

Van der Landeweg, LNG-CNG Truckpoint Deventer

Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Algemeen	5
1.2 Geldend bestemmingsplan	6
1.3 Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	9
Hoofdstuk 3 Beleid	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal en regionaal beleid	13
3.3 Gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk 4 Planologisch relevante aspecten	17
4.1 Beoordeling Milieueffectrapportage	17
4.2 Bodem	17
4.3 Geluid	18
4.4 Bedrijfshinder	18
4.5 Watertoets	19
4.6 Flora- en fauna	21
4.7 Cultureel erfgoed	21
4.8 Luchtkwaliteit	23
4.9 Externe veiligheid	24
Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving	29
5.1 Inleiding	29
5.2 Hoofdopzet	29
5.3 Bestemmingen	30
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	31
6.1 Inleiding	31
6.2 Economische uitvoerbaarheid	31
6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Algemeen

Bij de gemeente Deventer is in 2018 een aanvraag om wijziging van het bestemmingsplan ontvangen. De aanvraag voorziet in het mogelijk maken van een installatie voor het kunnen aanbieden van duurzame brandstoffen bij het tankstation voor vrachtwagens aan de Van Der Landeweg te Deventer. De locatie maakt onderdeel uit van Truckpoint Deventer en is gelegen bij afrit 24 van de A1 (Deventer-Oost).

In de volgende figuur is de ligging van het plangebied met een rode cirkel aangegeven.



Figuur 1.1 Ligging plangebied



Figuur 1.2

Luchtfoto plangebied en omgeving (locatie tankstation aangeduid met ster)

Het (reeds gerealiseerde) 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 reeds een vergunning verleend. De locatie is gelegen op de kadastrale percelen N476 en N479 van de gemeente Deventer.

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 voorliggend wijzigingsplan worden uitsluitend de installaties mogelijk gemaakt welke benodigd zijn ten behoeve van de duurzame brandstoffen.

1.2 Geldend bestemmingsplan

Het vigerend bestemmingsplan ter plaatse is "Bedrijvenpark A1, herziening oost" welke op 18 februari 2015 onherroepelijk is geworden. Hieronder is een uitsnede van de daarbijhorende verbeelding weergegeven.



Figuur 1.3

Vigerend bestemmingsplan 'Bedrijvenpark A1, herziening oost'

De locatie heeft in het bestemmingsplan de bestemming 'Bedrijventerrein' met een specifieke aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.2'. Op deze locatie zijn bedrijven toegestaan die in de bij de regels opgenomen Staat van bedrijfsactiviteiten aangeduid zijn als categorie 1 tot en met 3.2.

Het is echter niet toegestaan om een in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bedoelde inrichting op te richten. LNG-installaties als ook CNG-installaties zijn nog niet aangewezen als zijnde inrichtingen die onder de werking van het Bevi vallen. Maar er is sinds 2015 wel een 'Circulaire externe veiligheid LNG-tankstations' waarin is aangegeven dat LNG-tankstations beschouwd moeten worden als vallend onder de Bevi.

Het oprichten van onder andere LNG-installaties bij het tankstation is niet rechtstreeks toegestaan in het vigerend bestemmingsplan. In artikel 17.2 van het bestemmingsplan 'Bedrijvenpark A1, herziening Oost' is echter een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de vestiging van een bevi zodanig dat:

- a. op gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' een of meer aanduidingen 'specifieke vorm van bedrijventerrein - bevi' worden toegevoegd, uitgebreid, van vorm veranderd of verplaatst, met uitzondering van gronden ter plaatse van de bestemming 'Gemengd';
- b. rond een onder a bedoelde aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - bevi' de op de betreffende bevi afgestemde aanduiding 'veiligheidszone - bevi' wordt aangegeven op gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' en op aangrenzende gronden binnen het plangebied, met uitzondering van gronden met de bestemming 'Wonen' en gronden ter plaatse van de bestemming 'Gemengd';

met inachtneming van de volgende bepalingen:

1. op gronden ter plaatse van de onder b bedoelde aanduiding 'veiligheidszone - bevi' mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn;
2. indien op gronden ter plaatse van de onder b bedoelde aanduiding 'veiligheidszone - bevi' nog geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn, maar deze krachtens het plan wel zijn toegestaan, mag het wijzigen slechts geschieden, indien de rechthebbenden en gebruikers van die gronden hebben ingestemd met de beperkingen van hun rechten en gebruiksmogelijkheden die voortvloeien uit het feit dat ze binnen de veiligheidszone komen te liggen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een planbeschrijving gegeven van de nieuwe situatie. In hoofdstuk 3 worden de beleidskaders van rijk, provincie en gemeente beschreven. De planologisch relevante aspecten met betrekking tot het milieu komen in hoofdstuk 4 aan bod. De juridische planbeschrijving volgt in hoofdstuk 5 en in hoofdstuk 6 komen respectievelijk de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan aan bod.

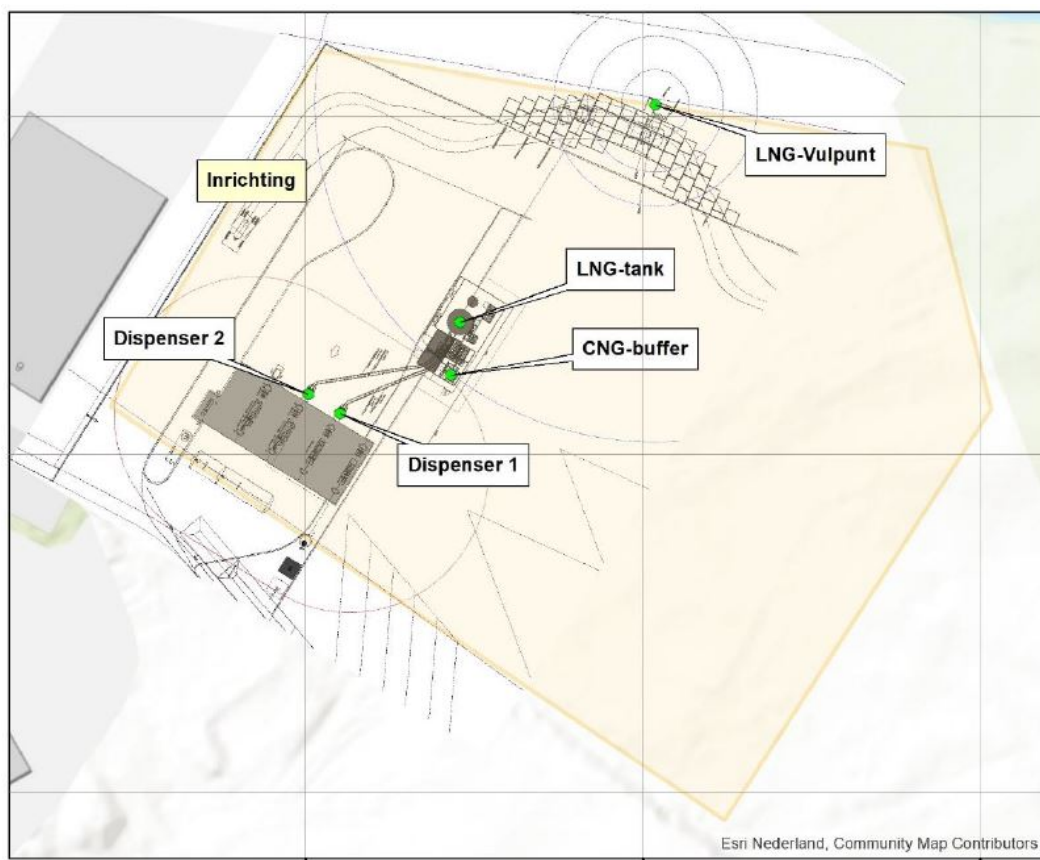
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

Het tankstation met de reguliere brandstoffen is rechtstreeks mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. Hiervoor is reeds vergunning verleend op 11 januari 2019. Voorliggend wijzigingsplan ziet enkel toe op het toevoegen van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - bev1' om de aanleg van een LNG- en LCNG-installatie mogelijk te maken.

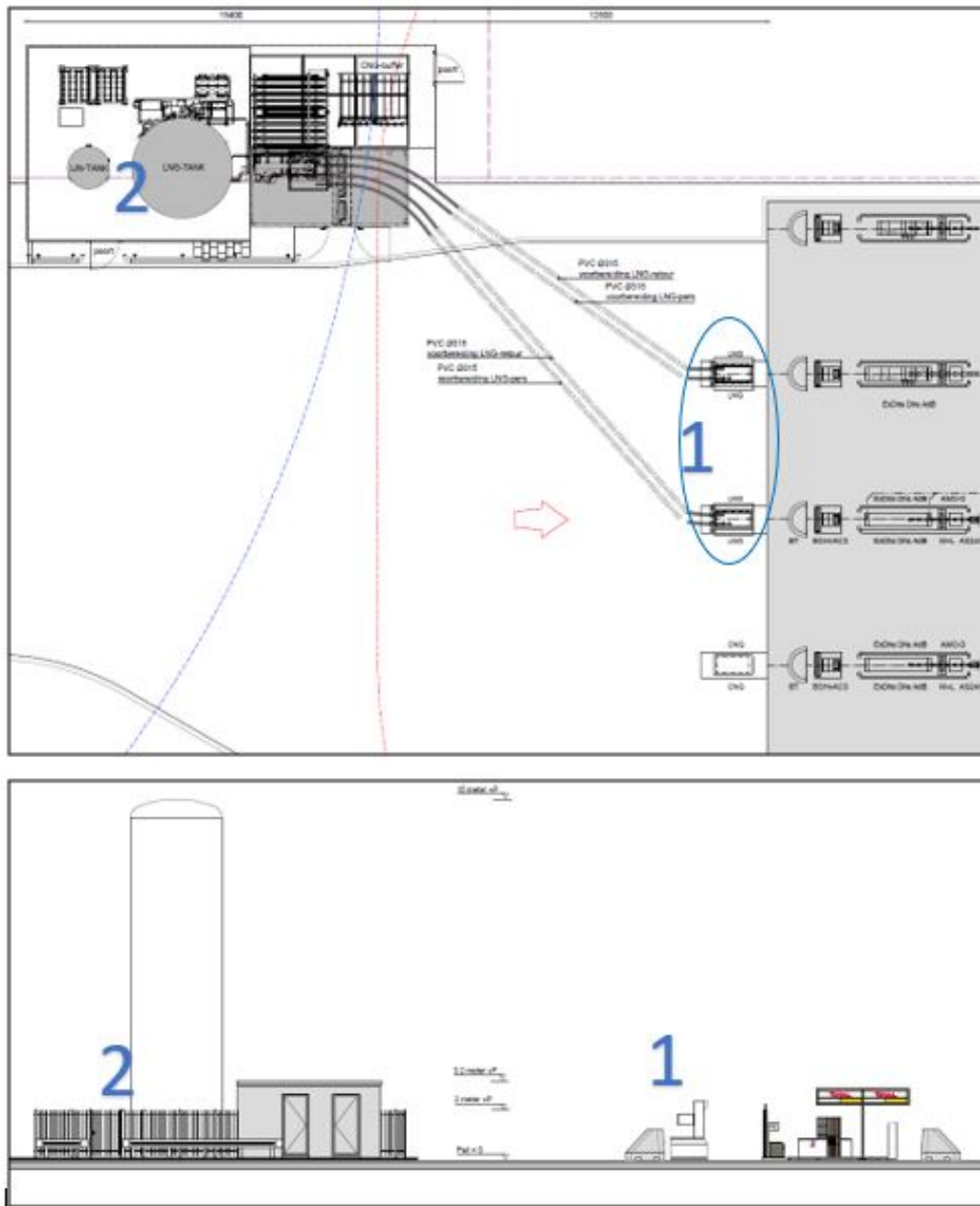
De afkorting LNG betekent: Liquid Natural Gas, oftewel vloeibaar gas. LNG wordt in verschillende delen van de wereld al langere tijd gebruikt als motorbrandstof. Het vloeibare gas kan onder de cryogene vloeistoffen worden geschaard. Vanwege de vloeibare vorm heeft LNG een grotere energie-inhoud per liter dan CNG. Dit maakt het uitermate geschikt voor langeafstandsvervoer.

Het vloeibaar aardgas wordt met een tankswagen of tankcontainer over de weg vervoerd en verpompt naar het hoofdopslagvat. Dit dient als buffer en is tevens een koudevoorraad waar gas uit de installatie kan hercondenseren om zodoende zero boil-off (geen uitstoot van aardgas naar omgeving) te bewerkstelligen. Vanuit het hoofdopslagvat wordt LNG met een pomp door een warmtewisselaar geleid naar de dispenserslang voor directe aflevering. De dispenser (afleverinstallatie) is vrijstaand en verbonden met de rest van de installatie via ondergrondse leidingen.

Er is tevens een systeem waarmee LNG wordt omgezet naar CNG (compressed natural gas). Dit LCNG systeem bestaat uit een hoge druk plunjerpomp aangesloten op het hoofdopslagvat, een hoge druk ambient heater, een CNG-buffer en een CNG dispenser. De ambient heater zet de vloeistof om in gas onder hoge druk.



Figuur 2.1 Weergave indeling en situering (bron: Risicoanalyse Truckpoint Deventer, dec 2018)



Figuur 2.2 Detailtekening met weergave tanks (2) en dispensers (1) (bron: ContrAll, dec. 2018)

Om LNG en LCNG aan te kunnen bieden dienen een aantal extra voorzieningen aangebracht te worden. Deze zijn in bovenstaande figuren weergegeven:

- Extra dispensers bij de pompen (hierboven aangeduid met nummer 1);
- Tanks ten behoeve van de opslag (hierboven aangeduid met nummer 2);
- LNG-vulpunt (ligging zie figuur 2.1).

De hoogte van de LNG tank bedraagt 15 meter.

Toetsing regels wijzigingsbevoegdheid ex artikel 17.2 uit het moederplan (Bedrijvenpark A1,

herziening oost)

In artikel 17.2 van het moederplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor de vestiging van een bevi, zodanig dat:

- a. op gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' een of meer aanduidingen 'specifieke vorm van bedrijventerrein - bevi' worden toegevoegd, uitgebreid, van vorm veranderd of verplaatst, met uitzondering van gronden ter plaatse van de bestemming 'Gemengd';

Ter plaatse van het LNG-vulpunt is de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - bevi' opgenomen. In de begripsomschrijving is bepaald dat in voorliggend bestemmingsplan onder 'bevi' het uitsluitend een LNG-vulpunt betreft.

- b. rond een onder a bedoelde aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - bevi' de op de betreffende bevi afgestemde aanduiding 'veiligheidszone - bevi' wordt aangegeven op gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' en op aangrenzende gronden binnen het plangebied, met uitzondering van gronden met de bestemming 'Wonen' en gronden ter plaatse van de bestemming 'Gemengd';

Rondom het LNG-vulpunt (specifieke vorm van bedrijventerrein - bevi) is een zone van 50 meter opgenomen en bestemd met de aanduiding 'veiligheidszone - bevi'.

met inachtneming van de volgende bepalingen:

1. op gronden ter plaatse van de onder b bedoelde aanduiding 'veiligheidszone - bevi' mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn;

Binnen de 'veiligheidszone - bevi' zijn geen kwetsbare objecten aanwezig en realisatie van kwetsbare objecten is op grond van de regels ook uitgesloten. Onder kwetsbare objecten worden ook de parkeerplaatsen bedoeld.

2. indien op gronden ter plaatse van de onder b bedoelde aanduiding 'veiligheidszone - bevi' nog geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn, maar deze krachtens het plan wel zijn toegestaan, mag het wijzigen slechts geschieden, indien de rechthebbenden en gebruikers van die gronden hebben ingestemd met de beperkingen van hun rechten en gebruiksmogelijkheden die voortvloeien uit het feit dat ze binnen de veiligheidszone komen te liggen.

Er worden geen kwetsbare objecten mogelijk gemaakt, dus niet van toepassing.

Hoofdstuk 3 **Beleid**

Deze wijziging ziet enkel toe op toevoegen van een specifieke aanduiding om duurzame brandstoffen aan te kunnen bieden bij een tankstation. In dit hoofdstuk komen dan ook alleen de beleidskaders aan bod die relevant zijn ten aanzien van duurzame brandstoffen dan wel externe veiligheid.

3.1 Rijksbeleid

Bij het vaststellen van dit wijzigingsplan zijn geen rechtstreekse Europese en nationale ruimtelijke belangen betrokken. De algemene beleidsrichtlijnen van het Europees en rijksbeleid, o.a. de Nota Ruimte, worden nader uitgewerkt in provinciaal en gemeentelijk beleid en om die reden niet nader behandeld.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Omgevingsvisie en Omgevingsverordening Overijssel 2017

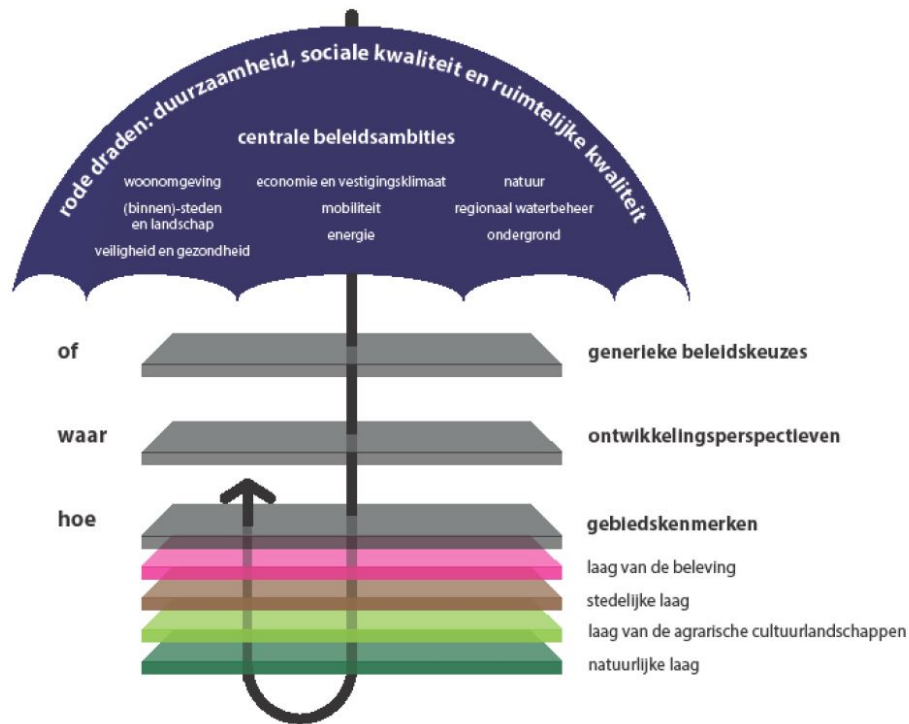
De Omgevingsvisie Overijssel 2017 'Beken kleur' is op 12 april 2017 vastgesteld door Provinciale Staten en is vanaf 1 mei 2017 van kracht. De Omgevingsvisie Overijssel is het integrale provinciale beleidsplan voor de fysieke leefomgeving van Overijssel.

De provincie beschikt over een palet aan instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. Het gaat er daarbij om steeds de optimale mix van instrumenten toe te passen, zodat effectief en efficiënt resultaat wordt geboekt voor alle ambities en doelstellingen van de Omgevingsvisie. De keuze voor inzet van deze instrumenten is bepaald aan de hand van een aantal criteria. In de Omgevingsvisie is bij elke beleidsambitie een realisatieschema opgenomen waarin is aangegeven welke instrumenten de provincie zal inzetten om de verschillende onderwerpen van provinciaal belang te realiseren.

In de Omgevingsvisie staat het uitvoeringsmodel centraal. Het uitvoeringsinstrument dat aan de Omgevingsvisie is gekoppeld is de Omgevingsverordening Overijssel 2017 van de provincie.

De Omgevingsverordening Overijssel 2017 is op 12 april 2017 vastgesteld door Provinciale Staten en is vanaf 1 mei 2017 van kracht. De Omgevingsverordening dient als waarborg voor een deel van het beleid dat is neergelegd in de Omgevingsvisie. De Omgevingsverordening telt daarnaast ook als Milieuverordening, Waterverordening en Verkeersverordening.

Ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en sociale kwaliteit zijn rode draden in de verordening. In de Omgevingsverordening wordt geëist dat in de toelichting bij bestemmingsplannen aan het uitvoeringsmodel getoetst wordt. Dit model is gebaseerd op drie verschillende niveaus (zie figuur 3.1). Aan de hand van deze drie niveaus kan worden bepaald of er een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is en er behoefte aan is, waar het past en hoe het uitgevoerd kan worden.



Figuur 3.1 Uitvoeringsmodel Omgevingsvisie Overijssel

Generieke beleidskeuzes (de 'of' vraag)

De vraag óf een initiatief mogelijk is, wordt onder andere bepaald door generieke beleidkeuzes van EU, Rijk of provincie. Generieke beleidskeuzes betreffen onder meer basiskwaliteiten als schoon drinkwater en het garanderen van 'droge voeten', maar ook beleidskeuzes om overaanbod van bijvoorbeeld woningbouw- en kantorenlocaties te voorkomen. In heel Overijssel is een aantal generieke beleidskeuzes van toepassing op nagenoeg alle thema's en locaties. Het gaat hierbij om:

- Integrale afweging ecologische, economische en sociaal-culturele belangen.
- Toekomstbestendigheid.
- Concentratie stedelijke voorzieningen.
- (Boven)regionale afstemming.
- Zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik.

Samen geven deze beleidskeuzes invulling aan de Overijsselse 'Ladder voor duurzame verstedelijking'. Deze 'Ladder' geeft een nadere invulling aan de stappen die gemeenten in de onderbouwing van nieuwe stedelijke ontwikkelingen op grond van de Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening) moeten doorlopen.

De generieke beleidskeuzes zijn vaak normstellend, ofwel vormen randvoorwaarden waarmee iedereen rekening moet houden vanwege zwaarwegende publieke belangen.

Locatiespecifiek

De locatie is aangeduid als 'Boringsvrije zone Salland Diep' en 'Boringsvrije zone drinkwatervoorziening'. Ter plaatse mogen geen activiteiten plaatsvinden die dieper reiken dan 50 m-mv. Voorliggende ontwikkeling betreft geen activiteiten die dieper reiken dan 50 m-mv.

Ontwikkelingsperspectieven (de 'waar' vraag)

Na het beantwoorden van de 'of-vraag', is de vraag 'waar' het initiatief past of ontwikkeld kan worden. In haar visie op de toekomst van Overijssel onderscheidt de provincie zes ontwikkelingsperspectieven. Deze ontwikkelingsperspectieven schetsen een ruimtelijk perspectief voor een combinatie van functies en geven aan welke beleids- en kwaliteitsambities daarbij leidend zijn. De ontwikkelingsperspectieven geven zo richting aan waar wat ontwikkeld zou kunnen worden.

Binnen de stedelijke omgeving onderscheidt de provincie drie ontwikkelingsperspectieven, ieder met een eigen accent:

- Stedelijke netwerken als motor voor de Overijsselse economie en cultuur.
- Steden en dorpen als veelzijdige leefmilieus.
- Hoofdinfrastructuur: vlot en veilig.

De ontwikkelingsperspectieven zijn richtinggevend. Dit betekent dat er ruimte is voor lokale afweging: een gemeente kan vanwege maatschappelijke en/of sociaal-economische redenen in haar Omgevingsvisie en bestemmingsplan een andere invulling kiezen. Die dient dan wel te passen binnen de – voor dat ontwikkelingsperspectief – geldende kwaliteitsambities. Daarbij dienen de nieuwe ontwikkelingen verbonden te worden met de bestaande kenmerken van het gebied, conform de Catalogus Gebiedskenmerken (de derde stap in het uitvoeringsmodel).

Locatiespecifiek

De planlocatie behoort tot het ontwikkelingsperspectief 'Topwerklocaties binnen stedelijke netwerken'. Topwerklocaties zijn werklocaties met bijzondere vestigingscondities voor bedrijven die zich richten op een (inter)nationaal verzorgingsgebied en een stuwende functie hebben voor de regionale economie. De ontwikkeling betreft enkel de toevoeging van het aanbod voor duurzame brandstoffen. De locatie is reeds ingericht als tankstation met aangrenzend een truckstop voor (inter)nationaal vrachtverkeer.

Gebiedskenmerken (de 'hoe' vraag)

Ten slotte is de vraag 'hoe' het initiatief ingepast kan worden in het landschap. Bij deze vraag spelen de gebiedskenmerken een belangrijke rol. Bij gebiedskenmerken gaat het om de ruimtelijke kenmerken van een gebied of gebiedstype, die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit van dat gebied of gebiedstype. Voor alle gebiedstypen in Overijssel heeft de provincie in de Catalogus Gebiedskenmerken beschreven welke kwaliteiten en kenmerken van provinciaal belang worden bevonden en die behouden, versterkt of ontwikkeld moeten worden.

De provincie maakt bij de gebiedskenmerken onderscheid in de volgende vier lagen, die uiteraard niet los van elkaar staan en altijd met elkaar verbonden zijn:

- De natuurlijke laag;
- De laag van het agrarisch cultuurlandschap;
- De stedelijke laag;
- De laag van de beleving.

Terugkerende elementen in de gebiedskenmerken van provinciaal belang zijn beleefbaarheid, toegankelijkheid, zichtbaarheid, bruikbaarheid, en cultuurhistorische waarden van landschap, bebouwing en bebouwingsstructuren, waaronder archeologische en aardkundige waarden. In de Catalogus Gebiedskenmerken beschrijft de provincie per gebiedstype:

- Kenmerken die bepalend zijn voor de karakteristiek en kwaliteit van dat gebiedstype.
- Ontwikkelingen die spelen.

- Ambitie en visie op de toekomst van het gebiedstype.
- Sturing die realisatie van de visie mogelijk maakt.

De gebiedskenmerken zijn soms normstellend, maar meestal richtinggevend of inspirerend.

Locatiespecifiek

De locatie is bij gebiedskenmerken aangeduid als 'bedrijventerrein'. Een tankstation waar reeds een vergunning voor verleend is, is binnen dit gebied is een passende functie. Dit tankstation zal worden uitgebreid met voorzieningen ten behoeve van het aan kunnen bieden van duurzame brandstoffen zoals LNG en LCNG.

Er is dan ook sprake van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik. De toevoeging van de voorzieningen heeft geen negatief ruimtelijk effect.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan Deventer 2025 (2004)

In het Structuurplan Deventer 2025 (april 2004) zijn de toekomstige ruimtelijke opgaven voor Deventer en de gewenste ontwikkelingsrichting(en) in beeld gebracht. Het bedrijvenpark A1 is hierin aangeduid (korte termijn ontwikkeling) als bedrijventerrein in ontwikkeling met een (boven)regionaal profiel, voor de meer snelweggebonden werkgelegenheid. Ook voor de lange termijn ontwikkeling blijft het bedrijventerrein aangeduid als bedrijvenpark A1 waar tevens grootschalige stedelijke voorzieningen mogelijk zijn.

Conclusie

Voorliggende ontwikkeling, de toevoeging van installaties ten behoeve van duurzame brandstoffen bij een reeds vergund tankstation, is passend op het bedrijventerrein gelegen naast de A1 en naast een groot vrachtwagenparkeerplaats. De ontwikkeling past dan ook binnen het structuurplan van Deventer.

Omgevingsvisie externe veiligheid (2015)

In de omgevingsvisie is aangegeven dat voor nieuwe risicobronnen waarop de regelgeving op het gebied van externe veiligheid nog niet is aangepast, zoals LNG-installaties, deze risicobronnen gelijkwaardig zullen worden behandeld als gereguleerde risicobronnen.

Voor dit plan is een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd. In paragraaf 4.9 Externe veiligheid is dit nader beschreven. Uit het onderzoek komt naar voren dat het beoogde gebruik en de beoogde bouwwerken met in achtname van de genoemde maatregelen uitvoerbaar is binnen genoemde beleidskaders.

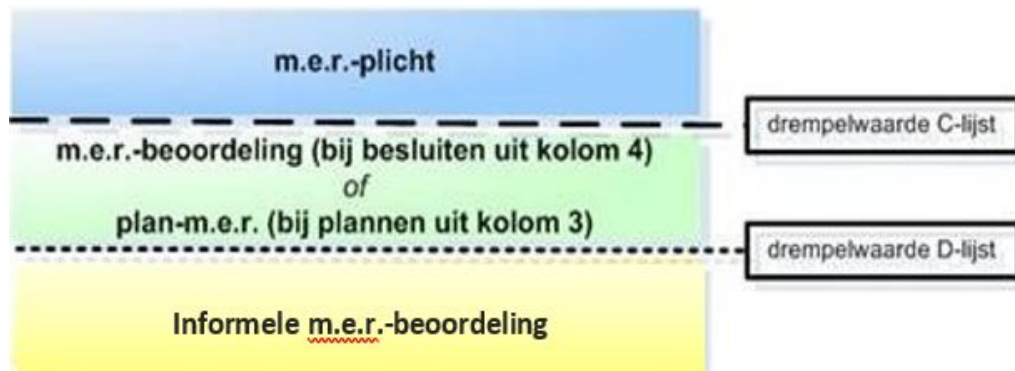
Conclusie

Het plan past binnen de kaders die de "Omgevingsvisie externe veiligheid" stelt.

Hoofdstuk 4 Planologisch relevante aspecten

4.1 Beoordeling Milieueffectrapportage

Per 7 juli 2017 is het gewijzigde Besluit m.e.r. in werking getreden. In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Wanneer een activiteit genoemd is bij onderdeel D van de bijlage, maar onder de drempelwaarde blijft is een informele m.e.r.-beoordeling van toepassing. Hieronder is het e.e.a. visueel weergegeven.



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). De activiteit blijft wel onder de drempelwaarde, er dient derhalve wel een informele m.e.r.-beoordeling te worden verricht.

Hiervoor zal een aanmeldnotitie worden ingediend. De aanmeldnotitie dient in te gaan op de volgende onderdelen:

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

Op basis van de aanmeldnotitie kan het bevoegd gezag 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). Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is een separate procedure en dient genomen te worden alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld. De aanmeldnotitie is als bijlage 1 opgenomen in dit bestemmingsplan.

4.2 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 nieuwe bestemming.

Beoordeling

Door de toevoeging van een CNG- en LNG-installatie wijzigt de bestemming niet. De locatie heeft de bestemming 'Bedrijventerrein' en behoudt deze bestemming. Er is enkel sprake van toevoeging van een specifieke aanduiding 'bevi'. Hiervoor is geen extra bodemonderzoek noodzakelijk. Vanwege de bodemverdachte activiteiten die zullen plaatsvinden zal de bodemkwaliteit wel worden vastgelegd middels een nul-situatie.

In 2014 is een verkennend bodemonderzoek¹ uitgevoerd ter plaatse van het tankstation en Truckpoint Deventer. Tevens is een nader bodemonderzoek uitgevoerd². De rapportages zijn volledigheidshalve opgenomen in bijlage 2 bij de toelichting van het bestemmingsplan. De conclusies zijn hieronder opgenomen.

Conclusies

In de zintuiglijk schone boven- en ondergrond van de vaste bodem zijn geen gehalten aan onderzochte stoffen gemeten boven de achtergrondwaarden. In het grondwater ter plaatse van de onderzoekslocatie zijn gehalten aan zink, kobalt, nikkel, barium en naftaleen boven de streefwaarden gedetecteerd. De verhogingen aan metalen zijn toe te schrijven aan natuurlijk verhoogde achtergrondwaardes. De overschrijding is marginaal en behoeft geen nader onderzoek.

4.3 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.

Beoordeling

Een LNG- en/of LCNG-installatie is geen geluidgevoelige functie.

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.

Een akoestisch onderzoek naar verkeerslawaai is derhalve niet aan de orde.

Conclusie

Het aspect geluid vormt dan ook geen belemmering voor de planvorming.

4.4 Bedrijfshinder

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.

Beoordeling

De reeds toegestane milieucategorieën (milieucategorie 1 tot en met 3.2) verandert niet als gevolg van

voorzittend bestemmingsplan. Een nadere toetsing aan de VNG-brochure is derhalve niet aan de orde.

In het kader van de vergunningsaanvraag Wet milieubeheer is echter wel een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin effecten van de relevante geluidbronnen zoals transportbewegingen van vrachtwagens die komen tanken als ook een tankwagen zijn onderzocht. Het akoestisch onderzoek is als Bijlage 4 toegevoegd aan het bestemmingsplan. Hieronder worden enkel de conclusies weergegeven.

Conclusie

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bedraagt ter plaatse van de nabij gelegen woningen van derden in de dag, avond en nachtperiode maximaal respectievelijk 29, 29 en 21 dB(A).

De richtwaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau uit de handreiking worden niet overschreden.

Het maximale geluidniveau ter plaatse van de nabij gelegen woningen van derden bedraagt maximaal 60, 41 en 41 dB(A) in respectievelijk de dag, avond en nachtperiode.

De richtwaarde voor het maximale geluidniveau worden niet overschreden.

Het aspect bedrijfshinder vormt dan ook geen belemmering voor de planvorming.

4.5 Watertoets

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 bestemmingsplan 'Bedrijvenpark A1' is in 2008 een waterhuishoudkundig plan opgesteld. Onderstaand worden de belangrijkste aspecten kort toegelicht. Voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar genoemd Waterhuishoudingsplan.

Oppervlaktewater

Het watersysteem van de Dortherbeek en van de retentiegebieden (inclusief Pessinkwatergang) zijn twee gescheiden systemen.

Er wordt naar gestreefd om de Dortherbeek zodanig aan te leggen, dat het hoogteverschil wordt opgevangen door het meanderen van de beek waardoor de stuw kan verdwijnen. Het bestaande gemaal Ter Hunnepe zal het water van de Dortherbeek blijven afvoeren naar de Schipbeek in geval van hoge waterstanden op de Schipbeek.

Voor de waterafvoer vanuit het bedrijvenpark A1 (de retentie) naar de Dortherbeek en de Schipbeek moet rekening gehouden worden met twee afvoersituaties:

- Als het waterpeil in de Dortherbeek gelijk is aan of lager is dan NAP + 5,00 m is afvoer vanuit de retentievoorziening onder vrij verval naar de Dortherbeek (maalkom) mogelijk via een debietregulerend kunstwerk.
- Als het waterpeil van de Dortherbeek hoger is dan NAP + 5,00 m is afvoer van de retentievoorziening onder vrij verval niet meer mogelijk. Het water zal dan via een nieuw gemaal rechtstreeks worden afgevoerd op de Schipbeek.

Op deze wijze blijven de watersystemen van de Dortherbeek en de retentie ook bij extreme waterafvoeren van elkaar gescheiden. Om waterafvoer en wegzijging vanuit de retentie naar de Pessinkwatergang ten zuiden van de Dortherweg te voorkomen zal een stuw met terugslagklep worden aangelegd.

Grondwater

Voor de droge situatie neemt de wegzijging naar de IJssel en de Schipbeek toe. Hierdoor zal het waterpeil in de retentievoorzieningen uit kunnen zakken. Het permanent watervoerende deel van de retentievoorziening wordt daarom zo minimaal mogelijk gehouden.

Als er sprake is van het maximale waterpeil in de voorziening (dit kan het geval zijn bij extreme zomerse buien) zal er meer wegzijgen. Hierdoor wordt een deel van het hemelwater vanuit de retentievoorzieningen geïnfiltreerd in de bodem.

Voor de natte situatie neemt de kwel in de toekomstige situatie toe als er sprake is van het rustwaterpeil in de voorzieningen. Als er sprake is van een maximale waterstand in de retentievoorziening neemt de kwel in de toekomstige situatie af. In de praktijk zal het retentiepeil in een natte situatie variëren tussen het rustwaterpeil en het maximale peil. De hoeveelheid kwel vanuit de IJssel en de Schipbeek zal daardoor niet sterk wijzigen.

Voor een extreme situatie neemt de kwel vanuit de IJssel en de Schipbeek toe ten opzichte van de huidige situatie. De maximale waterstanden in de retentievoorzieningen liggen namelijk lager dan in de huidige situatie, waardoor er sprake is van minder tegendruk waardoor de kwel toeneemt.

De invloed van de IJssel en de Schipbeek op het plangebied heeft gevolgen voor de toekomstige maaiveldhoogte en de benodigde capaciteit van het nieuwe gemaal. Voor onderhavig plangebied is een maaiveldniveau van NAP + 6,50m voldoende.

De ontwikkeling van het gebied leidt, onder andere als gevolg van de infiltratie van een groot deel van het dakwater, tot een toename van de grondwateraanvulling.

Waterkwaliteit

Schoon neerslagwater van de daken wordt in de bodem geïnfiltreerd. Overig water vanaf het bedrijventerrein (vervuild water vanaf de wegen, de tunnel en afvalwater) wordt grotendeels naar de zuivering gebracht (first flush). Alleen bij extreme neerslagsituaties komt het (vervuilde) water op het oppervlaktewater (in de retentie) terecht.

Pijplijnproject

Bedrijvenpark A1 betreft een zogenaamd pijplijnproject van de provincie Overijssel. Het is gelegen in een primair watergebied. In de Startnotitie Water (Provincie Overijssel, 2004) hebben Provinciale Staten van de provincie Overijssel aangegeven, dat pijplijnprojecten, die gelegen zijn in gebieden, die voldoen aan de criteria van primair watergebied, toch doorgang kunnen vinden onder de voorwaarden dat "waterneutraal" wordt gebouwd. Negatieve watereffecten, die niet te vermijden zijn, dienen te worden gecompenseerd.

Vermindering bergingscapaciteit

Door de aanleg van het Bedrijvenpark A1 nam de bergingscapaciteit op maaiveld af. De verminderde berging als gevolg van Bedrijvenpark A1 is buiten het plangebied gecompenseerd in het zoekgebied Oexerhof.

Grondwaterbeschermingsgebied

Het Bedrijvenpark A1 ligt, met uitzondering van de oostelijke aansluiting op de Rijksweg A1, binnen een "grondwaterbeschermingsgebied, verbod op diepe boringen". Bij de realisatie en in de beheerfase dient erop te worden toegezien dat dit verbod wordt nageleefd.

Stand van zaken 1 januari 2014.

In 2004 is een waterhuishoudkundig plan opgesteld voor de aanleg van het gehele Bedrijvenpark A1. In 2015 heeft een herziening van het bestemmingsplan plaatsgevonden voor het oostelijk deel van het bedrijventerrein. In de tussentijd zijn inmiddels enkele delen ten aanzien van de waterhuishouding gerealiseerd en zijn er plannen gewijzigd. Deze zijn omschreven in de Oplegnotitie Waterhuishoudsplan 2012.

Gevolgen als gevolg van voorliggende wijziging

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.

4.6 Flora- en fauna

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

Beoordeling

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

Deze soorten maken onder andere gebruik van de bosschages langs het spoor. Indien deze bosschages verlicht worden, worden de nachttactieve soorten (zoals vleermuizen) verstoord.

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 (maximaal 4,5 meter) 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. Andere lichtmasten worden niet aangebracht als gevolg van de uitbreiding van duurzame brandstoffen. Overige eventueel aanwezige lichtmasten op het terrein van het tankstation zijn reeds vergund bij in het kader van het tankstation zelf.

Stikstofdepositie

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 bijlage 5 van voorliggende toelichting. Uit deze berekeningen volgt dat er geen sprake is van een relevante bijdrage aan stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden.

Conclusie

Voorliggende wijziging heeft geen negatief effect op omliggende Natura 2000-gebieden, bosschages of beschermde soorten.

Het aspect flora en fauna belemmert voorliggend planvoornemen niet.

4.7 Cultureel erfgoed

Cultuurhistorie

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. Hieronder is een uitsnede daarvan opgenomen.



Figuur 4.1 Uitsnede cultuurhistorische atlas Provincie Overijssel (plangebied aangeduid met gele ster)

Zoals uit bovenstaande figuur zijn er geen relevante cultuurhistorische waarden aanwezig in het plangebied dan wel in de directe nabijheid welke van invloed zouden kunnen zijn.

Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. Daarin is bepaald dat bij de vaststelling van bestemmingsplan archeologische waarden in acht moeten worden genomen.

De archeologische verwachtingskaart vormt de basis voor het archeologiebeleid van de gemeente Deventer. Dit beleid is op 28 januari 2015 vastgesteld. De archeologische beleidskaart vormt de basis voor de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie' die in bestemmingsplannen wordt gehanteerd.

Binnen het plangebied is in het vigerend bestemmingsplan ook een gebied aangeduid met de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie'. De beoogde ontwikkeling is niet gelegen binnen deze dubbelbestemming. Tevens is de veiligheidszone - bevi ook niet gelegen binnen de dubbelbestemming. De gemeente Deventer heeft specifiek voor onderhavige ontwikkeling archeologisch beleidsadvies opgesteld. Deze is opgenomen in bijlage 6 van voorliggende toelichting.

Archeologisch onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Conclusie

Uit bovenstaande blijkt dat het aspect cultureel erfgoed geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.8 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Daarnaast is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht. Bij de start van nieuwe bouwprojecten moet onderzocht worden of het effect van een nieuw initiatief relevant is voor de luchtkwaliteit. Er is geen relevantie als aannemelijk kan worden gemaakt, dat de luchtkwaliteit "niet in betekende mate" aangetast wordt.

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden luchtkwaliteitseisen (Stb. 2007,141). Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin wordt gereguleerd hoe moet worden omgegaan met overschrijdingen op het gebied van de luchtkwaliteit.

Het 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' (NIBM) van invloed zijn op de luchtkwaliteit behoeven niet te worden getoetst aan deze grenswaarden. Hieronder vallen onder andere woningbouwprojecten met minder dan 1.500 woningen.

Een plan is NIBM als het een toename van de concentratie van fijn stof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2) veroorzaakt die niet meer bedraagt dan 3% van de jaargemiddelde concentratie van die stof. Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 microgram/ m^3 voor zowel PM_{10} en NO_2 .

Beoordeling

Middels de NIBM-tool is wel inzichtelijk gemaakt of de extra verkeersbewegingen bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Het aantal bezoekers is gebaseerd op de doorzet van LNG en CNG.

- LNG: 14.300.000 m^3 per jaar = 6.435.000 kg per jaar. Op basis van de gemiddelde vertanking van 200 kg en 250 werkdagen per jaar betekent dit 130 bezoekers per dag.
- CNG: 1.200.000 m^3 per jaar= 1.000.000 kg per jaar. Op basis van de gemiddelde vertanking van 50 kg en 250 werkdagen per jaar betekent dit 80 bezoekers per dag.

Het totaal komt daarmee op 210 bezoekers, dit levert 420 voertuigbewegingen op. De berekening is hieronder weergegeven.

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 $\mu g/m^3$	2,53
PM_{10} in $\mu g/m^3$	0,33
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in $\mu g/m^3$	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

Conclusie

Op basis van bovenstaande berekening 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 en is voldoende aannemelijk gemaakt dat aan de grenswaarden van bijlage 2 van de Wm wordt voldaan.

4.9 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. Binnen de externe veiligheid worden twee normstellingen gehanteerd:

- het Plaatsgebonden Risico (PR) richt zich vooral op de te realiseren basisveiligheid voor burgers;
- het Groepsrisico (GR) stelt beperkingen aan de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van calamiteiten met gevaarlijke stoffen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden over spoor, weg, water en door buisleidingen. Daarnaast kunnen inrichtingen gevaarlijke stoffen opslaan. Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor personen ten gevolge van het gebruik van infrastructuur of het uitvoeren van activiteiten waarbij het voornamelijk gaat om de gevaren die de directe omgeving loopt, als er iets mis gaat bij de productie, de behandeling en/of het vervoer van gevaarlijke stoffen.

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

Voor het LNG tankstation is een kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd. Deze is opgenomen in bijlage 7 van deze toelichting.

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 waaronder ook parkeerplaatsen bedoeld als slaappleatsen voor chauffeurs worden begrepen.

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 onder de oriënterende waarde. Het groepsrisico wordt bepaald door verschillende ongevalsscenario's. Het belangrijkste scenario is het instantaan falen van de opslagtank.

Advies Veiligheidsregio IJsselland

Voor dit plan is advies gevraagd aan de Veiligheidsregio IJsselland. Dit advies d.d. 14 januari 2016 is 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.
2. Te zorgen voor een goede bereikbaarheid van het plangebied.
3. Door de inrichtinghouder van het tankstation een noodplan op te laten stellen die rekening houdt met de verschillende scenario's bij LNG tankstations.
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.
5. Het LNG tankstation opnemen in de risicokaart.
6. De toekomstige aanwezigen van het plangebied en de directe omgeving voor te lichten over de risico's met het bijbehorende handelingsperspectief.
7. De initiatiefnemer in overleg met de brandweer te laten zorgen voor goed bereikbare bluswatervoorzieningen met voldoende capaciteit.

Het advies van zowel de Omgevingsdienst als de veiligheidsregio is als bijlage 8 opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

Reactie/verwerking advies:

Ad 1. In aansluiting op de circulaire wordt hier het vulpunt bedoeld. Deze afstand wordt vrijgehouden van parkeerplaatsen die tevens als slaappleats 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.

Ad 2. Zie hierna onder bereikbaarheid.

Ad 3. Dit wordt bij de afgifte van de omgevingsvergunning meegenomen.

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.

Ad 5. Dit wordt na het vaststellen van de beschikking omgevingsvergunning opgenomen.

Ad 6. Dit wordt buiten het kader van dit besluit geregeld.

Ad 7. Dit wordt in het kader van de omgevingsvergunning nader afgestemd, conform de in bijlage 8 opgenomen aanvullend advies t.a.v. bluswatervoorzieningen.

Verantwoording groepsrisico

Maatregelen aan de bron

Bij de technische uitvoering van de installatie is gekozen voor de installatie met de kleinste effectafstand. Bij de tankwag 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 gehele 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

Er zullen voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig zijn. Dit zal worden afgestemd worden met de Veiligheidsregio in het kader van de omgevingsvergunning.

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.

Conclusie

Voor het bedrijventerrein waarop de LNG installatie zal worden gevestigd is in de Omgevingsvisie externe veiligheid Deventer 2015 het ambitieniveau "Overige bedrijventerreinen" opgenomen. Dit ambitieniveau houdt in dat overschrijding van de grenswaarde voor kwetsbare objecten niet wordt toegestaan. Voor beperkt kwetsbare objecten wordt dit uitsluitend toegestaan onder voorwaarden met een zwaarwegend motief. De vrachtwagenparkeerplaatsen die ook als rust- of slaappleaats 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. Het groepsrisico is kleiner dan de oriëntatiewaarde.

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. In nader overleg met de Veiligheidsregio IJsselland zal, in het kader van de omgevingsvergunning, de bluswatervoorziening op de te verwachten calamiteiten worden afgestemd. Gebruikers van het terrein worden over de risico's en het handelingsperspectief geïnformeerd door de vergunninghouder.

Samenvattend kan worden gesteld dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor dit plan.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de aanwezige en toekomstige waarden en karakteristieken van het plangebied. De voorgenomen ontwikkelingen, dienen - voor zover ruimtelijk relevant en mogelijk - juridisch vertaald te worden. Het aangewezen planologische instrument hiervoor is het wijzigingsplan. In navolgende paragrafen komt de juridische planbeschrijving aan bod, waarbij allereerst de hoofdpzets van het wijzigingsplan wordt beschreven en daarna de inleidende regels en de bestemmingsregels aan bod komen.

5.2 Hoofdpzets

Een wijzigingsplan bestaat uit planregels en de verbeelding, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het wijzigingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het plangebied en de omliggende gebieden.

Indeling planregels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

Deze volgorde is gebaseerd op de indeling zoals deze is voorgeschreven in de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012).

In het eerste hoofdstuk ('Inleidende regels') worden de in het wijzigingsplan voorkomende begrippen beschreven, die voor de leesbaarheid en de uitleg van het plan van belang zijn. Bij de toetsing aan het wijzigingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Daarnaast staat in dit hoofdstuk de wijze van meten, die aangeeft hoe oppervlakte, hoogte en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

In het daaropvolgende hoofdstuk ('Bestemmingsregels') wordt ingegaan op de bestemming en het gebruik (zie paragraaf 6.3). Daarna volgt het hoofdstuk ('Algemene regels') waar wordt ingegaan op de algemene regels, zoals algemene ontheffingsregels, algemene wijzigingsregels en procedureregels die op vrijwel alle bestemmingen van toepassing zijn. Hoofdstuk 4 ('Overgangs- en slotregels') gaat in op het overgangsrecht voor bestaand gebruik en bouwwerken en de citeertitel van het plan, zoals die overgenomen moeten worden uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

5.3 Bestemmingen

In de planregels zijn de bestemmingen opgenomen. In deze paragraaf volgt een toelichting op de in dit wijzigingsplan voorkomende bestemmingen. Aangezien het een wijzigingsplan betreft zijn de regels uit het moederplan 'Bedrijvenpark A1, herziening Oost' voor zover van toepassing op onderhavig plangebied overgenomen. Het LNG-vulpunt is aangeduid met een aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein - bevi'. Conform de begripsbepalingen omvat het begrip 'bevi' in het kader van voorliggend bestemmingsplan uitsluitend een LNG-vulpunt. Daarnaast is is aanduiding 'veiligheidszone - bevi' opgenomen. Hiermee wordt voorkomen dat binnen deze veiligheidszone (beperkt) kwetsbare objecten kunnen worden gerealiseerd.

Door het vulpunt te fixeren op één punt kan het vulpunt en daarbijhorende veiligheidszone niet verplaatst worden zonder toestemming van het bevoegd gezag.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Inleiding

In artikel art. 3.1.6 lid 1, aanhef en onder f van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat onderzocht moet worden of een bestemmingsplan uitvoerbaar is. Allereerst wordt in paragraaf 6.2 ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Vervolgens wordt in paragrafen 6.3 ingegaan op de 'maatschappelijke uitvoerbaarheid'.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening maakt met het bepaalde in afdeling 6.4 het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten, wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan. De zogenaamde "aangewezen bouwplannen" waarbij een exploitatieplan verplicht is en welke zijn opgenomen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) zijn:

- a. de bouw van een of meer woningen;
- b. de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² bruto-voeroppervlakte of met een of meer woningen;
- d. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoweleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1500 m² bruto-voeroppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m² bruto-voeroppervlakte.

Voorliggende wijziging valt niet onder een van bovenstaande "aangewezen bouwplannen". Het opstellen van een exploitatieplan is derhalve niet verplicht. Voor de gemeente Deventer zijn aan zowel de opstelling als de uitvoering van dit bestemmingsplan, met uitzondering van de begrote kosten voor de planvorming, geen kosten verbonden. De economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan kan derhalve worden geacht te zijn aangetoond. Er zal tevens een anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer afgesloten worden.

6.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerpbesluit heeft van 12 maart tot en met 22 april 2020 voor een ieder gedurende zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op het plan in te dienen. Hier is geen gebruik van gemaakt, er zijn dan ook geen zienswijzen ontvangen.

Eindnoten

1. Verkennend bodemonderzoek, Bedrijvenpark A1, Perceel E; Diso B.V.; 28 mei 2014 (kenmerk: D2014-257/B1362).
2. Nader bodemonderzoek, Bedrijvenpark A1, Perceel E; Diso B.V.; 29 mei 2014 (kenmerk: D2014-257/B1362N)

