

Aanvullende gegevens

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling DB Demontage

MIDDAG milieuvadvis B.V.
Meppel, 16 juli 2019

Opdrachtgever : DB Demontage
Contactpersoon : De heer R. de Boer

Opgesteld door : MIDDAG milieuvadvis B.V.
Auteur : De heer ing. A. Middag
Contactgegevens : 085-0640619

Projectnummer : 18-2011-001
Projectnaam : Aanmeldnotitie MER
Rapportnummer. : 18-2011-001-1
Versie : .04

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling - DB Demontage

© 2019, MIDDAG milieuvadvis B.V.
Uitgegeven in eigen beheer

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

INHOUDSOPGAVE

Ten geleide	4
1 Aanleiding	5
2 Toetsing	5
2.1 Wettelijk kader	6
2.2 Kenmerken van de activiteit.....	6
2.2.1 Beschrijving van de activiteit	6
2.2.2 Omvang van het project	8
2.2.3 Cumulatie met andere projecten	8
2.2.4 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen	8
2.2.5 De productie van afvalstoffen	8
2.2.6 Verontreiniging en hinder	9
2.2.6.1 bodem	9
2.2.6.2 afvalwater	10
2.2.6.3 geluid.....	10
2.2.6.4 luchtkwaliteit	10
2.2.6.4.1 Invloed verkeer op luchtkwaliteit	10
2.2.6.4.2 Invloed metaalbewerking op luchtkwaliteit.....	12
2.2.6.4.3 Neutraliseren van airbags	13
2.2.7 Risico's van ongevallen, gelet op gebruikte stoffen en technologieën.	13
2.3 Locatie van de activiteit	13
2.3.1 Bedrijventerrein.....	13
2.3.2 Bestemmingsplan.....	14
2.3.3 Externe veiligheid.....	15
2.4 Mogelijke effecten van de activiteit	15
3 Conclusie & advies.....	16

Ten geleide

Op 14 januari 2019 heeft MIDDAG milieuvadvis B.V., namens DB Demontage, een aanmeldnotitie voor een vormvrije m.e.r.-beoordeling in het kader van het Besluit milieueffectrapportage ingediend. In de brief van 14 februari 2019 heeft de RUD Drenthe aangegeven dat deze aanmeldnotitie nog niet volledig is, waardoor er geen besluit kan worden genomen. In de brief is aangegeven welke gegevens nog moet worden bijgevoegd en met welke informatie de verschillende paragrafen moeten worden aangevuld. Na toetsing van het gewijzigde rapport heeft RUD Drenthe aangegeven nog enkele gegevens terug te willen zien in het rapport.

Het rapport dat voor u ligt betreft een aanvulling van versie .03 d.d. 10 mei 2019.

1 Aanleiding

DB Demontage is voornemens de verwerkingscapaciteit te verhogen van 2.500 autowrakken naar 10.000 autowrakken per jaar. Er is een terrein aangekocht aan de overzijde van de Siemensstraat om tevens de opslagcapaciteit te vergroten. De maximale opslagcapaciteit bedraagt 400 autowrakken.

Bedrijven waar schroot, met inbegrip van autowrakken, wordt opgeslagen, moeten bij oprichting, wijziging of uitbreiding op grond van artikel 2.1, lid 1 onder i van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en artikel 2.2a, lid 1, onder b van het Besluit omgevingsrecht een omgevingsvergunning beperkte milieutoets (OBM) aanvragen.

Voor elk besluit dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (verder: Besluit MER) geldt dat er moet worden getoetst of belangrijke nadelige gevolgen van deze wijziging kunnen worden uitgesloten. Besluiten die betrekking hebben op activiteiten genoemd in onderdeel C zijn direct m.e.r.-plichtig, indien de omvang van de activiteiten boven de genoemde drempelwaarde uitkomt. Onder de drempelwaarde is geen sprake van m.e.r.-plicht. Onderdeel D geeft aan of er voor besluiten beoordeeld moet worden of er m.e.r. noodzakelijk is. Voor besluiten met een omvang boven de drempelwaarden moet een m.e.r.-beoordeling worden uitgevoerd en voor besluiten met een omvang onder de drempelwaarden een zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. Pas na het uitvoeren van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is duidelijk of er een milieueffectrapportage moet worden opgesteld.

2 Toetsing

Voor de onderbouwing van de aangevraagde wijziging is gekeken naar de activiteiten die een m.e.r. (beoordelings) plicht hebben. In categorie D18.8 staat vermeld:

De oprichting, wijziging of uitbreiding van een inrichting voor de opslag van schroot, met inbegrip van autowrakken, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een inrichting met een opslagcapaciteit van:

- 1°. 10.000 ton of meer, of
- 2°. 10.000 autowrakken of meer.

De maximale opslagcapaciteit is 400 autowrakken. De autowrakken worden opgeslagen op de percelen 4631 en 5213. Op het buitenterrein achter de werkplaats staan 4 containers. In 2 containers wordt schroot opgeslagen en in 2 containers worden autowrakken (lees: schroot), bestemd voor recycling, opgeslagen. De opslagcapaciteit van schroot bedraagt maximaal 70 ton. Hiermee blijft de opslagcapaciteit van DB Demontage ruimschoots onder de drempelwaarde van 10.000 autowrakken en 10.000 ton. Er geldt derhalve geen MER-plicht.

Omdat de genoemde drempelwaarden indicatief zijn, is het wel verplicht om een vormvrije m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Hiermee wordt gewaarborgd, dat er ten onrechte geen m.e.r. wordt toegepast. Bij de beoordeling dient rekening te worden gehouden met de criteria zoals die zijn opgenomen in bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU. In onderhavige aanmeldnotitie wordt per (sub)criterium een toelichting gegeven.

2.1 Wettelijk kader

Bij besluit van 29 januari 2010 is vergunning verkregen voor het demonteren van auto's en opslaan van autowrakken. Sinds 1 januari 2011 geldt voor DB Demontage geen vergunningplicht meer, maar valt het bedrijf geheel onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit. Omdat na de uitbreiding door het bedrijf nog steeds minder dan 1000 gordelspanners en gedemonteerde airbags worden opgeslagen valt het bedrijf nog steeds onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit.

Voor het wijzigen van de inrichting is op 7 maart 2011 een aanvraag OBM ingediend. De wijziging betrof het uitbreiden van de opslagcapaciteit van het bedrijf en een toename van de verwerkingscapaciteit van 500 naar 2.500 autowrakken per jaar. Op 20 april 2011 is hierop een positief besluit genomen. Op 19 mei 2015 is een melding Activiteitenbesluit ingediend. De melding had betrekking op het verbouwen van kantoorruimte naar woonruimte en het in gebruik nemen van een eigen kraan. Ook de verwerkingscapaciteit en de uitbreiding van het bedrijf met perceel 4631 zijn alsnog meegenomen in de melding.

2.2 Kenmerken van de activiteit

2.2.1 Beschrijving van de activiteit

Algemeen

DB Demontage is een autodemontagebedrijf. Het bedrijf ontvangt schadeauto's, die economisch total loss zijn, dan wel auto's, die zijn afgekeurd voor APK. De auto's worden gevrijwaard en afgemeld. Auto's worden in de werkplaats ontdaan van onder andere vloeistoffen, banden, accu's, brandstof en indien relevant wordt de airco ontmanteld. Afgetapte brandstof, bruikbare onderdelen, airbags en gordelspanners worden vervolgens opgeslagen. Op het buitenterrein staan enkele containers voor de opslag van oude metalen. Bruikbare banden en overige onderdelen liggen onder een overkapping.

In de huidige situatie wordt circa 80% van de ontvangen auto's afgevoerd voor recycling. De overige 20% wordt opgeslagen op het perceel, kadastraal bekend onder nummer 4631.

DB Demontage wil enerzijds de jaarlijkse verwerkingscapaciteit van het aantal autowrakken vergroten en anderzijds door aankoop van een perceel de opslagcapaciteit van het aantal droge autowrakken vergroten. Om meer droge autowrakken voor de verkoop van bruikbare onderdelen te kunnen opslaan, heeft het bedrijf een perceel aangekocht aan de Siemensstraat. Het perceel is kadastraal bekend onder nummer 5213 en heeft een oppervlakte van 2.553 m². Het perceel is gelegen tegenover het bedrijfsgebouw dat is gelegen aan Siemensstraat 16. Perceel 5213 en 4631 zijn gescheiden door perceel 5021.

Huidige verwerkingscapaciteit

In de huidige situatie is de verwerkingscapaciteit 2.500 autowrakken per jaar.

Gewenste verwerkingscapaciteit

DB Demontage wilt de verwerkingscapaciteit verhogen naar 10.000 autowrakken per jaar. Omdat de opslagcapaciteit niet met dezelfde factor zal toenemen als de verwerkingscapaciteit zal het percentage van de ontvangen auto's dat wordt afgevoerd voor

recycling toenemen ten opzichte van het percentage dat wordt opgeslagen ten behoeve van de verkoop van onderdelen.

Huidige opslagcapaciteit

In de huidige situatie worden de droge autowrakken, die nog verkoopbare onderdelen bevatten, opgeslagen op het perceel, kadastraal bekend onder nummer 4631. Het perceel heeft een oppervlakte van 1.392 m². Het perceel is verhard met betonklinkers en is geheel omheind. Op het perceel vindt uitsluitend opslag plaats van droge autowrakken. De opslagcapaciteit van dit perceel bedraagt maximaal 140 autowrakken.

Gewenste opslagcapaciteit

Om meer droge autowrakken voor de verkoop van bruikbare onderdelen te kunnen opslaan, heeft het bedrijf een perceel met een oppervlakte van 2.553 m² aangekocht. Op het nieuwe perceel worden circa 260 autowrakken opgeslagen. In de praktijk zal de maximum capaciteit van 400 autowrakken niet worden overschreden, aangezien deze capaciteit wordt bepaald door de maximaal toelaatbare stapelhoogte van twee voertuigen, de gemiddelde grootte van een voertuig en de aanwezigheid van noodzakelijke gangpaden tussen de wrakken.

Opgemerkt wordt dat de opslagcapaciteit niet met dezelfde factor gaat groeien als de verwerkingscapaciteit.

Transport huidige situatie

In de huidige situatie worden autowrakken, die bestemd zijn voor afvoer, opgeslagen op het buitenterrein achter de werkplaats op Siemensstraat 16. Afvoer vindt momenteel één keer per twee weken plaats. Dit heeft tot gevolg dat autowrakken dagelijks door een kraan worden geplet en gestapeld. Op de dag van afvoer worden gedurende de dag wrakken door middel van een kraan in containers geladen en per as afgevoerd.

Transport gewenste situatie

In de gewenste situatie worden autowrakken niet eerst opgeslagen op het buitenterrein, maar direct door een kraan geplet en in containers geladen. Afvoer van autowrakken vindt maximaal twee keer per dag, in de dagperiode, plaats. Door deze logistieke wijziging vervalt een extra verlading van de kraan. Dus van de situatie: pletten, stapelen, laden van containers, naar de situatie: pletten en laden van containers. Tevens vervalt de tweewekelijkse piek van transportbewegingen voor afvoer van autowrakken. In de gewenste situatie is er sprake van een geleidelijke afvoer van wrakken.

Omdat de inrichting is gelegen op het gezoneerde industrieterrein De Wieken moet worden onderzocht wat de gevolgen zijn van deze uitbreiding voor de geluiduitstraling van het bedrijf naar de omgeving. In opdracht van DB Demontage heeft Noordelijk Akoestisch Adviesburo B.V. dit onderzocht. De resultaten van het onderzoek staan in het rapport, gedateerd 14 februari 2019 met kenmerk 6016/NAA/hw/ft/1. Het onderzoek is als bijlage bij de aanmeldnotitie gevoegd.

2.2.2 Omvang van het project

De bestaande inrichting is gelegen aan Siemensstraat 16 en perceel 4631, liggend tegenover Siemensstraat 16. De gewenste uitbreiding betreft een toename van de verwerkingscapaciteit van 2.500 naar 10.000 autowrakken per jaar. Ook wil het bedrijf de opslagcapaciteit van het aantal droge autowrakken vergroten van 140 autowrakken naar 400 autowrakken. Om de opslagcapaciteit te vergroten is een perceel, kadastraal bekend onder nummer 5213, aangekocht. Dit perceel heeft een oppervlakte van 2.553 m². Dit perceel is begin januari 2019 in gebruik genomen als opslagterrein van droge autowrakken. Het perceel is geheel verhard met betonklinkers en omheind met een hekwerk met een hoogte van 1,80 meter.

2.2.3 Cumulatie met andere projecten

Er zijn geen projecten bekend, waarmee een cumulatie van hinder en/of nadelige gevolgen voor het milieu kan ontstaan.

2.2.4 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen

De uitbreiding zal niet, dan wel in zeer geringe evenredige mate, leiden tot een toename van natuurlijke hulpbronnen. Het betreft het gebruik van brandstof voor transportbewegingen. Hiervoor wordt echter gebruik gemaakt van brandstof, dat afkomstig is uit autowrakken. Het brandstofverbruik is gering, zeker in vergelijking met bedrijven waar (intern) transport een wezenlijk onderdeel van de bedrijfsactiviteiten is. De natuurlijke hulpbron water zal niet toenemen omdat dit alleen sanitair afvalwaterwater betreft. De uitbreiding gaat niet gepaard met een uitbreiding van de sanitaire voorzieningen. De vrijkomende olie uit de autowrakken wordt als afvalstof afgevoerd naar een erkende inzamelaar.

2.2.5 De productie van afvalstoffen

Het terrein is overwoekerd met struiken en kleine bomen. Om de uitbreiding te realiseren zijn deze gesnoeid. Hierbij ontstaat snoeiafval, dat ook als zodanig wordt afgevoerd.

De volgende stoffen worden binnen de inrichting opgeslagen:

- batterijen en accu's;
- airbags en gordelspanners;
- lpg tanks;
- autowrakken;
- autobanden;
- oliefilters;
- afgewerkte olie;
- vloeibare brandstof;
- overig oliehoudende afvalstoffen;
- halogeenarme oplosmiddelen en glycolen;
- grote kunststofonderdelen zoals bumpers, tanks etc;
- metalen onderdelen;
- glas;
- katalysatoren.

Na de realisatie van de uitbreiding zal de hoeveelheid afvalstoffen die vrijkomt uit de inrichting nagenoeg evenredig toenemen met de toename van de verwerkingscapaciteit. DB Demontage streeft ernaar om de frequentie van inzameling nagenoeg gelijk te houden met de huidige situatie. Doordat DB Demontage de afvoer van autowrakken dagelijks wil laten plaatsvinden in plaats van tweewekelijks hoeven er geen autowrakken meer te worden opgeslagen op buitenterrein in afwachting van afvoer. Hierdoor komt een significant deel van het buitenterrein vrij. Deze ruimte zal voor een deel worden benut voor het opslaan van afvalstoffen. Als de maximale verwerkingscapaciteit van 10.000 autowrakken per jaar wordt bereikt, zal een deel van de afvalstoffen waarschijnlijk frequenter worden ingezameld. Hiermee is rekening gehouden in het akoestisch onderzoek en in het onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

Afgezien van een toename van verkeersbewegingen heeft de toename van de hoeveelheid afvalstoffen geen grote nadelige milieugevolgen. Voor het opslaan van deze afvalstoffen beschikt het bedrijf over de noodzakelijke opslagvoorzieningen. De afvalstoffen worden afgegeven aan erkende inzamelaars.

Airbags en gordelspanners worden verhandeld. DB Demontage beperkt de opslag van airbags en gordelspanners tot minder dan 1.000 stuks, waardoor DB Demontage een type B-inrichting blijft. DB Demontage overweegt in de toekomst airbags in voertuigen tot ontploffing te brengen. In het akoestisch onderzoek is reeds rekening gehouden met deze mogelijke ontwikkeling.

In combinatie met een uiteindelijke verdubbeling van de inzamelfrequentie zal de toename van de hoeveelheid afvalstoffen ook leiden tot een verdubbeling van de opslagcapaciteit ten opzichte van opslaghoeveelheden, die waren gerelateerd aan een verwerkingscapaciteit van 2.500 autowrakken per jaar. Het aantal IBC's voor de opslag van vloeistoffen zal uiteindelijk maximaal 4 stuks bedragen, 2 voor afgewerkte olie en 2 voor koelvloeistof. Remvloeistof wordt momenteel opgeslagen in een 200 liter drum. De verwachting is dat er twee drums in de inrichting worden geplaatst voor het opslaan van remvloeistof. Ook voor de opslag van accu's zal het aantal accubakken verdubbelen. De opslag van vloeistoffen zal plaatsvinden boven bodembeschermende voorzieningen, zoals lekbakken en een vloeistofdichte vloer.

Gevaarlijke afvalstoffen zoals airbags en benzine worden opgeslagen volgens de daarvoor geldende regels. Airbags worden gescheiden van overige stoffen opgeslagen. Benzine en diesel afkomstig uit de voertuigen wordt gebruikt als brandstof voor de eigen voertuigen. Met uitzondering van de werkvoorraad wordt benzine opgeslagen in een voorziening die voldoet aan de daarvoor relevante artikelen en voorschriften uit het Activiteitenbesluit, de Activiteitenregeling en PGS 15.

2.2.6 Verontreiniging en hinder

2.2.6.1 BODEM

De opslagcapaciteit wordt verhoogd van 140 naar 400 autowrakken. Hiervoor is een perceel met een oppervlakte van 2.553 m² aangekocht. Op het nieuwe perceel worden circa 260 autowrakken opgeslagen. Het terrein wordt geheel verhard met betonklinkers. Er worden uitsluitend droge autowrakken opgeslagen. Het betreft geen bodembedreigende activiteit.

De verhoging van de verwerkingscapaciteit heeft geen gevolgen voor de bodembedreigende activiteiten in de inrichting. De aard van de activiteiten wijzigt niet. De demontagewerkplaats is voorzien van een vloeistofdichte vloer. Daar waar nodig zijn bodembeschermende maatregelen getroffen, zoals lekbakken.

2.2.6.2 AFVALWATER

De uitbreiding betreft de aankoop van perceel, kadastraal bekend onder nummer 5213. Het terrein wordt geheel verhard met betonklinkers. Er vinden geen bodembedreigende activiteiten plaats op dit perceel. Er vinden tevens geen activiteiten plaats waarbij afvalwater ontstaat. Het afvloeiende hemelwater wordt rechtstreeks op de bodem geloosd.

2.2.6.3 GELUID

Als gevolg van de voorgenomen uitbreiding worden meer interne en externe verkeersbewegingen verwacht. De twee aanwezige heftrucks zorgen voor de interne verkeersbewegingen. De externe verkeersbewegingen betreft grotendeels het aanvoeren van auto's en het afvoeren van wrakken en voor een klein deel de verkeersbewegingen van afvalstoffeninzamelaars en klanten.

Het Noordelijk Akoestisch Adviesburo (verder: NAA) heeft onderzoek uitgevoerd naar de akoestisch gevolgen voor de omgeving als gevolg van de gewenste uitbreiding van verwerkings- en opslagcapaciteit. De resultaten van het onderzoek staan in het rapport van 14 februari 2019 met kenmerk 6016/NAA/hw/ft/1. Uit het onderzoek komt naar voren dat bij toetsing aan de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit zowel aan het langtijdbeoordelingsniveau, als het maximale geluidsniveau kan worden voldaan. Het onderzoeksrapport is bij aan de aanmeldnotitie gevoegd.

Bij besluit van 27 januari 2016 zijn maatwerkvoorschriften vastgesteld met betrekking tot geluid. In de nieuwe situatie is geen sprake van overschrijding van de geluidnormen. DB Demontage zal separaat een verzoek doen om de maatwerkvoorschriften in te trekken.

2.2.6.4 LUCHTKWALITEIT

Voor wat betreft de luchtkwaliteit wordt gekeken naar de bijdrage van het extra verkeer op de luchtkwaliteit. Tevens beschouwen we de metaalbewerkende werkzaamheden die plaatsvinden bij de demontage van auto's.

2.2.6.4.1 Invloed verkeer op luchtkwaliteit

Om te kijken of dit al dan niet in betekende mate het geval is, wordt gekeken naar de extra verkeersbewegingen als gevolg van:

- afvoer van autowrakken;
- aanvoer van auto's;
- inzameling afvalstoffen.
- intern transport van heftrucks.

Afvoer van autowrakken

Oude situatie:

Voor de afvoer van autowrakken is in de oude situatie sprake van 1 dag per 2 weken waarop 10 vrachtwagens arriveren en vertrekken. Omgerekend betekent dat 1 vrachtwagen per dag.

Nieuwe situatie:

Voor de afvoer van autowrakken zal in de nieuwe situatie sprake zijn van 2 vrachtwagens per dag. De toename is 1.

Aanvoer van auto's

Oude situatie

In de huidige situatie is er sprake van aanvoer van 2.500 auto's per jaar. Uitgaande van 50 werkweken en 5 werkdagen per week, betekent dit 10 auto's per dag. Gemiddeld worden 3 auto's per voertuigbeweging aangeleverd. Dit gebeurt doorgaans met de eigen autotransporter (bestelbus + aanhanger). Dit betekent dat er circa 3 voertuigbewegingen per dag plaatsvinden voor de aanvoer van auto's.

Nieuwe situatie

Voor de aanvoer van 10.000 auto's per jaar komt het aantal voertuigbewegingen uit op maximaal 14 per dag. De toename is 11.

Inzameling afvalstoffen

Als gevolg van de uitbreiding van de verwerkingscapaciteit ontstaan er meer afvalstoffen. DB Demontage streeft ernaar de inzamelfrequentie zo min mogelijk toe te laten nemen. Dit kan door de vrijkomende ruimte op het buitenterrein, als gevolg van dagelijkse afvoer van autowrakken, deels te benutten voor de opslag van afvalstoffen. Als de maximale verwerkingscapaciteit is bereikt, zal de inzamelfrequentie naar verwachting zijn verdubbeld.

Oude situatie

Er vindt maandelijks afvoer plaats van olie, velgen en banden. De afvalstoffen worden met een vrachtwagen ingezameld. Dit zijn dus 3 voertuigbewegingen per maand. Omgerekend naar een weekdaggemiddelde gaat het om 0,14 voertuigbewegingen. Wekelijks worden motorblokken ingezameld met een bestelbus, omgerekend 0,2 voertuigbeweging per dag.

Nieuwe situatie

In de nieuwe situatie gaan we uit van een verdubbeling van het aantal voertuigbewegingen.

De toename van het aantal voertuigbewegingen als gevolg van een hogere inzamelfrequentie van de afvalstoffen blijft onder 1 voertuigbeweging per dag.

Intern transport van heftrucks

Voor een schatting van de toename van het aantal verkeersbewegingen van de heftrucks gaan we uit van een worst-case scenario waarbij alle aangeleverde voertuigen met een heftruck moeten worden getransporteerd. Transport vindt plaats naar het achterterrein, waar de auto wordt geplet en in een container wordt gedaan, of naar één van beide opslagterreinen aan de overzijde van de Siemensstraat.

Oude situatie

De verwerkingscapaciteit van 2.500 auto's per jaar betekent een aanvoer van 10 auto's per dag. We gaan uit van 2 voertuigbeweging per auto. Immers de auto wordt van de transporter naar de werkplaats overgebracht en van de werkplaats naar de container of naar het opslagterrein. Het betreft in totaal 20 voertuigbewegingen.

Nieuwe situatie

De verwerkingscapaciteit van 10.000 auto's per jaar betekent een toename met een factor 3 ten opzichte van de oude situatie. Dezelfde factor kan derhalve wordt toegepast op het aantal voertuigbewegingen. Deze bedraagt in de nieuwe situatie 60. Een toename van 40.

Totale toename en conclusie

De totale toename van het aantal verkeersbewegingen per dag bedraagt 53. In een worst-case scenario bedraagt het aandeel vrachtverkeer 25%.

Geconcludeerd wordt dat de bijdrage van het extra verkeer in niet betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Een nader onderzoek is niet noodzakelijk

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)	53
	Aandeel vrachtverkeer	25,0%
	Maximale bijdrage extra verkeer	
	NO ₂ in µg/m ³	0,16
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

De opslag van droge autowrakken veroorzaakt geen verontreiniging van bodem, lucht en/of water en levert ook geen hinder op voor de omgeving. De inrichting is gelegen aan het einde van een doodlopende straat.

2.2.6.4.2 Invloed metaalbewerking op luchtkwaliteit

In de inrichting vinden beperkt metaalbewerkende activiteiten plaats. Doorgaans kunnen onderdelen worden gedemonteerd door het losdraaien van schroeven. Alleen op het moment dat onderdelen zijn vastgeroest wordt een slijptol of een snijbrander gebruikt. Omdat het chassis van auto's in de loop van de tijd steeds beter is behandeld tegen roestvorming zal deze activiteit naar verwachting niet toenemen, zelfs eerder afnemen. Aangezien deze activiteit slechts sporadisch voorkomt, wordt het niet gerekend tot de representatieve bedrijfssituatie. Daarom heeft DB Demontage ook geen maatregelen getroffen om eventueel vrijkomende dampen bij de bron af te zuigen. Emissie naar buiten toe geschiedt via natuurlijke ventilatie. Er is dan ook sprake van diffuse emissie, waarop de emissiegrenswaarden uit artikel 2.5 van het Activiteitenbesluit niet van toepassing zijn.

2.2.6.4.3 Neutraliseren van airbags

In de inrichting worden airbags gedemonteerd. Deze worden vervolgens verhandeld. Airbags en gordelspanners worden niet tot ontploffing gebracht. DB Demontage overweegt wel om dit in de toekomst wel te gaan doen. Het zal dan gaan om het tot ontsteking brengen van de elektrische airbags en gordelspanners. Of het ontsteken zal plaatsvinden in de voertuigen of in speciaal daarvoor bestemde neutralisatiekasten is nog niet bekend. Wel zal worden zorggedragen voor mechanische afzuiging, die is voorzien van een doelmatig werkend filter.

2.2.7 Risico's van ongevallen, gelet op gebruikte stoffen en technologieën.

Het opslaan van droge autowrakken is geen bron van risico's van ongevallen, gelet op gebruikte stoffen en technologieën. De activiteiten in de werkplaats zullen niet gaan wijzigen. De handelingen blijven gelijk (demonteren van autowrakken) en zullen toenemen als gevolg van de gewenste toename van de verwerkingscapaciteit. Door de toename van de verwerkingscapaciteit zal er meer benzine en diesel worden opgeslagen. De brandstoffen worden afgetapt in jerrycans. De opslag van diesel is vrijgesteld van PGS 15. Om de risico's als gevolg van de opslag van gevaarlijke vloeistoffen, in casu benzine, zoveel mogelijk te beperken zal opslag plaatsvinden in een voorziening die bestemd is voor de opslag van gevaarlijke stoffen. Deze voorziening voldoet aan de geldende eisen met betrekking tot brandwerendheid, zoals bedoeld in PGS 15.

2.3 Locatie van de activiteit

2.3.1 Bedrijventerrein

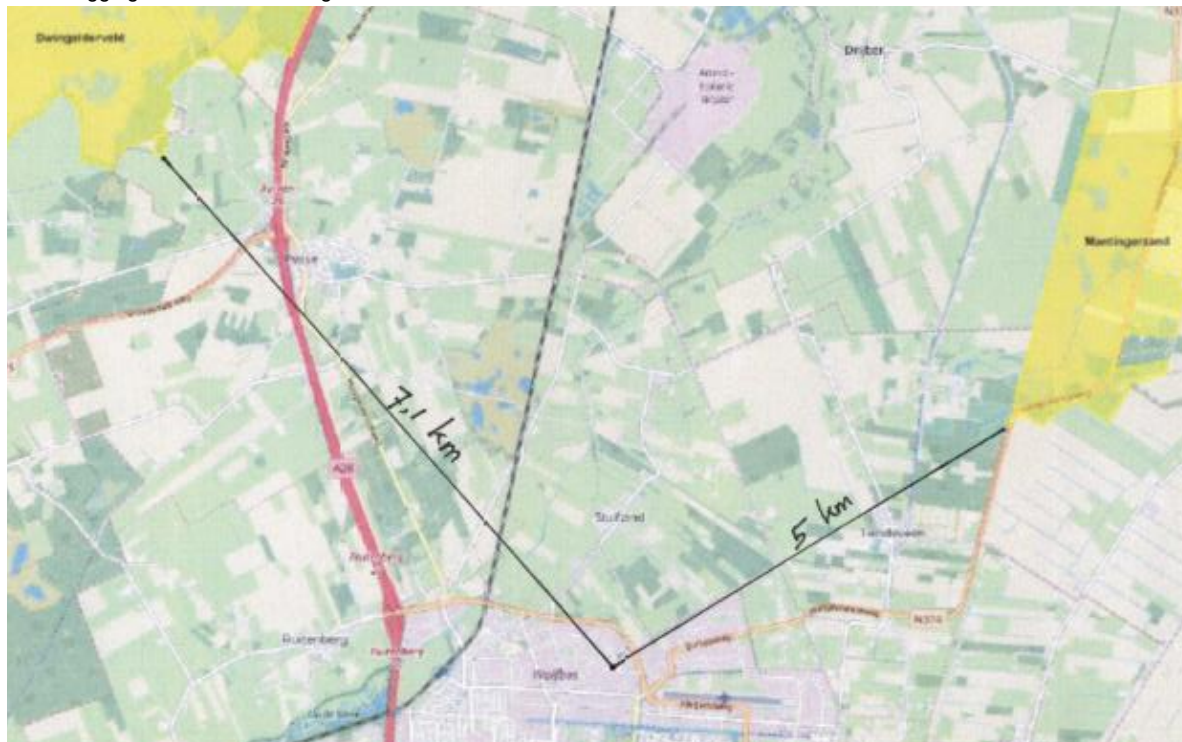
Het bedrijf is gevestigd op het adres Siemensstraat 16, 7903 AZ te Hoogeveen. Tevens behoort het perceel tegenover Siemensstraat 16, kadastraal bekend met perceelnummer 4631 tot de inrichting. Voor de uitbreiding van de opslagcapaciteit is perceelnummer 5213 gekocht. De inrichting is gelegen op bedrijventerrein De Wieken. Dit is een geluidgezoneerd industrieterrein.

Kaart: Kadastrale ligging



De dichtstbij gelegen Natura 2000 gebieden zijn “Dwingelderveld” en “Mantingerzand”. De afstand van de inrichting tot deze gebieden bedraagt respectievelijk 7,1 km en 5 km. Deze gebieden vallen buiten het invloedsfeer van het autodemontagebedrijf.

Kaart: Ligging t.o.v. Natura 2000 gebieden



Het water wat gewonnen wordt voor drinkwater valt in het gebied Zand Rijn Oost. Dit is ruwwater en dit blijkt geohydrologisch niet kwetsbaar. Gezien de getroffen voorzieningen binnen het bedrijf (onder andere vloeistofdichte vloer, lekbakken en kerende voorzieningen) zijn er geen nadelige effecten op de bodem of het grondwater te verwachten. Op het aangekochte perceel zullen slechts droge autowrakken worden gestald. Dit levert geen extra belasting op voor bodem, lucht en water.

2.3.2 Bestemmingsplan

Bestemmingsplan “Industrieterrein De Wieken 2010”, gedateerd 5 november 2014 is van toepassing op de locatie van de activiteit. De voor “Bedrijventerrein -5” aangewezen gronden zijn bestemd voor: bedrijven, behorend tot categorie 1 t/m 4.2, zoals genoemd in de staat van bedrijfsactiviteiten -5, met dien verstande dat het gebruik van gronden per bouwperceel een maximale geluidruimte tot gevolg heeft van 64 dB(A) per vierkante meter. In de Staat van bedrijfsactiviteiten -5, is een autodemontagebedrijf niet opgenomen als toegestane bedrijfsactiviteit. Dit betekent dat het voorgenomen gebruik niet mogelijk is op grond van het huidige bestemmingsplan en dat aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Een verzoek is inmiddels ingediend bij de gemeente Hoogeveen.

2.3.3 Externe veiligheid

Uit het bestemmingsplan blijkt dat de percelen 4631 en 5213 grenzen aan de zuidzijde aan een bevi-veiligheidszone. De percelen vallen niet binnen de veiligheidscontour. Verder zijn er geen buisleidingen aanwezig die van invloed kunnen zijn op de gewenst uitbreiding. De locatie ligt daarentegen wel binnen het invloedsgebied van een Bevi-bedrijf, maar de ruimtelijke ontwikkeling heeft geen invloed op het groepsrisico.

2.4 Mogelijke effecten van de activiteit

In de omgeving van de inrichting zijn enkele bedrijfswoningen gelegen. De dichtstbijzijnde bedrijfswoningen zijn gelegen op de adressen Pesserdijk 5a (30,9 m), Pesserdijk 9 (30 m), Siemensstraat 7A (59,6 meter) en Siemensstraat 10 (45 meter). Deze afstanden wijzigen niet ten opzichte van de huidige situatie.

Kaart: Afstanden inrichtinggrens tot bedrijfswoningen



Door de toename in verwerkings- en opslagcapaciteit zal de geluidemissie naar de omgeving wijzigen. In plaats van een tweewekelijkse piek in het laden en afvoeren van containers met autowrakken zal er sprake zijn van dagelijkse afvoer van autowrakken. Het laden en afvoeren van autowrakken vindt circa 2 uur per dag plaats. Gedurende de dag worden twee keer twee containers met autowrakken afgevoerd. Afvoer vindt plaats door middel van een vrachtwagencombinatie. De tweede wijziging betreft het vervallen van een overslaghandeling. In de huidige situatie worden autowrakken in afwachting van tweewekelijkse afvoer geplet en gestapeld opgeslagen op het terrein. Op het moment van

afvoer worden de opgeslagen autowrakken in containers geladen en afgevoerd. In de nieuwe situatie worden wrakken niet meer geplet en gestapeld opgeslagen in afwachting van het laden van de containers met wrakken, maar direct geplet en in containers geladen. Dit betekent een afname van de geluidemissie als gevolg van het vervallen van een handeling van de kraan.

Gelet op het feit dat de geluidemissie als gevolg van een toename van vervoersbewegingen mogelijk zal toenemen, zal de geluidemissie gemiddeld genomen juist weer afnemen door het vervallen van een overslaghandeling. Door de ligging op een gezoneerd industrieterrein waar bedrijven vallend in milieucategorie 4.2 zijn toegestaan, zal de bijdrage aan de totale geluidemissie van het terrein van DB Demontage als milieucategorie 3.2 bedrijf gering zijn.

3 Conclusie & advies

Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, moet worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.- procedure. Daarom wordt verzocht te besluiten dat geen milieueffectrapportage nodig is.

-

MIDDAG milieuvadvis B.V.

Postbus 21
7920 AA Zuidwolde

Vestigingen

Regio Noord
Blankenstein 265
7943 PG Meppel

Regio Zuid
Bredaseweg 185
4872 LA Etten-Leur

Contactgegevens

Tel. 085-0640619
e-mail info@middag-advies.nl