

RAPPORT

Notitie reikwijdte en detailniveau

Uitbreiding stortplaats De Sluiner in Wilp-Achterhoek
(Gelderland)

Klant: Attero Wilp

Referentie: BH5225TP210630

Status: 2.2/Definitief

Datum: 16 juli 2021

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 151
6500 AD Nijmegen
Industry & Buildings
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00 **T**
+31 24 323 93 46 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Notitie reikwijdte en detailniveau

Referentie: BH5225TP210630

Status: 2.2/ Definitief

Datum: 16 juli 2021

Projectnaam: Plan-/project MER Uitbreiding Stortplaats De Sluiner

Projectnummer: BH5225-101-100

Auteur(s): Niels Barten, Anne Nijland, Judith Woolderink en Tom Houben

Gecontroleerd door: Tom Houben

Datum: 9 juli 2021

Goedgekeurd door: Thijs de Bruin

Datum: 16 juli 2021

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelevoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

Gegevens initiatiefnemer en contact	1
1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Het voornemen	2
1.3 Leeswijzer	3
2 Reikwijdte	4
2.1 Wettelijk kader	4
2.1.1 Besluit milieueffectrapportage en Wet milieubeheer	4
2.1.2 Wet natuurbescherming	4
2.1.3 Wet ruimtelijke ordening	5
2.1.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht	5
2.1.5 Waterwet	5
2.1.6 Richtlijn industriële emissies	6
2.1.7 Crisis- en herstelwet	6
2.1.8 Overige wet- en regelgeving	6
2.1.9 Overige betrokken bestuursorganen	7
2.2 Locatie en omgeving	7
2.2.1 Locatiekeuze	7
2.2.2 Locatie	7
2.2.3 Omgeving	9
2.3 Toelichting op de voorgenomen activiteit	11
2.3.1 Uitgangspunten	11
2.3.2 Voorlopige voorkeur voor een nieuw ontwerp	12
2.4 Alternatieven	13
2.5 Cumulatieve effecten	14
2.6 Toekomstige ontwikkelingen	15
3 Te beschouwen milieuaspecten (detailniveau)	16
3.1 QuickScan milieuaspecten	16
3.2 Bodem	17
3.3 Slagschaduw	17
3.3.1 Inleiding	17
3.3.2 Huidige situatie	17
3.3.3 Beoordelingskader	17
3.4 Landschap	18
3.4.1 Inleiding	18
3.4.2 Huidige situatie	19
3.4.3 Beoordelingskader	21

3.5	Archeologie en aardkundige waarden	24
3.5.1	Inleiding	24
3.5.2	Huidige situatie	24
3.5.1	Beoordelingskader	24
3.6	Natuur	25
3.6.1	Stikstofdepositie	25
3.6.2	Flora en fauna	25
3.7	Ruimtelijke ordening	25
3.8	Bereikbaarheid, Verkeer en vervoer	26
3.8.1	Inleiding	26
3.8.2	Huidige situatie	26
3.8.3	Beoordelingskader	30
3.9	Zeer zorgwekkende stoffen	32
3.10	Externe veiligheid	32
3.11	Grensoverschrijdende milieueffecten	32
4	Planning en inspraakmogelijkheden	33
4.1	Procedurestappen	33
4.2	Planning	35
	Afkortingen en betekenissen	36

Gegevens initiatiefnemer en contact

Initiatiefnemer

- Statutaire naam / Handelsnaam: Attero B.V. Vestigingsnummer 000032442467
- KvK-nummer: 05053670
- Adres hoofdvestiging: Sluinerweg 12
- Vestigingsnummer 000032442467
- Postcode en plaats: 7384 SC Wilp
- Telefoonnummer hoofdvestiging: 088 550 1000

Locatie initiatief

- Adres: Sluinerweg 12
- Postcode en plaats: 7384 CG Wilp
- Kadastraal bekend: Gemeente Voorst, sectie: R, nummers: 140, 303,533, 580, 581, 582, 584 t/m 590

Contact

- Naam: Ir. T. (Thijs) de Bruin
- Bedrijfsnaam: HaskoningDHV Nederland B.V., a company of Royal HaskoningDHV
- Functie: Director Transport and Planning, Nijmegen
- Adres: Jonkerbosplein 52 (15^e verdieping), Nijmegen – Postbus 151 – 6500AD Nijmegen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Stortplaats De Sluiner in Wilp wordt geëxploiteerd door Attero, een goed functionerend bedrijf dat concurrerend werkt op de afvalverwerkingsmarkt. Volgens het vigerende bestemmingsplan (VAR 2013, gemeente Voorst) is de stortcapaciteit op de stortplaats van Attero vastgesteld op circa 7 miljoen m³.

Op basis van de ontwikkeling in de direct beschikbare en reeds vergunde restcapaciteiten van stortplaatsen in Nederland, is de verwachting dat er binnen een paar jaar onvoldoende landelijke stortcapaciteit is. Extra stortcapaciteit is daarom hard nodig en bij voorkeur goed verdeeld over Nederland.

Uitbreiding van stortcapaciteit wordt voorlopig alleen toegestaan door uitbreiding van de bestaande stortplaatsen of door heropenen van gesloten verklaarde stortplaatsen. Deze locaties dienen uiteraard te voldoen aan de eisen van het Stortbesluit. De huidige voorzieningen van de stortplaats van Attero voldoen hieraan en zijn voor zover dat nu is te overzien, in principe geschikt voor capaciteitsvergroting.

De vigerende vergunningen van Attero in Wilp voorzien in geval van de gewenste uitbreiding ook ten aanzien van verkeersbewegingen, de bijbehorende stikstofemissies en andere milieuaspecten. In principe is dan ook geen uitbreiding van de vergunde milieueffecten nodig. Wel zullen deze door uitbreiding van de stortcapaciteit over een langere periode plaatsvinden. Daarvoor geldt dat de ligging van Attero Wilp uiterst goed bereikbaar is, vlakbij knooppunt Beekbergen tussen A1 en de A50. De locatie van de stortplaats ligt daarnaast op meer dan 5 kilometer afstand van gevoelige Natura2000 gebieden.

Figuur 1.1. Overzicht ligging plangebied Attero Wilp langs Snelweg A1. Gemaakt door Techmaps ism DS Landschapsarchitecten (Bruno Doedens), gebruikt met toestemming Attero.



1.2 Het voornemen

Momenteel ligt er bij Attero circa 6,8 miljoen m³ stortmateriaal opgeslagen. Er is een resterende stortruimte van bijna 250.000 m³ (exclusief klink). Attero is voornemens om nog circa 3 miljoen m³ extra toe te voegen aan de huidige stortcapaciteit. Daarmee wordt de totale stortcapaciteit voor stortplaats De Sluiner maximaal 10 miljoen m³.

Om de extra stortcapaciteit van de circa 3 miljoen m³ op de Sluiner te kunnen realiseren, streeft Attero ernaar om de maximale hoogte van de stortplaats te verhogen van de huidige maximaal 31 meter, naar

circa 49,5 meter ten opzichte van het maaiveld.¹ Daarnaast stelt Attero voor om ten behoeve van landschappelijke inpassing en afwerking een geïntegreerde land-art-sculptuur aan te brengen die de hoogte zeer plaatselijk tot maximaal 69,5 meter zal brengen.

Parallel aan de ontwikkelingen op de stortplaats speelt er een gebiedsproces voor de verkenning van de wenselijkheid en haalbaarheid van mitigerende maatregelen, zoals het aanbrengen van een zichtwal en natuurontwikkeling langs de noordzijde van de A1 en op de stortlocatie zelf. Dat proces is erop gericht om de hinder die de omgeving kan ondervinden, verder terug te dringen. Daarvoor is het van belang dat de stortplaats en directe omgeving een betere uitstraling krijgen, dat de ecologische en recreatieve waarden verbeteren en dat de mogelijkheden voor een energielandschap worden benut. Nog onzekere maar interessante maatregelen zouden kunnen zijn om het viaduct Sluinerweg niet te vervangen bij de verbreding van de A1 en de besparing daarop gedeeltelijk te gebruiken voor uitplaatsing van de firma Bosgoed uit de kern van het dorp Wilp-Achterhoek.

Activiteiten met in potentie belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, kennen een verplichting voor het opstellen van een Milieueffectrapport (MER – het rapport). Ondanks het feit dat dit voor het hier besproken voornemen wettelijk niet noodzakelijk is, kiest Attero ervoor om in overeenstemming met de omgeving, de gemeente en de provincie een milieueffectrapportage (m.e.r. – het proces) uit te voeren, waarin de effecten van verschillende varianten voor de afwerking van de heuvel en mogelijk mitigerende maatregelen daarvoor, worden onderzocht en vergeleken.

Ter voorbereiding van het MER is deze notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) opgesteld. Deze NRD is de eerste stap in de procedure van de milieueffectrapportage en beantwoordt de vraag: ‘welke milieueffecten gaan we onderzoeken en met welk detailniveau?’

1.3 Leeswijzer

De opbouw van de NRD is als volgt:

- Toelichting Reikwijdte (hoofdstuk 2)
 - Wettelijk kader
 - Locatie en omgeving
 - Procesbeschrijving
 - Alternatieven
 - Cumulatieve effecten
 - Toekomstige ontwikkelingen
- Uitwerking Detailniveau (hoofdstuk 3)
 - Lucht en geur
 - Energie en klimaat
 - Grond-, hulp- en reststoffen
 - Geluid
 - Natuur
 - Water
 - Bodem
 - Externe veiligheid
 - Grensoverschrijdende milieueffecten

¹ Het maaiveld ter plaatse ligt op 6,20 meter +NAP

2 Reikwijdte

2.1 Wettelijk kader

2.1.1 Besluit milieueffectrapportage en Wet milieubeheer

Activiteiten met in potentie belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kennen een verplichting voor het opstellen van een MER. Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.²) maakt onderscheid tussen enerzijds de verplichting om een MER op te stellen (m.e.r.-plicht, onderdeel C) en anderzijds de verplichting te beoordelen of vanwege bijzondere omstandigheden waaronder de activiteit wordt ondernomen, een MER moet worden opgesteld (m.e.r.-beoordelingsplicht, onderdeel D).

Uit eerder onderzoek is gebleken dat de voorgenomen activiteit van Attero niet m.e.r.-plichtig is conform de criteria in Besluit m.e.r., onderdeel C. Uit de (concept) m.e.r.-Aanmeldnotitie is gebleken dat de voorgenomen activiteit geen bijzondere omstandigheden met zich meebrengt die het verplichten tot het opstellen van een MER rechtvaardigen. Gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de potentiële effecten van het project, met betrekking tot de voorgenomen verandering van de stortplaats De Sluiner, is vastgesteld dat de voorgenomen activiteit geen bijzondere omstandigheden met zich meebrengt, die het verplichten tot het opstellen van een MER rechtvaardigen.

In het Besluit m.e.r. zijn activiteiten aangewezen waarvoor het niet zeker is of er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Deze zijn beschreven in onderdeel D van het Besluit m.e.r. Om te bepalen of er bij deze activiteiten uit onderdeel D sprake kan zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen dient hiervoor per geval een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden.

In overleg met bevoegde gezagen kiest Attero ervoor om niet eerst formeel te laten beoordelen of in dit geval aanleiding bestaat voor het opstellen van een MER, maar om gebruik te maken van de wettelijke mogelijkheid direct vrijwillig een MER op te stellen conform artikel 7.16, vijfde lid, van de Wet milieubeheer (Wm). Belangrijkste argument hiervoor is dat het opstellen van een MER een wezenlijke bijdrage kan leveren aan een zorgvuldige totstandkoming van het besluit over de toekomstige uitbreiding van stortplaats De Sluiner in Wilp. Omdat zowel het bestemmingsplan als de omgevingsvergunning (Milieu) aangepast moeten worden, kiest Attero ervoor om ingevolge artikel 14.4b Wm een gecombineerd plan- en project-MER op te stellen, waarvoor de uitgebreide voorbereidingsprocedure gevolgd zal (moeten) worden.

Vanwege het belang van een zorgvuldige afweging verzoekt Attero het bevoegd gezag (BG) voor de omgevingsvergunningen en de natuurvergunning – in deze het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland (GS) – en voor de wijziging van het bestemmingsplan – Burgemeester en Wethouders van de gemeente Voorst, om:

- op grond van artikel 7.24. lid 2 Wm een advies uit te brengen inzake de reikwijdte en het detailniveau van de informatie t.b.v. het MER; en
- daarbij ingevolge artikel 7.25 Wm ook de wettelijke adviseurs en de Commissie m.e.r. (Cmer) te raadplegen.

2.1.2 Wet natuurbescherming

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze beschermt natuurgebieden en planten- en diersoorten en vervangt drie wetten; de Natuurbeschermingswet 1998, de

² In de tekst wordt onderscheid gemaakt tussen MER, het rapport geschreven met hoofdletters en m.e.r., de procedure geschreven met kleine letters en puntjes.

Boswet en de Flora- en faunawet. Het uitgangspunt van de Wnb is de bescherming en ontwikkeling van de natuur, mede vanwege de intrinsieke waarde, en het behouden en herstellen van de biologische diversiteit.

Op 14 september 2015 is een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet (Nbw) afgegeven³ voor de inrichting van Attero in Wilp. Het betreft een vergunning van vóór het intreden van het PAS, de programmatische aanpak stikstof dat door de Raad van State op 29 mei 2019 is vernietigd. De werkzaamheden zoals die destijds zijn vergund, veranderen niet en omdat die niet onder het regime van het PAS vielen, hoeven die niet te worden heroverwogen. Voor de voorgenomen activiteit zal echter wel in het kader van het MER worden getoetst of en in welke mate deze voldoet aan de vereisten van de vigeren Wnb. Voor meer informatie wordt verwezen naar paragraaf 3.4.

2.1.3 Wet ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) regelt hoe ruimtelijke plannen in Nederland tot stand komen en gewijzigd worden. De Wro geeft bepalingen over onder meer structuurvisies, bestemmings- en inpassingsplannen en de beheer verordening.

Het vigerende bestemmingsplan is Bestemmingsplan VAR 2013 (met IMRO-nummer NL.IMRO.0285.18100-OW00). In dat bestemmingsplan zijn de stortcapaciteit en de storthoogte beperkt tot 7 miljoen m³ respectievelijk 31 meter boven maaiveld.

Eén en ander betekent voor het realiseren van de voorgenomen uitbreiding van de stortplaats dat het bestemmingsplan op beide punten aangepast moet worden, zodat dit planologisch inpasbaar is. Aanpassing van het bestemmingsplan is mogelijk door middel van een bestemmingsplanwijziging of een buitenplanse afwijking via een omgevingsvergunning voor de activiteit afwijken van het bestemmingsplan. Mede tegen deze achtergrond opteert Attero voor een gecombineerd plan-/project-MER.

2.1.4 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) regelt de omgevingsvergunning. In artikel 2.1 lid 2 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) zijn vergunningplichtige categorieën van bedrijfsactiviteiten aangewezen.

Het voorgenomen initiatief kent een Wabo-vergunningplicht, omdat stortplaats De Sluiner meerdere processen en installaties uitvoert en bedrijft, die als IPPC-plichtig zijn aangemerkt (zie § 2.1.6) en onder meerdere categorieën van Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor) vallen. Hiervoor geldt een uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) waarbij GS bevoegd zijn te beslissen op de aanvraag. Attero zal derhalve een vergunning in het kader van de Wabo aanvragen. Conform artikel 3.18 lid 1 van de Awb neemt het bestuursorgaan het besluit zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk zes maanden na ontvangst van de aanvraag. Bij de beoordeling van de status van wet- en regelgeving is (uiteraard) ook de huidige vergunning van belang.

2.1.5 Waterwet

Attero beschikt over een recente watervergunning in het kader van de Waterwet (Wtw).⁴ Deze hoeft niet te worden aangepast. Immers, ook de toekomstig vrijkomende (afval)waterstromen worden gescheiden opgeslagen en zoveel mogelijk hergebruikt. En het afvalwater van de stortvakken wordt via een verzamelleiding afgevoerd naar de afvalwatersilo voor afvoer naar de RWZI Terwolde en voor een deel

³ Besluit Nbw GS van 14 september 2015 met zaaknummer 2015-00799

⁴ Waterschap Vallei en Veluwe, Definitieve vergunning Attero B.V. te Wilp in het kader van de Waterwet, 22 juni 2018, kenmerk 999106/1292238

per as naar een derde die het zuivert. Als gevolg van het hergebruik is het gemiddelde grondwaterverbruik gedaald tot onder 10 m³/uur.

2.1.6 Richtlijn industriële emissies

De Richtlijn industriële emissies (RIE) verplicht de lidstaten van de EU om activiteiten van industrieën te reguleren middels een integrale vergunning gebaseerd op de beste beschikbare technieken (BBT / BAT (Best Available Techniques)). Indien een installatie onder de RIE valt, moet worden getoetst aan de daarop van toepassing zijnde BBT-conclusies. Wanneer de BBT-conclusies nog niet zijn vastgesteld, geldt hiervoor het hoofdstuk BAT van de betreffende BREF (BAT reference document). In de wet- en regelgeving wordt in dit kader ook de term IPPC-installatie gehanteerd. IPPC was de voorganger van de RIE.

De bestaande activiteiten storten, op- en overslag en scheidingsinstallatie zijn RIE-plichtig op basis van de categorieën 5.1, 5.3 en 5.4 zoals genoemd in Bijlage I van de RIE. Deze activiteiten en installaties wijzigen weliswaar niet ten gevolge van de voorgenomen uitbreiding van de stortplaats, maar zullen toch als onderdeel van het MER aan een BBT-toets worden onderworpen. Daarbij speelt mee dat een aantal Europese BREF-documenten en BBT-Conclusies en Nederlandse BBT-documenten is geactualiseerd.

2.1.7 Crisis- en herstelwet

Stortplaats De Sluiner wordt vermeld in Bijlage II van de Crisis- en herstelwet (Chw), namelijk onder Aa. Overige ruimtelijke projecten onder 11 waar wordt gesproken over 'levering van restwarmte van de Veluwe Afvalrecycling (VAR) voor benutting in glastuinbouwcluster Withagen'. Echter, omdat de voorgenomen uitbreiding van stortplaats De Sluiner daar geen invloed op heeft, is de Chw niet van toepassing op besluiten die vereist zijn voor dit project. Dat betekent concreet dat geen gebruik kan worden gemaakt van de 'versnelde' bestuursrechtelijke en/of m.e.r.-procedures zoals beschreven in Afdeling 2 en 3 van de Chw.

2.1.8 Overige wet- en regelgeving

In het kader van het MER is de volgende wet- en regelgeving ook nog relevant:

- Activiteitenbesluit milieubeheer: Veel regelgeving is ter ondersteuning van de Wm opgenomen in het Activiteitenbesluit en de Activiteitenregeling milieubeheer (Abm en Arm). Zo is hierin het toetsingskader voor Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) geregeld.
- Externe veiligheid: In het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015) staat een lijst met drempelwaarden voor gevaarlijke stoffen op basis waarvan bedrijven worden aangewezen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in een lage en een hoge drempel voor een reeks gevaarlijke stoffen of stofcategorieën. Attero valt ruim onder de lage drempelwaarden en valt daarmee niet onder een inrichting conform het Brzo en/of het Besluit Externe veiligheid inrichtingen (Bevi).
- Wet luchtkwaliteit: Het Nederlandse wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen is vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen', van de Wm. Dit wettelijk stelsel is van kracht sinds november 2007 en wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' ('Wik') genoemd. In het bij het MER te voegen Luchtkwaliteitsonderzoek zal daaraan worden getoetst.
- Wet geluidhinder: In het Akoestisch onderzoek wordt extra aandacht besteed aan het Geluidverdeelplan en de Geluidverdeelkaart waarin de geluidemissies per perceel en/of hectare worden vastgelegd. De geluidemissies moeten uiteraard passen binnen de 'budgetten' c.q. geluidsruimte van het toekomstige Bestemmingsplan.

Tevens zullen de volgende kaderstellende en milieurelevante plannen worden beschouwd:

- Landelijk Afvalbeheerplan 2017-2029 (LAP3);
- Omgevingsvisie en verordening Gelderland;

- Gebiedsvisie Cleantech A1-zone van het Gelders genootschap.

2.1.9 Overige betrokken bestuursorganen

In het kader van de m.e.r.-procedure zullen het bevoegd gezag en de initiatiefnemer moeten afstemmen met overige betrokken bestuursorganen. Voor deze procedure zijn – afhankelijk van de van toepassing zijnde wettelijke kaders en te volgen procedures – de volgende instanties van belang, voor zover nog niet genoemd in de eerdere paragrafen:

- Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT): op grond van artikel 2.26 lid 3 Wabo juncto artikel 6.3, 2e lid van het Bor heeft de ILT een wettelijke adviestaak naar het bevoegd gezag bij de Wabovergunningverlening aan grote bedrijven. Hiermee beoordeelt de ILT of de omgevingsvergunning voldoet aan nationale en Europese regelgeving; ILT is ook wettelijke adviseur bij m.e.r.-procedures;
- Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland wordt mogelijk ingeschakeld als adviseur inzake brandveilig gebruik;
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed is één van de wettelijke adviseurs in het kader van de m.e.r.

2.2 Locatie en omgeving

2.2.1 Locatiekeuze

Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen uitbreiding van stortplaats De Sluiner door middel van verhoging daarvan, valt de locatiekeuze niet onder de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven (zie paragraaf 2.4). Dit wordt in het MER nader gemotiveerd.

2.2.2 Locatie

De uitbreiding wordt gerealiseerd binnen de bestaande inrichting en bovenop de bestaande stortplaats. In figuur 2.1 is de huidige locatie en inrichting getoond op een luchtfoto. In de linker bovenhoek is de A1 zichtbaar en in de linker onderhoek de Ardeweg, tussen de Sluinerweg rechts op de foto en Wilp-Achterhoek aan de overzijde van de snelweg en net buiten de foto.

Figuur 2.1: Locatie en inrichting stortplaats De Sluiner



Beschrijving huidige activiteiten

De inrichting van Attero, gelegen aan de Sluinerweg 12, te Wilp-Achterhoek heeft op basis van de revisievergunning van 20 mei 2008 vergunning gekregen voor:

- Algemene bedrijfsactiviteiten zoals
 - het nemen van proeven ten behoeve van ontwikkeling nieuwe technieken
 - een mobiele buffervoorziening ten behoeve van percolaat
 - een wasplaats voor het reinigen van het eigen materieel
 - het realiseren van een zuiveringsinstallatie voor afvalwater.
- Het composteren van huishoudelijk en analoog GFT-afval
 - met een verwerkingscapaciteit van max. 250.000 ton per jaar
 - het vergisten van max. 66.000 ton per jaar als onderdeel van de 250.000 ton per jaar composteren.
- Grondreiniging en bodemsanering
 - verwerkingscapaciteit 250.000 ton RKGV, baggerspecie en verontreinigde grond per jaar
 - acceptatie van extern aangeleverde grond in plaats van grond van stortplaats
 - verwerking van asbesthoudende grondstromen
 - accepteren en verwerken van 200.000 ton materiaal per jaar afkomstig van (voormalige) stortplaatsen, zijnde locaties waar afvalstoffen zijn gestort, dan wel een locatie met materiaal dat niet voldoet aan het Bouwstoffenbesluit, of een locatie die categorie-2-bouwstoffen (norm Bouwstoffenbesluit) bevat (geluidswallen, illegale stortplaatsen en aanvullingen met puin en/of afval uit het verleden).
- Opslaan, overslaan en het mechanisch, fysisch en handmatig scheiden van bedrijfsafval en grof huishoudelijk afval
 - aannemen, opslaan, overslaan, sorteren, bewerken, verwerken van bouw- en sloopafval, KWD- en grof huishoudelijk afval waaronder afval van particulieren, met een capaciteit van 350.000 ton per jaar
 - in bedrijf hebben van een houtlijn voor verwerken A-, B- en C-hout, met een maximum van 160.000 ton per jaar (valt onder totale capaciteit van 350.000 ton per jaar van de sorteercapaciteit).
- Verkleinen en mengen van bouw- en sloopafval
 - bouw- en sloopafvalbewerkingsinrichting voor het verkleinen en mengen van bouw- en sloopafval met een capaciteit van 330.000 ton per jaar (inclusief teerhoudend en niet teerhoudend asfalt)
 - het wassen van gebroken puin afkomstig van de puinbreker
 - betonmenginstallatie voor de productie van betonmortel, zandbentoniet en gestabiliseerde materialen met een capaciteit van 60 m³ per uur.
- Storten⁵
 - stortplaats voor het op of in de bodem brengen van (restfracties van) huishoudelijke afvalstoffen en bedrijfsafvalstoffen tot de voormalige BAGA-grens, waaronder Vertechresidu, residuen uit de inrichtingen op het VAR-terrein alsmede saneringsgrond
 - uitbreiding stortgasmotoren van de stortplaats
 - tijdelijke opslag van te storten afvalstoffen.

Sinds de revisievergunning in 2008 is afgegeven zijn er een paar wijzigingen geweest zoals hieronder aangegeven:

- De capaciteit van het GFT-vergisten is beperkt tot 66.000 ton/jr (oorspronkelijk 132.000 ton)
- Het nat vergisten is ingetrokken en zal niet gerealiseerd worden
- De waterzuivering is nog niet gerealiseerd maar zal op termijn wel nodig zijn
- Post Shredder Technology (PST) als onderdeel van het sorteren (scheiden, verkleinen verdichten) is ingetrokken maar de totale verwerkingscapaciteit blijft gelijk.

⁵ De stortplaats is middels een vergunningvoorschrift (10.3.11) beperkt tot 275.000 ton/jr

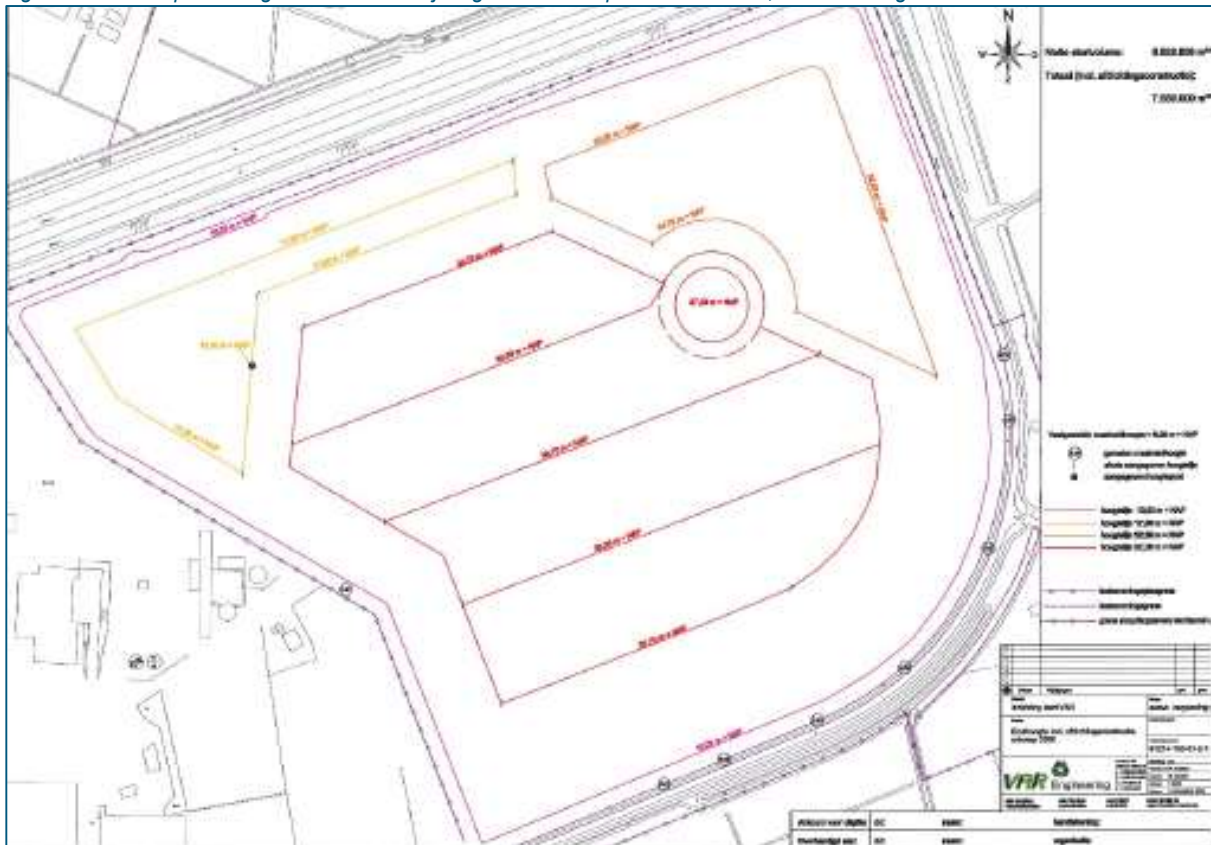
Afwerken en overdragen stortplaats

Nadat de exploitatie van de stortplaats is beëindigd, wordt deze afgewerkt en aan de nazorgorganisatie van provincie Gelderland overgedragen. Het afval wordt afgedekt op basis van de dan geldende vergunningvoorschriften, gebruik makend van de dan beschikbare kennis van de dan beschikbare materialen. In ieder geval komt er een deklaag van circa 1 meter grond van wisselende samenstelling.

De bekleding van de deklaag is veelal gras en ruigte dat door schapen kort wordt gehouden. In de huidige situatie is er op één plek een grote heestergroep; deze wordt door de schapen als schaduwplek gebruikt. En er is een 'vijver-poel' waar vogels en vlinders te vinden zijn.

Voor het huidige ontwerp van de afgedekte stortplaats binnen de inrichting wordt verwezen naar figuur 2.2.

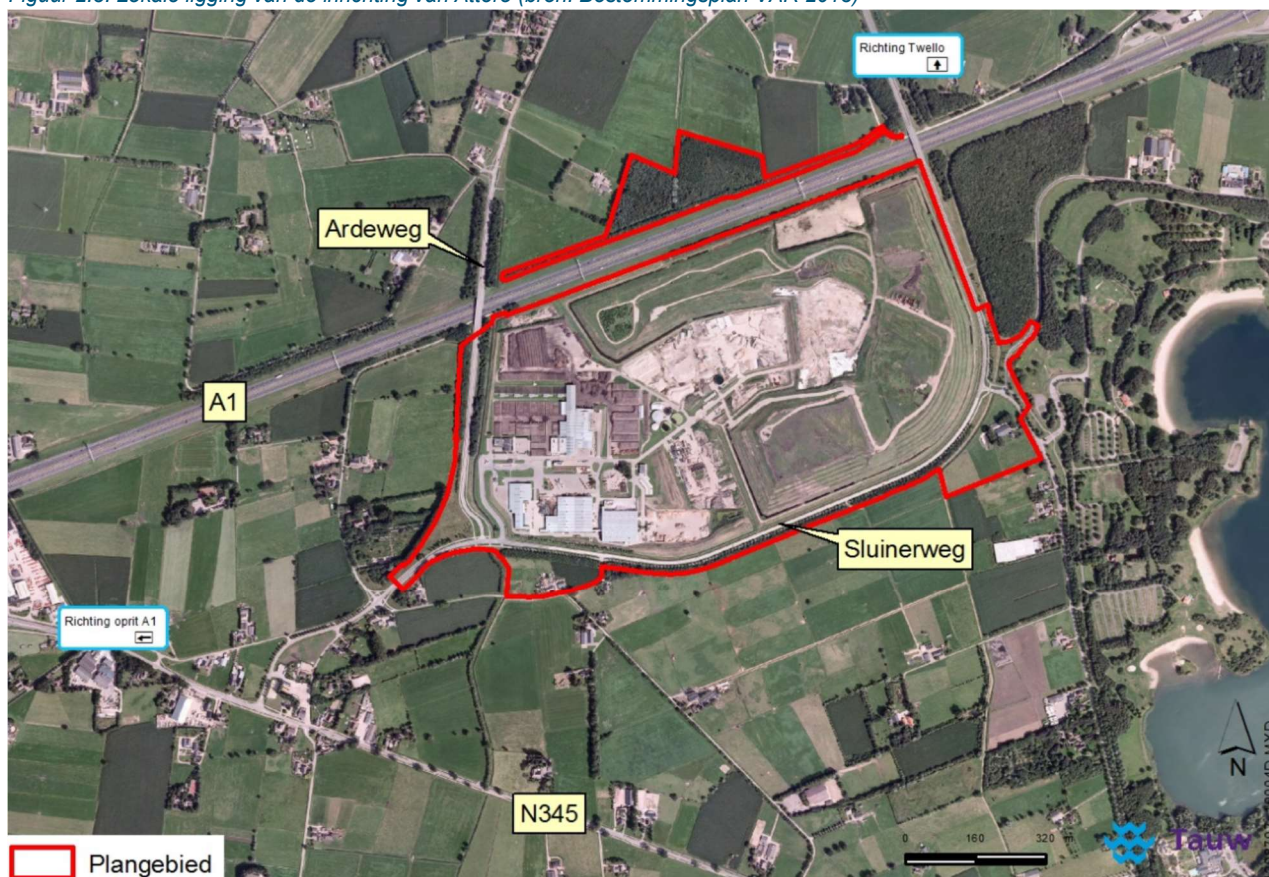
Figuur 2.2 Ontwerp tekening van de uiteindelijk afgewerkte stortplaats De Sluiner, zoals nu vergund



2.2.3 Omgeving

De inrichting wordt omringd door de Rijksweg A1, de Sluinerweg en de Ardeweg. Het terrein heeft een eigen ontsluitingsweg die aansluit op de Sluinerweg. De ontsluiting van het verkeer vanuit de inrichting loopt of via de Sluinerweg richting de Zutphenseweg (N345) welke vervolgens aansluit op de Rijksweg A1 óf via de Sluinerweg richting het oosten om via een oversteek van de Rijksweg A1 richting Twello te rijden. In figuur 2.3 staat de ligging van (de grens van) het vigerend bestemmingsplan afgebeeld.

Figuur 2.3: Lokale ligging van de inrichting van Attero (bron: Bestemmingsplan VAR 2013)

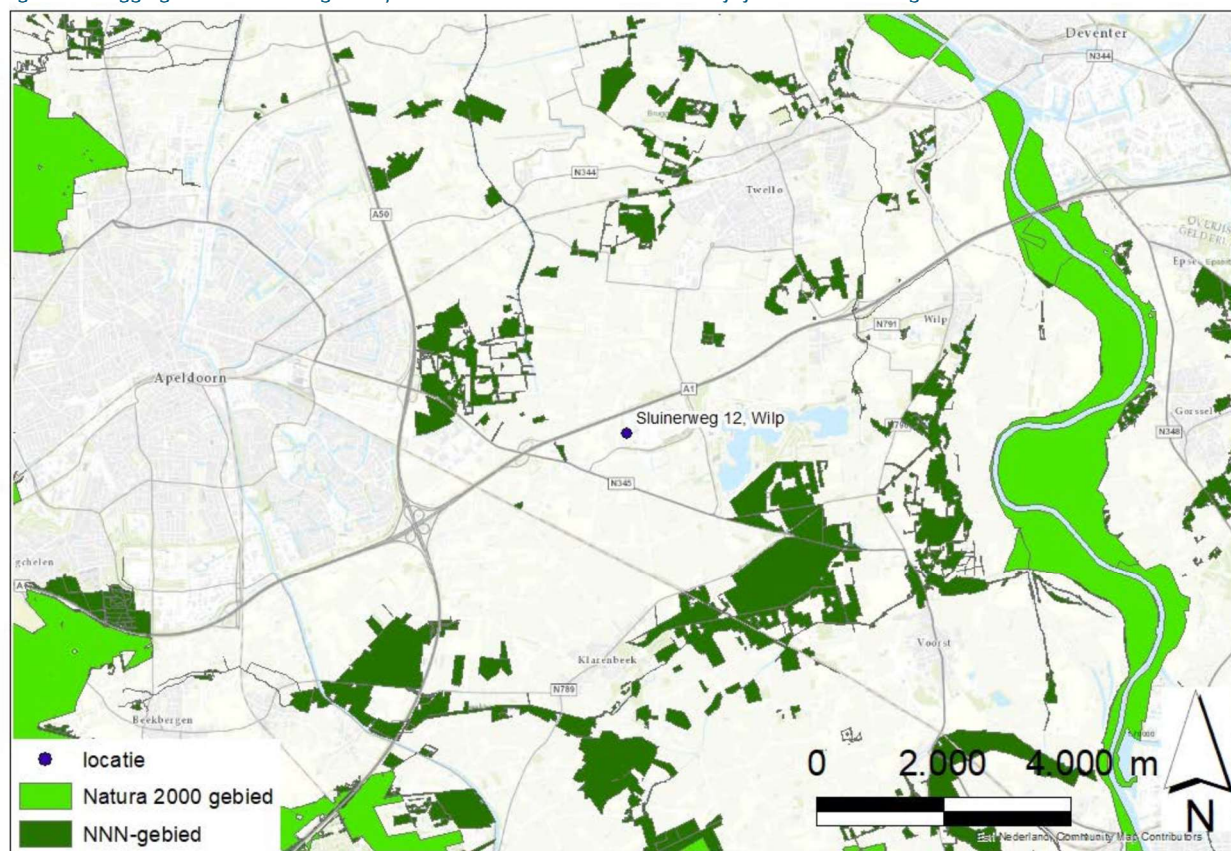


De stortplaats heeft een overwegend groen aanzicht. Door de getrapte terreinhoogte van de stortplaats is voorkomen dat het terrein als massief element in het landschap aanwezig is. Vanaf de Sluinerweg en de Ardeweg zijn de activiteiten maar deels waar te nemen. De gebouwen zijn grotendeels omgeven door een met gras begroeide aarden wal en groene singels van bomen.

Vanaf de Sluinerweg heeft ook de met gras begroeide stortplaats een groen aanzicht. Vanaf de Rijksweg A1 is ook sprake van een hoofdzakelijk groen aanzicht. Ook ten zuiden van de Sluinerweg liggen singels met bomen die voor een natuurlijke overgang naar de achtergelegen agrarische percelen zorgen. Ten noorden van de Rijksweg A1 ligt over de gehele lengte van het plangebied een groenstrook van circa 15 meter breed. In het midden van deze groenstrook ligt aan de noordzijde een bosperceel. Aan de oostzijde grenst de inrichting aan het recreatiegebied Bussloo.

De als onderdeel van het Nationaal Natuur Netwerk (NNN) aangewezen gronden, liggen op meer dan een kilometer afstand van het terrein van het plangebied. Natura 2000 gebieden 'Veluwe' en 'Uiterwaarden IJssel' bevinden zich op respectievelijk 6 en 5 kilometer van het plangebied. Figuur 2.4 op de volgende bladzijde, geeft de regionale ligging weer van deze gebieden met beschermde ecologische waarden.

Figuur 2.4 Ligging van de inrichting ten opzichte van het NNN en de dichtstbijzijnde Natura2000 gebieden



2.3 Toelichting op de voorgenumen activiteit

Het oppervlak van de stortplaats blijft gelijk, ongeveer 45 hectare. De dagelijkse aanvoer zal naar aard en omvang van de aan te voeren afvalstromen ten opzichte van de vigerende vergunning niet wijzigen. Wel zal de duur van de aanvoer verlengen en de maximale storthoogte substantieel toenemen, zodat de totale stortcapaciteit zal kunnen toenemen van ongeveer 7 miljoen m³ naar maximaal 10 miljoen m³. Deze extra capaciteit is binnen het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP) beschikbaar. De activiteiten van Attero in Wilp-Achterhoek sluiten aan bij de doelstellingen van het LAP.

2.3.1 Uitgangspunten

Om het voornemen te kunnen realiseren, is een begin gemaakt met het opstellen van een hernieuwd landschapsplan. De volgende uitgangspunten liggen daaraan ten grondslag:

- **Volumecapaciteit:** Volgens het huidige geldende bestemmingsplan is de mogelijke stortcapaciteit circa 7 miljoen m³. Momenteel ligt er al circa 6,8 miljoen m³ opgeslagen. Er is een resterende stortruimte van circa 250.000 m³ (exclusief klink). Het is de wens van Attero nog 3 miljoen m³ extra toe te voegen aan de stortcapaciteit. Daarmee wordt de totale stortcapaciteit voor stortplaats De Sluiner maximaal 10 miljoen m³.
- **Ecologie:** Het vergroten van de ecologische waarden wordt met name bereikt door het vergroten van de variatie aan landschappelijke condities. Te denken valt hierbij aan meer variatie in droog-nat, zon-schaduw, koud-warm, voedselrijk-voedselarm, maar ook aan meer verschillen in hellingshoeken, waterdoorlaatbaarheid van de afwerklaag, begroeiing-typen, e.d..
- **Recreatie:** Aan te leggen wandel- en fietspaden; deze dienen goed aan te sluiten op het omliggende bestaande langzaam verkeersnetwerk. Bij het optimaliseren van de beleving van de stortplaats en het

omliggende landschap zijn verblijfsplekken zoals uitzichtpunten en ook lange zichtlijnen, de relatie met de omliggende kernen, met Bussloo, e.d. van groot belang.

Bij het vervaardigen van het ontwerp worden in ieder geval belevingsperspectieven in acht genomen:

- vanaf de A1 met de auto in twee richtingen;
- als wandelaar of fietser op en direct rond de stortplaats;
- de beleving van de stortplaats vanuit de positie als omwonende.
- **Energie:** Het gebied van De Sluiner ligt in de zone die door de Provincie is aangewezen als Clean-Tech-zone. In deze zone staat het zichtbaar en beleefbaar maken van een klimaatneutraal energiebeleid centraal. Te denken valt hierbij met name aan de mogelijkheden voor zonne-energie op de zon-georiënteerde hellingen aan de oost-, zuid- en westzijde.

2.3.2 Voorlopige voorkeur voor een nieuw ontwerp

Na het verkennen van een zevental vormen gaat de (voorlopige) voorkeur uit naar een goed in het landschap verankerde en herkenbare grondsculptuur met kansen op aansluiting met het naastgelegen recreatiegebied Bussloo. Door het aanbrengen van veel variaties in condities ontstaan hoge ecologische én recreatieve waarden en waarbij ook de Clean-tech-uitstraling een belangrijke rol speelt. Het resultaat dat wordt nagestreefd is een herkenbare en goed in het landschap geïntegreerde land-art-sculptuur als een 'eigentijdse grafheuvel', met een positieve uitstraling die op de schaal van de A1 een bijzonder herkenbare icoon wordt.

De circa 3 miljoen m³ extra afval ten opzichte van het huidige vigerende bestemmingsplan en landschapsplan is de 'klei' om de sculptuur te boetseren en vorm te geven (zie figuur 2.5).

Figuur 2.5: Vrije vormgeving van het nieuwe landschap, gebruik makend van het nog te storten afval (bron: concept hernieuwd landschapsplan voor stortplaats De Sluiner, opgesteld door het Gelders Genootschap i.s.m. Studio D stedenbouw & landschap



Op basis van de huidige grenzen van de stortplaats wordt in het ontwerp gespeeld met de hellingen, hoogten en variaties om zodoende optimale condities te creëren voor ecologie, recreatieve beleving en energiewinning (zie figuur 2.6). De herkenbaarheid voegt betekenis toe aan de locatie.

Figuur 2.6: Uitgewerkt conceptontwerp van de voorlopige voorkeur (bron: concept hernieuwd landschapsplan voor stortplaats De Sluiner, opgesteld door het Gelders Genootschap i.s.m. Studio D stedenbouw & landschap)



2.4 Alternatieven

Volgens de Wm moet het MER niet alleen de voorgenomen activiteit beschrijven, maar ook de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en een motivering van de voor de in beschouwing genomen alternatieven bevatten (artikel 7.23 lid 1 onder b Wm). Sinds 1 juli 2010 is het niet meer verplicht om bij de alternatieven ook het zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) op te nemen.

Uit jurisprudentie⁶ volgt verder dat een (project) MER in het kader van een omgevingsvergunning milieu geen locatiealternatieven hoeft te bevatten. Dat ligt ook niet voor de hand gelet op de aard en omvang van de voorgenomen uitbreiding van de stortplaats (zie paragraaf 2.2.1).

In de derde plaats wordt opgemerkt dat het initiatief de uitbreiding en ophoging van een bestaande stortplaats betreft die aan alle geldende wettelijke eisen en normen zal (moeten) voldoen. De toe te passen processen en installaties betreffen alle bewezen en relatief eenvoudige technieken die Attero zal toepassen. Het is mede daarom niet redelijk en realistisch om voor het voornemen alternatieve technieken te beschouwen en vergelijken.

Tegen deze achtergrond zal het MER geen locatie-alternatieven beschouwen en ook geen MMA. Wél zal in de alternatievenstudie worden nagegaan welke landschappelijke uitvoeringsvarianten kunnen worden overwogen om tot een voorkeursalternatief voor de eindafwerking te komen waarin de eventueel nadelige gevolgen voor het milieu en de leefomgeving tot een minimum worden gereduceerd. Dat zal gebeuren op basis van de eerder onderzochte verschillende landschapsontwerpen. Het daaruit resulterende voorkeursalternatief wordt in het MER uitgewerkt inclusief mogelijke varianten daarop, bijvoorbeeld een variant zonder zonnepanelen en een variant met een combinatie van beplanting en zonnepanelen.

⁶ ABRvS 23 april 2008, nr. 200704125/1 en ABRvS 2 april 2008, nr. 200703386/1

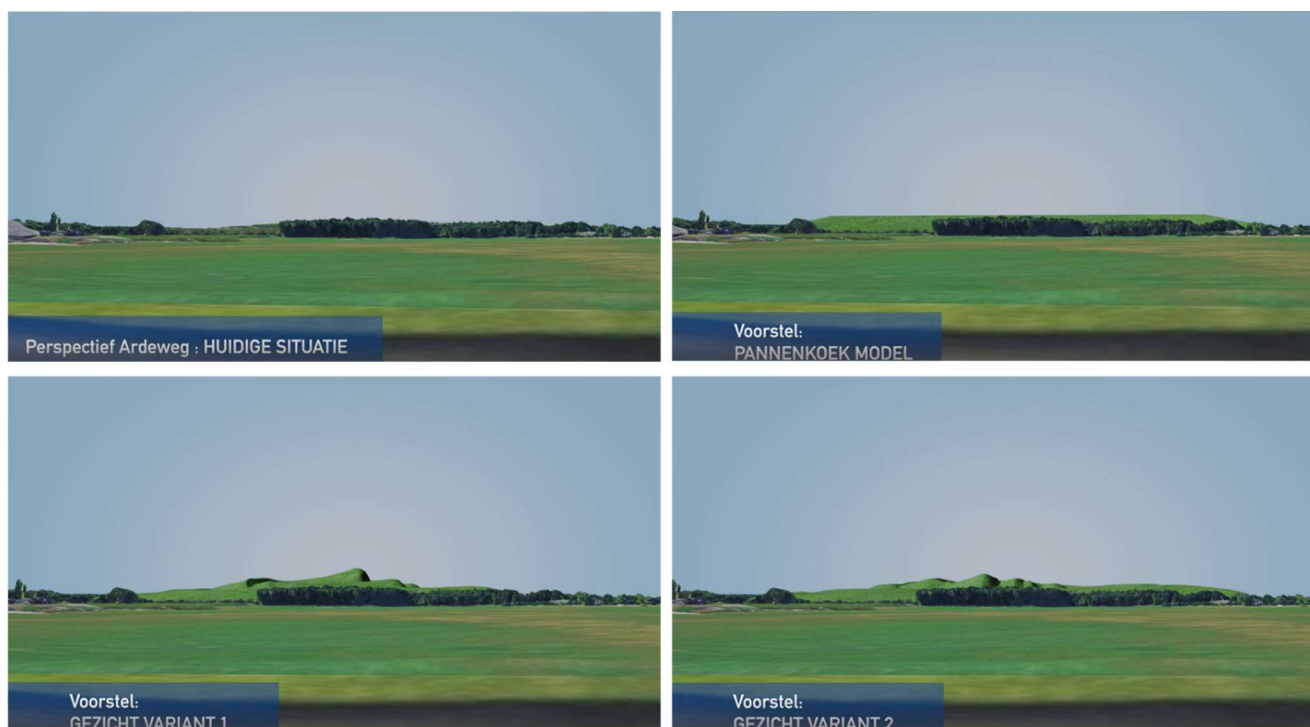
Op deze wijze wordt inzichtelijk wat de impact van verschillende elementen uit het ontwerp is. Daarnaast zullen ook de adviezen, eisen en wensen van de stakeholders in het MER worden meegenomen. De varianten beschrijven en visualiseren we. Hiervoor bouwen wij voort op de studies en modellen die eerder zijn gemaakt.

De in het MER te beschrijven effecten van de inrichtingsvarianten zullen worden vergeleken met de referentiesituatie. Dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen of, anders gezegd, de bestaande situatie van het milieu inclusief de autonome ontwikkeling op basis van vastgesteld beleid.

Op grond van bovenstaande (uitgangs)punten zullen ter bepaling van het voorkeursalternatief in het MER in elk geval de volgende uitvoeringsvarianten worden beschouwd:

- Huidige situatie
- Variant 1: Pannenkoekmodel
- Variant 2: Gezicht vorm 1
- Variant 3: Gezicht vorm 2

Figuur 2.4. Visualisaties uitvoeringsvarianten. Gemaakt door Techmaps ism DS Landschapsarchitecten (Bruno Doedens)



2.5 Cumulatieve effecten

Attero zal de uitbreiding realiseren op de bestaande locatie, binnen de huidige begrenzingen. Dit is het enige initiatief. Er zijn opvoerhand derhalve geen cumulatieve effecten te verwachten, maar dit wordt uiteraard onderzocht en zo nodig gemotiveerd in het MER.

2.6 Toekomstige ontwikkelingen

Het MER geeft een doorkijk naar toekomstige ontwikkelingen. Nadat de stortplaats is volgestort en afgewerkt, wordt de stortplaats ingericht met nieuwe bestemmingen zoals dagrecreatie en zonne-energie. Onderzocht wordt nog of dit gefaseerd kan plaatsvinden. Vervolgens zal deze voor eeuwig nazorg aan de provincie worden overgedragen.

Te overwegen mitigerende maatregelen betreffen het aanbrengen en inplanten van een parkzone langs de zuidelijke dorpsrand van Wilp-Achterhoek en /of een bosrand langs de noordzijde van de A1, om het zicht op de locatie te ontnemen. Ook wordt gedacht aan het benutten van de schermen langs de noordzijde van de A1 voor het installeren van panelen voor de opwekking van zonenergie.

Andere ontwikkelingen betreffen het mogelijk opheffen van het viaduct Ardeweg en het herplaatsen van de Firma Bosgoed ten behoeve van woningbouw in het dorp Wilp-Achterhoek.

Figuur 2.6. Mogelijke toekomstige ontwikkelingen en mitigerende maatregelen rondom het plangebied langs de A1. Gemaakt door Techmaps ism DS Landschapsarchitecten (Bruno Doedens), gebruikt met toestemming van Attero.



3 Te beschouwen milieuaspecten (detailniveau)

3.1 QuickScan milieuaspecten

Deze paragraaf beschrijft de milieuaspecten die van (onderscheidend) belang zijn voor de door Attero voorgenomen uitbreiding van stortplaats De Sluiner te Wilp. Basis voor deze quickscan vormen de volgende (informatie)documenten:

- Concept m.e.r.-Aanmeldnotitie d.d. 4 mei 2020;
- Alle schriftelijk en mondeling ontvangen informatie(documenten) nadien.

Per milieuaspect wordt kort toegelicht of er sprake is van een onderscheidend en relevant effect ten opzichte van de huidige en autonome situatie. Indien dat het geval is, wordt verwezen naar een beschrijving van het detailniveau van het onderzoek in het MER, zoals verderop in dit hoofdstuk is toegelicht.

Milieuaspect	Toelichting	Onderscheidend en relevant Ja/Nee/?
Bodem		
Zettingsgevoeligheid	In de m.e.r.-Aanmeldnotitie is o.b.v. onderzoek geconcludeerd dat de uitbreiding geen andere of meer nadelige effecten heeft op de onderafdichting en percolaatdrainagebuizen en zal blijven voldoen aan de Richtlijn onderafdichtingsconstructies.	Nee
Nulsituatie bodemkwaliteit	Bij gebrek aan achtergrondinformatie zal in de NRD (en mogelijk ook het MER) in elk geval aangegeven moeten worden of de huidige bodemkwaliteit voldoende in beeld is.	Ja, zie §3.2
Bodembescherming Nrb	Bij gebrek aan achtergrondinformatie zal in de NRD (en mogelijk ook het MER) in elk geval aangegeven moeten worden of met de voorgenomen uitbreiding een verwaarloosbaar bodembeschermingsrisico conform de Nrb kan worden gerealiseerd.	Nee, zie §3.2
Water	In de m.e.r.-Aanmeldnotitie is geconcludeerd dat de uitbreiding vanwege de bestaande voorzieningen (o.a. AWZI) geen effect heeft op de (afval)waterkwaliteit.	Nee
Lucht & geur	In de m.e.r.-Aanmeldnotitie is geconcludeerd dat de uitbreiding vanwege meerdere bestaande maatregelen en voorzieningen (ook) geen effect zullen op de luchtkwaliteit en ook niet op de geurhinder.	Nee
Geluid & trillingen	In de m.e.r.-Aanmeldnotitie is geconcludeerd dat de uitbreiding geen effect zal hebben op geluid en trillingen, met name vanwege de ophoging, en zal blijven voldoen aan de vergunde grenswaarden.	Nee
Slagschaduw	Voor dit milieuaspect is het maar zeer de vraag is of het extra stortvolume en de ophoging voor significant meer slagschaduw zal zorgen in het landschap. Zeer waarschijnlijk kan dit toetsingscriterium daarom vervallen.	Ja, zie §3.3
Landschap	Gelet op enerzijds de substantiële ophoging van de stortplaats en anderzijds de uitgewerkte inrichtingsvarianten vormt het aspect landschappelijke inpassing een wezenlijk onderdeel van zowel de NRD als het MER.	Ja, zie §3.4
Archeologie & Cultuurhistorie	De voorgenomen uitbreiding zal geen invloed hebben op de archeologische en/of cultuurhistorische waarden in het (onderzoeks)gebied. Wel worden elementen van dit aspect beschreven en beoordeeld voor de mitigerende maatregelen	Ja, zie §3.5
Natuur		
Stikstof	In de m.e.r.-Aanmeldnotitie is geconcludeerd dat de uitbreiding geen effect zal hebben op de emissies en depositie van stikstof (NO _x) op Natura 2000-gebieden. Toch zal een nieuwe Aerius berekening uitgevoerd moeten worden.	Ja, zie §3.6.1
Flora en fauna	In de m.e.r.-Aanmeldnotitie is niets gezegd over een eventuele actualisatie van een flora- en fauna inventarisatie. Een Quickscan zal wellicht noodzakelijk of wenselijk zijn.	Ja, zie §3.6.2
Ruimtelijke Ordening (RO)	Mede omdat sprake is van een gecombineerd plan-/project-MER en het bestemmingsplan gewijzigd zal moeten worden, zal in de NRD ook ingegaan moeten worden op een ruimtelijke onderbouwing.	Ja, zie §3.7
Verkeer en vervoer	In de m.e.r.-Aanmeldnotitie is geconcludeerd dat de uitbreiding geen effect zal hebben op de vervoersstromen en/of verkeershinder. Dit zal in de NRD wel beschreven moeten worden.	Ja, zie §3.8
Energie en klimaat	In de m.e.r.-Aanmeldnotitie is geconcludeerd dat de uitbreiding geen andere of meer nadelige effecten zal hebben op het klimaat en/of de energievoorziening. Dat	Nee

	heeft mede te maken met het onttrekken van stortgas en de (mogelijke) aanleg van een zonnepark.	
Afvalstoffen	Aangezien ook in de toekomst alleen en gecontroleerd gestort zal worden wat op basis van het vigerende beleid en regelgeving gestort mag worden, vormt afval geen onderscheidend milieuaspect in het MER.	Nee
Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS)	I.h.k.v. de inventarisatie-, minimalisatie en informatieverplichtingen voor ZZS zal in de NRD en in het MER aandacht besteed moeten worden aan het voorkomen en minimaliseren van ZZS in grondstoffen, hulpstoffen, afvalstoffen en emissies naar lucht en/of water.	Nee, zie §3.9

Van de milieuaspecten waarvan is geoordeeld dat die onderscheidend en relevant zijn om te onderzoeken in het MER, wordt hierna beschreven hoe dat zal gebeuren.

3.2 Bodem

Nulsituatie bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit ter plaatse is op basis van de beschikbaar gestelde informatie in afdoende mate in kaart gebracht. Deaslniettem zal dit aspect in het MER wel worden beschreven.

Bodembescherming

Daar waar bodembedreigende activiteiten plaatsvinden, brengt Attero bodembeschermende voorzieningen aan en treft zij maatregelen waarmee een verwaarloosbaar bodemrisico wordt gerealiseerd. Tijdens exploitatie zal Attero dit kunnen aantonen, maar een verdere analyse vormt geen onderdeel van het MER.

3.3 Slagschaduw

3.3.1 Inleiding

In deze paragraaf beschrijft onderzoek naar de effecten van de verschillende inrichtingsvarianten voor de uitbreiding van Attero voor slagschaduw. Voor dit milieuaspect is het maar zeer de vraag is of het extra stortvolume en de ophoging voor significant meer slagschaduw zal zorgen in het landschap. Om dat te toetsen wordt er op een aantal maatgevende tijdstippen gekeken tot hoever de slagschaduw rijkt in het landschap en in het bijzonder op de naastgelegen snelweg A1, zowel in de huidige situatie als in de situatie na ophoging.

3.3.2 Huidige situatie

Om de extra stortcapaciteit te kunnen realiseren, streeft Attero ernaar de maximale hoogte binnen het nieuwe ontwerp van het te storten afval op de stortplaats te verhogen van de huidige maximaal 31 meter naar ca. 49,5 meter ten opzichte van het maaiveld.⁷ Daarnaast stelt Attero voor om ten behoeve van landschappelijke inpassing een geïntegreerde land-art-sculptuur aan te brengen die de hoogte zeer plaatselijk tot maximaal 69,5 meter zal brengen. De vraag is wat het effect zal zijn van de voorgenomen uitbreiding in relatie tot eventuele toename van schaduw.

3.3.3 Beoordelingskader

Methodiek

Onderzocht zal worden gedurende welke periode de omgeving van Attero verminderde bezonning zou hebben als gevolg van de uitbreiding (ophoging). Hiervoor is in het bijzonder aandacht voor de woningen die grenzen aan de locatie en voor de naastgelegen snelweg A1.

⁷ Het maaiveld ter plaatse ligt op 6,20 meter +NAP

Bezonningsonderzoek

Op basis van een bestaand 3D model (gemaakt door DS landschapsarchitecten in opdracht van Attero) wordt gekeken naar wat de impact is van de uitbreiding op de bezonning/ slagschaduw. Dit gebeurt voor verschillende maatgevende tijdstippen in het jaar namelijk:

- 21 maart
- 21 juni (hoogste zonnestand, langste dag van het jaar)
- 21 september
- 21 december (laagste zonnestand, kortste dag van het jaar)

Het bezonningsonderzoek vindt plaats met behulp van het bestaande 3D model.

Figuur 3:1: 3D model vanuit de lucht om het effect van de uitbreiding op eventuele (aantasting van omgeving door) slagschaduw te beoordelen, gemaakt door Techmaps ism DS Landschapsarchitecten (Bruno Doedens) en gebruikt met toestemming van Attero.



Effectclassificatie

Slagschaduw	Score	Toelichting
<i>Effect op de bezonning van de omgeving</i>	++	n.v.t.
	+	n.v.t.
	0	Geen noemenswaardige verandering
	-	Beperkte aantasting van omgeving door slagschaduw
	--	Sterk aantasting van omgeving door slagschaduw

3.4 Landschap

3.4.1 Inleiding

In deze paragraaf worden de effecten van de verschillende inrichtingsvarianten voor de uitbreiding van Attero beschreven voor landschap. De inrichtingsvarianten kunnen leiden tot aantasting van de landschappelijke waarden in het gebied of kunnen juist kwaliteiten toevoegen aan het gebied.

De effecten van de uitbreiding van Attero te Wilp en de ontsluiting op het landschap, worden beschreven op basis van bureaustudie, gebiedskennis en expert judgement. In het MER wordt beoordeeld in hoeverre waardevolle landschappelijke aspecten zoals openheid, zichtlijnen en beeld dragers door het voornemen worden beïnvloed en wat de gevolgen hiervan zijn voor de beleving van het landschap.

De landschappelijke analyse wordt uitgevoerd voor de volgende aspecten:

- Het effect van de extra stortcapaciteit op de landschappelijke kwaliteit;
- Het effect van de extra stortcapaciteit op de herkenbaarheid van het landart object aan de horizon;
- Het effect van de extra stortcapaciteit op recreatief medegebruik.

Deze criteria worden kwalitatief beoordeeld op basis van een vijfpuntsschaal. Een ongewijzigde situatie ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling wordt met 0 (neutraal) gewaardeerd. Beperkte of sterke aantasting dan wel verbetering wordt beoordeeld met respectievelijk een -, --, + of ++.

Ter ondersteuning aan de effectbeoordeling is een groot aantal visualisaties gemaakt. Deze zijn gemaakt op basis van de reeds bekende visualisaties gemaakt door DS landschapsarchitecten. Hiervoor zijn vanuit verschillende standpunten rondom Attero de inrichtingsvarianten geprojecteerd.

3.4.2 Huidige situatie

Attero ligt in het Gelderse Wilp (gemeente Voorst) en wordt omringd door de Rijksweg A1, de Sluinerweg en de Ardeweg. De stortplaats heeft een overwegend groen aanzicht. Door de getrapte terreinhoogte van de stortplaats is voorkomen dat het terrein als massief element in het landschap aanwezig is. Vanaf de Sluinerweg en de Ardeweg zijn de activiteiten maar deels waar te nemen. De gebouwen zijn grotendeels omgeven door een met gras begroeide aarden wal en groene singels van bomen.

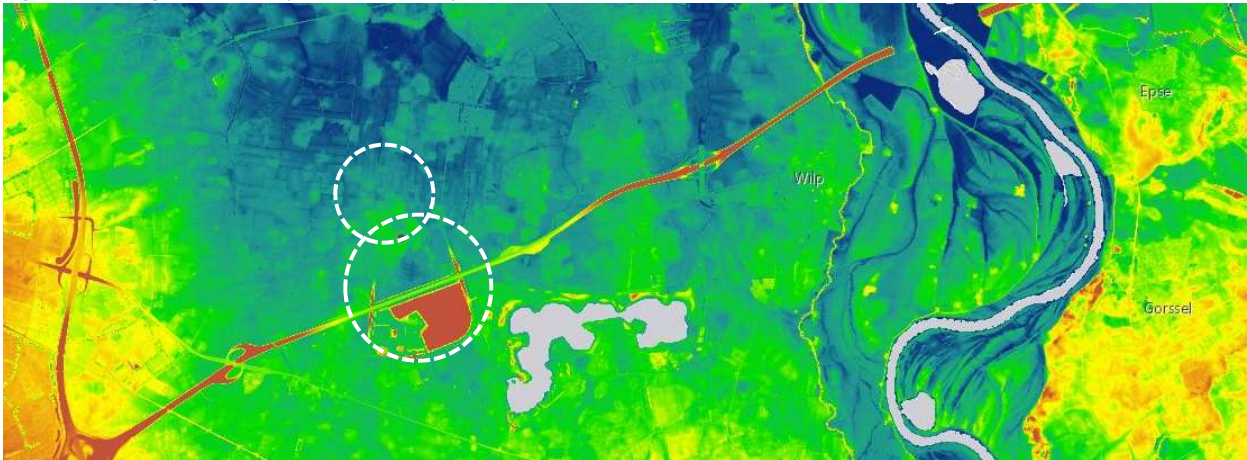
Landschapseenheid

Attero is gelegen in het zogenaamde kampenontginningenlandschap. In het Landschapsontwikkelingsplan Van Veluwe Tot IJssel (LOP) wordt het landschapsbeleid ten aanzien van de kampenontginningen omschreven. De kampenontginningen bestaan uit een gebied ten oosten van Apeldoorns Kanaal, dat als het ware in een band ligt tussen Twello, Wilp Achterhoek, Teuge en de Vecht. De kampenontginningen bestaan uit een afwisselend patroon van hoge zandopduikingen en de ertussen gelegen lage delen.

De hoge delen van deze eenheid bestaan uit 'kampen' die liggen op kleine zandopduikingen te midden van het relatief vlakke landschap van de IJsselvallei. Vaak waren de opduikingen te laag om vroeg in gebruik te zijn. De bewoning is dan ook van jongere oorsprong dan bijvoorbeeld de Veluweflank en de dekzandruggen. De lage zandopduikingen waren, doordat ze net iets hoger liggen dan de omgeving, relatief geschikt voor de bouw van één of enkele boerderijen en de gronden waren vaak net bruikbaar voor akkerbouw. In combinatie met erfbeplanting en beplanting langs percelen en wegen ontstonden groene 'eilanden' te midden van de lager gelegen graslanden.

Op onderstaande hoogtekaart is goed te zien dat Attero en ook het nabijgelegen dorp Wilp-Achterhoek ontwikkeld zijn op deze zandopduikingen (de lichte groene kleur licht hoger ten opzichte van de donkerblauwe kleur).

Figuur 3:2: Hoogtekaart AHN (bron:AHN viewer)



Kenmerkend voor dit kampenontginningslandschap zijn de volgende landschappelijke elementen:

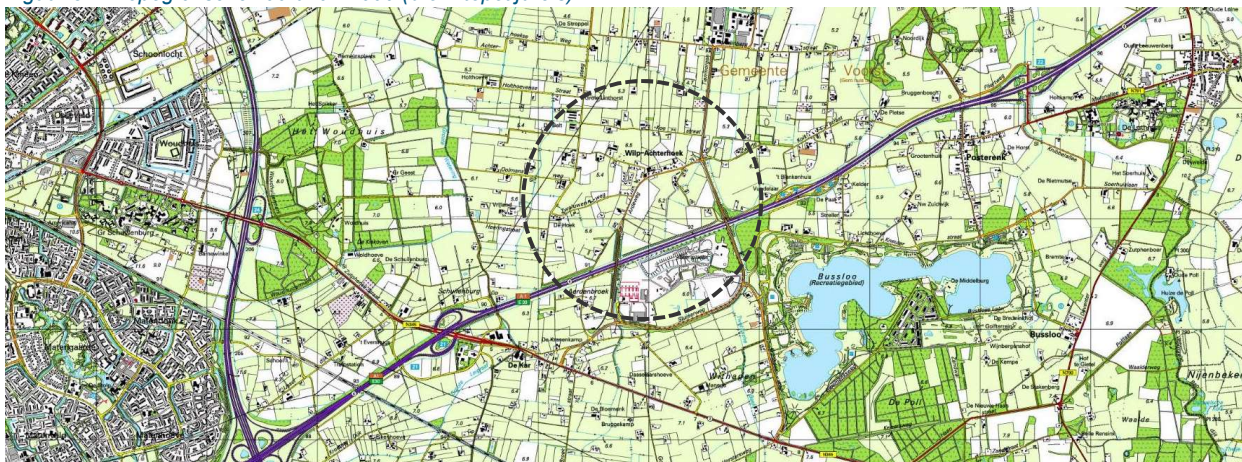
- Een onregelmatig verkavelingspatroon;
- Half-open landschap;
- Singels en houtwallen die de onregelmatige verkaveling benadrukken (veelal langs wegen);
- Patroon van bebouwing ontstaan langs de weg, wel geclusterd en niet gelijkmatig verspreid (Wilp-Achterhoek).

Deze landschappelijke elementen zijn mooi terug te zien op onderstaande topografische kaarten (1900 en 2000). De onregelmatige verkaveling is goed terug te zien rondom Attero en Wilp-Achterhoek. Verder zijn beplantingsstructuren (houtsingels/ houtwallen en bos) in de loop der tijd veelal komen te vervallen (door intensivering/ optimalisatie van de landbouw).

Figuur 3:3: Topografische kaart van 1900 (bron: topotijdreis)



Figuur 3:4: Topografische kaart van 2000 (bron: topotijdreis)



De oudste kampenontginningen dateren uit het jaar 1000 n.C. en zijn gelegen rondom Twello. De opduiking bij Bussloo en Appensche Veld is bijzonder vanwege de als droge heideontginning ontstane bossen en een bijzonder lijnenspel van ontginnings- en zichtassen.

Vanuit de hogere, en dus eerder in gebruik genomen (bewoonde) kampen werden de lager gelegen broekgronden tussen de kampen in gebruik genomen. Vaak ging dit lukraak en zijn perceelsgrenzen 'toevallig' ontstaan waardoor nu veelal een beeld heerst van onregelmatige perceelsbegrenzingsen.

Biodiversiteit en mitigerende maatregelen

Met het inschakelen van DS landschapsarchitecten geeft Attero aan dat landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit een belangrijk onderdeel uitmaken van het uitbreidingsplan. De mitigerende maatregelen laten dit ook zien. Deze mitigerende maatregelen omvatten o.a.:

- het uitbreiden van een bosgebied langs de A1;
- het realiseren van een parkstrook aan de Ardeweg;
- het als hoogwaardige natuur inrichten van de stortplaats na afdichting.

Tot slot is er ook een beplantingsplan ontwikkeld door een natuurspecialist van de gemeente. Deze is ook gecommuniceerd en voorgelegd aan de buurt in september 2020. Het type beplanting waar voor is gekozen zal een forse verrijking geven van de flora en fauna. Er zal een rijke "vlindertuin" ontstaan met alle daarmee meebrengende flora en fauna.

3.4.3 Beoordelingskader

Methodiek

De effecten van de extra stortcapaciteit op het landschap zullen worden beoordeeld op basis van de volgende kwalitatieve onderzoeksmethodes:

- Fotovisualisaties/ 3D bewerkingen;
- Expert judgement.

Fotovisualisaties / 3D bewerkingen

Op basis van de reeds bekende visualisaties door DS landschapsarchitecten in opdracht van Attero. Op deze manier kan vanuit verschillende standpunten bekeken worden wat het visuele effect is van de extra stortcapaciteit en het ontwerp van de afwerking van de heuvel met een vrije dan wel geometrische vorm. De volgende standpunten zijn hierin van belang:

- Het zicht vanaf het dorp Wilp-Achterhoek naar Attero toe;
- Het zicht direct vanaf de snelweg A1 naar Attero toe (snelweg landschap);
- Zicht vanaf Withagenweg naar Attero toe;
- Vogelvluchtperspectief (uit de lucht).

Figuur 3:5: 3D modellen met zicht vanaf het dorp Wilp-Achterhoek naar Attero toe en vanaf de snelweg A1, gemaakt door Techmaps ism DS Landschapsarchitecten (Bruno Doedens), gebruikt met toestemming van Attero.



Expert judgement

Op basis van kennis en ervaring wordt een inschatting gemaakt wat het effect is van de extra stortcapaciteit op de herkenbaarheid van het landart object aan de horizon.

Middels deze twee kwalitatieve onderzoeksmethodes zal gekeken worden wat het effect is van de inrichtingsvarianten op het landschap.

Effectclassificatie

De beoordeling zal beschouwd worden aan de hand van een vijfpuntsschaal van '- -' tot '+ +'. Deze manier van scoren is vooral bedoeld om het verschil tussen de varianten aan te duiden. Onderstaand wordt de specifieke invulling van deze schaal voor het landschap nader toegelicht. Hieronder volgt een omschrijving van het beoordelingskader voor elk van deze aspecten.

1. Het effect van de extra stortcapaciteit op de landschappelijke kwaliteit

Het half-open karakter van dit landschap, met haar singels en houtwallen is zeer kenmerkend voor dit kampenontginningslandschap. De maat en schaal (en daarmee het karakter) van het landschap wordt bepaald door de elementen hoger dan ooghoogte in de wijde omgeving: hellingen, opgaande begroeiing zoals bos, singels en houtwallen. Het extra volume en hoogte van de stortlocatie zal van ver zichtbaar zijn in de omgeving. Dit heeft daarom zijn invloed op de kwaliteit en karakteristiek van het landschap.

De inrichtingsvarianten worden beoordeeld op basis van de "zichtbaarheid" en de ervaring van de nabijheid van de uitbreiding van Attero in haar omgeving. Om dit goed in beeld te krijgen maken we gebruik van fotovisualisaties/ 3D bewerkingen om te zien in hoeverre de inrichtingsvariant van Attero zichtbaar is vanuit de verschillende invalshoeken. Hoe sterker een variant zichtbaar is vanuit de omgeving hoe slechter een variant scoort.

Dit effect is moeilijk kwantitatief meetbaar. De effecten worden daarom kwalitatief beschreven en daar waar ze werkelijk onderscheidend zijn tussen de varianten, ook onderscheidend beoordeeld. Voor de effectbeschrijving gebruiken we de volgende kwalitatieve methoden: fotovisualisaties/ 3D bewerkingen en expert judgement.

Landschappelijke kwaliteit	Score	Toelichting
<i>Effect op de landschappelijke kwaliteit van de omgeving</i>	++	n.v.t.
	+	n.v.t.
	0	Geen noemenswaardige verandering
	-	Beperkt zichtbaar en nabij
	--	Sterk zichtbaar en nabij

2. Het effect van de extra stortcapaciteit op de herkenbaarheid van het landart object aan de horizon
Hoge elementen functioneren als herkenningspunten/ oriëntatiepunten in het landschap. Zo zijn de silo's van het veevoederbedrijf in Wilp-Achterhoek een kenmerkend element in het landschap. Dit geldt ook voor Attero. Zij bepalen van een grote afstand het beeld van het landschap en vormen als het ware een landelijke skyline/ horizon. Voor de automobilist op de A1 vormt Attero ook een kenmerkend element/ herkenningspunt. Met de verschillende inrichtingsvarianten van de heuvel bij Attero met een vrije danwel geometrische vorm gaat dit in de toekomst veranderen.

Voor de effectbepaling is de herkenbaarheid van het landart object aan de horizon bepalend. Snap je wat je ziet? Is het noodzakelijk dat de vorm te "bevatten/ herkennen" valt? Of kan de aanschouwer het zien en ervaren als een vrije of willekeurige vorm? Enkel door verandering van perspectief (uit de lucht) zou de vorm van het gezicht (één van de varianten) te "lezen" zijn. Dat maakt kunst (in dit geval het landart object) interessant doordat het continu aan verandering onderhevig is wanneer je van perspectief/ standpunt verandert.

Een inrichtingsvariant met een eigen herkenbare structuur tast het landschap en haar omgeving minder aan dan een inrichtingsvariant met een onregelmatige ordening die niet goed te begrijpen/ lezen valt. Hoe groter en onregelmatiger de vorm van het object hoe slechter een variant scoort.

De effecten van de extra stortcapaciteit op de herkenbaarheid van het landart object aan de horizon zijn moeilijk kwantitatief meetbaar. De effecten worden daarom kwalitatief beschreven en daar waar ze werkelijk onderscheidend zijn tussen de varianten, ook onderscheidend beoordeeld. Voor de effectbeschrijving gebruiken we de volgende kwalitatieve methoden: fotovisualisaties/ 3D bewerkingen en expert judgement.

Herkenbaarheid van het landart object aan de horizon	Score	Toelichting
<i>Herkenbaarheid van landart object aan de horizon</i>	++	Het landart object is herkenbaar in relatie tot de locatie en zorgt voor een grote versterking van de landschappelijke skyline
	+	Het landart object is herkenbaar in relatie tot de locatie of zorgt voor een lichte versterking van de landschappelijke skyline
	0	Geen noemenswaardige verandering
	-	Het landart object is moeilijk herkenbaar in relatie tot de locatie of zorgt voor een lichte aantasting van de landschappelijke skyline
	--	Het landart object is niet herkenbaar in relatie tot de locatie en zorgt voor een grote aantasting van de landschappelijke skyline

3. Het effect van de extra stortcapaciteit op recreatief medegebruik

Onderdeel van het plan is dat, wanneer de stortlocatie het maximale volume en hoogte heeft bereikt, de afwerking van zodanige kwaliteit is dat deze geschikt is voor recreatief medegebruik door met name wandelaars en fietsers. In de alternatieven zal hier op verschillende manieren mee omgegaan worden. Mogelijk voorziet het ene alternatief in meer recreatieve voorzieningen/ functies dan het andere alternatief. Wat zal resulteren in een andere beoordeling.

De effecten van de extra stortcapaciteit op recreatief medegebruik worden beoordeeld op basis van expert judgement.

Recreatief medegebruik	Score	Toelichting
<i>Mogelijkheden voor recreatief medegebruik</i>	++	De voormalige stortplaats biedt in toenemende mate aanleiding voor recreatief verkeer, ontspanning en recreatief medegebruik van het omringende landschap.
	+	Er is in lichte mate een toenemend recreatief medegebruik.
	0	Er is geen wezenlijke verandering in het recreatief medegebruik van het landschap of in de potentie hiervoor.
	-	Er is in lichte mate een verlies aan recreatief medegebruik of potentie daarvoor.
	--	De voormalige stortplaats leidt tot een afname in mogelijkheden voor recreatief medegebruik

3.5 Archeologie en aardkundige waarden

3.5.1 Inleiding

Voor dit milieuaspect is het maar zeer de vraag is of het extra stortvolume en de ophoging meer verstoort dan nu al het geval is of zou kunnen zijn. Zeer waarschijnlijk kan dit toetsingscriterium daarom vervallen, maar dat is niet het geval als rekening wordt gehouden met mitigerende landschappelijke maatregelen aan de noordzijde van de A1 (o.a. bosstrook en/of zonnawal langs de A1)

3.5.2 Huidige situatie

Archeologische waarden kunnen verstoord worden wanneer bodemwerkzaamheden plaatsvinden. In het geval van Attero is de bodem onder de stortlocatie al verstoord. In de huidige situatie (0-situatie) is dus al sprake van verstoring van de ondergrond. Dit zal niet veranderen bij een toename van stortcapaciteit of de storthoogte binnen dezelfde begrenzingen van de locatie.

Wél is er mogelijk sprake van verstoring als de mitigerende maatregelen die zijn benoemd (toevoegen van een bosstrook van 100m breedte in een nieuwe parkstrook langs de noordzijde van de A1 nabij Wilp-Achterhoek) gerealiseerd wordt.

3.5.1 Beoordelingskader

Methodiek

In het geval van Attero is de bodem onder de stortlocatie al verstoord. In de huidige situatie (0-situatie) is dus al sprake van verstoring van de ondergrond. Dit zal niet veranderen bij een toename van stortcapaciteit of de storthoogte binnen dezelfde begrenzingen van de locatie.

Mogelijke verstoring van archeologische waarden en monumenten in de grond	Score	Toelichting
<i>Verstoring van archeologische waarden en monumenten in de grond</i>	++	N.v.t.
	+	N.v.t.
	0	Geen significante verstoring van archeologische eenheden en verwachtingen
	-	Incidentele verstoring van archeologische eenheden en verwachtingen
	--	Structurele verstoring van archeologische eenheden en verwachtingen

3.6 Natuur

3.6.1 Stikstofdepositie

Zoals in paragraaf 2.1.2 al beschreven, is op 14 september 2015 (dus vóór de inwerkingtreding van de PAS) een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet (Nbw) afgegeven voor de exploitatie van de stortplaats. Daarnaast is in het kader van de voorbereiding al een AERIUS-berekening van de stikstofdepositie uitgevoerd, op basis waarvan geconcludeerd kan worden dat geen sprake is van significante nadelige effecten op Natura 2000-gebieden en (daarom ook) geen passende beoordeling en vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) nodig is.

Een en ander laat echter onverlet dat de aanlegwerkzaamheden ten behoeve van de uitbreiding berekend zullen moeten worden. Immers, ervan uit gaande dat voor de voorgenomen activiteit een omgevingsvergunning verleend zal moeten worden en het te verhogen stortfront effecten op het verspreidingspatroon van o.a. stikstof zal hebben, zal op basis van de recent gewijzigde AERIUS-calculator in het MER een hernieuwde stikstofdepositieberekening uitgevoerd gaan worden.

3.6.2 Flora en fauna

De laatste flora en faunascan dateert uit 2015. Ten gevolge van de voorgenomen uitbreiding van de stortcapaciteit door middel van een verhoging van de stortplaats zijn effecten op de aanwezige flora en fauna te verwachten. Tegen deze achtergrond zal daar in het MER aandacht aan worden besteed.

3.7 Ruimtelijke ordening

In het MER wordt het aspect ruimtelijke ordening niet zo zeer beoordeeld, als wel beschreven. Het MER omvat de Ruimtelijke onderbouwing voor het initiatief en de inpassing van de extra stortcapaciteit en storthoogte en afwerking ervan, die na beëindiging van de stort landschappelijk waarde vertegenwoordigt en recreatief medegebruik mogelijk maakt. De ruimtelijke onderbouwing maakt onderdeel uit van de bestemmingsplanwijziging en de vergunningaanvraag.

3.8 Bereikbaarheid, Verkeer en vervoer

3.8.1 Inleiding

In de (concept) m.e.r.-Aanmeldnotitie is geconcludeerd dat de uitbreiding naar alle verwachting geen wezenlijk ander effect zal hebben op de vervoersstromen en/of verkeershinder, dan in de huidige situatie het geval is. Omdat het verkeer op en om de locatie wel heel duidelijk zichtbaar en merkbaar is, wordt dit aspect wel beschreven in het MER. Dit wordt in deze paragraaf van de NRD verder toegelicht.

Onder het thema bereikbaarheid, verkeer en vervoer komen in het MER de effecten aan de orde die gerelateerd zijn aan het gebruik en daardoor eventuele veranderingen in mobiliteit en infrastructuur rondom Attero Wilp. Het gaat daarbij om het vaststellen van het verkeerskundig effect van het voornemen op: doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid in het plangebied. Veranderingen ontstaan door autonome groei, verschuiving in de verkeersstromen, het transformeren van het (plan)gebied en door veranderingen in vervoerskeuzes, zoals meer of minder gebruik van openbaar vervoer en langzaam verkeer en autogebruik.

De NRD en het MER voor de voorgenomen uitbreiding van de stortcapaciteit van Attero Wilp gaat in op:

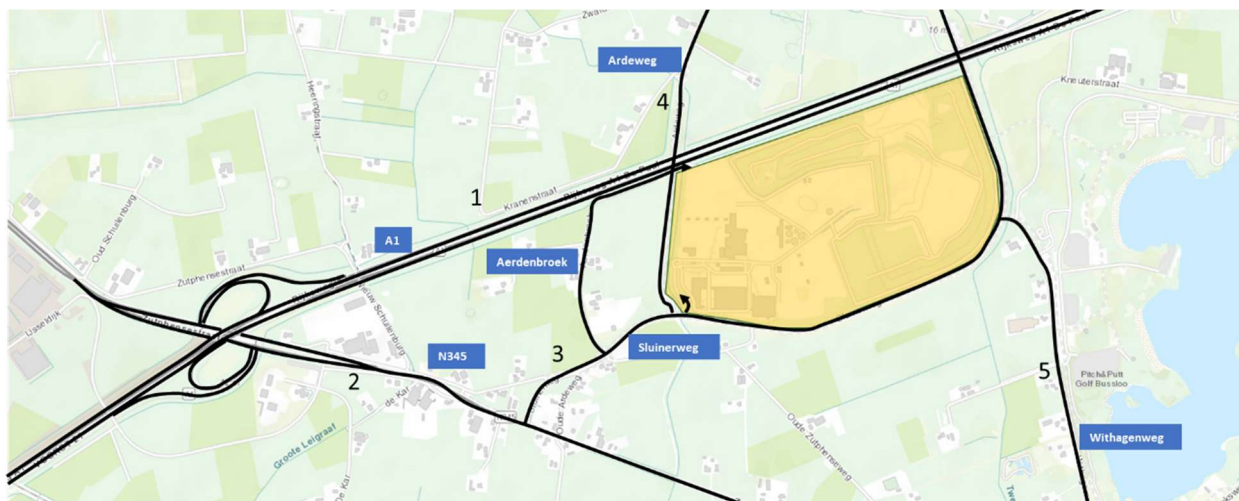
- Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer (o.b.v. intensiteiten, capaciteiten en ontwikkelingen);
- Bereikbaarheid calamiteitervoertuigen, openbaar vervoer, langzaam verkeer;
- Verkeersveiligheid.

3.8.2 Huidige situatie

Ontsluiting

De inrichting Attero wordt omringd door de Rijksweg A1, de Sluinerweg en de Ardeweg. Het terrein wordt ontsloten via een eigen weg die aansluit op de Sluinerweg. De hoofdontsluiting van het verkeer vanuit Attero loopt of via de Sluinerweg richting de Zutphenseweg (N345) welke vervolgens aansluit op de Rijksweg A1 óf via de Sluinerweg richting het oosten om via een oversteek van de Rijksweg A1 richting Twello te rijden. Aan de zuidoostkant is de Withagenweg een ontsluitende weg richting N345. Ook is er aan de Aerdenbroek ter hoogte van de A1 een toegang voor calamiteitervoertuigen en eigen gebruik aan de noordwestzijde van het terrein. Binnen het plangebied is het parkeren opgelost op het eigen terrein van Attero. In het gehele plangebied is daarmee voldoende parkeergelegenheid.

Figuur 3.6. Overzicht ontsluitingswegen plangebied (bron: ESRI - bewerking Royal HaskoningDHV)



Wegkenmerken auto en fiets

De A1 (1) is een autosnelweg in beheer bij het Rijk, die als hoofdverkeersader langs- en deels door- het plangebied voert. De snelweg heeft een maximumsnelheid van 100km/u en is uitgevoerd met 2x3 rijstroken. De berg van Attero is vanaf deze weg goed zichtbaar.

Via afrit 21 Voorst, is de A1 aangesloten op de N345 richting Voorst en Zutphen. Over de A1 in dit stuk liggen de viaducten Ardeweg en Sluinerweg, als lokale noord-zuid verbindingen.

De N345 Zutphenseweg (2) is een provinciale weg tussen Apeldoorn en Zutphen. De weg bestaat op het wegvak tussen Sluinerweg uit twee éénrichtingstroken, met uitvoegers naar onder andere de Sluinerweg. Richting de aansluiting op de A1 heeft de weg twee rijstroken per richting, met in- en uitvoegstroken naar de op- en afritten van de A1. De maximumsnelheid op deze weg bedraagt overwegend 80 km/u.

Aanliggende percelen worden op dit deel van het traject via een parrallelstructuur op de hoofdweg N345 aangesloten. Fietsvoorzieningen op dit wegvak bestaan deels uit aanliggende parrallele fietspaden in één richting aan beide kanten van de weg en zijn deels opgenomen in de parrallelstructuur. Volgens provinciale data, fietsen er gemiddeld tussen de 130 en 190 fietsers per etmaal langs de N345. Dat aantal is erg laag voor een gemiddelde provinciale weg, maar is goed te verklaren door de aard en mate van aanwezigheid van de functies in het gebied.

De Sluinerweg (3) is de verbinding tussen Attero en het ontsluitende wegennet in de omgeving. De Sluinerweg is een ontsluitingsweg, met een maximumsnelheid van 80km/u op het stuk tussen de N345 en de afslag richting Attero. Verder richting het oosten loopt de weg via een viaduct over de A1 naar het noorden, in de richting van Twello. Langs de Sluinerweg ligt deels een vrijliggend tweerichtingen fietspad en liggen deels parrallele fietspaden in één richting aan beide kanten van de weg. Voor afslaand verkeer vanaf de N345 – Sluinerweg richting Attero, is een uitvoegstrook aangebracht. Dit zorgt ervoor dat afslaand verkeer op een veilige manier kan bewegen richting Attero en is er een kleinere kans op kopstaart ongevallen, Tegelijkertijd zorgt dit voor behoud van de doorstroming op de Sluinerweg.

De Ardeweg (4) is een ontsluitingsweg, met een maximumsnelheid van 80km/u op het stuk tussen de Sluinerweg – over de A1 – richting het Wilp-Achterhoek. Langs de Ardeweg liggen parrallele fietspaden in één richting aan beide kanten van de weg. Deze verbinding is geen hoofdontsluiting voor het plangebied. Wel voorziet deze weg in een lokale ontsluiting tussen dorpen ten noorden en ten zuiden van de A1, via het viaduct. In oostelijke richting ligt het viaduct, waarbij de Sluinerweg over de A1 gaat.

De Withagenweg (5) is een lokale ontsluitingsweg, met een maximumsnelheid van 60km/u. Langs de Withagenweg ligt een fietspaden in twee richtingen, Deze verbinding is geen hoofdontsluiting voor het plangebied. Wel voorziet deze weg in een lokale ontsluiting tussen dorpen ten noorden en ten zuiden van de A1, en is het een hoofdroute richting recreatiegebied Bussloo.

Openbaar Vervoer

De verbinding N345-Sluinerweg-Ardeweg/Withagenweg is onderdeel van het traject van buslijnen 506 Twello - Ecofactorij – Omnisport en 508 Twello - Klarenbeek - Omnisport , uitgevoerd door vervoersmaatschappij Keolis. Deze lijnen rijden op werkdagen als buurtbus. De buurtbussen maken gebruik van de omliggende wegen in het plangebied. De buslijnen hebben geen vaste haltes op de ontsluitingswegen, behalve op de Withagenweg ter hoogte van recreatiepark Bussloo.

Fietsverkeer - Recreatief verkeer

De wegkenmerken laten zien dat er voor fietsers relatief goede infrastructuur is gerealiseerd. Met name in de zomermaanden worden deze voorzieningen gebruikt door fietsers richting recreatieterrein Bussloo, in

de nabije omgeving van Attero. Dit terrein bestaat uit een grote recreatieplas, met daaromheen grasvelden en ligweiden. In de directe nabijheid is een golfbaan en een minigolfbaan en er is een ruiterroute. Buiten het hoogseizoen wordt Bussloo ook vaak bezocht door dagrecreanten, om te fietsen, wandelen en de hond uit te laten. De belangrijkste routes richting Bussloo zijn de Sluinerweg vanuit het Noorden, de Withagenstraat vanuit het zuiden en het westen en de N790 vanuit het oosten en het zuiden.

Verkeersdruk

Verkeersdruk huidig

Om te bepalen wat het effect van het voornemen op de wegen rondom het plangebied is, wordt gekeken naar de huidige en toekomstige verkeersdruk. Dat betekent dat onderzocht wordt of de wegen voldoende afwikkelingscapaciteit hebben om het verkeersaanbod te verwerken.

Voor het bepalen van de verkeersdruk op de wegen rondom het plangebied is gebruik gemaakt van gegevens uit:

- Verkeersmodel regio Stedendriehoek versie 1.3
- Verkeerscijfers provincie Gelderland

De modelgegevens in tabel 1 laten de hoeveelheid motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etm) zien. De nummers van de locaties corresponderen met de nummers in kaart 3.7.

Tabel 3.7: Verkeerscijfers ontsluitingswegen plangebied huidig (bron: Verkeersmodel Stedendriehoek versie 1.3)

	Verkeerscijfers huidig model Stedendriehoek	Mvt etmaal	Mvt OS	Mvt AS	Vracht etmaal	Vracht OS	Vracht AS
1	A1	91000	15000	15000	26000	3100	3100
2	N345	20.000	2600	2700	2700	300	230
3	Sluinerweg	6500	800	650	1000	150	100
4	Ardeweg	800	55	50	30	5	4
5	Withagenweg	2300	400	550	250	35	40

Mvt: motorvoertuigen; OS: ochtendspits; AS: avondspits

Bij deze verkeersintensiteiten staat de bereikbaarheid van aanliggende percelen en zijwegen langs het traject niet onder druk. Wachtijden vanuit zijwegen zijn doorgaans acceptabel. In de ochtend- en avondspits bereikt de N345 wel zijn maximale afwikkelingscapaciteit. De doorstroming is er vooralsnog voldoende. Dat komt mede door de aanwezigheid van in- en uitvoegstroken op de Sluinerweg en N345, waardoor de doorstromingscapaciteit van de wegen hoger is. Wel is het tijdens de spitsperioden moeilijker invoegen vanuit de Sluinerweg en van de Withagenstraat in beide richtingen naar de N345.

Verkeersdruk toekomst

Het voornemen is getoetst aan de situatie in 2030 als referentiekader voor het toekomstscenario. De verwachting is dat het verkeer zowel in het projectgebied als het brede netwerk de komende jaren toeneemt op basis van autonome groei. Deze groei kan niet worden toegeschreven aan het voornemen. In tabel 2 worden de intensiteiten (beide richtingen) op de maatgevende omliggende wegen in de autonome groeisituatie in 2030 gegeven. De nummers in de tabel komen overeen met de nummers in het kaartbeeld van figuur 3.7.

Tabel 3.8: Verkeerscijfers ontsluitingswegen plangebied 2030 (bron Verkeersmodel Stedendriehoek versie 1.3)

	Verkeerscijfers huidig model Stedendriehoek	Mvt etmaal	Mvt OS	Mvt AS	Vracht etmaal	Vracht OS	Vracht AS
1	A1	126000	20000	21000	31000	3500	3800
2	N345	22000	3000	3000	3100	450	250
3	Sluinerweg	7100	800	650	1200	200	140
4	Ardeweg	850	55	40	35	5	4
5	Withagenweg	3100	600	700	300	40	45

Mvt: motorvoertuigen; OS: ochtendspits; AS: avondspits

De cijfers laten een stijging lichte voertuigen in 2030 zien op het projectgebied. Dit aantal overstijgt de maximale capaciteit van de wegvakken niet. De verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van de wegen blijft op acceptabel niveau. Ook het verkeer op de omliggende trajecten in het netwerk neemt licht toe. De capaciteit van de N345 richting de A1 loopt daarbij tegen het maximum aan.

Spitspieken N345

Berekeningen met het verkeersmodel laten zien dat de N345 in de huidige situatie en in de toekomst een hoge verkeersdruk kent in de spitsperioden. Tijdens de spitsperioden is het moeilijk invoegen vanuit de Sluinerweg en van de Withagenstraat in beide richtingen naar de N345. Dit wegvak bereikt zijn maximale draagkracht tijdens piekmomenten. De Sluinerweg en Ardeweg hebben dit probleem niet, zowel in de huidige als toekomstige situatie.

Er is daarom gekeken naar de capaciteit van het wegvak N345 tijdens spitsperioden op basis van de verhouding tussen de capaciteit van een wegvak en de te verwachten intensiteit (I/C-verhouding). Bij I/C-verhoudingen is een score tot 0,8 acceptabel en is sprake van incidentele filevorming. Alles boven een I/C van 0,9 en daarboven betekent dat een weg het verkeer niet of nauwelijks kan verwerken en dat maatregelen moeten worden overwogen.

De huidige cijfers laten zien dat de ochtendspits de N345 richting de A1 druk is en dat in de avondspits de N345 richting het zuiden erg druk is op het wegvak. In 2030 lopen alle richtingen, in beide spitsmomenten tegen hun capaciteit aan. Dat betekent dat op basis van autonome ontwikkelingen, los van het voornemen van Attero, de vraag is of er maatregelen noodzakelijk zijn om de doorstroming en oversteekbaarheid van de N345 te verbeteren.

Tabel 3.9: Intensiteits-/capaciteitsverhouding N345 huidig en 2030 (bron: Verkeersmodel Stedendriehoek versie 1.3)

I/C verhouding N345 – A1		Ochtendspits	Avondspits
Huidig	Richting A1	0,87	0,66
	Richting Zuid	0,73	1,02
2030	Richting A1	1,06	0,87
	Richting Zuid	0,85	1,16

Verkeersgeneratie van het voornemen

Verkeersbewegingen Attero

Het verkeer van en naar Attero kan gebruik maken van de omliggende wegen waaronder de Sluinerweg,

naar de Zutphenseweg (N345) en de Ardeweg. Naast de verkeersbewegingen voor van de aan- en afvoer van afval-, grond- en hulpstoffen zijn er verkeersbewegingen van het personeel dat werkzaam is bij Attero.

Het aantal verkeersbewegingen dat Attero maximaal genereert is opgenomen in de milieuvergunning van het bedrijf. Er is een maximum gesteld aan het aantal toegestane voertuigbewegingen van het bedrijf, in het kader van omgevingseffecten.

Met betrekking tot de bijdrage van het aantrekkelijk verkeer, is in de vergunde situatie sprake van gemiddeld 502 vrachtwagens en 450 personenwagens per etmaal. Het is het bedrijf toegestaan om maximaal 608 vrachtbewegingen per etmaal te genereren. In totaal is het aantal motorvoertuigen dat Attero maximaal mag genereren per etmaal bepaald op 1904 (revisievergunning 2008).

In het voornemen is bepaald dat de verkeersgeneratie van Attero niet wijzigt. Er is geen toename van (vracht)verkeer per etmaal als gevolg van het plan. Wél zal door het voornemen, de maximale duur van de exploitatie langer zijn. Anders dan de verkeerstoename door autonome ontwikkelingen, is er geen merkbaar verschil in verkeersintensiteit aan te wijzen als gevolg van het voornemen van Attero.

Recreatieve invulling plangebied

Het voornemen van Attero, behoudt het plan om mogelijk een recreatieve invulling te geven aan het terrein, na voltooiing van het voornemen. Dat doet het bedrijf door de heuvel te voorzien van een wandel- en/of fietsroute. Deze kunnen geïntegreerd worden in bestaande wandel- en fietsnetwerken in de omgeving van het terrein en vormen een zuidelijke verbinding van de bestaande fietsroutes over de A1 over de viaducten Ardeweg en Sluinerweg. Ook is het denkbaar dat er een nieuw viaduct wordt aangelegd voor fietsers.

Het realiseren van deze recreatieve invulling van het plangebied, is een verrijking van het recreatieve netwerk in de omgeving. De routes lopen via relatief rustige wegen en daar waar de verkeersdruk hoger is, zijn gescheiden voorzieningen gerealiseerd. Bovendien is geen grote toename van gemotoriseerd te verwachten, omdat de route een aanvulling is op het bestaande fietsnetwerk in de omgeving. In het uiteindelijk voorstel is wél aandacht vereist voor wat betreft comfort en de sociale veiligheid rondom de nieuw aan te leggen verbinding. Dat betekent onder andere dat de juiste hellingspercentages worden toegepast en dat er aandacht is voor de verlichting van de infrastructuur.

3.8.3 Beoordelingskader

Methodiek

De effecten van het voornemen op de ontsluiting van Attero en de effecten op de bereikbaarheid wordt niet vanuit alternatieven beschouwd. Er is geen verschil in effect te verwachten op basis van de alternatieven voor het voornemen.

Het effect van de ontwikkeling op de bereikbaarheid wordt op basis van het verkeersmodel Stedendriehoek bepaald. Bovendien wordt gebruik gemaakt van verschillende gegevens over de verkeersintensiteiten vanuit de provincie, de gemeente en vanuit de beschikbare transportgegevens van Attero.

De verkeersveiligheid is kwalitatief en kwantitatief bepaald aan de hand van mogelijke wijzigingen in verwachte verkeersintensiteiten en is afhankelijk van aanwezige ontsluitingsstructuren en voorziene wijzigingen in infrastructuur. Daarnaast wordt een kwalitatieve beoordeling gemaakt van de subjectieve verkeersveiligheid rondom het plangebied, op basis van verlichting en zicht.

De effecten van het voornemen van Attero op de bereikbaarheid en het verkeer rondom het plangebied worden beoordeeld op basis van expert judgement aan de hand van een beschouwing van de volgende indicatoren.

De beoordeling wordt beschouwd aan de hand van de vijfpuntsschaal van '- -' tot '+ +'. Deze manier van scoren is vooral bedoeld om het verschil tussen de varianten aan te duiden. Onderstaand wordt de specifieke invulling van deze schaal voor de bereikbaarheid, verkeer en vervoer nader toegelicht. Hieronder volgt een omschrijving van het beoordelingskader voor elk van deze aspecten.

Bereikbaarheid

Aangezien er geen absolute toename van het aantal verkeersbewegingen wordt veroorzaakt door het voornemen, anders dan autonome groei, zullen er geen wijzigingen optreden ten aanzien van de bereikbaarheid op de ontsluitende infrastructuur rondom de inrichting. Ook als gevolg van de aanvullende planmogelijkheden (realiseren van voornemen recreatieve doeleinden te faciliteren), zijn geen bereikbaarheidsproblemen te verwachten. Dat geldt eveneens voor het openbaar vervoer en voor de parkeerdruk.

Met de actualisatie van het bestemmingsplan als gevolg van het voornemen verandert de verkeerssituatie niet. Het aantal verkeersbewegingen wijzigt niet. De verkeersdruk op de omgeving en op de infrastructuur neemt dan ook niet toe als gevolg van het voornemen van Attero. Wel wordt de maximale duur van de bedrijfsvoering verlengd.

Voor het voornemen geldt dat er geen gevolgen zijn voor de verkeerssituatie. Er is geen sprake van een toename van de verkeersintensiteit. De inrichting blijft ook voor de nieuwe activiteiten in zijn geheel gebonden aan de maximale verkeersbewegingen zoals die zijn vastgelegd in de huidige milieuvergunning. Het toegestane aantal verkeersbewegingen mag niet worden overschreden. Omdat geen sprake is van toename van de verkeersbewegingen wordt ook de verkeersveiligheid ter plaatse niet nadelig beïnvloed. Het plan is dan ook uitvoerbaar bevonden in het kader van bereikbaarheid en verkeer.

Effectbeoordeling bereikbaarheid	Score	Toelichting
<i>Effect van het voornemen op de verkeersintensiteit, doorstroming en bereikbaarheid van het plangebied.</i> <i>Indicatoren:</i> <i>Doorstroming, intensiteiten, capaciteiten en ontwikkelingen, oversteekbaarheid, voorzieningen, infrastructuur</i>	++	N.v.t.
	+	N.v.t.
	0	Het voornemen heeft geen effect op de verkeersintensiteit, doorstroming en bereikbaarheid van het plangebied
	-	Het voornemen heeft beperkt effect op de bereikbaarheid en zorgt voor een lichte toename van de bereikbaarheidsindicatoren
	--	Significant sterke verandering van het voornemen op de verkeersintensiteit, doorstroming en bereikbaarheid van het plangebied

Verkeersveiligheid

Aangezien er geen absolute toename van het aantal verkeersbewegingen wordt veroorzaakt door het voornemen, zullen er als gevolg van het voornemen geen wijzigingen optreden ten aanzien van de verkeersveiligheid voor weggebruikers op de ontsluitende infrastructuur rondom de inrichting. Wel is aandacht nodig voor de effecten van de planmogelijkheden (realiseren van voornemen recreatieve doeleinden te faciliteren). Dit vraagt om een gedegen afweging van maatregelen ten behoeve van

comfort, oversteeikbaarheid en sociale veiligheid (verlichting/zicht) maar het daadwerkelijk onderzoek hiervoor zal naar een later, concreter planstadium worden doorgeschoven.

Het toegestane aantal verkeersbewegingen mag niet worden overschreden. Omdat geen sprake is van toename van de verkeersbewegingen wordt ook de verkeersveiligheid ter plaatse niet nadelig beïnvloed. Het plan is dan ook uitvoerbaar bevonden in het kader van verkeersveiligheid.

Effectbeoordeling verkeersveiligheid	Score	Toelichting
<i>Effect van het voornemen op de verkeersintensiteit, doorstroming en bereikbaarheid van het plangebied</i>	++	Het voornemen zorgt voor een sterke verbetering van de verkeersveiligheid van weggebruikers rondom het plangebied
<i>Indicatoren:</i>		
<i>Conflictpunten, voertuigintensiteiten</i>	+	Het voornemen zorgt voor een kleine verbetering van de verkeersveiligheid van weggebruikers rondom het plangebied
<i>Verlichting, kunstwerken, omgevingskenmerken</i>	0	Het voornemen heeft geen effect op de verkeersveiligheid van weggebruikers rondom het plangebied
	-	Het voornemen zorgt voor een kleine verslechtering van de verkeersveiligheid van weggebruikers rondom het plangebied
	--	Het voornemen zorgt voor sterke verslechtering van de verkeersveiligheid van weggebruikers rondom het plangebied

3.9 Zeer zorgwekkende stoffen

Op basis van het (inter)nationale beleid inzake Zeer Zorgwekkende Stoffen (ZZS) zal Attero moeten voldoen aan de daarmee samenhangende verplichtingen tot inventarisatie, minimalisatie en informatie. Daarom zal in het MER aandacht besteed (moeten) worden aan het voorkomen en minimaliseren van ZZS in afvalstoffen, hulpstoffen en emissies naar lucht en/of water. Dit ondanks de verwachting dat ZZS weliswaar een relevant, maar niet een onderscheidend criterium voor het te nemen goedkeuringsbesluit is.

3.10 Externe veiligheid

Zoals hiervoor al gesteld, is de inrichting van Attero niet Brzo- en ook niet Bevi-plichtig. Desalniettemin zullen de omgevingsveiligheidsrisico's van de voorgenomen stortplaats uitbreiding voor gebruik, verpakking, bewerking of opslag van gevaarlijke stoffen in het MER nader in kaart worden gebracht. Naar verwachting zijn deze hoeveelheden beperkt waardoor de voorgenomen bedrijfsactiviteit van Attero blijvend buiten het regime van het Bevi en Brzo 2015 valt.

3.11 Grensoverschrijdende milieueffecten

Ofschoon de afstand van Wilp-Achterhoek tot de Duitse grens circa 70 km bedraagt, zal in het MER ook worden nagegaan of mogelijk sprake is van milieueffecten ten gevolge van de voorgenomen activiteit op Duits grondgebied. Ofschoon dat zeer onwaarschijnlijk wordt geacht, zal in dat kader in elk geval worden gekeken naar stikstofdepositie. Andere grensoverschrijdende milieueffecten worden niet verwacht.

4 Planning en inspraakmogelijkheden

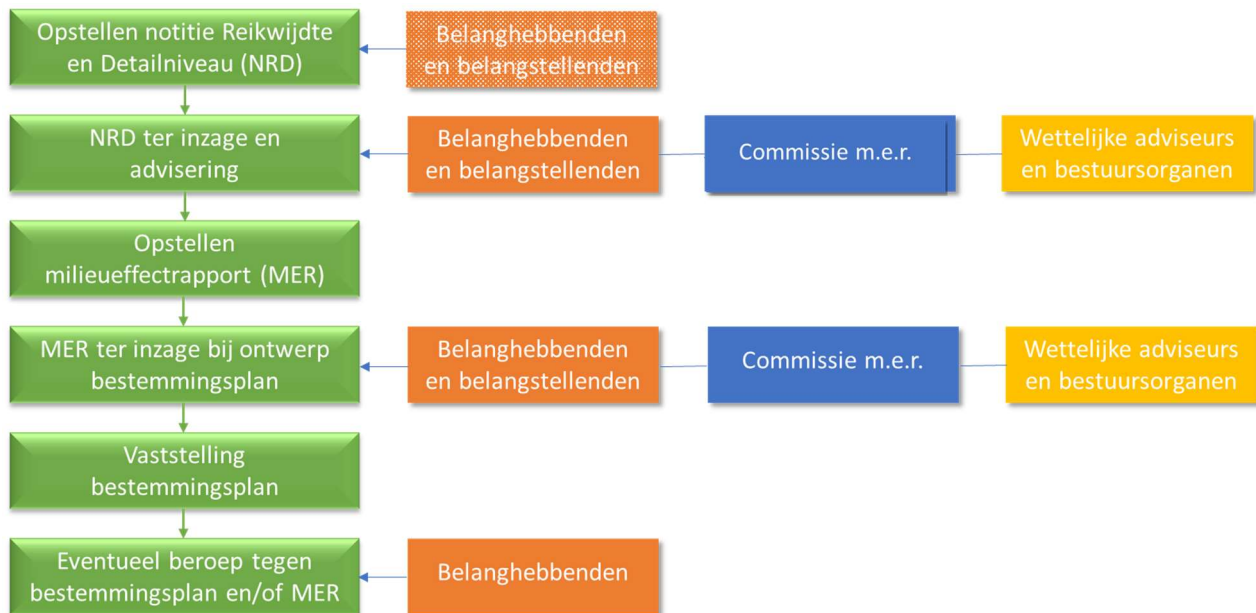
4.1 Procedurestappen

Een MER wordt opgesteld ten behoeve van het eerste besluit waarin mogelijke m.e.r.(beoordelings)-plichtige activiteiten mogelijk worden gemaakt. Mede omdat de voorgenomen uitbreiding eerst ruimtelijk mogelijk moet worden gemaakt, betreft dat (1^e) besluit in dit geval een besluit om een (gewijzigd) bestemmingsplan vast te stellen en de omgevingsvergunning af te geven. De m.e.r.-procedure loopt dan gelijk op met de procedure voor de planologische besluiten.

Het MER zelf vormt een bijlage bij het bestemmingsplan en dient als onderbouwing van de besluitvorming over de uitbreiding van de stortcapaciteit Attero Wilp. Omdat sprake is van een gecombineerd plan-/project-MER, waarvoor ook een omgevingsvergunning verleend moet worden, zal het MER ingevolge artikel 14.4b Wm tegelijkertijd met een aanvraag omgevingsvergunning ter inzage moeten worden gelegd.

De m.e.r. procedure kent een aantal belangrijke stappen die zijn weergegeven in figuur 4.1.

Figuur 4.1 Procedurestappen in het m.e.r.-proces



Wettelijk (conform de Wet milieubeheer) zijn de navolgende onderdelen van belang voor de m.e.r.-procedure.

Openbare kennisgeving

De openbare kennisgeving is het bekend maken van de NRD als eerste stap in de m.e.r.-procedure. In de kennisgeving wordt de terinzagelegging aangekondigd zodat eenieder in de gelegenheid wordt gesteld een zienswijze kenbaar te maken. Het voornemen om voor de uitbreiding van de stortcapaciteit van Attero een m.e.r.-procedure te doorlopen wordt aangekondigd op overheid.nl, op de gemeentelijke website van de gemeente Voorst op de provinciale website van de provincie Gelderland, op de eigen website van Attero en via een persbericht.

Naast de formele inspraakprocedure, is er op 15, 16 en 22 september 2020 een informele consultatie geweest voor omwonenden, waarin hen de gelegenheid is geboden om aandachtspunten, wensen en

eisen ten aanzien van de NRD in te brengen. De informele consultatie is weliswaar geen wettelijk onderdeel van de m.e.r.-procedure, maar zowel Attero als de gemeente hechten veel waarde aan (pro)actieve participatie.

Raadpleging

Na de kennisgeving vindt raadpleging over de NRD plaats. Raadpleging is het inwinnen van advies over welke effecten moeten worden beschouwd in het MER ('reikwijdte') en op welke wijze de effecten moeten worden onderzocht ('detailniveau'). Alle direct betrokken bestuurlijke en maatschappelijke organisaties worden door Attero verzocht om advies uit te brengen. De Commissie voor de milieueffectrapportage wordt op vrijwillige basis gevraagd haar advies over de reikwijdte en detailniveau van het MER uit te brengen.

Terinzagelegging

De NRD wordt tegelijkertijd met de raadpleging ook zes weken ter inzage gelegd. Tijdens de periode van terinzagelegging kan een ieder reageren op deze notitie en zijn / haar mening geven over de ambities en de wijze van onderzoek in het MER.

Opstellen MER

De reacties op de notitie reikwijdte en detailniveau worden gebruikt als input voor de te hanteren reikwijdte en detailniveau van de vervolgfase van de m.e.r.-procedure; het opstellen van het MER (rapport).

Terinzagelegging MER bij het ontwerp ruimtelijk plan

Als het MER gereed is, wordt het na vrijgave door Attero en het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland voor zes weken terinzage gelegd samen met het eerste ontwerp ruimtelijk plan dat voor het gebied wordt opgesteld. Er zal op dat moment ook een informatie-avond worden georganiseerd. Gedurende deze periode kan eenieder zijn of haar zienswijze tegen het ontwerp ruimtelijk plan en het bijbehorende MER indienen. In deze periode worden het betreffende ontwerp ruimtelijk plan en het MER ook aangeboden aan verschillende bestuursorganen, zoals in ieder geval de provincie, Rijkswaterstaat en omliggende gemeenten.

Toetsing door Commissie m.e.r.

Het MER wordt ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r.. De Commissie m.e.r. geeft een onafhankelijk toetsingsadvies af dat betrokken wordt bij de verdere besluitvorming.

Vervolg

Na afloop van de terinzagelegging worden de zienswijzen op het ontwerp bestemmingsplan en het MER van een inhoudelijke beantwoording voorzien. Hiervoor wordt een Nota van Antwoord opgesteld. Indien nodig wordt het ontwerpbestemmingsplan aangepast of het MER op bepaalde punten aangepast of aangevuld.

De Nota van Antwoord wordt door het College van GS, tezamen met het bestemmingsplan en het MER, aangeboden ter besluitvorming aan de gemeenteraad. Na vaststelling bestaat de mogelijkheid tot het indienen van beroep tegen het bestemmingsplan (en het MER dat een bijlage bij het bestemmingsplan vormt).

Evaluatie

Na vaststelling van het plan is het bevoegd gezag verplicht de daadwerkelijke milieugevolgen van de uitvoering van het voornemen te onderzoeken. In de praktijk vindt deze evaluatie plaats na realisatie van de ontwikkeling.

4.2 Planning

Op hoofdlijnen is de planning van de m.e.r.-procedure als volgt:

- Juli 2021: NRD ter inzage;
- Oktober 2021: MER en ontwerp bestemmingsplan ter inzage;
- December 2021: Vaststelling bestemmingsplan.

Afkortingen en betekenissen

Afkorting	Betekenis
Abm	Activiteitenbesluit milieubeheer
Attero	Attero Wilp
Awb	Algemene wet bestuursrecht
BAT	Best Available Techniques
BBT	Beste Beschikbare Technieken
Bevi	Besluit externe veiligheid inrichtingen
BG	Bevoegd gezag
Bor	Besluit Omgevingsrecht
BREF	BAT REFERENCE document
Brzo 2015	Besluit risico's zware ongevallen 2015
Chw	Crisis- en herstelwet
Cmer	Commissie voor de milieueffectrapportage
EU	Europese Unie
GFT	Groente-, Fruit- en Tuinafval
GS	College van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
IPPC	Integrated Pollution Prevention and Control (voorloper van de RIE)
KvK	Kamer van Koophandel
KWD	Kantoor-, winkel- en dienstenafval
LAP3	Derde Landelijk afvalbeheerplan 2017-2029
LOP	Landschapsontwikkelingsplan Van Veluwe Tot IJssel
m.e.r.	Milieueffectrapportage (de procedure)
MER	Milieueffectrapport (het rapport)
MMA	Meest milieuvriendelijke alternatief
Nbw	Natuurbeschermingswet
NNN	Nationaal Natuur Netwerk (voorheen de Ecologische Hoofdstructuur)
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
PST	Post Shredder Technology
RIE	Richtlijn Industriële Emissies
RO	Ruimtelijke Ordening
RWS	Rijkswaterstaat
VAR	Veluwe Afval Recycling
VVGB	Verklaring van geen bedenkingen
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Afkorting	Betekenis
Wlk	Wet luchtkwaliteit
Wm	Wet milieubeheer
Wnb	Wet natuurbescherming
Wro	Wet op de ruimtelijke ordening
Wtw	Waterwet
ZZS	Zeer Zorgwekkende Stoffen

