

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 m³ 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

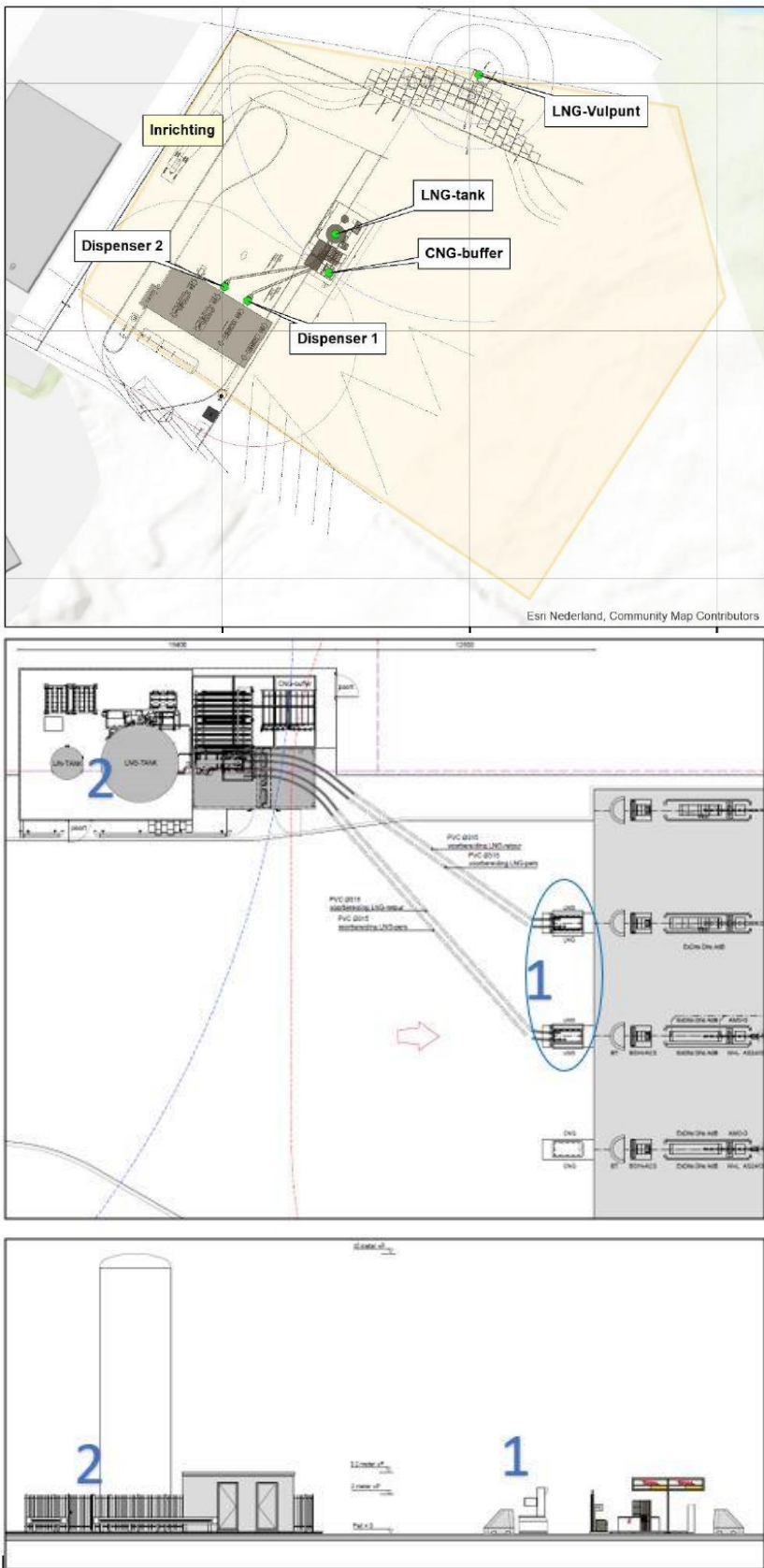
De locatie maakt onderdeel uit van Truckpoint Deventer en is gelegen bij afrit 24 van de A1 (Deventer-Oost). Het Truckpoint Deventer bestaat uit circa 100 vrachtwagenparkeerplaatsen voor lang parkeren in de buurt van de A1. Bij de parkeerplaatsen is men voornemens een tankstation te realiseren. Hiervoor 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. Aangetoond 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 Aerius-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) verandert 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, boschages 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

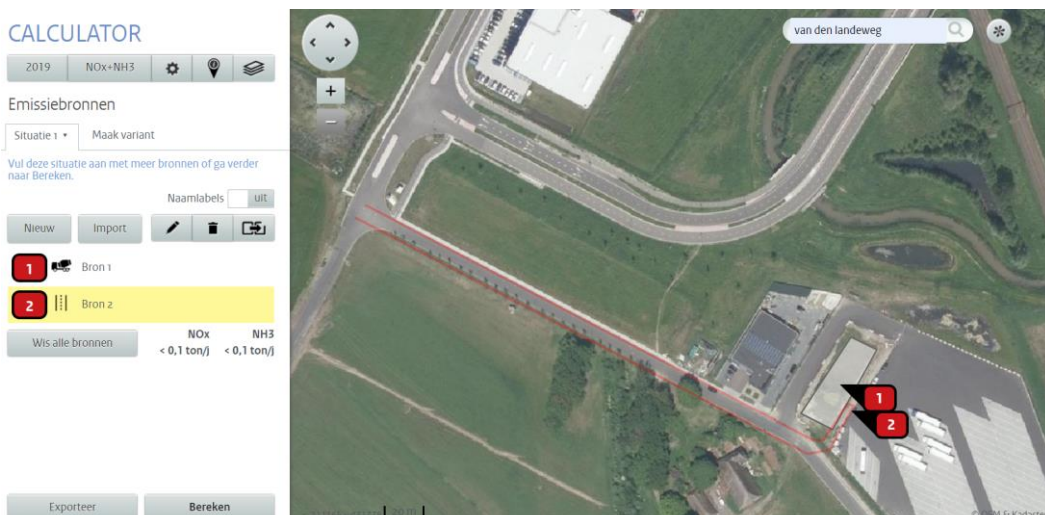
Mobiele kraan, 56-75 kw, stage klasse 4:	16 uur * 6 ltr/h brandstofverbruik = 96 liter per jaar voor dit project
Betonstorter, 130-560 kw, stage klasse 4 :	8 uur * 6 ltr/h brandstofverbruik = 48 liter per jaar voor dit project
Graafmachine, 130-560 kw, stage klasse 3 :	80 uur * 7,1 ltr/h brandstofverbruik = 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 displays the 'CALCULATOR' interface for the year 2019, focusing on NOx and NH3 emissions. The 'Emissiebronnen' (Emission Sources) section is active, showing 'Situatie 1' and 'Maak variant'. Below this, there are buttons for 'Nieuw' (New) and 'Import', and a 'Naamlabels' (Labels) dropdown set to 'uit' (off). Two emission sources are listed: 'Bron 1' (mobile equipment) and 'Bron 2' (road traffic), both with a '1' in a red circle. A table below shows the calculated emissions: NOx < 0,1 ton/j and NH3 < 0,1 ton/j. At the bottom, there are 'Exporteer' and 'Bereken' (Calculate) buttons. The right side of the screenshot shows a satellite map of the 'van den landeweg' site, with red markers '1' and '2' indicating the locations of the emission sources.



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 2

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2019
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		420
Aandeel vrachtverkeer		90,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	2,53
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,33
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		