrondse opslag van gasvormige brandstoffen). Een m.e.r.-beoordeling dient te worden uitgevoerd indien de opslagcapaciteit 100.000 m<sup>3</sup> of meer bedraagt. Onderhavige activiteit blijft onder de drempelwaarde, er dient derhalve wel een informele m.e.r.-beoordeling te worden verricht.

## Informele m.e.r.-beoordeling

In een informele m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. De inhoud van de informele m.e.r.-beoordeling sluit aan bij bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU en bevat de volgende onderdelen:

- plaats van het project;
- kenmerken van het project;
- kenmerken van de potentiële effecten.

### *Plaats van het project*

De locatie maakt onderdeel uit van Truckpoint Deventer en is gelegen bij afrit 24 van de A1 (Deventer-Oost). Het Truckpoint Deventer bestaat uit circa 100 vrachtwagenparkeerplaatsen voor lang parkeren in de buurt van de A1. Bij de parkeerplaatsen is men voornemens een tankstation te realiseren. Hiervoor is in januari 2019 een vergunning verleend. De locatie van het toekomstige tankstation is gelegen op de kadastrale percelen N476 en N479 van de gemeente Deventer.

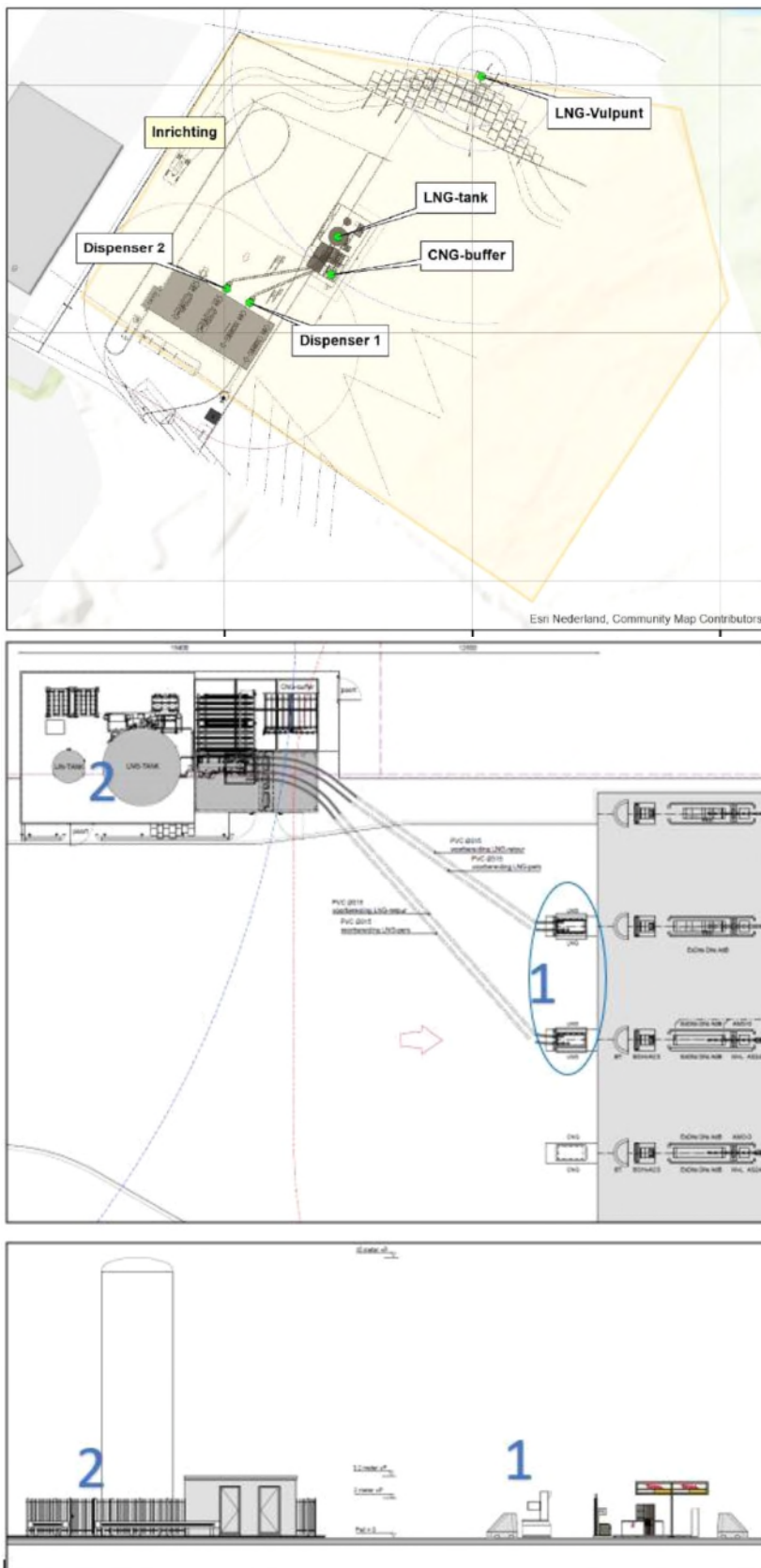


*Figuur 1: ligging van projectgebied met fasering (plangebied betreft fase 3)*

### *Kenmerken project*

Naast de reguliere brandstoffen als benzine en diesel wil men ook duurzame brandstoffen aanbieden, Compressed Natural Gas (CNG) en Liquefied Natural Gas (LNG). Hiervoor zijn extra installaties bij het tankstation noodzakelijk. Deze installaties zijn niet rechtstreeks mogelijk op grond van het vigerend bestemmingsplan. Middels een wijzigingsplan worden deze installaties alsnog mogelijk gemaakt.





Figuur 2: Weergave indeling en situering, en detailtekening met weergave tanks en dispensers (Bron: ContrAll, dec. 2018)

### *Kenmerken van potentiële effecten*

Hierna wordt kort ingegaan op de verschillende milieu- en omgevingsaspecten die relevant kunnen zijn als gevolg van voorgenomen planontwikkeling.

#### - Bodem

De bodemkwaliteit is in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van belang indien er sprake is van functieveranderingen en/of een ander gebruik van de gronden. De bodem moet geschikt zijn voor de functie. Er is dan ook een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek blijkt dat de aangetroffen overschrijdingen marginaal zijn behoeft geen nader onderzoek.

#### - Geluid

In de Wet geluidhinder is bepaald, dat bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan waarbij mogelijkheden worden geboden voor het realiseren van nieuwe geluidgevoelige bebouwing binnen geluidzones van (spoor)wegen, middels een akoestisch onderzoek dient te worden aangetoond of ter plaatse de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

Een LNG- en/of LCNG-installatie is geen geluidgevoelige functie. Een akoestisch onderzoek naar verkeerslawaaï is derhalve niet aan de orde.

Indirecte hinder van de aan de inrichting gebonden verkeer is getoetst op basis van de circulaire indirecte hinder, 29 februari 1996. Het bedrijf is op de A1 aangesloten via de van der Landeweg en afslag nr. 24. Langs dit deel van de van der Landeweg bevinden zich geen woningen of overige geluidsgevoelige bestemmingen.

#### - Bedrijf- en milieuzonering

In de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (hierna: VNG) wordt informatie gegeven over de gemiddelde milieubelasting van de verschillende typen bedrijven en instellingen. De milieucategorie geeft daarbij een indicatie over de afstand, die tussen de diverse bedrijfstypen en een rustige woonwijk of een milieugevoelig object dient te worden aangehouden, om hinder uit te sluiten of althans tot een aanvaardbaar niveau te beperken.

De reeds toegestane milieucategorieën (milieucategorie 1 tot en met 3.2) verandert niet als gevolg van het wijzigingsplan. Een nadere toetsing aan de VNG-brochure is derhalve niet aan de orde. Door toevoeging van LNG valt de inrichting onder het besluit externe veiligheid inrichtingen. Deze functie is niet direct toegestaan in het bestemmingsplan. Vandaar dat een wijzigingsplan wordt opgesteld om de toevoeging van LNG-brandstoffen alsnog mogelijk te maken. LNG-brandstof heeft een grotere risicocontour dan opslag en verkoop van vloeibare brandstof. De risicocontour is middels een QRA inzichtelijk gemaakt (zie kopje 'externe veiligheid' verderop). Deze risicocontour is dan ook opgenomen in het wijzigingsplan. Binnen deze contour zijn geen gevoelige objecten aanwezig en worden met de in het wijzigingsplan opgenomen planregels uitgesloten.

#### - Water

Uitgangspunt van het overheidsbeleid is dat in het kader van een ruimtelijke ordeningsprocedure bijzondere aandacht wordt besteed aan het aspect waterhuishouding en riolering. In het kader van het vigerend bestemmingsplan 'Bedrijvenpark A1' is in 2008 een waterhuishoudkundig plan opgesteld.

Voorliggende wijziging betreft een dermate kleine ontwikkeling en heeft geen toename van verharding tot gevolg. Voorliggende ontwikkeling heeft dan ook geen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding.



#### - Flora en fauna

Door middel van de Wet natuurbescherming zijn diverse beschermde soorten aangewezen alsmede diverse natuurgebieden welke beschermd zijn. Aangevoerd dient te worden dat ruimtelijke ontwikkelingen geen nadelige effecten op de beschermde soorten en/of gebieden.

In oktober 2017 is door de gemeente Deventer een memo opgesteld ten behoeve van de beoogde verlichting bij Truckpoint Deventer. In het verleden zijn diverse ecologische onderzoeken uitgevoerd waarbij diverse beschermde nachttactieve soorten voorkomen.

De gemeente heeft derhalve aangegeven dat de verlichting op deze bosschages maximaal 1 Lux mag zijn. Als gevolg van de uitbreiding met deze duurzame brandstoffen wordt een kleine lichtmast bij het LNG vulpunt aangebracht. Deze gaat alleen aan als er een LNG tankwagen staat wanneer het donker is. Op andere tijden is de lichtmast uit. Het betreft een kleine lichtmast die naar binnen is gericht en zal derhalve geen omliggende bosschages verlichten.

Een ruimtelijke ontwikkeling mag niet leiden tot een toename van stikstof op nabijgelegen natuurgebieden (Natura2000). Zowel de gebruiksfase als de aanlegfase is berekend met de Aerijs-Calculator. De resultaten daarvan zijn opgenomen in de bijlage. Uit deze berekeningen volgt dat er geen sprake is van een relevante bijdrage aan stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden.

#### - Cultureel erfgoed

Overijssel heeft een rijk verleden. Sporen hiervan zijn overal te vinden. In ons materiële erfgoed: monumentale gebouwen, in historische binnensteden en op het platteland, collecties van musea en archeologische sporen. De provincie Overijssel heeft in een cultuurhistorische atlas al relevante waarden vastgelegd.

Om de archeologische waarden te beschermen is door de gemeente Deventer een archeologisch beleidskaart opgesteld.

Er zijn geen relevante cultuurhistorische waarden aanwezig in of nabij het plangebied. Binnen het plangebied komt wel een archeologische dubbelbestemming voor. De ontwikkeling, inclusief bijhorende veiligheidszones, raken deze dubbelbestemming niet. Archeologisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

#### - Luchtkwaliteit

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (hierna: NSL) wordt geregeld hoe moet worden omgegaan met overschrijdingen op het gebied van de luchtkwaliteit. De NSL houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur.

Projecten die passen binnen de voorwaarden van het NSL behoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden die gelden voor luchtkwaliteit. Ook projecten die 'Niet in betekende mate' (hierna: NIBM) van invloed zijn op de luchtkwaliteit behoeven niet te worden getoetst aan deze grenswaarden.

Middels de NIBM-tool is inzichtelijk gemaakt of de extra verkeersbewegingen bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De ontwikkeling genereert naar verwachting 420 extra voertuigbewegingen per etmaal. Op basis hiervan zou normaliter een nader onderzoek noodzakelijk zijn. Echter de berekening is gebaseerd standaard Euro 6 diesel voertuigen. LNG voertuigen hebben echter minder uitstoot, namelijk 90% minder uitstoot van fijnstof en stikstof. Op basis hiervan zal er geen aanvullende luchtonderzoek nodig zijn.

#### - Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om de gevaren die de directe omgeving loopt in het geval er iets mis mocht gaan tijdens de opslag, productie, of het transport van gevaarlijke stoffen. De daaraan verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven.

Aangezien er sprake is van een gevaarlijke stof is een risicoanalyse uitgevoerd waarbij de diverse ongevalsscenario's in kaart zijn gebracht. De contour voor de grenswaarde van het plaatsgebonden risico van  $10^{-6}$  /jr ligt gedeeltelijk buiten het terrein van de inrichting. Deze contour ligt grotendeels wel binnen de aan te houden minimum afstand van 50 m rond het vulpunt. Binnen deze afstand bevinden zich geen (geprojecteerde) bebouwing van derden. De risicocontour en aan te houden afstand zijn in het bestemmingsplan aangeduid als 'veiligheidszone - bevi'. Binnen deze veiligheidszone zijn (beperkt) kwetsbare objecten uitgesloten.

Het groepsrisico is groter dan de oriëntatiewaarde. Hiervoor dient de gemeente een verantwoording van het groepsrisico te nemen.

### Totale effectbeoordeling

In onderstaande tabel worden per toetsingscriterium de mogelijke milieueffecten van het plan op hoofdlijnen beschreven en beoordeeld.

Toetsingscriterium	Omschrijving effecten	Effectbeoordeling
Bodem	De overschrijdingen zijn marginaal en behoeven geen nader onderzoek.	0/-
Geluid	Een LNG- en/of LCNG-installatie is geen geluidgevoelige functie. Een akoestisch onderzoek naar verkeerslawaaï is derhalve niet aan de orde.	0
Bedrijven en Milieuzonering	De reeds toegestane milieucategorieën (milieucategorie 1 tot en met 3.2) veranderd niet als gevolg van voorliggend bestemmingsplan. Een nadere toetsing aan de VNG-brochure is derhalve niet aan de orde.	0
Water	Voorliggende wijziging betreft een dermate kleine ontwikkeling en heeft geen toename van verharding tot gevolg. Voorliggende ontwikkeling heeft dan ook geen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding.	0
Beschermde flora en fauna	Voorliggende wijziging heeft geen negatief effect op omliggende Natura 2000-gebieden, bosschages of beschermde soorten.	0
Cultureel erfgoed	Er is geen sprake van relevante cultuurhistorische waarden in of nabij het plangebied. Tevens worden geen archeologische waarden aangetast.	0
Luchtkwaliteit	Op basis van de NIBM-tool blijkt dat sprake is van een bijdrage aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De NIBM-tool is echter gebaseerd op euro 6 diesel voertuigen. LNG voertuigen hebben 90% minder uitstoot van fijnstof en stikstof. Het project zal dan ook niet in betekende mate bijdragen aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen.	0
Externe veiligheid	De plaatsgebonden risicocontouren zijn binnen het wijzigingsplan als 'veiligheidszone-bevi' aangeduid. Binnen deze veiligheidszone zijn geen kwetsbare objecten aanwezig en mogen niet worden opgericht. Het groepsrisico is wel groter dan de oriëntatiewaarde. De gemeente dient derhalve een verantwoording van het groepsrisico te nemen.	-

+	Positief effect
0	Geen positief noch negatief effect
0/-	Negatief effect maar geen gevolgen
-	Negatief effect maar op te lossen middels maatregelen
--	Negatief effect

### Conclusie

De toetsing aan de selectiecriteria uit de bijlage III EU-richtlijnen 85/337/EEG maakt duidelijk dat er geen sprake is van belangrijke nadelige effecten op het milieu die het opstellen van een milieueffectrapportage of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk maken. Gelet hierop wordt voorgesteld om op basis van deze aanmeldnotitie een m.e.r.-beoordelingsbesluit te nemen dat geen milieueffectbeoordelingsrapport dan wel milieueffectrapportage nodig is.

## **Bijlagen**

1. Berekening Aeries calculator inzake stikstofdepositie
2. Berekening NIBM-tool inzake luchtkwaliteit

## Bijlage 1

## MEMO

Apeldoorn, 15-10-2019

Opgesteld: Anke Boorsma  
Kenmerk: CTP.552894

Betreft: Van den Landeweg  
Berekening stikstofdepositie aanlegfase met Aerius calculator 2019

### Invoergegevens:

#### **Aanlegfase:**

Bron 1 – mobiele werktuigen, vlakbron

Vlakbron, werkzaamheden

Mobiele kraan, 56-75 kw, stage klasse 4:

Betonstorter, 130-560 kw, stage klasse 4 :

Graafmachine, 130-560 kw, stage klasse 3 :

16 uur \* 6 ltr/h brandstofverbruik = 96 liter per jaar voor dit project

8 uur \* 6 ltr/h brandstofverbruik = 48 liter per jaar voor dit project

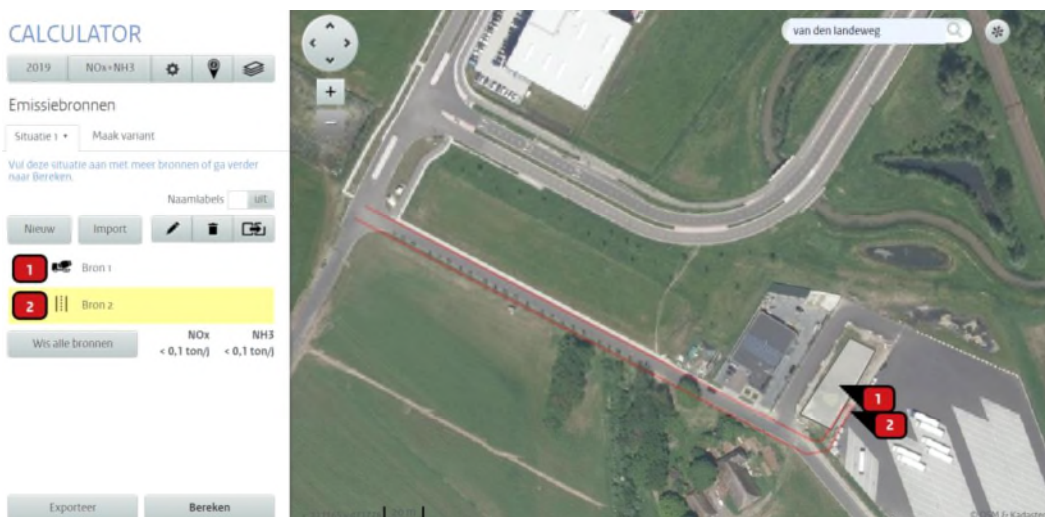
80 uur \* 7,1 ltr/h brandstofverbruik = 568 liter per jaar voor dit project

Bron 2 – werkverkeer, buitenwegen, lijnbron

Licht verkeer – 5 ritten per etmaal

Middelzwaar verkeer - 2 ritten per etmaal

Zwaar vrachtverkeer – 2 ritten per etmaal



The screenshot shows the AERIIUS CALCULATOR interface. On the left, there is a sidebar with the following elements: 'CALCULATOR' title, year '2019', pollutant selection 'NOx+NH3', and 'Emissiebronnen' section. Under 'Emissiebronnen', 'Situatie 1' is selected, and 'Maak variant' is the active button. Below this, there are buttons for 'Nieuw' and 'Import', and a 'Naamlabels' field with a dropdown menu. Two emission sources are listed: 'Bron 1' (mobile equipment) and 'Bron 2' (road traffic), with 'Bron 2' highlighted in yellow. At the bottom of the sidebar, there are buttons for 'Wis alle bronnen', 'Exporteer', and 'Bereken'. The main area of the interface is a satellite map of the 'van den Landeweg' construction site. A red line on the map indicates the location of the road traffic emission source (Bron 2). Two red markers with numbers '1' and '2' are placed on the map, corresponding to the emission sources defined in the sidebar.



**Resultaat berekening:**

Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j.

**Gebruiksfase:**

Bron 1 en 2 in berekening RT5sAfswsCQo (d.d. 28 maart 2019)  
Lijnbron

Totaal 210 bezoekers per etmaal  
Zwaar vrachtverkeer 130  
Middelzwaar vrachtverkeer 50

	BIJLAGE BIJ ADVIES EXTERNE VEILIGHEID
Datum:	23 december 2019
Opsteller:	Omgevingsdienst IJsselland Peter Oldersma
Telefoonnummer:	06-25776937
E-mailadres:	p.oldersma@odijsselland.nl
Zaaknummer:	Z2019-00005652-001
Betreft:	Voorstel verantwoordingsplicht groepsrisico voor LNG tankstation Van der Landeweg Deventer

## Paragraaf 4.9 Externe veiligheid

### Circulaire externe veiligheid LNG-tankstations

LNG tankstations vallen niet onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Vooruitlopend op de wetwijziging om LNG tankstations onder het Bevi te brengen is de Circulaire LNG tankstations gepubliceerd. De circulaire beoogt het voorkomen van saneringsgevallen indien de LNG tankstations onder regelgeving op het gebied van externe veiligheid komen te vallen. Daarnaast anticipeert de circulaire op de modernisering van het omgevingsveiligheidsbeleid. Kort gezegd houdt de circulaire het volgende in:

- Voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico worden de waarden en de systematiek uit het Bevi aangehouden.
- De risico's van LNG-tankstations worden berekend met de rekenmethodiek LNG tankstations.
- Als eerste aanvulling op de systematiek uit het Bevi wordt een minimumafstand van 50 meter gehanteerd tot (beperkt) kwetsbare objecten.
- Als tweede aanvulling op de systematiek uit het Bevi krijgen effectafstanden een rol.

### Toetsing aan het plaatsgebonden risico en de minimum veiligheidsafstand rondom het vulpunt

In de toelichting bij dit plan is een kwantitatieve risicoanalyse opgenomen met als titel "Risicoanalyse / Total tankstation Truckpoint Deventer" van AVIV, projectnummer 183746 d.d. 26 augustus 2019. In het rapport is het PR 10-6 plaatsgebonden risico en het groepsrisico berekend met het rekenmodel SAFETI-NL versie 8.12. De circulaire stelt dat rondom het vulpunt van het LNG tankstation een minimum veiligheidsafstand van 50 meter aangehouden dient te worden waarbinnen geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn toegestaan. De berekende PR 10-6 contour valt voor wat betreft de scenario's die samenhangen met dit vulpunt binnen de gestelde minimum veiligheidsafstand. Op dat punt wordt voldaan aan de circulaire.

Andere risicobepalende onderdelen van de LNG installatie vallen buiten de 50 meter veiligheidsafstand rondom het vulpunt. Hiertoe is op de plankaart aanvullend een contour opgenomen die het overige deel van de berekende PR 10-6 contour omvat.

Binnen de contour van 50 meter rondom het vulpunt en binnen de aanvullende contour worden door middel van planregels (beperkt) kwetsbare objecten wegbestemd. Hieronder vallen ook parkeerplaatsen bedoeld als slaapplaatsen voor chauffeurs.

Daarbij wordt de locatie van het vulpunt LNG op de plankaart gefixeerd zodat het van (beperkt) kwetsbare objecten vrij te houden gebied zich niet kan verplaatsen. Met deze planregels en de verbeelding op de plankaart wordt voldaan aan de basisveiligheidsafstanden van de circulaire.

### Toetsing van het berekende groepsrisico

In de voornoemde risicoanalyse is de hoogte van het groepsrisico berekend. Het groepsrisico ligt beneden de oriënterende waarde. Het groepsrisico wordt bepaald door enerzijds de ongevalsscenario's van de LNG installatie met de bijbehorende kansen en effecten en anderzijds de aanwezigheid van mensen binnen het invloedsgebied van de installatie. Aangezien het bedrijvenpark A1 nog grotendeels onbebouwd is, is uitgegaan van het aantal mensen dat aanwezig kan zijn op basis van de mogelijke invulling van de kavels. Dit geeft een iets realistischer beeld van het aantal mensen wat er zich binnen het invloedsgebied van het LNG tankstation kan bevinden dan



bestemmingsplan technisch mogelijk is. In de praktijk zal het aantal mensen wat op basis van het bestemmingsplan maximaal is toegestaan niet worden benaderd.

Toetsing van het berekende groepsrisico aan de Omgevingsvisie externe veiligheid Deventer 2015 levert op dat de ontwikkeling van een LNG tankstation wordt toegestaan onder voorwaarde van een optimaal planontwerp.

Voor dit plan is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio IJsselland. Op 14 januari 2016 en 24 juni 2019 is advies ontvangen van de veiligheidsregio. Het laatste advies was een aanvullend advies over de bluswatervoorziening. Deze adviezen zijn bij dit plan betrokken. De Veiligheidsregio sluit in dit advies aan bij de Circulaire LNG en het heeft het advies afgestemd met de Veiligheidsregio Noord- en Oost Gelderland. Op dit advies wordt hieronder ingegaan waarbij de aspecten bereikbaar bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid tevens aan de orde komen.

De Veiligheidsregio heeft het volgende geadviseerd:

1)

Binnen de bufferzone van 50 meter rondom het LNG-tankstation in het geheel geen parkeerplaatsen voor vrachtwagens toe te staan.

Ad 1)

In aansluiting op de circulaire wordt hier het vulpunt bedoeld. Deze afstand wordt vrijgehouden van parkeerplaatsen die tevens als slaapplek voor chauffeurs kunnen worden gebruikt. Een parkeerplaats die niet als oogmerk het verblijf over langere duur van mensen heeft is geen (beperkt) kwetsbaar object. Daaraan wordt door de planregels en de verdere toelichting op plan voldaan.

2)

Te zorgen voor een goede bereikbaarheid van het plangebied.

Ad 2)

Zie onder bereikbaarheid.

3)

Door de inrichtinghouder van het tankstation een noodplan op te laten stellen die rekening houdt met de verschillende scenario's bij LNG tankstations.

Ad 3)

Dit wordt bij de omgevingsvergunning meegenomen.

4)

Bij de ontwikkeling van het plan rekening te houden met de mogelijke effecten tot 100 meter en waar mogelijk ook met de effecten tot 350 meter.

Ad 4)

Wat betreft effecten wordt rekening gehouden met de afstanden gesteld in de circulaire LNG op een wijze zoals aangegeven onder punt 1). Daarnaast wordt voor dit plan ingegaan op de bereikbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

5)

Het LNG tankstation opnemen in de risicokaart.

Ad 5)

Dit wordt na het vaststellen van de beschikking omgevingsvergunning opgenomen.

6)

De toekomstige aanwezigheid van het plangebied en de directe omgeving voor te lichten over de risico's met het bijbehorende handelingsperspectief.

Ad 6)

Dit wordt buiten het kader van dit besluit geregeld.

7)

De initiatiefnemer in overleg met de brandweer te laten zorgen voor goed bereikbare bluswatervoorzieningen met voldoende capaciteit.

Ad 7

Dit punt is op 24 juni 2019 nader uitgewerkt door de veiligheidsregio. Er wordt geadviseerd een put te boren met een minimale capaciteit van 90 m<sup>3</sup> per uur. Deze put moet op minimaal 325 meter van het LNG vulpunt en het hoofdopslagvat zijn gelegen. Dit wordt in het plan beschreven onder bestrijdbaarheid.

### Maatregelen aan de bron

Bij de technische uitvoering van de installatie is gekozen voor de installatie met de kleinste effectafstand. Bij de tankwagen en de opslagtank wordt bij uitstroming door automatische detectie en een terugslagklep bij het opslagvat binnen 5 seconden ingegrepen zodat de uitstroming stopt. De verticale opslagtank is voorzien van een van bovenvulling zodat de kans op uitstroming bij een calamiteit kleiner is. Bij het lossen van LNG wordt gebruik gemaakt van een pomp en is de voordruk in de tankauto kleiner dan 3,2 bar.

### Bereikbaarheid

In het vooroverleg is met de Veiligheidsregio IJsselland de bereikbaarheid beschouwd van het terrein. Hoofdontsluiting van het plangebied is de Van der Landeweg in Deventer. Deze weg wordt bereikt via de spooronderdoorgang naar het bedrijvenpark A1 vanaf de snelwegafrit Deventer-Oost. Een tweede noodontsluiting is gerealiseerd via de Dortherweg. Op deze wijze kan de locatie windrichtingonafhankelijk door de hulpdiensten worden bereikt.

### Bestrijdbaarheid

Het meest voorkomende scenario bij LNG is plasbrand. Deze plas is zeer brandbaar en brand vaak al binnen enkele minuten uit. Door hittestraling kunnen veel branden in de omgeving ontstaan. Hierdoor is bluswater in voldoende mate noodzakelijk. Om voldoende bluswater te garanderen is een geboorde put noodzakelijk met een capaciteit van 90 m<sup>3</sup> per uur. Deze put moet op minimaal 325 meter van het LNG vulpunt en het hoofdopslagvat zijn gelegen. De hittestraling is zo groot dat de hulpdiensten niet dichterbij kunnen komen. De veiligheidsregio geeft in hun advies aan om in overleg met hun de plek van de put te bepalen. Dit is in beginsel de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer en hij zal hier op geattendeerd moeten worden.

### Zelfredzaamheid

De locatie waar het LNG tankstation wordt gevestigd wordt bezocht door hoofdzakelijk vrachtwagenchauffeurs. Er mag vanuit worden gegaan dat de reguliere bezoekers van de truckparking over een goede zelfredzaamheid beschikken. Bezoekers van het terrein worden voorgelicht door de inrichtinghouder over de risico's van de LNG installatie en het bijbehorende handelingsperspectief.

**PM Dit moet nog worden bedacht en geregeld.**

### Toetsing aan de Omgevingsvisie externe veiligheid Deventer 2015 en eindafweging van het aspect externe veiligheid

Voor het bedrijventerrein waarop de LNG installatie zal worden gevestigd is het ambitieniveau "Overige bedrijventerreinen" opgenomen. Dit ambitieniveau houdt het volgende in. Overschrijding van de grenswaarde voor kwetsbare objecten wordt niet toegestaan. Voor beperkt kwetsbare objecten wordt dit uitsluitend toegestaan onder voorwaarden met een zwaarwegend motief. De vrachtwagenparkeerplaatsen die ook als rust- of slaappleats gebruikt kunnen worden zijn beschouwd als beperkt kwetsbaar object. Aangezien het een nieuwe situatie betreft is er geen zwaarwegend motief voorhanden om hiervan af te wijken. Het plan voldoet hieraan. De voornoemde parkeerplaatsen blijven buiten de minimale veiligheidsafstanden van de installatie. Toename van het groepsrisico is acceptabel bij een optimaal planontwerp.

Het plangebied kan tweezijdig worden bereikt door de hulpdiensten. De ontvluchting kan ook via die routes plaatsvinden. Het terrein ligt aan de rand van het industrieterrein in relatief open gebied. Dat vergroot de vluchtopties. Gezien de effectgebieden kan op het industrieterrein ook voldoende afstand genomen worden in westelijke richting. **PM Gebruikers van het terrein worden over de risico's en het handelingsperspectief geïnformeerd door de vergunninghouder. PM In overleg met de Veiligheidsregio IJsselland is de bluswatervoorziening op de te verwachten calamiteiten afgestemd.** Samenvattend kan worden gesteld dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor dit plan.