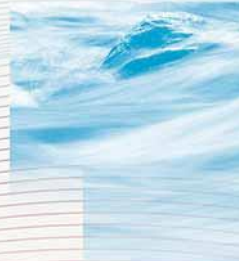


Bestemmingsplan Olst-West

Milieukundige beoordeling

Documentcode: 16M8038.RAP001.RL.NP.V1.01

Lievensense  **CSO**
infra water milieu



Bestemmingsplan Olst-West

Milieukundige beoordeling

Documentcode: 16M8038.RAP001.RL.NP.V1.01

Opdrachtgever

Gemeente Olst-Wijhe
Postbus 23
8130 AA Wijhe


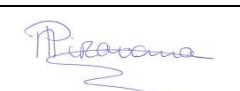

Contactpersoon opdrachtgever

B. Bartels

Contactpersoon LievensenseCSO

H. Nienhuis
088-9102059
HNienhuis@LievensenseCSO.com

Projectcode	16M8038
Documentnummer	16M8038.RAP001.RL.NP.V1.01
Versiedatum	17 augustus 2017
Status	Definitief

Autorisatie			
Documentnummer	Versiedatum	Status	
16M8038.RAP001.RL.NP.V1.01	17 augustus 2017	Definitief	
Opgesteld door:	Functie	Datum	Paraaf
De heer R.A.P. Leenards	Senior Adviseur Omgevingskwaliteit	17.08.2017	
Geverifieerd door:	Functie	Datum	Paraaf
Mevrouw ing. N. Pirovano LLB	Functie adviseur	17.08.2017	
Akkoord projectleider:	Functie	Datum	Paraaf
De heer H. Nienhuis	projectleider	17.08.2017	

LIEVENSECSO MILIEU B.V.

BUNNIK

Postbus 2
3980 CA Bunnik
Regulierenring 6
3981 LB Bunnik

LEEUWARDEN

Postbus 422
8901 BE Leeuwarden
Orionweg 28
8938 AH Leeuwarden

DEVENTER

Postbus 2018
7420 AA Deventer
Gotlandstraat 26
7418 AZ Deventer

MAASTRICHT

Postbus 1323
6201 BH Maastricht
Sleperweg 10
6222 NK Maastricht

HOOGVLIET

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

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

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

IBAN: NL63 ABNA 0570208009

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Pagina
1 Inleiding	2
2 Wegverkeer	3
3 Bedrijven & Milieuzonering	4
4 Luchtkwaliteit	5
5 Externe veiligheid	6
5.1 Plaatsgebonden risico	8
5.2 Groepsrisico	9

1 Inleiding

Tussen de kern van Olst en de IJssel, net ten noorden van de Veerweg, is een bedrijventerrein gelegen van circa 8,4 hectare. Op het terrein is het bedrijf Abbott Biologicals B.V. gevestigd. Aan de westzijde van het terrein ligt het parkeerterrein van het bedrijf. De bereikbaarheid en ontsluiting van het terrein vindt plaats via de Veerweg op de N337 (de Rijksstraatweg).

Het Plaatselijk Belang Olst heeft in samenwerking met de gemeente Olst-Wijhe een programma ontwikkeld om de verbinding tussen Olst en de IJssel te versterken: "Olst mooier aan de IJssel". Doelstelling van dit project is om de vitaliteit en aantrekkingskracht van het dorp Olst via een toeristisch recreatieve verbinding tussen de IJssel en het dorp te vergroten om zodoende een betere aansluiting te krijgen tussen het dorp en de IJssel voor een brede doelgroep (recreanten, toeristen en eigen inwoners).

In dit project wordt aangesloten bij een aantal ontwikkelingen die plaats zullen vinden in dit gebied. Nadat het Olasfaterrein ten noorden van het bedrijventerrein is gesaneerd, zal Abbott haar parkeerplaats verplaatsen naar de noordzijde van haar terrein. In lijn hiermee gaat de provincie een rotonde langs de Rijksstraatweg aanleggen, ter plaatse van de afrit De Meente, waarmee de parkeerplaats en het bedrijfsterrein ontsloten zal worden. Op de locatie waar de huidige parkeerplaats is gelegen direct langs de oever, zal vanuit "Olst mooier aan de IJssel" een recreatieve zone worden ingericht, met een parkeerterrein voor camperplaatsen.

2 Wegverkeer

De aanleg van de rotonde en de noordelijke ontsluitingsweg is planologisch reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Olst-West (vastgesteld 05-05-2005).

Door bureau Peutz is destijds onderzoek gedaan naar de akoestische gevolgen van de mogelijke aanleg van een rotonde op de Rijksstraatweg (rapportnummer F 15322-14, d.d. 4 april 2005). In dit rapport wordt de volgende conclusie getrokken: "Vergelijking van de resultaten toont dat in de situatie met rotonde sprake is van een marginaal hogere geluidsbelasting dan in de situatie met voorrangskruising. Ten opzichte van de kruising wordt ter plaatse van het appartementengebouw een 0,1 à 0,2 dB(A) hogere waarden berekend. Bij de woningen gelegen op grotere afstand van de kruising is geen sprake van een verschil in geluidsbelasting. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de voornoemde marginale verschillen in geluidbelasting als niet waarneembaar en daarmee als akoestisch volstrekt verwaarloosbaar kunnen worden aangemerkt. Concluderend kan gesteld worden dat de aanleg van een rotonde ten opzichte van de huidige situatie met een voorrangskruising, niet zal leiden tot een relevante wijziging van de geluidbelasting ter plaatse van de nabij gelegen woningen."

Door Royal Haskoning DHV is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de reconstructie N337 Olst (notitie T&PBE5223N001D0.1, d.d. 13 februari 2017). Dit onderzoek leidt tot de volgende conclusie:

- Voor de Rijksstraatweg (N337) en De Meente is geen sprake van reconstructie volgens de Wet geluidhinder vanwege het projecteren van een rotonde;
- Als gevolg van de nieuw aan te leggen weg richting Abbott is er geen sprake van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat voor de beoordeelde woningen aan de Benedendijk 106 t/m 134 de geluidbelasting als gevolg van de N337 maatgevend is. De geluidbelasting neemt bij deze woningen met maximaal 1 dB toe.

Deze geluidbelastingen nemen als gevolg van cumulatie van de geluidbelasting van de Meente en de nieuw aan te leggen weg richting Abbot niet toe.

Na de verplaatsing van de parkeerplaats neemt aan de zuidzijde van het plangebied het aantal verkeersbewegingen af, omdat de parkeerplaats aan de noordzijde wordt ontsloten. Daarentegen komen in de vrijgekomen ruimte in de uiterwaarde dagrecreatieve voorzieningen. Er wordt naaste wandelpaden ook een parkeerplaats aangelegd, die bereikbaar is via de Veerweg. Op deze parkeerplaats zullen camperplekken worden gerealiseerd. Deze voorzieningen zullen niet leiden tot een groter aantal verkeersbewegingen dan in de situatie met de huidige parkeerplaats van Abbott.

In het voorliggende plan wordt de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen niet mogelijk gemaakt waarmee nadere toetsing aan de Wet geluidhinder niet noodzakelijk is.

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een verslechtering van het woon- en leefklimaat met betrekking tot geluid als gevolg van het wegverkeer.

3 Bedrijven & Milieuzonering

Binnen het plangebied is het bedrijf Abbott Biologicals B.V. gevestigd. Aan de westzijde van het plangebied ligt het parkeerterrein van het bedrijf. Binnen het plan is een verplaatsing van het parkeerterrein naar de noordzijde voorzien.

Op basis van de gegevens uit de, in het kader van vergunningaanvragen, verrichte akoestische onderzoeken door bureau Peutz (meest recent 30 januari 2015) wordt geconcludeerd dat deze verplaatsing zal leiden tot een toename van de geluidbelasting in beoordelingspunt 4 (Rijksstraatweg 45). Deze toename zal beperkt zijn, gezien het gering aantal personenwagens van personeel in de maatgevende nachtperiode. Uit het onderzoek blijkt dat momenteel de geluidbelasting in de nachtperiode in beoordelingspunt 4, gelijk is aan de grenswaarde ter plaatse. De inrichting van de nieuwe parkeerplaats zal dus zodanig uitgevoerd dienen te worden dat deze grenswaarde niet overschreden wordt.

De (verplaatste) parkeerplaats wordt ontsloten door de nieuw aan te leggen noordelijke ontsluitingsweg die aansluit op de aan te leggen rotonde. Deze ontsluitingsweg is planologisch reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Olst-West (vastgesteld 05-05-2005). Door Royal Haskoning DHV is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de reconstructie N337 Olst (notitie T&PBE5223N001D0.1, d.d. 13 februari 2017). In dit onderzoek is ook de nieuw aan te leggen weg richting Abbott betrokken. Uit dit onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder ter plaatse van geluidgevoelige bestemmingen niet wordt overschreden.

Geconcludeerd wordt dat de wijzigingen met betrekking tot het Abbott terrein niet leiden tot een wijziging van het woon- en leefklimaat.

4 Luchtkwaliteit

In de huidige situatie is de N337 een voorrangsweg. Het verkeer vanaf De Meente verleent voorrang aan het doorgaand verkeer op de N337. In de autonome situatie komt een nieuwe weg te liggen tegenover de huidige aansluiting van De Meente op de N337. Deze weg heet Abbott (planologisch reeds mogelijk gemaakt in 2005). De Meente en Abbott verlenen beiden voorrang aan de N337. Het kruispunt wordt vervangen door een rotonde. In de situatie met rotonde worden de wegen die aansluiten op de rotonde naar buiten geplaatst, waardoor de weg meer ruimte inneemt. Ook de rotonde zelf is ruimer opgezet dan de voorgenomen kruising.

Door Royal Haskoning DHV is in een memo (Kenmerk P&SN001D01BE_5223_20160923 d.d. 23 september 2016) onderbouwd of het aanpassen van het kruispunt N337 – De Meente effecten heeft op de luchtkwaliteit.

De conclusies uit deze memo luiden:

- In de Monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) zijn gegevens beschikbaar die beschrijven wat de huidige en verwachte luchtkwaliteit is in Nederland. Het prognosejaar 2020 beschrijft de verwachte concentraties voor de autonome situatie van het project. Deze concentraties zijn ruim onder de grenswaarde.
- In de plansituatie wordt de weg breder dan in de autonome situatie. Het verkeer wordt hierdoor uit elkaar getrokken waardoor de uitstoot meer verspreid optreedt. Voor de luchtkwaliteit op de wettelijke toetsafstand, 10 meter van de wegrand, betekent dit dat de concentraties afnemen. Aangezien de concentraties in de autonome situatie voldoen aan de grenswaarden mag worden gesteld dat ook de concentraties met rotonde onder de grenswaarden blijven.
- De ontwikkelingen in relatie tot de rotonde voldoen aan de Wet Milieubeheer.

Gezien het feit dat de maximale concentraties luchtverontreinigende stoffen ruim onder de wettelijke grenswaarden liggen is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Onderstaand zijn deze concentraties (prognosejaar 2020) weergegeven, tussen haakjes is de grenswaarde uit de Wet milieubeheer opgenomen.

NO ₂ -concentratie	PM ₁₀ -concentratie	PM _{2,5} -concentratie
[µg/m ³]	[µg/m ³]	[µg/m ³]
12,7 (40)	19,3 (40)	11,4 (25)

5 Externe veiligheid

5.1 Normstelling

Externe veiligheid heeft betrekking op de gevaren die mensen in de directe omgeving lopen als gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Er wordt onderscheid gemaakt tussen inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden bewaard en/of bewerkt en transportroutes waarlangs gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten aanvaardbaar blijven. Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- transport van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door leidingen.

5.2 Plaatsgebonden risico en groepsrisico

Voor zowel bedrijvigheid als transport van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor bedrijvigheid staat dit in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen staat dit in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Voor buisleidingen staat dit in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

In deze besluiten zijn de centrale begrippen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het Plaatsgebonden Risico (PR) van een activiteit met gevaarlijke stoffen is de kans per jaar om te overlijden op een bepaalde plaats ten gevolge van ongevallen met gevaarlijke stoffen bij die activiteit wanneer iemand 24 uur per dag gedurende het gehele jaar onbeschermd op die plaats zou verblijven.

Het Groepsrisico (GR) van een activiteit met gevaarlijke stoffen is de cumulatieve kans per jaar dat een groep mensen met een minimale grootte overlijdt ten gevolge van de mogelijke ongevallen met gevaarlijke stoffen bij die activiteit.

De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde. De oriëntatiewaarde is een ijkpunt in een systeem waarin gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen. Indien de oriënterende waarde voor het GR wordt overschreden, kan dit in het algemeen ook ruimtelijke beperkingen opleveren voor (delen van) het betreffende gebied.

5.3 Wet Basisnet

De Wet Basisnet voegt een nieuw hoofdstuk toe aan de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Deze toevoeging omvat regels voor het vaststellen van het maximaal toegestane risico door het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Basisnet heeft als doel een evenwicht voor de lange termijn te creëren tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de hoofdwegen, binnenwateren en de hoofdspoorwegen en de bebouwde omgeving die hier langs ligt en de veiligheid van omwonenden. Het Basisnet stelt verder regels aan het vaststellen en beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

5.4 Regeling Basisnet

In de Regeling Basisnet zijn de basisnetafstanden voor de weg, het spoor en het water vastgelegd.

De basisnetafstand geeft aan voor welke afstand een risicoplaafond geldt. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen een PR-plafond en een GR-plafond.

Een PR-plafond is in de Regeling Basisnet omschreven als de plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-6} per jaar is. Het GR-plafond is in dezelfde regeling omschreven als de plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-7} of 10^{-8} per jaar is.

5.5 Besluit externe veiligheid transportroutes

Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), stelt regels aan transportroutes en de omgeving daarvan. Zo moet een basisveiligheidsniveau rond transportassen (plaatsgebonden risico) en een transparante afweging van het groepsrisico worden gewaarborgd. Daarmee wordt voor ruimtelijke besluiten nadrukkelijk vastgelegd om rekening te houden met de risico's van transport van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor.

5.6 Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is bedoeld om mensen in de buurt van een bedrijf met gevaarlijke stoffen te beschermen. Bij een omgevingsvergunning milieu of een ruimtelijk besluit rond zo'n bedrijf moet rekening worden gehouden met veiligheidsafstanden ter bescherming van individuen (plaatsgebonden risico) en groepen personen (groepsrisico).

5.7 Besluit externe veiligheid buisleidingen

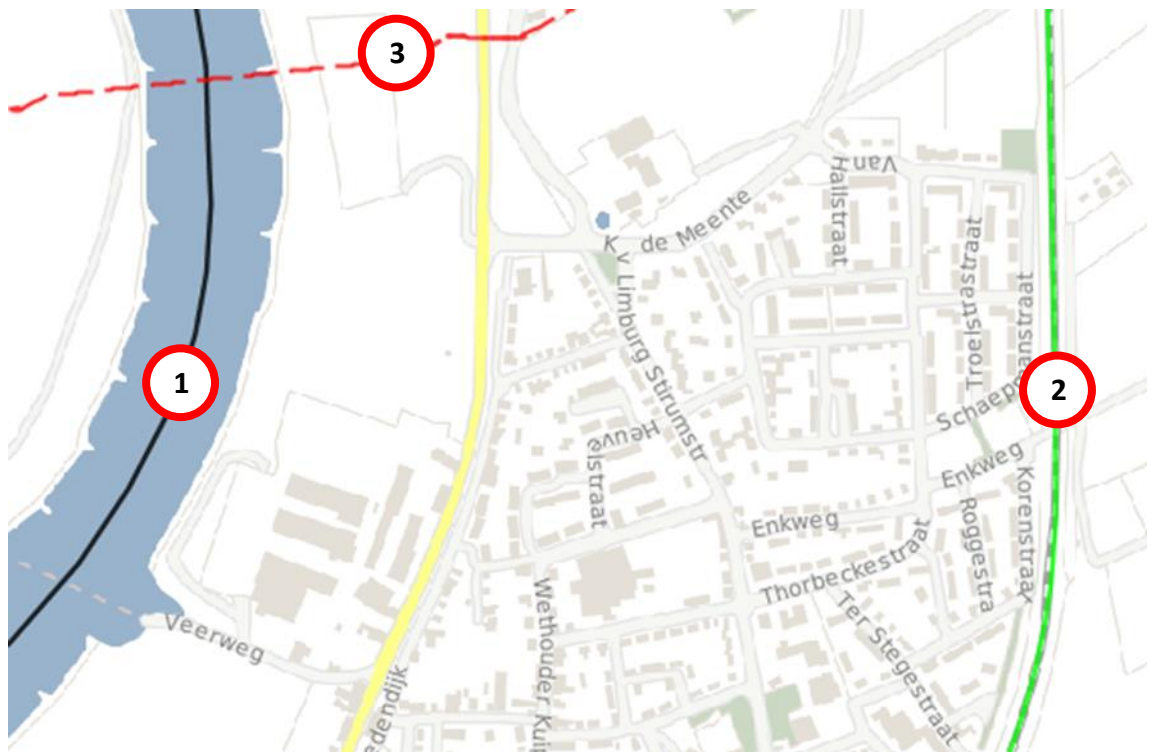
Het externe veiligheidsbeleid voor buisleidingen is geregeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het Bevb beschrijft de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en van de gemeenten.

Het Bevb geeft de risiconormen voor het plaatsgebonden risico (PR) en regels voor het groepsrisico (GR). Een risicocontour (ofwel plaatsgebonden risico) geeft aan hoe groot in de omgeving de overlijdenskans is door een ongeval met een risicobron: binnen de contour is het risico groter, buiten de contour is het risico kleiner.

5.8 Risicobronnen

Op basis van de openbare Risicokaart blijkt dat in de omgeving van het plangebied drie risicovolle bronnen zijn gelegen:

1. De IJssel als onderdeel van de basisnetroute Corridor Rijn – Oost-Nederland;
2. Basisnetroute spoor 150, Deventer West – Zwolle Oost;
3. Hogedruk gastransportleiding N-556-60.



Ten oosten van het plangebied ligt de Provincialeweg N377. Uit beschikbare gegevens ('Jaarintensiteiten VGS op de weg' op www.rijkswaterstaat.nl) blijkt dat over het gedeelte van de N377 ter hoogte van het plangebied geen transport van gevaarlijke stoffen plaats vindt. Op het noordelijker gelegen deel van de N377, vanaf de kruising met de Raalterweg (N756) en noordelijker, is dit in beperkte mate (488 transporten LF1 per jaar) wel het geval. Gezien de grote afstand tussen dat wegvak en het plangebied (ca. 4,5 km) is dit niet van invloed op het plan.

Uit aanvullende informatie van de gemeente blijkt dat er een ontheffing is verleend voor het vervoer van LPG naar het LPG tankstation aan de Meente. Voor dit transport is een ontheffing verleend met een voorgeschreven route, de LPG tankauto's komen vanaf Den Nul over de Rijksweg en nemen de afslag naar de Meente bij het vertrekken moeten ze dezelfde route in omgekeerde inrichting volgen. Hier vindt op ca. 300 meter afstand van het plan, beperkt (35 transporten per jaar) transport van LPG plaats. Gezien de afstand en het zeer beperkt aantal transporten is de invloed op het plan verwaarloosbaar klein.

5.9 Plaatsgebonden risico

1. IJssel
Voor een basisnetroute water geldt een $PR=10^{-6}$ contour van 0 meter, dit betekent dat de plaatsgebonden risicocontour zich beperkt tot het water en daarmee het plangebied niet overlapt.
2. Spoorlijn Deventer – Zwolle
Uit de gegevens van Regeling basisnet blijkt voor dit spoortraject een $PR=10^{-6}$

contour van 0 meter, dit betekent dat de plaatsgebonden risicocontour zich beperkt tot de spoorlijn en daarmee het plangebied niet overlapt.

3. Hogedruk gasleiding
Uit de toelichting van het Partieel bestemmingsplan Welsum – Verlegging gasleiding d.d. 15-06-2015, blijkt dat het plaatsgebonden risico van de verlegging van gastransportleiding N-556-60 voldoet aan voorwaarde dat het PR op een afstand van vier meter gemeten uit het hart van de leiding, die een ontwerpdruk van 40 bar heeft, niet hoger is dan 10^{-6} per jaar. Daarmee overlapt de plaatsgebonden risicocontour het plangebied niet.

Geconcludeerd wordt dat het plaatsgebonden risico geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.10 Groepsrisico

1. IJssel
De invloed op het groepsrisico van deze bron wordt bepaald door een eventuele wijziging in de populatie binnen het invloedsgebied van deze transportroute. Na het verplaatsen van het parkeerterrein van Abbott, wordt het vrijgekomen gebied ingericht ten behoeve van extensieve dagrecreatie.
Uit de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) blijkt dat het groepsrisico wordt bepaald door de hoeveelheden vervoerde stofcategorieën GT3 (Toxisch tot vloeistof verdicht gas) of LT2 (Toxische vloeistof). Uit de handleiding valt af te lezen dat alleen als GT3 of LT2 in de vervoersstroom aanwezig zijn er een mogelijkheid is dat het groepsrisico in de buurt komt van 10% van de oriëntatiewaarde. Op deze transportroute zijn GT3 en LT2 niet in de vervoersstroom aanwezig. Mede gezien het beperkt aantal mensen dat gedurende een beperkte tijd in het gebied aanwezig is er sprake van een zeer beperkt groepsrisico.
2. Spoorlijn Deventer – Zwolle
Het invloedsgebied (waarbinnen het groepsrisico wordt bepaald) van een basisnet transportroute bedraagt 200 meter. De spoorlijn is gelegen op circa 600 meter afstand van het plangebied. Het groepsrisico van deze transportroute wordt niet beïnvloed door de voorgenomen ontwikkeling.
3. Hogedruk gasleiding
In het Handboek buisleiding in bestemmingsplannen zijn afstanden opgenomen die Gasunie hanteert om het gebied af te bakenen waarbinnen bebouwing wordt geïnventariseerd ten behoeve van de groepsrisicoberekening. De hogedruk gasleiding ten noorden van het plangebied heeft een diameter van 8,62 inch en een werkdruk van maximaal 40,00 bar. Voor een dergelijke leiding wordt een inventarisatieafstand gehanteerd van 95 meter. Het plangebied ligt op ruim 150 meter afstand van de leiding en daarmee buiten het gebied waarbinnen het groepsrisico beïnvloed kan worden.

Geconcludeerd wordt dat het groepsrisico dermate laag is dat het geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling en dat een verantwoording daarvan niet nodig is.