

BG Noord, omgevingsvergunning uitbreiding Green Planet 2020

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing		3
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Opgave omgevingsvergunning	5
1.3	Opbouw onderbouwing	7
Hoofdstuk 2	Huidige situatie	9
2.1	Projectgebied	9
2.2	Vigerend recht	10
Hoofdstuk 3	Beleidskader	11
3.1	Europees beleid	11
3.2	Rijksbeleid	11
3.3	Provinciaal beleid	14
3.4	Gemeentelijk beleid	16
Hoofdstuk 4	Gewenste situatie	19
4.1	Uitbreiding Green Planet	19
4.2	Landschappelijke inpassing	21
Hoofdstuk 5	Milieuaspecten	25
5.1	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	25
5.2	Bodem	26
5.3	Archeologie en cultuurhistorie	28
5.4	Water	29
5.5	Natuur en ecologie	30
5.6	Geluid	31
5.7	Milieuzonering en bedrijven	32
5.8	Luchtkwaliteit	32
5.9	Externe veiligheid	33
5.10	Duurzaamheid	37
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	39
6.1	Economische uitvoerbaarheid	39
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De initiatiefnemer van Green Planet te Pesse heeft de gemeente Hoogeveen verzocht medewerking te verlenen aan de uitbreiding van 'Green Planet'. Het is de bedoeling om aan het bestaande tankstation een overdekt tankeiland voor LNG, waterstof en (bio)diesel en een vrachtwagenparkeerplaats ten behoeve van e-laden toe te voegen. Daarnaast is verzocht om een perceel van Rijkswaterstaat ten zuiden van het tankstation te mogen gebruiken voor boscompensatie.

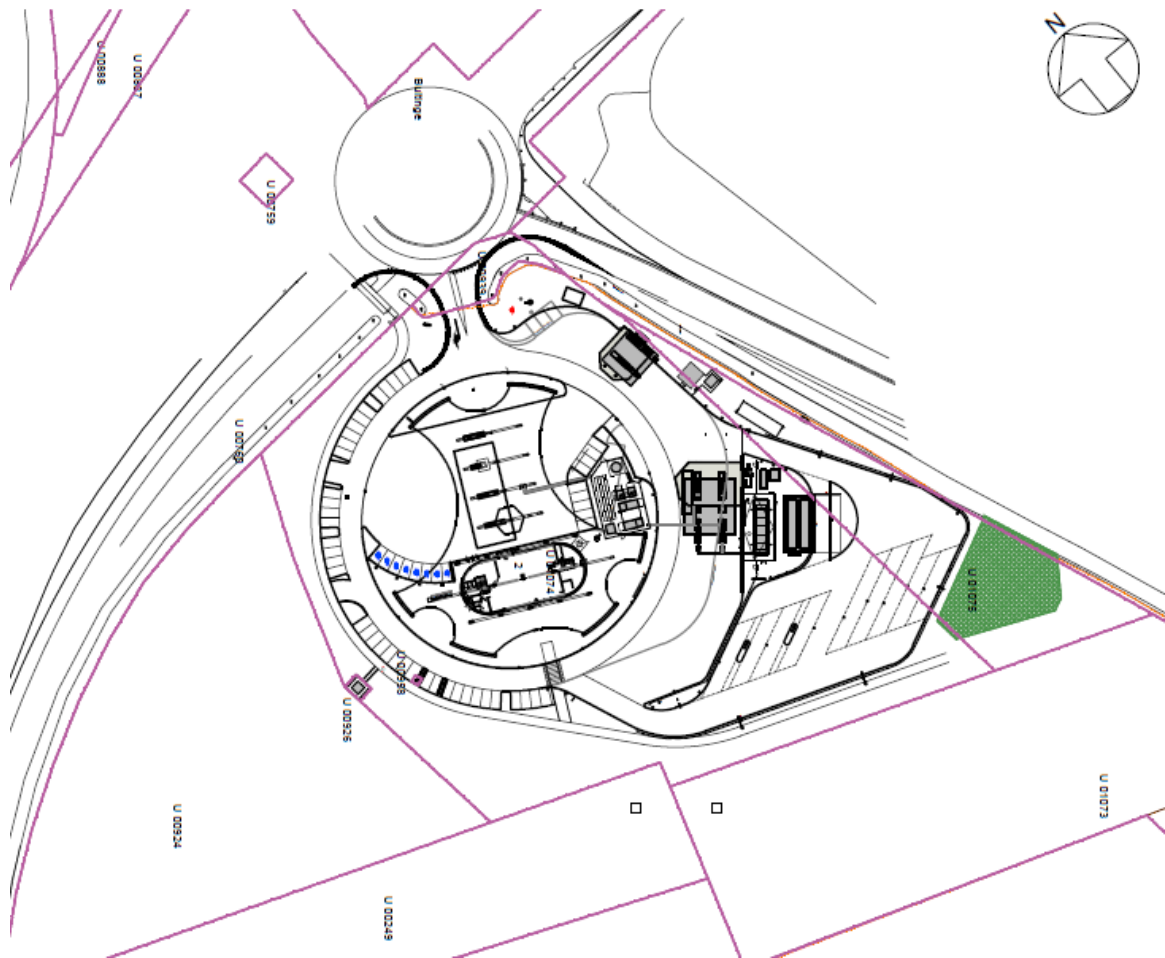
Het project past voor een deel niet binnen de regels van het geldende bestemmingsplan. Door de gemeente Hoogeveen is aangegeven medewerking te kunnen verlenen aan realisatie van het project. Dit houdt in dat een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan aangevraagd moet worden. Ten behoeve daarvan moet gemotiveerd worden dat met de afwijking sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet hier in.

1.2 Opgave omgevingsvergunning

Het projectgebied valt grotendeels binnen de contouren van het vigerend bestemmingsplan voor Green Planet. Daarnaast horen ook de gronden aan de A28 van Rijkswaterstaat ten zuiden van het tankstation, waar boscompensatie plaatsvindt, bij het projectgebied. Op afbeelding 1.1 is de globale ligging en begrenzing van het projectgebied weergegeven.



Afbeelding 1.1 Globale ligging projectgebied



Afbeelding 1.2 Inrichtingstekening toekomstige situatie tankstation

1.3 Opbouw onderbouwing

Het volgende hoofdstuk laat zien hoe het projectgebied op dit moment is ingericht. Hoofdstuk 3 gaat in op het ruimtelijk beleidskader. Hoofdstuk 4 beschrijft de toekomstige situatie binnen het projectgebied. In hoofdstuk 5 is verslag gedaan van de toets aan wet- en regelgeving op het gebied van natuur en milieu. In het laatste hoofdstuk komen de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van dit project aan bod.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Projectgebied

Green Planet is een duurzaam energiestation, dat sinds eind november 2013 in bedrijf is. Het beeld van Green Planet wordt grotendeels bepaald door de koepel met sedumdak. De koepel heeft een doorsnee van 65 meter en is 9 meter hoog. Er zijn twee grote halfronde openingen voor auto's en drie kleinere voor voetgangers en het terras bij het restaurant.

De koepel huisvest een tankstation waar, naast de reguliere brandstoffen, vijf soorten biobrandstof worden verkocht. Het gaat onder meer om biodiesel, ethanolbenzine en groengas. Er is ook een snellaadpunt voor elektrische auto's.

In de koepel is een cilindervormig gebouw aanwezig, waarin een tankshop, diverse horecavoorzieningen, een Seats2Meet vergadercentrum en een kantoorruimte zijn ondergebracht. Alle functies hebben een duidelijke link met duurzaamheid. Zo wordt in het restaurant aandacht gegeven aan biologisch verantwoord eten ('slowfood'). Het gebouw onder de koepel heeft de hoogste GPR Gebouw certificering.

Green Planet wekt zoveel mogelijk haar eigen energie op. Er zijn twee micro-windmolens op de koepel aanwezig en er wordt warmte uit de buitenlucht gewonnen.



Afbeelding 2.1 Het tankstation met voorzieningencomplex (Bron: Google Street View)

Het projectgebied wordt ontsloten door een aansluiting op de rotonde. Voor calamiteiten kan gebruik worden gemaakt van een noodontsluiting in de vorm van een dam met duiker. Deze dam overbrugt de sloot tussen de provinciale weg en het projectgebied en ligt ter hoogte van het nog te realiseren informatiecentrum.

Aan de westzijde van het tankstation is ruimte gereserveerd voor parkeergelegenheid. Rondom de koepel zijn op dit moment al diverse parkeervakken aanwezig. Ten zuiden van de koepel bevinden zich bospercelen en agrarische gronden.

De gronden aan de A28 van Rijkswaterstaat ten zuiden van het tankstation, waar boscompensatie plaatsvindt, zijn in de huidige situatie in gebruik als agrarische gronden.



Afbeelding 2.2 Bestaande situatie achter het energiestation

2.2 Vigerend recht

Het projectgebied maakt op dit moment deel uit van het bestemmingsplan "Buitengebied Noord, deelplan duurzaam energiestation Green Planet" (onherroepelijk sinds 5 april 2011) en de beheersverordening Buitengebied Noord Hoogeveen, 2017 (vastgesteld 28 juni 2018). Voor het projectgebied is daarnaast het bestemmingsplan "BG Noord, deelplan duurzame energiestation Green Planet, 2018" (ontwerp 26 november 2019) in voorbereiding.

Een deel van de ontwikkelingen is mogelijk binnen de geldende bedrijfsbestemming uit het bestemmingsplan "Buitengebied Noord, deelplan duurzaam energiestation Green Planet". Realisatie van het tankeiland en de vrachtwagenparkeerplaats ten zuidoosten van het bestaande tankstation is niet mogelijk binnen de bosbestemming ter plaatse.

De beheersverordening geldt voor de gronden aan de A28 van Rijkswaterstaat ten zuiden van het tankstation, waar boscompensatie plaatsvindt. Deze gronden hebben de bestemming 'Verkeer - Wegverkeer'. De aanplant van bos is niet mogelijk binnen deze bestemming.

Door de gemeente is aangegeven, op grond van artikel 2.12, lid 1, sub a onder 3 Wabo, medewerking te kunnen verlenen aan deze ontwikkeling. Dit houdt in dat een omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan dient te worden aangevraagd. Ten behoeve daarvan moet worden gemotiveerd dat met de afwijking sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Europees beleid

Het Europese Verdrag van Valletta uit 1992, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen: de veroorzaker-betaalt. Nederland heeft dit verdrag ondertekend en goedgekeurd. De definitieve implementatie van het verdrag is tot stand gekomen via een wijziging van de Monumentenwet 1988 (Wet op de archeologische monumentenzorg) die per 1 september 2007 van kracht is geworden.

Overheden hebben hun eigen rol bij de invoering van 'Malta' in de wetgeving (Monumentenwet 1988). Gemeenten moeten rekening houden met archeologie bij nieuwe ruimtelijke plannen. Provincies krijgen de taak om 'archeologische attentiegebieden' aan te wijzen. De provinciale uitwerking heeft plaatsgevonden in de Omgevingsvisie Drenthe waarin de Archeologische Monumentenkaart (AMK) is opgenomen. Het project is getoetst aan de archeologische wet- en regelgeving.

3.2 Rijksbeleid

NATIONAAL MILIEUBELEIDSPLAN

Het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) beschrijft het nationaal milieubeleid voor de periode tot 2030. Een van de hoofdpunten van het beleid is de inzet voor een duurzame energiehuishouding. Daarvoor is onder meer een verruiming van het aanbod van energiebronnen met hernieuwbare bronnen nodig. Stimulering van de toepassing van schonere brandstoffen vormt een belangrijk onderdeel daarvan. Daardoor hoopt het Rijk de emissie op het gebied van CO₂ (kooldioxide) en NO_x (stikstofoxide) terug te dringen, zoals onder meer is vastgelegd in het Energieakkoord voor duurzame groei (6 september 2013). In dit akkoord staan ook doelen voor de mobiliteit- en transportsector. Zo moeten vanaf 2035 alle nieuw verkochte personenauto's CO₂-emissievrij rijden. Ook in EU-verband zijn afspraken gemaakt over milieuvriendelijk rijden. In 2020 moet minstens 10% van alle brandstof in het vervoer bestaan uit alternatieve brandstoffen. De afspraken hierover zijn vastgelegd in de Europese richtlijn hernieuwbare energie (23 april 2009).

STRUCTUURVISIE INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Waterstaat (SVIR, maart 2012) haar ambities tot 2040 weergegeven. De ondertitel van het SVIR luidt: 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig'. Om dat te bewerkstelligen zijn – voor de middellange termijn (2028) - de volgende drie doelen aangegeven:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJKING

De drie hoofddoelen uit het SVIR zijn uitgewerkt in dertien nationale belangen. Eén daarvan is "een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten". Om dit nationaal belang concreet invulling te geven heeft het ministerie de ladder van duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) laten opnemen. Daardoor zal bij

ruimtelijke besluiten gemotiveerd moeten worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De ladder voor duurzame verstedelijking houdt in dat de toelichting bij een ruimtelijk project dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het project die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Dit project maakt de ontwikkeling van een overdekt tankeiland voor LNG, waterstof en (bio)diesel en een vrachtwagenparkeerplaats voor e-laden mogelijk. Deze ontwikkelingen leiden tot nieuwe stedelijke functies in het buitengebied. Hieronder zal voor elk van deze functies op de 'ladderaspecten' worden ingegaan.

Behoefte

Tankeiland voor LNG, waterstof en (bio)diesel

Ruim veertig organisaties, waaronder de overheid, werkgevers, vakbeweging, natuur- en milieuorganisaties, maatschappelijke organisaties en financiële instellingen, hebben zich op 6 september 2013 aan het 'Energieakkoord voor duurzame groei' verbonden. Kern van het akkoord zijn afspraken over energiebesparing, schone technologie en klimaatbeleid. Onderdeel van het langetermijnperspectief 'duurzame brandstoffenmix' is een "zo effectief en efficiënt mogelijke inzet van brandstoffen, gebaseerd op beschikbaarheid, CO₂-reductiepotentieel, (toekomstig) beschikbare alternatieven voor de verschillende modaliteiten en overige duurzaamheidseffecten passend in de gewenste klimaattransitie, waarin ook de optimale toepassing van duurzame biobrandstoffen en LNG wordt benoemd." Dat er marktkansen zijn voor LNG, maar ook voor waterstof en (bio)diesel binnen het vrachtvervoer blijkt onder meer uit het 'Eindrapport - Tankstation 2.0' (BOVAG, juni 2016). Uit dit rapport blijkt dat volledig batterij-elektrisch rijden voor de hand ligt in een stedelijke omgeving, maar nog geen kansrijke oplossing biedt voor het bus- en vrachtvervoer over langere afstanden en het zwaar transport. Hiervoor zijn waterstof, hernieuwbaar gas en biobrandstoffen, inclusief (bio)LNG meer aannemelijke opties, aldus het rapport.

Green Planet is 'today for tomorrow'. Dat doet het bedrijf door steeds 'the best of both worlds' te verzamelen en aan te bieden in een high convenience omgeving. Inzoomend op de brandstoffen, dan verplicht dit Green Planet om steeds het initiatief te nemen om nieuwe low carbon en zero emissions brandstoffen te introduceren in een aantrekkelijke omgeving waarbij zoveel mogelijk, zo niet alle barrières om over te stappen worden weggenomen. Dit om de mobiliteit en transport duurzamer te maken, in lijn met het rapport 'Een duurzame brandstofvisie met LEF', welke is voortgekomen uit het Nationaal Energieakkoord. Het transitiepad ten behoeve van zwaar transport richt zich op LNG, gevolgd door bio-LNG en op langere termijn op waterstof (H₂). Elektrificeren middels accu's zal bij zwaar transport met name plaats vinden ten behoeve van koeling van de vracht, middels opwekking van stroom uit remvertraging en zonnepanelen. Met de realisatie van twee afleverzuilen met drie trucktankopstelplaatsen gaat Green Planet extra ruimte creëren voor LNG, waterstof en (bio)diesel (middels door de Europese Commissie gehonoreerde Synergy Call projectindiening).

Vrachtwagenparkeerplaats t.b.v. e-laden

De beoogde vrachtwagenparkeerplaatsen worden ingezet voor e-laden ten behoeve van gekoelde vracht. Uit prognoses van Rijkswaterstaat blijkt dat het aantal vrachtwagenbewegingen in ieder geval tot 2020 zal stijgen. Zie hiervoor onder meer de rapportages 'Ontwikkelingen Verkeer en Vervoer 1990-2020; Probleemverkenning voor de Nota Mobiliteit' (RWS, Oktober 2004) en 'Verkeer en vervoer in de nationale energieverkenning 2015; Achtergronden van de NEV-raming verkeer en vervoer' (Planbureau voor de Leefomgeving, 21 april 2016). De behoefte aan

vrachtwagenparkeerplaatsen neemt daarbij toe. Er blijkt vooral een tekort aan '(bewaakte) vrachtwagenparkeerplaatsen en overnachtingsmogelijkheden met een bepaald voorzieningenniveau' (bijv. sanitair, restaurant, etc.). Zeker nu het vrachtwagenparkeren in kernen en op bedrijventerreinen steeds meer aan banden wordt gelegd, neemt de in bovengenoemde rapportages gesignaleerde behoefte aan vrachtwagenparkeerplaatsen verder toe. Het voorliggende project sluit hierbij aan. In de regio is geen parkeerplaats met vergelijkbare voorzieningen en overnachtingsmogelijkheden langs de A28 aanwezig.

De trucks met accupakketten moeten 's nachts voorzien worden van stroom. Hiervoor realiseert Green Planet 11 parkeerplaatsen met op dit moment vier snellaadpunten. De parkeerplaatsen zijn voorzien van zogenaamde walstroom, zodat stroomverbruik van de truck 's nachts, bijvoorbeeld ten behoeve van de koeling van cabine of lading, niet door een generator geschied, maar middels groene stroom van Green Planet. Het voordeel is veel minder emissie en geluid.

Aandacht voor de mens, en in dit geval de trucker ziet Green Planet als een belangrijk doel. Dit wordt vormgegeven door een beveiligde parkeerplaats te creëren, met een truckershuisje waarin een 'natte cel' aanwezig is en door de aanwezigheid van (outdoor) bewegingsapparaten, om fit te blijven. De aanwezige horeca in de bestaande bebouwing kan zorgen voor verse maaltijden en ontbijt. Het motto is: hoe beter uitgerust, hoe gezonder en vitaler, des te veiliger op de weg.

Locatie

Op basis van bovengenoemde onderzoeksrapportages kan gesteld worden dat er voldoende behoefte is aan het tankeiland en de vrachtwagenparkeerplaats. Dat betekent dat er gekeken kan worden naar de beoogde plek van deze voorziening.

Het tankeiland vormt een logische uitbreiding van het duurzame energiestation. Op dit moment worden reeds diverse duurzame brandstoffen voor vrachtwagens aangeboden. Dit aanbod wordt verbreed met LNG, waterstof, (bio)diesel en 'High Power Charging'. Om de installaties daarvoor te kunnen huisvesten en daarbij een goede/veilige logistiek mogelijk te maken, is een afzonderlijk tankeiland nodig. Voor dit tankeiland is binnen het huidige terrein geen ruimte beschikbaar. Gekozen is voor een locatie zo dicht mogelijk bij het bestaande energiestation, zodat het verlies van landelijk gebied minimaal is. Dit laatste geldt ook voor de vrachtwagenparkeerplaats, die op korte afstand van het tankeiland is geprojecteerd. Deze voorziening kan binnen het projectgebied profiteren van de uitstekende ligging (A28) en voorzieningen. Het is zowel voor het tankeiland als de vrachtwagenparkeerplaats onzinnig om uit te wijken naar een andere (stedelijke) locatie waar de binding met het duurzame energiestation niet aanwezig is.

Ontsluiting

Nu de behoefte aangetoond is en duidelijk is geworden dat een alternatief binnen bestaand stedelijk gebied niet aan de orde is, kan er gekeken worden naar de ontsluiting.

Het projectgebied is multimodaal ontsloten. Er is een uitstekende bereikbaarheid per auto middels de A28 en de N375. Ook via het Openbaar Vervoer is het projectgebied te bereiken. Het NS-station Hoogeveen ligt op relatief korte afstand (5 km). Vanaf dit station loopt een buslijn naar Pesse, met een halte op circa 500 m van het projectgebied. Ook is er een directe fietsverbinding tussen het projectgebied en Pesse.

Voor het tankeiland en de vrachtwagenparkeerplaats speelt de multimodale ontsluiting feitelijk geen rol en tellen vooral de centrale ligging en directe aansluiting van het projectgebied op de A28 en de N375.

De conclusie is dat het project past binnen de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.3 Provinciaal beleid

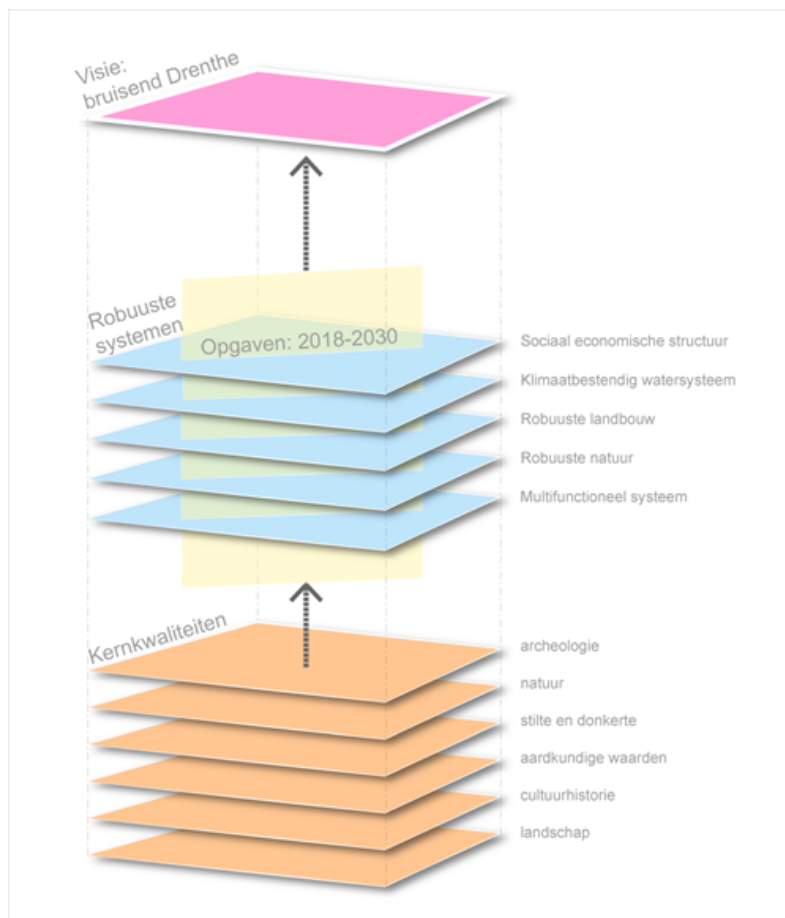
OMGEVINGSVISIE DRENTHE

Provinciale Staten van Drenthe hebben op 3 oktober 2018 de Omgevingsvisie Drenthe vastgesteld. De missie uit de Omgevingsvisie is het waarderen van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe passend bij deze kernkwaliteiten. Deze ambitie vormt het hart van het beleid. De provincie wil 'ontwikkelen met ruimtelijke kwaliteit', mede vanuit de wetenschap dat landschapskwaliteit een belangrijke vestigingsfactor is. In het beleid zijn zes verschillende kernkwaliteiten benoemd die de Drentse ruimtelijke identiteit inhoud geven. Het gaat om landschap, cultuurhistorie, aardkundige waarden, archeologie, rust en natuur.

De provincie streeft naar een robuuste ontwikkeling van de ruimtelijke dragers: de sociaaleconomische structuur, het landbouwsysteem, het watersysteem en het natuursysteem. Een systeem is robuust als het weinig gevoelig is voor verstoringen als gevolg van nieuwe ontwikkelingen. Waar geen dominant systeem aanwijsbaar is, wordt gesproken over 'multifunctionele gebieden'.

Combinatiemodel

Het doel is om functies, kwaliteiten en strategische opgaven met elkaar te combineren. In het combinatiemodel is er sprake van een gelaagde aanpak. De basis wordt gevormd door de kernkwaliteiten. Daarop liggen de robuuste systemen, waarin de strategische opgaven voor 2030 landen. De combinatie van opgaven en robuuste systemen binnen de context van de Drentse identiteit geeft invulling aan de visie van een bruisend Drenthe.



Afbeelding 3.3 Combinatiemodel Omgevingsvisie Drenthe 2018

De ambitie is dat Drenthe in 2050 volledig energieneutraal is. Daarmee conformeert de provincie zich aan het klimaatakkoord van Parijs. Dat betekent dat Drenthe in 2050 100% van het energiegebruik hernieuwbaar produceert. Daarmee wordt voor 2050 gestreefd naar een reductie van de CO₂-uitstoot van 80 tot 95% ten opzichte van 1990. De provincie werkt in stappen naar dit doel toe, waarbij het aandeel hernieuwbare energie in 2030 op 40% moet liggen.

De Omgevingsvisie geeft verder aan: "Om onze doelen te bereiken, zetten wij volop in op energiebesparing, waardoor de vraag naar energie wordt beperkt. In de resterende energievraag in Drenthe willen we voorzien door de productie van hernieuwbare energie, mét behoud van leveringszekerheid en betaalbaarheid. De energie-opgave pakken we integraal aan, zodat technologische, financiële en maatschappelijke innovaties en ontwikkelingen, ruimtelijke inpassing en de sociaal maatschappelijke impact daarvan, in samenhang worden beschouwd. Wij willen de energieopgave realiseren, passend bij de kernkwaliteiten die onze provincie rijk is.

We willen met duurzame mobiliteit een bijdrage leveren aan de hernieuwbare energiedoelstelling. Daarom stimuleren we het gebruik van de fiets, van het openbaar vervoer en faciliteren wij elektrisch rijden. Daarnaast stimuleren we de toepassing van milieuvriendelijke vervoerswijzen en technologieën."

Op de kaarten behorende bij de Omgevingsvisie is het projectgebied ingedeeld bij het Esdorpenlandschap. Het beleid voor het projectgebied is gericht op het 'respecteren' van aanwezige kenmerken. Op dit punt kan verwezen worden naar Hoofdstuk 4 waarin is aangegeven hoe op basis van de aanwezige landschapswaarden een ruimtelijk ontwerp voor de inpassing van Green Planet is opgesteld. Dit ruimtelijk ontwerp is tot stand gekomen op basis van diverse ontwerpessies met de provincie Drenthe en de gemeente Hogeveen, waarin de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten benoemd en vormgegeven zijn.

De overige kaarten van de Omgevingsvisie geven geen specifieke waarden of belemmeringen voor het projectgebied aan. Vastgesteld kan worden dat dit project past binnen het ruimtelijk beleid van de provincie Drenthe.

OMGEVINGSVERORDENING DRENTHE

De Omgevingsvisie is verder vertaald naar een verordening, voor zover het planologisch relevante aspecten betreft. De Omgevingsverordening is op 3 oktober 2018 vastgesteld.

In de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe is opgenomen dat in een ruimtelijk plan uiteengezet wordt hoe het desbetreffende plan zich verhoudt tot het behoud en de ontwikkeling van de bij het plan betrokken kernkwaliteiten conform het provinciaal beleid, en de strategische opgaven en de sturingsniveaus zoals die zijn verwoord in de omgevingsvisie. Verder maakt het desbetreffende ruimtelijk plan geen nieuwe activiteiten dan wel wijziging van bestaande activiteiten mogelijk die de kernkwaliteiten significant aantasten. Op de kernkwaliteiten wordt ingegaan in Hoofdstuk 4.

Daarnaast dient in het kader van zorgvuldig ruimtegebruik de Ladder voor duurzame verstedelijking te worden gevolgd. In paragraaf 3.2 is onderbouwd dat het project in overeenstemming is met de Ladder voor duurzame verstedelijking.

CONCLUSIE PROVINCIAAL BELEID

De uitbreiding van Green Planet met een overdekt tankeiland voor LNG, waterstof en (bio)diesel en een vrachtwagenparkeerplaats ten behoeve van e-laden past binnen het provinciaal beleid. Het tankeiland en de vrachtwagenparkeerplaats dragen bij aan de gewenste energietransitie binnen de provincie die in de Omgevingsvisie is aangegeven.

3.4 Gemeentelijk beleid

VIGEREND BESTEMMINGSPLAN

Green Planet maakt op dit moment deel uit van het bestemmingsplan Buitengebied Noord, deelplan duurzaam energiestation Green Planet (onherroepelijk sinds 5 april 2011) en de beheersverordening Buitengebied Noord Hoogeveen, 2017 (vastgesteld 28 juni 2018). In het bestemmingsplan is aan Green Planet een bedrijfs- en horecabestemming toegekend. De gronden rondom Green Planet zijn bestemd als Verkeer (N375, rotonde, oprit A28), Bos en Agrarisch. De beheersverordening geldt voor de gronden aan de A28 van Rijkswaterstaat ten zuiden van het tankstation, waar boscompensatie plaatsvindt. Deze gronden hebben de bestemming 'Verkeer - Wegverkeer'. Om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken, is deze onderbouwing opgesteld.

TOEKOMSTVISIE 2018

In de toekomstvisie voor Hoogeveen (vastgesteld april 2018) is aangegeven welke ontwikkelingen en opgaven de gemeente ziet op het gebied van bestuur, veiligheid, sociaal, omgeving en economie. Er is een aantal onderwerpen dat op meerdere plekken in de Toekomstvisie opduikt:

De vraag en het resultaat op straat staat centraal. Hoogeveen werkt vanuit maatschappelijke opgaven. De straat bepaalt de agenda, niet het bureau van de bestuurder.

Een kindvriendelijk Hoogeveen is goed voor iedereen. Hoogeveen heeft speciale aandacht voor kinderen en jongeren. Als het met hen goed gaat, heeft alles en iedereen daar voordeel van.

Hoogeveen moet zich doorontwikkelen als sterke stad en sterk regiocentrum. Dat is nodig omdat de inwoners in de hele gemeente en de inwoners in de regio vooral op de stad Hoogeveen aangewezen zijn voor werk, onderwijs, sport, cultuur, zorg en het stadscentrum.

Hoogeveen heeft vitale dorpen, waar het goed leven en wonen is. Het landelijk gebied biedt een multifunctionele leef- en werkomgeving, waarbinnen Hoogeveen ruimte biedt voor lokale initiatieven van inwoners en bedrijven.

Hoogeveen gaat door met de duurzame ontwikkeling van Hoogeveen, duurzaam in de brede zin van het woord. Hoogeveen gaat voor duurzame kwaliteit in plaats van kwantiteit in de ruimtelijke plannen. Hoogeveen wil een CO₂-neutrale gemeente zijn in 2040. En Hoogeveen wil klimaatrobuust zijn in 2050. Verder richt Hoogeveen zich op preventie om niet alleen op de korte maar ook op de lange termijn effect te zien.

De uitbreiding van Green Planet sluit aan op dit gemeentelijk beleid. De uitbreiding van het tankstation betreft een duurzame, kwalitatieve ontwikkeling die bijdraagt aan het streven op termijn naar een CO₂-neutrale gemeente.

STRUCTUURVISIE HOOGEVEEN

De gemeenteraad heeft op 13 december 2012 de Structuurvisie Hoogeveen 2.0 vastgesteld. Daarin is aangegeven hoe de gemeente tot 2030 omgaat met thema's als wonen, voorzieningen, bedrijvigheid, bereikbaarheid, landschap en duurzaamheid. Duurzame kwaliteit is daarbij de rode draad. Dit project levert een directe bijdrage aan het belang dat de structuurvisie hecht aan de transitie naar 'nieuwe energiebronnen'.

NOTA RUIMTELIJKE KWALITEIT

De Nota Ruimtelijke kwaliteit vervangt de Welstandsnota met de daarbij behorende oplegnotitie voor de pilot 'welstandsvrij bouwen'. In de Nota zijn alleen gebieden en gebouwen opgenomen die

echt (cultuurhistorisch) waardevol zijn en daarom beschermd moeten worden. Een groot deel van het grondgebied van de gemeente is welstandsvrij. Voor een beperkt aantal gebieden en gebouwen zijn specifieke toetsingsregels opgenomen.

Het projectgebied valt onder de welstandsvrije gebieden. De beoogde ruimtelijke kwaliteit van het projectgebied is vastgelegd in het hoofdstuk "Beeldkwaliteit gebied A: Dome" van het Beeldkwaliteitsplan Green Planet Pesse (B+O, 14 oktober 2019; Bijlage 1).

Hoofdstuk 4 Gewenste situatie

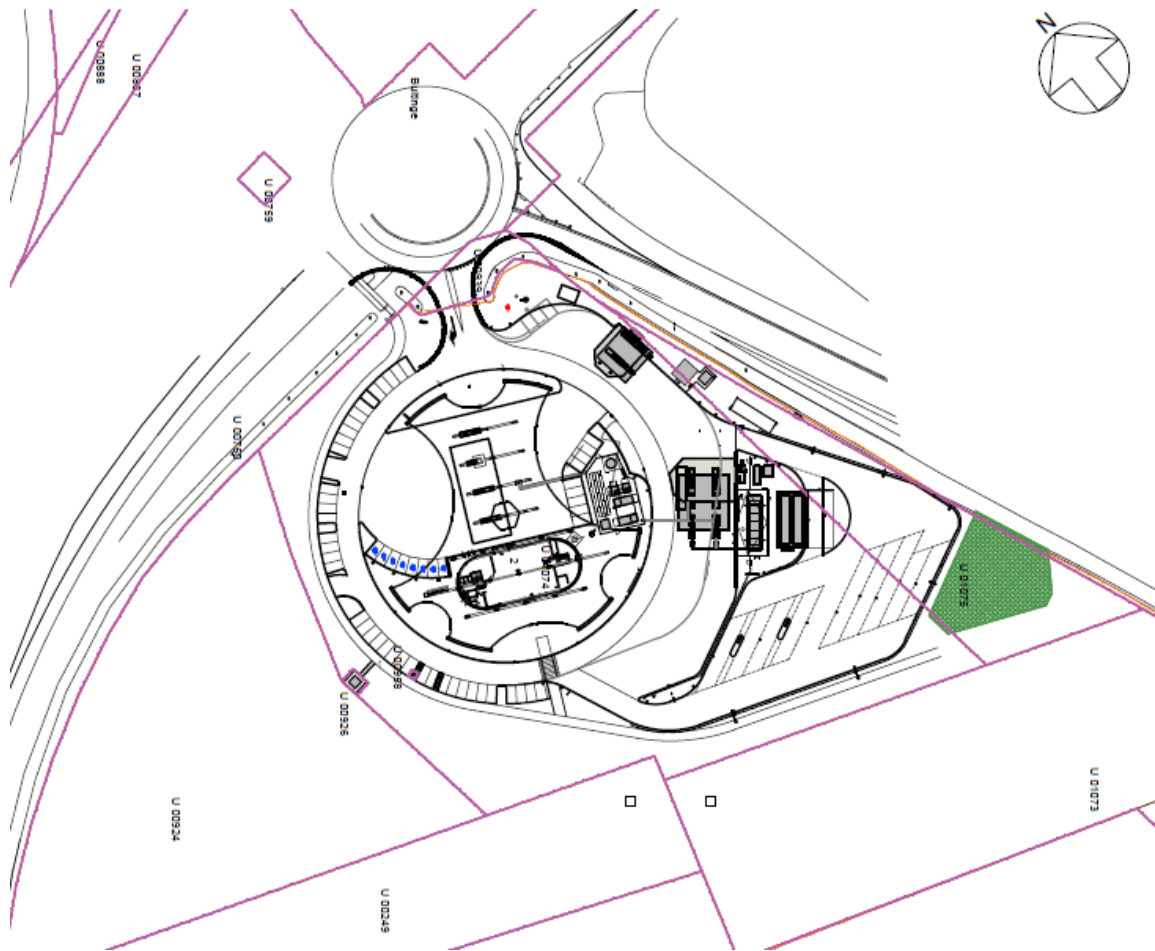
4.1 Uitbreiding Green Planet

TANKEILAND EN VRACHTWAGENPARKEERPLAATS

Aan de zuidoostkant van het Green Planet-terrein komt een tankeiland voor LNG, waterstof en (bio)diesel. Op afbeelding 4.1 is de terreininrichting aangegeven. Er komen een vulpunt, drie afgiftepunten en een technische ruimte. Het geheel wordt overdekt.

De afkorting LNG betekent: Liquefied Natural Gas, oftewel vloeibaar aardgas. LNG wordt in verschillende delen van de wereld al langere tijd gebruikt als motorbrandstof. Vloeibaar aardgas bestaat voornamelijk uit methaan. Vloeibaar aardgas kan daarom onder de cryogene vloeistoffen worden geschaard. Vanwege de vloeibare vorm heeft LNG een grotere energie-inhoud per kg dan CNG. Dit maakt het uitermate geschikt voor langeafstandsvervoer.

Oostelijk van het tankeiland wordt een parkeerplaats voor vrachtwagens aangelegd. Deze heeft een capaciteit van 11 vrachtwagenparkeerplaatsen. Op alle parkeerplaatsen kunnen trucks e-laden ten behoeve van gekoelde lading, zowel overdag als gedurende een overnachting. Een aantal parkeerplaatsen wordt vrijgemaakt voor 'High Power Charging' om zo 'zero emission for trucks' te bevorderen. Nabij de parkeerplaatsen wordt een 'truckershuisje' met was- en douchegelegenheid gerealiseerd. De ligging van de parkeerplaatsen is zodanig dat woningen op ruime afstand liggen (minimaal 170 m) en dat er dus zo min mogelijk geluidhinder vanuit gaat. De A28 en bestaande dôme zullen de parkeerplaatsen tevens aan het zicht vanuit omliggende woningen onttrekken, zodat er daarnaast geen sprake is van visuele hinder.



Afbeelding 4.1 Tankeiland met vrachtwagenparkeerplaats

BOSCOMPENSATIE

Voor de uitbreiding van Green Planet zullen enkele bospercelen heringericht worden. Het bos dat verloren gaat zal gecompenseerd worden op grond van de Wet natuurbescherming (voorheen geregeld in de Boswet) en de Omgevingsverordening Drenthe. Op dit punt wordt verwezen naar het ecologisch onderzoek en met name naar de Bostoets die als Bijlage 13 hierbij is opgenomen (zie ook paragraaf 5.5).

De compensatie van circa 7.878 m² wordt op gronden van Rijkswaterstaat gerealiseerd, binnen twee jaar na realisatie van het tankeiland voor LNG, waterstof en (bio)diesel. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de compensatie die op grond van het vigerend bestemmingsplan dient plaats te vinden (Green Planet oud) en de compensatie op grond van de ontwikkelingen binnen onderhavige omgevingsvergunning (Green Planet nieuw). Langs de oprit van de A28 worden bomen aangeplant conform de inrichtingstekening zoals opgenomen op pagina 50 van het beeldkwaliteitsplan (Bijlage 1).

De boscompensatie is in de voorschriften van de omgevingsvergunning middels heldere voorwaarden vastgelegd. De voorwaarden voor boscompensatie en archeologie zijn ook opgenomen in de verklaring van geen bedenkingen.

VERKEER EN PARKEREN

Verkeer

Het ontwerp voor (de uitbreiding van) Green Planet gaat uit van een heldere logistiek (zie afbeelding 4.1). De bezoekers van Green Planet komen het projectgebied aan de noordzijde binnen. Vanaf de rotonde wordt aangetakt op de Bultinge (de rondweg binnen het projectgebied), waar bezoekers tegen de klok in rijden en rechts aanhouden om op het parkeerterrein te komen. De N375 en de rotonde ter hoogte van het projectgebied zijn berekend op de uitbreiding van het tankstation.

Parkeren

Voor de bepaling van de parkeerbehoefte is de Memo parkeren (Bijlage 2) opgesteld. In paragraaf 2.1 van deze memo wordt specifiek ingegaan op dit project. Voor de bepaling van de parkeerbehoefte zijn het beleid van de gemeente Hoogeveen (2011) en kencijfers uit de CROW-publicatie 381 - Toekomstbestendig parkeren, Van parkeerkecijfers naar parkeernormen (december 2018) gehanteerd. Daarbij is uitgegaan van de functies brandstofverkoopspunt met winkel en de Seats 2 Meet (Dôme);

Berekend is dat de gecombineerde parkeerbehoefte voor bovenstaande functies circa 40 parkeerplaatsen bedraagt. In de huidige situatie zijn circa 50 parkeerplaatsen aanwezig. Dit betekent dat er voldaan wordt aan de parkeerbehoefte.

4.2 Landschappelijke inpassing

Bij het ontwerp van de uitbreiding van Green Planet, is nadrukkelijk rekening gehouden met de bestaande landschappelijke kwaliteiten. In diverse ontwerpessies met de provincie Drenthe en de gemeente Hoogeveen zijn deze landschappelijke kwaliteiten benoemd en vormgegeven. Voor de provincie zijn met name de kernkwaliteiten van belang. De gemeente legt nadruk op de cultuurhistorische waardenkaart die de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten duidt. In het navolgende worden eerst de ontwerpuitsgangspunten benoemd die voortvloeien uit het provinciale en gemeentelijke beleid. Daarna wordt stilgestaan bij het ontwerp en de wijze waarop rekening is gehouden met de kernkwaliteiten.

Kernkwaliteiten provincie Drenthe

De provincie Drenthe heeft in haar Omgevingsvisie en de bijbehorende verordening een aantal kernkwaliteiten benoemd:

- landschap;
- natuur;
- cultuurhistorie;
- archeologie;
- aardkundige waarden;
- rust.

De provincie Drenthe wil dat bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening wordt gehouden met deze kernkwaliteiten, maar ook met uitwerkingen hiervan waaronder het Cultuurhistorisch Kompas.

Kernkwaliteit landschap

Het voorliggende initiatief ligt in het esdorpenlandschap, op en aan de rand van de es van Eursinge en Pesse. Het esdorpenlandschap bevat enkele telkens terugkerende onderdelen, namelijk het dorp, de es, het beekdal en de velden/bossen/heide. Het esdorpenlandschap is een agrarisch cultuurlandschap ten voeten uit. Elk onderdeel van het landschap komt voort uit het agrarisch gebruik en is gerelateerd aan het functioneren van de lokale agrarische dorpsgemeenschap, met de boermarken als het oorspronkelijke gezag.

Van provinciaal belang (en daarmee te behouden en te versterken) zijn:

- de essen: deze voor het esdorpenlandschap kenmerkende open ruimtes zijn veelal omgeven met esrandbeplanting.
- de beekdalen: onbebouwd gebied met kleinschalige beplantingstructuren en beekdal(rand)beplanting.

Kernkwaliteit cultuurhistorie

De cultuurhistorie van het gebied valt in belangrijke mate samen met de landschappelijke kenmerken van het gebied. Vanuit cultuurhistorisch perspectief ligt de focus vooral op Eursinge als esdorp, aan de rand van het Dwingelderveld. De ruimtelijke relatie van het esdorp Eursinge met haar es is door de aanleg van de N375 in belangrijke mate verstoord. De Pesser es is bij aanleg van de A28 afgesneden van het dorp Pesse.

Kernkwaliteit aardkundige waarden

Het projectgebied ligt op een van de oude essen van Pesse. De provincie heeft deze essen vanuit aardkundig perspectief aangewezen als te beschermen. In deze gebieden staat de provincie ontwikkelingen alleen toe als aardkundige kwaliteiten en kenmerken blijven behouden. Dit is het geval voor het projectgebied. Hieronder wordt dit verder uitgewerkt.

Wegpanorama

De provincie Drenthe heeft, nu het Rijk de verantwoordelijkheid voor nationale snelwegpanorama's heeft losgelaten, haar eigen beleid voor wegpanorama's geformuleerd als onderdeel van de Omgevingsvisie. De provincie hecht waarde aan een zorgvuldige presentatie van Drenthe aan de hoofdinfrastructuur en wil de karakteristieken van de landschapstypen en het contrast tussen stad en land, gezien vanaf de infrastructuur, zichtbaar houden. De essentie van het begrip wegpanorama's zit in het beleefbaar houden van de afwisseling tussen bebouwd en onbebouwd gebied. Green Planet is ter hoogte van de A28 deels omzoomd door een houtwal.

Cultuurhistorische kaart gemeente Hoogeveen

De gemeente Hoogeveen heeft met haar cultuurhistorische waarden- en beleidskaart vastgelegd welke historisch-geografische en (steden)bouwkundige elementen en structuren bepalend zijn voor de ontwikkelingsgeschiedenis van de gemeente. Inzet voor dit gebied is het doorontwikkelen met behoud van de bestaande cultuurhistorische waarden in onderlinge samenhang. Voor het projectgebied speelt de samenhang tussen es en esdorp een belangrijke rol.

Uitgangspunten ontwerp

Vanuit de kernkwaliteiten van de provincie, de waarden- en beleidskaart van de gemeente Hoogeveen en de ambities van de initiatiefnemer zijn de volgende uitgangspunten benoemd voor het ontwerp van het terrein en in het bijzonder de landschappelijke inpassing:

- Vasthouden aan de N375 als vrijliggend element in het landschap en ontwikkelingen dus op afstand houden van de weg.

Ontwerp terrein

Algemeen

Green Planet ligt op de afgesneden es van Pesse en Eursinge. Alle ingrepen zijn er dan ook op

gericht om de es als zodanig landschappelijk, cultuurhistorisch en aardkundig te behouden en te versterken.

De groenstructuur is een belangrijke drager van de landschappelijke kwaliteit. De te behouden bospercelen dienen als afscherming van de bebouwing. Hiermee krijgt het perceel een duidelijke begrenzing en is het afgesloten van het omringende landschap. Bij de randen van het projectgebied met het buitengebied dienen de doorzichten naar het buitengebied via de groenzones te worden behouden.

Met de hierboven beschreven uitgangspunten voor het ontwerp wordt bijgedragen aan het behoud en versterken van de kernkwaliteiten landschap, cultuurhistorie en aardkundige waarden van het esdorpenlandschap ter plaatse van het projectgebied.

De geplande ontwikkelingen op het terrein rond het markante tankstation van Green Planet zijn ontwikkelingen die direct gerelateerd zijn aan de dôme, het tankstation, en zichtbaar zijn vanaf de A28 of N375.

In het beeldkwaliteitsplan hebben de gebouwen een sterke onderlinge samenhang in materialen en kleuren, met als uitgangspunt die van het gerealiseerde tankstation. De reden hiervoor is dat versnippering van het beeld niet gewenst is. De dôme vormt stedenbouwkundig het hart van de ontwikkeling en dat moet in beeld bevestigd worden.

Terrein rond het tankstation

De bestaande koepel van Green Planet vormt het ordenende principe voor het terrein. De koepel heeft een zodanig krachtige vorm en is dermate beeldbepalend voor het terrein dat het een leidend principe is voor de inrichting en opzet van het terrein. Het bestaande ronde wegverloop blijft gehandhaafd. Op afstand van de koepel wordt nieuwe bebouwing toegevoegd (waaronder het LNG-tankstation en 'truckershuisje'), op de hartlijnen van de koepel. Hiermee blijft de koepel met het tankstation de blikvanger. De nieuwe gebouwen zijn in functie en vorm ondergeschikt aan en staan ten dienste van de koepel met tankstation.

Het bestaande bos vormt het decor voor de koepel en is ook de scheiding tussen het tankstation met bijbehorende functies en het achterliggende gebied. Aan de oostzijde van de koepel wordt dit bos uitgedund om voldoende ruimte te maken voor de vrachtwagenparkeerplaatsen. Een nieuw aan te planten bosstrook zorgt echter ook aan die zijde voor een duidelijke ruimtelijke en visuele afscherming van de koepel.

Hoofdstuk 5 Milieuaspecten

Op grond van de omgevingsvergunning wordt het duurzame energiestation Green Planet uitgebreid met een overdekt tankeiland voor LNG, waterstof en (bio)diesel en een vrachtwagenparkeerplaats ten behoeve van e-laden. Er is daarbij sprake van één inrichting in de zin van artikel 1.1 lid 4, Wet milieubeheer. Dit op grond van de technische, functionele, organisatorische en ruimtelijke samenhang tussen de bestaande en nieuwe bedrijfsonderdelen.

In dit hoofdstuk wordt het project getoetst aan diverse milieuaspecten. Hieraan liggen diverse onderzoeken ten grondslag. Deze zijn als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

5.1 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van de omgevingsvergunning plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

De uitbreiding van Green Planet met het tankeiland en de vrachtwagenparkeerplaats valt onder de activiteiten D.11 (stedelijk ontwikkelingsproject) en D.25 (installaties voor de opslag van brandstoffen). In de tabel hieronder is de uitbreiding van Green Planet getoetst aan de drempelwaarden van deze activiteiten.

Activiteit	Drempelwaarden	Toetsing
D.11: stedelijk ontwikkelingsproject (incl. parkeerterrein)	een oppervlakte van 100 hectare of meer	oppervlakte uitbreiding < 10 ha
	een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen	n.v.t.
	een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer	parkeerterrein < 5.000 m ²
D.25: installaties voor opslag van brandstoffen	opslag van bovengrondse opslag van aardgas met een capaciteit van 100.000 m ³ of meer	opslag aan biobrandstoffen, waterstof en LNG bedraagt niet meer dan 370 m ³ (bestaande opslag aan brandstoffen bedraagt circa 274 m ³).
	ondergrondse opslag van gasvormige brandstoffen met een capaciteit van 100.000 m ³ of meer	idem

Aangezien de uitbreiding van Green Planet ruim beneden de drempelwaarden van activiteiten D.11 en D.25 blijft, is er geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plicht. Er geldt wel een zogenaamde vergewisplicht, waarvoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling moet worden doorlopen. Het geheel van de onderzoeksconclusies in dit hoofdstuk kan worden beschouwd als vormvrije m.e.r.-beoordeling. In deze onderzoeken is beoordeeld in hoeverre de uitbreiding van Green Planet milieuhygiënisch inpasbaar is. Daarbij gaat het onder meer om wegverkeerslawaai, geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit. De onderzoeken maken duidelijk dat er vanuit milieuhygiënisch oogpunt sprake is van beperkte effecten voor natuur en milieu (incl. woon- en leefomgeving) en dus van een

aanvaardbaar project. In de navolgende paragrafen wordt ingegaan op de onderzoeksconclusies. De bijbehorende rapporten zijn opgenomen als bijlage.

5.2 Bodem

Vanaf 2005 zijn er diverse bodemonderzoeken binnen het projectgebied uitgevoerd. In afbeelding 5.1 is aangegeven op welke gebieden deze onderzoeken betrekking hebben. In 2017 is door Lievense CSO een gedeeltelijke update uitgevoerd, waarbij ook de nog niet onderzochte percelen binnen het projectgebied zijn meegenomen. Dit betreft de gronden ter plaatse van de toekomstige vrachtwagenparkeerplaats. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport 'Verkenkend milieukundig bodemonderzoek nabij de locatie aan de Bultinge 2 te Pesse' (6 februari 2018; Bijlage 3). Lievense CSO concludeert dat:

- "zintuiglijk zijn geen afwijkingen waargenomen die kunnen duiden op het voorkomen van een bodemverontreiniging;
- in de boven- en ondergrond zijn de onderzochte parameters niet aangetoond in gehalten die de achtergrondwaarde overschrijden;
- in het grondwater nabij de wasplaats voor honden en fietsen [rond boorpunt 28] zijn licht verhoogde concentraties barium, zink, benzeen, xylenen en tetrachloormethaan gemeten. In het grondwater uit de overige twee peilbuizen zijn licht verhoogde concentraties barium, cadmium, zink en/of xylenen aangetoond."

Dit betekent dat er geen sprake is van (substantiële) bodemverontreiniging. De onderzoeksresultaten geven dan ook geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek en/of sanerende maatregelen en vormen geen beletsel voor de ontwikkeling van het terrein ten behoeve van bedrijvigheid.

Op de plek waar het nieuwe tankeiland is geprojecteerd, is onderzoek verricht door Lievense CSO. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport 'Verkenkend milieukundig bodemonderzoek ter plaatse van de Bultinge 2 te Pesse' (Lievense CSO, 29 september 2016; Bijlage 4). Hiervoor gelden de volgende conclusies:

Pompeiland, vulpunten en ontluchters

- "zintuiglijk zijn sterk puinhoudende lagen tot volledige puinlagen aangetroffen in de bovengrond van het onderzoeksgebied. Doordat de locatie recent is aangelegd zal het hier om een gekeurde puinfundering gaan;
- in de grond, onder de puinlaag, ter hoogte van het toekomstige pompeiland, vulpunten en ontluchters zijn geen verhoogde gehalten aan minerale olie en/of vluchtige aromaten gemeten;
- in het grondwater uit peilbuis 1 is voor geen enkele van de onderzochte parameters een overschrijding van de streefwaarde gemeten."

Nieuwe tanks

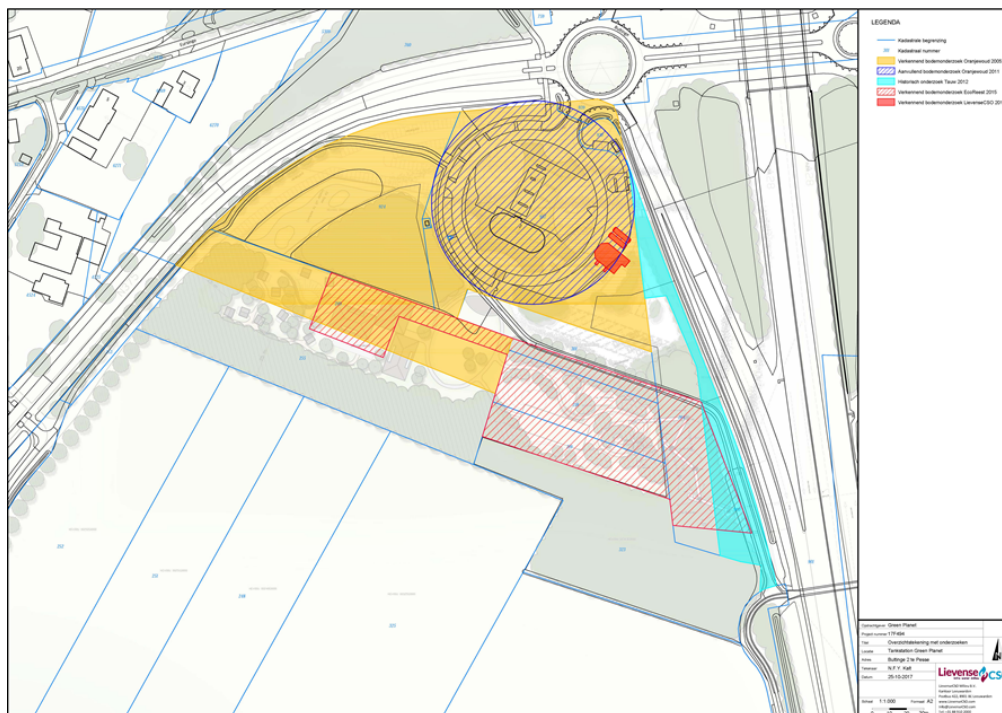
- zintuiglijk zijn sterk puinhoudende lagen tot volledige puinlagen aangetroffen in de bovengrond van het onderzoeksgebied. Doordat de locatie recent is aangelegd zal het hier om een gekeurde puinfundering gaan;
- in de ondergrond ter hoogte van de nieuw te plaatsen tanks zijn geen verhoogde gehalten aan minerale olie en/of vluchtige aromaten gemeten;
- in het grondwater uit de peilbuizen 4 en 6 is voor geen enkele van de onderzochte parameters een overschrijding van de streefwaarde gemeten.

Grondwater

De milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater is middels dit onderzoek

vastgesteld. De hypothese dat de onderzoekslocatie onverdacht is, kan worden aangenomen. Er zijn in grond en grondwater geen overschrijdingen van de achtergrond- of streefwaarden geconstateerd. De nulsituatie ter plaatse van het toekomstige pompeiland, vulpunten en ontluchters en de nieuw te plaatsen tanks is hiermee vastgesteld.

De resultaten van dit onderzoek vormen geen aanleiding tot nader onderzoek en zijn geen milieuhygiënische belemmering in relatie tot de toekomstige bestemming van het terrein.



Afbeelding 5.1 Bodemonderzoeken vanaf 2005

Algemeen - melden

Indien bij eventuele graafwerkzaamheden binnen het projectgebied afwijkingen worden geconstateerd of het vermoeden van een bodemverontreiniging bestaat, dan zal contact worden opgenomen met de gemeente Hoogeveen. Indien sprake is vrijkomende grond en deze kan niet binnen het projectgebied worden verwerkt zal zo mogelijk gebruik worden gemaakt van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Hoogeveen. Indien dit niet mogelijk is dan zal in dat geval de hergebruiksmogelijkheid, ten behoeve van toepassing elders, vastgesteld te worden. Vanaf 1 juli 2008 is het Besluit bodemkwaliteit van kracht waarbij alle toepassingen van grond en baggerspecie voorafgaand aan de toepassing zullen worden gemeld (hierop zijn enkele uitzonderingen) via het landelijk meldpunt.

5.3 Archeologie en cultuurhistorie

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze naar verwachting in 2021 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

De Erfgoedwet bundelt en wijzigt een aantal wetten op het terrein van cultureel erfgoed. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast moet ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het projectgebied te bevatten. Voor zover in een projectgebied sprake is van erfgoed, moet op grond van voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met deze cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden.

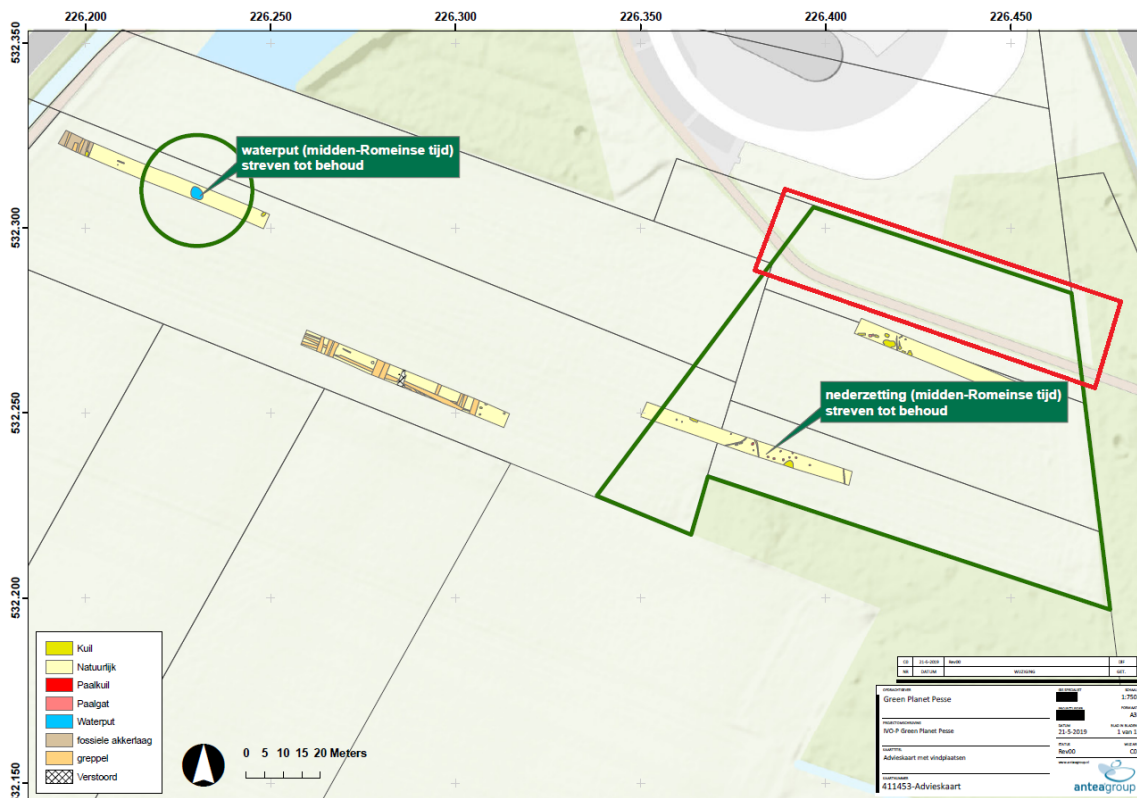
Op de cultuurhistorische waarden van het gebied is ingegaan in paragraaf 4.2. Archeologische waarden dienen op grond van de Erfgoedwet te worden mee gewogen in de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen.

Vanaf 2005 zijn er ter hoogte van het tankstation diverse archeologische onderzoeken uitgevoerd. Het gaat om:

- Plangebied tankstation Doorten nabij Pesse; Gemeente Hoogeveen; archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek (Raap, september 2005);
- Plangebied tankstation Doorten; Gemeente Hoogeveen; archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek (vervolg) (Raap, december 2005);
- Inventariserend veldonderzoek door middel van proefsleuven ten behoeve van Green Planet te Pesse, gemeente Hoogeveen (Oranjewoud, september 2007);
- Historisch onderzoek perceel grond langs rijksweg A28 nabij Pesse (Tauw, december 2012);
- Aangepaste evaluatie inventariserend proefsleuvenonderzoek 2017 Shell Green Planet te Pesse (Antea Group, 31 juli 2017);
- Inventariserend Veldonderzoek d.m.v. proefsleuven uitbreiding Green Planet te Pesse (Antea Group, 5 juni 2019).

De laatste vier rapportages zijn opgenomen als Bijlage 5, 6, 7 en 8 bij deze onderbouwing. Uit het rapport in Bijlage 8 blijkt dat binnen het terrein een vindplaats aanwezig is (nederzettingsterrein midden-Romeinse tijd). De vindplaats bestaat uit een sporenvak waar onderdelen van voormalige (ingegraven) structuren zijn aan te treffen. Het loopvlak en daarmee de meeste vondsten zijn opgenomen in latere akkerlagen. Deze akkerlagen bestaan gedeeltelijk uit aangevoerd materiaal, zodat het sporenvak thans op een diepte ligt van circa 0,65-0,75 m –mv.

Aanbevolen wordt daarom om de graafwerkzaamheden van de voorgenomen ontwikkelingen te beperken tot een diepte van 0,5 m –mv om zodoende de aanwezige archeologische resten (het sporenvak) fysiek te beschermen. In eventuele ophogingen met zand om vindplaatsen te kunnen beschermen wordt ook geen bezwaar gezien. Tevens kunnen kleinschalige diepere verstoringen (als bijvoorbeeld het inboren van (hei)palen vanaf het maaiveld) zonder verder archeologisch onderzoek plaatsvinden.



Afbeelding 5.2 Advieskaart met vindplaatsen, afgeperkte zone en overlap projectgebied (rode rechthoek)

De genoemde maatregelen gelden voor de op de advieskaart afgeperkte zone (de hoge flank van de dekzandrug). Het noordelijke deel van deze afgeperkte zone bevindt zich binnen het projectgebied. Hier wordt een deel van de vrachtwagenparkeerplaats gerealiseerd, met inachtneming van de genoemde maatregelen en aanbevelingen (onderzoeksplicht bij alle ingrepen dieper dan 50 cm –mv). Op afbeelding 5.2 is dit gebied globaal aangegeven met een rode rechthoek.

Voor de overige zones geldt dan vrijgave: daarvoor kan niet worden gegarandeerd dat hier geen archeologische resten aanwezig zijn, maar ook ontbreken aanwijzingen dat zij er wel zijn. Voor vrijgegeven delen geldt altijd de wettelijke meldingsplicht voor toevalvondsten.

5.4 Water

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin dient te worden ingegaan op de wijze waarop rekening is gehouden met de effecten van het plan op de waterhuishoudkundige situatie. Het is een schriftelijke weerslag van de zogenaamde 'watertoets': het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

HUIDIGE SITUATIE

Het plan ligt in het stroomgebied van de Wold Aa. Het peilgebied heeft een maximumpeil van NAP +8,6 m. Lokaal kunnen (grote) verschillen waterstanden optreden. De hoogte van het maaiveld ligt gemiddeld op ongeveer NAP +12,7 m. De bodem (deklaag) van het westelijke deel bestaat deels uit zand en keileem. De rest bestaat uit zand. De maximale grondwaterstand ligt tussen 40 - 140 cm onder het maaiveld. Er kunnen, door de aanwezigheid van slecht doorlatende lagen,

schijngrondwaterstanden tot dicht onder het maaiveld voorkomen.

NIEUWE ONTWIKKELINGEN

Dit project voorziet in de aanleg van een tankeiland voor LNG, waterstof en (bio)diesel en een vrachtwagenparkeerplaats voor e-laden. Het tankeiland wordt aangelegd op een terrein dat reeds verhard is. Voor de vrachtwagenparkeerplaats worden enkele bosschages gerood.

Binnen het gehele projectgebied wordt kruipruimteloos gebouwd. Zo nodig zal het projectgebied plaatselijk worden opgehoogd. Pas in laatste instantie zal drainage worden toegepast. Het watersysteem wordt zo ontworpen dat het geen risico's voor de volksgezondheid creëert en voldoende schoon is voor mensen, planten en dieren. De volgende maatregelen worden toegepast:

- Schoon hemelwater wordt direct afgevoerd naar het oppervlaktewater. Licht vervuild hemelwater - bijvoorbeeld van de vrachtwagenparkeerplaats - wordt via een bodempassage geloosd op het oppervlaktewater;
- Geïsoleerde vijverpartijen of watergangen worden vermeden. Het watersysteem wordt ontworpen met aandacht voor doorstroming;
- Er worden geen materialen gebruikt die een verontreiniging van het oppervlaktewater met zich meebrengen. Metalen, zoals lood, koper of zink, worden niet gebruikt.

Uitgangspunt voor het projectgebied is dat het afstromend hemelwater wordt afgevoerd op één of meer aan te leggen vijvers/wadi's/sloten. Infiltratie gaat voor lozing op oppervlaktewater. Het vuilwater wordt rechtstreeks op de riolering geloosd. Hierbij worden de richtlijnen van het Activiteitenbesluit in acht genomen.

WATERADVIES

Het concept van deze onderbouwing is aan waterschap Drents Overijsselse Delta ter beoordeling voorgelegd. Op grond daarvan is een wateradvies afgegeven waaruit blijkt dat de 'normale procedure' van toepassing is. Onderdeel van het wateradvies is een uitgangspuntennotitie (zie Bijlage 17). Deze notitie is vertaald in deze waterparagraaf. Daarmee mag er vanuit worden gegaan dat de waterbelangen voldoende geborgd zijn en dat het waterschap kan instemmen met dit project.

5.5 Natuur en ecologie

Er zijn vanaf 2005 diverse onderzoeken binnen het projectgebied uitgevoerd. Eind 2017 zijn deze onderzoeken geactualiseerd en samengevat in het rapport 'Actualisatie Ecologisch onderzoek Green Planet Pesse (gem. Hoogeveen)' (BügelHajema, 27 oktober 2017; Bijlage 13). Voor het plan is daarnaast een berekening stikstofdepositie uitgevoerd (Bijlage 14). In de rapporten is het volgende geconcludeerd:

- Op basis van de uitgevoerde ecologische inventarisatie is gezien de aangetroffen terreinomstandigheden en de aard van de ontwikkeling een voldoende beeld van de natuurwaarden ontstaan.
- Uit de ecologische inventarisatie is naar voren gekomen dat geen nesten of vaste verblijfplaatsen van jaarrond beschermde vogels, of beschermde soorten van andere soortengroepen voorkomen. Enkele algemeen voorkomende beschermde zoogdieren en amfibieën vallen onder de provinciale vrijstellingsregeling. Tevens is er geen sprake van een essentieel verlies van foerageergebied voor beschermde soorten. Nader onderzoek in het kader van de soortenbescherming (Wnb) is niet noodzakelijk. Bij de planning van de werkzaamheden moet wel rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels.
- Nader onderzoek in het kader van de gebiedenbescherming (Wnb) en het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid) is niet noodzakelijk. Het aanvragen van een vergunning van de Wnb voor de beoogde activiteiten is niet nodig. Het plan is daarnaast op het punt van het NNN niet in strijd met de Provinciale Omgevingsverordening.

- Uit de stikstofberekeningen blijkt dat de projectbijdrage op het meest nabijgelegen verzuringsgevoelige Natura 2000-gebied, Dwingelderveld, zowel tijdens de aanlegfase als de gebruiksfase 0,00 mol/ha/jaar bedraagt.

Met inachtneming van het broedseizoen van vogels is een ontheffing van de Wnb voor soorten of een vergunning op grond van de Wnb voor gebieden op voorhand niet nodig voor de beoogde activiteiten. De ontwikkeling is daarnaast op het punt van provinciaal ruimtelijk natuurbeleid niet in strijd met de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe.

Voor de ontwikkeling van Green Planet zullen enkele bospercelen heringericht worden. Het bos dat verloren gaat zal gecompenseerd worden op grond van de Wet natuurbescherming (voorheen geregeld in de Boswet) en de Omgevingsverordening Drenthe. Op dit punt wordt naar de Bostoets die als bijlage bij het ecologisch onderzoek is opgenomen (zie ook paragraaf 4.1).

De slotconclusie van de onderzoeken is dat de natuurwet en -regelgeving de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg staat.

5.6 Geluid

5.6.1 Wegverkeerslawaai

In het kader van de Wet geluidhinder bevinden zich langs alle wegen geluidzones, met uitzondering van wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. De breedte van deze zone wordt bepaald door het aantal rijstroken en de ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Als een ruimtelijk plan voorziet in geluidgevoelige bebouwing binnen de zone, is akoestisch onderzoek noodzakelijk.

Het projectgebied ligt (deels) binnen de geluidzones van de A28 en de N375. Dit project voorziet echter niet in de oprichting van geluidsgevoelige bebouwing in de zin van de Wet geluidhinder. Akoestisch onderzoek kan in dit opzicht achterwege blijven.

5.6.2 Industrielawaai

Er is wel akoestisch onderzoek gedaan naar de geluiduitstraling van Green Planet (inclusief uitbreiding) op de woonomgeving. Zie hiervoor bijgevoegd rapport 'Akoestisch onderzoek voor de inrichting Green Planet te Pesse' (G&O-consult, 4 juli 2019; Bijlage 15) en de aanvulling daarop (G&O-consult, 25 september 2020, Bijlage 16). Hierin wordt het volgende geconcludeerd:

- Met de representatieve bedrijfssituatie vindt geen overschrijding plaats van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van 45 dB(A) etmaalwaarde. Het maximale geluidniveau wordt ook niet overschreden.
- De indirecte hinder voldoet aan de etmaalwaarde van 50 dB(A).

De aangevraagde situatie wordt hiermee vergunbaar geacht.

Binnen de milieuwetgeving en akoestiek worden er afwegingen verlangd voor wat betreft het toepassen van maatregelen en best beschikbare technieken (BBT). Feitelijke bronmaatregelen aan bezoekers (personenauto's en vrachtwagens en diens koelmotoren) kunnen redelijkerwijs niet worden verlangd. Wel kan middels instructie het (rij)gedrag van de bezoekers worden geattendeerd. Dit zal gebeuren middels signalering van de maximum rijnsnelheid.

Het tankstation wordt in goede staat onderhouden in verband met de continuïteit van de bedrijfsvoering. Verondersteld mag worden dat de huidige bedrijfsvoering en de aanwezige outillage daarmee voldoet aan de huidige stand van techniek.

5.7 Milieuzonering en bedrijven

Voor de voorzieningen en functies die met dit project worden toegevoegd, gelden richtafstanden tot hindergevoelige bebouwing. Het gaat dan om mogelijke geur-, stof- of geluidhinder (zie voor het aspect 'gevaar' paragraaf 5.9). Zie onderstaande tabel voor de betreffende afstanden, welke zijn overgenomen uit de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2009). Binnen deze richtafstanden bevinden zich geen woningen of andere hindergevoelige objecten. Ook omgekeerd legt het project geen beperkingen op aan bedrijvigheid buiten het projectgebied. Het dichtstbijzijnde bedrijf ligt aan de Eursinge 7. Het gaat hier om een grondgebonden agrarisch bedrijf, waarvoor een richtafstand van 30 m geldt. De bestemming Recreatie ligt op een afstand van circa 60 m. Overigens worden er binnen het projectgebied geen hindergevoelige objecten toegevoegd. Voor wat betreft 'milieuzonering' is er dan ook geen sprake van een milieuhygiënisch conflict.

Voorzieningen	Geur	Stof	Geluid
LNG-tankeiland	30 m	n.v.t.	30 m
Vrachtwagenparkeerplaats*	10 m	n.v.t.	100 m

* Stalling van vrachtwagens met koelinstallaties

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening is nog wel onderzocht of het tankeiland en de vrachtwagenparkeerplaats passen binnen de geluidsnormen van de gemeente Hoogeveen. Op dit punt wordt verwezen naar de bijgevoegde rapportage van G&O-consult waaruit blijkt dat de uitbreiding voldoet aan deze geluidsnormen. Daarmee leidt dit project niet tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van de dichtstbijzijnde woningen.

5.8 Luchtkwaliteit

Nederland heeft de regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing) en locaties waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben¹.

NSL/NIBM

Op 15 november 2007 is dit deel van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

De ministerraad heeft op voorstel van de minister van Infrastructuur en Waterstaat ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Ook projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekende mate' wordt beschouwd.

PROJECT

Dit project biedt de mogelijkheid tot het realiseren van een tankeiland voor LNG, waterstof en (bio)diesel en een vrachtwagenparkeerplaats. Voor deze uitbreiding is een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd (G&O-consult, 17 december 2019, Bijlage 9).

De bevindingen van het onderzoek zijn:

- De aangevraagde situatie voldoet op de omliggende woningen en toetspunten aan de grenswaarden van fijn stof uit de Wet luchtkwaliteit;
- De aangevraagde situatie voldoet op de omliggende woningen en toetspunten aan de grenswaarden van stikstofoxiden uit de Wet luchtkwaliteit;

De aangevraagde activiteiten dragen niet in betekenende mate (bronbijdrage > 1,2 µg/m³) bij aan de luchtkwaliteit voor de omgeving. Met de beoogde activiteiten wordt de luchtkwaliteit voor de omliggende gebruikersgevoelige gebieden niet onevenredig aangetast. Hier kan een goed woon- en leefklimaat worden gegarandeerd. Het project moet derhalve worden beschouwd als een nibm-project.

5.9 Externe veiligheid

ONDERZOEK EN ADVIEZEN

Voorafgaand aan het opstellen van deze onderbouwing is onderzoek verricht door AVIV. De resultaten van dit onderzoek zijn samengevat in het bijgevoegde rapport 'Risicoanalyse Green Planet Pesse' (AVIV, 6 mei 2019; Bijlage 10). Daarnaast heeft de Regionale Uitvoeringsdienst Drenthe (RUD) een advies uitgebracht: 'Onderzoek Externe Veiligheid, Energiestation Green Planet, Hoogeveen' (14 maart 2018). Ook dit advies is bijgevoegd (Bijlage 11). Daarnaast zijn door de Veiligheidsregio Drenthe twee adviezen uitgebracht. Beide adviezen zijn opgenomen als Bijlage 12. In deze paragraaf wordt ingegaan op het verrichte onderzoek. Daarbij wordt vooral aangesloten bij de structuur en inhoud van het advies van de RUD.

BELEID

Om de externe veiligheidsrisico's te beheersen heeft de rijksoverheid een aantal besluiten opgesteld die leidend zijn voor externe veiligheidstaken van de provincie en gemeenten. Het gaat daarbij om wet- en regelgeving waarin risiconormen zijn gesteld voor inrichtingen, transport van gevaarlijke stoffen en buisleidingen.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen die buiten het bedrijfsterrein van de risicobron verblijven. Het Bevi verplicht gemeenten en provincies rekening te houden met de externe veiligheidsaspecten bij het verlenen van omgevingsvergunningen (milieu) en bij het vaststellen van een bestemmingsplan nabij een Bevi-inrichting.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen via het water, de weg en het spoor zijn de normen voor externe veiligheid (vanaf 1 april 2015) in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) vastgelegd. Voor het aantal transporten dat via een bepaalde route plaatsvindt, moeten de Basisnettabellen van de Regeling Basisnet worden aangehouden. Het Bevt stelt verder verplicht om bij onder andere het vaststellen van een bestemmingsplan rekening te houden met de externe veiligheidsaspecten.

Voor het transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen zijn de normen voor externe veiligheid in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) vastgelegd. De regels voor buisleidingen zijn op basis van het Bevb uitgewerkt in de Ministeriële regeling externe veiligheid buisleidingen. Het Bevb stelt verplicht om bij onder andere het vaststellen van een bestemmingsplan rekening te houden met de externe veiligheidsaspecten.

Binnen een terrein van Defensie kunnen explosieve stoffen worden opgeslagen. De effecten die bij een calamiteit met ontplofbare stoffen kunnen optreden, zijn overdruk (blast), scherven, brokstukken en hittestraling. Voor explosieve stoffen wordt een effectbenadering gehanteerd die wordt weergegeven in de zogenaamde A-, B- en C-zones. Binnen deze zones gelden per zone verschillende beperkingen die zijn vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Naast de risicobronnen zoals deze in de hoofdstukken hiervoor zijn geïnventariseerd en waarvan de risicoanalyse is uitgevoerd, zijn er nog enkele risicobronnen aanwezig die voor het projectgebied van belang zijn. Het gaat hier om de uitbreiding van het tankstation met een LNG- en waterstofinstallatie. Deze risicobronnen vallen juridisch gezien niet onder het Bevi, maar deze worden wel als zodanig behandeld (vooruitlopend op het Besluit kwaliteitseisen leefomgeving).

De gemeente Hoogeveen heeft in 2010 beleid vastgesteld voor het beleidsveld externe veiligheid. Ook hier zal rekening mee moeten worden gehouden.

5.9.1 Inrichtingen

PLAATSGEBONDEN RISICO

AVIV heeft een QRA opgesteld waarin de risico's van het energiestation op de omgeving zijn berekend. In dit rapport wordt geconcludeerd dat binnen de PR-contour van de installaties voor LPG, LNG en waterstof geen objecten van derden aanwezig dan wel geprojecteerd zijn. Het plan voldoet aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico 10^{-6} per jaar. In afbeelding 5.4 is de PR-contour weergegeven.

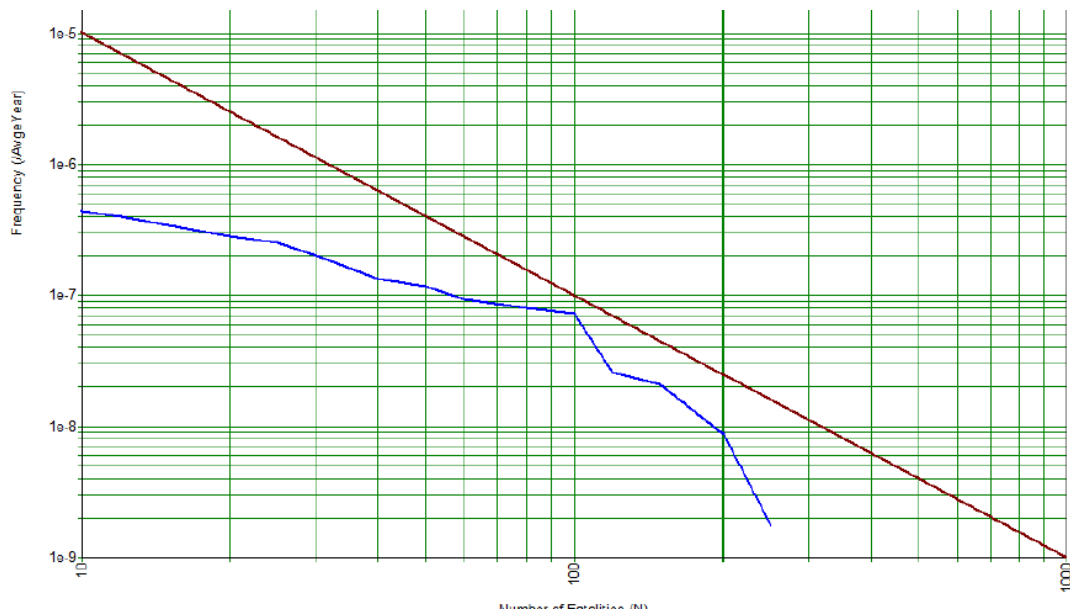


Afbeelding 5.4 Bevi-inrichtingen met bijbehorende risico-afstanden (rode contour geeft plaatsgebonden risico aan)

GROEPSRISICO

AVIV en de RUD hebben ook het groepsrisico in kaart gebracht. Uit de berekening van het groepsrisico blijkt dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Dit is geïllustreerd in afbeelding 5.5.

Ten opzichte van de momenteel vergunde bedrijfssituatie van het LPG-tankstation neemt het groepsrisico toe vanwege de uitbreiding met LNG en waterstof. Tevens levert de populatie binnen het projectgebied een belangrijke bijdrage aan de hoogte van het groepsrisico. Dit betekent dat het groepsrisico verantwoord moet worden (zie paragraaf 5.9.5).



Afbeelding 5.5 Groepsrisicocurve (Bron: RUD)

5.9.2 Vervoer van gevaarlijke stoffen

Het projectgebied ligt voor ongeveer de helft binnen 200 meter vanaf de rijksweg A28, waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het aspect externe veiligheid moet worden beoordeeld wanneer een ruimtelijke ontwikkeling binnen 200 meter vanaf een transportroute met gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

PLAATSGEBONDEN RISICO

Bij het vaststellen van besluiten die ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken langs de rijkswegen die deel uitmaken van het Basisnet Weg kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Voor het plaatsgebonden risico gelden namelijk de generieke PR-gegevens van het Basisnet Weg. Voor de Rijksweg A28 bedraagt de afstand van de veiligheidszone (PR 10^{-6} per jaar) maximaal 0 meter. De uitbreiding van het energiestation voldoet daarmee aan de grens- en richtwaarde van het plaatsgebonden risico.

PLASBRANDAANDACHTSGEBIED

Op basis van het Bevt geldt voor de A28 een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter, gemeten vanaf de rand van de buitenste rijbaan. Binnen dit gebied wordt geadviseerd om geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten te realiseren. De ruimtelijke ontwikkeling van het energiestation Green Planet ligt buiten het PAG van de A28 en is voor de bouwkundige aspecten niet relevant.

GROEPSRISICO

Het projectgebied ligt vrijwel geheel binnen het invloedsgebied voor het transport van brandbare gassen over de A28. Deze bedraagt 355 m. De RUD heeft daarom het groepsrisico berekend. Uit deze berekening is gebleken dat het groepsrisico beneden de oriëntatiewaarde ligt. Door de toename van het aantal personen in het projectgebied/invloedsgebied neemt het groepsrisico met 0,3% ten opzichte van de huidige situatie toe. Het groepsrisico langs de gehele transportroute bedraagt minder dan 10% van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. Dit betekent dat volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico (zie paragraaf 5.9.5).

5.9.3 Aardgastransportleidingen

Binnen het projectgebied zijn geen aardgastransportleidingen, op basis van het Bevt, gelegen. Het projectgebied ligt ook niet binnen de effectafstand van leidingen uit de omgeving.

5.9.4 Risicoanalyse defensieterrein

Ten zuidwesten van het projectgebied is een terrein van Defensie aanwezig waar explosieve stoffen opgeslagen (kunnen) worden. Voor explosieve stoffen wordt een effectbenadering gehanteerd die wordt weergegeven in de zogenaamde A-, B- en C-zones. Binnen deze zones gelden per zone verschillende beperkingen die zijn vastgelegd in het Barro. Het projectgebied ligt buiten de zones.

5.9.5 Verantwoording groepsrisico

ZELFREDZAAMHEID

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in het projectgebied in staat zijn zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. In het kader van de zelfredzaamheid zijn er geen adviezen van de Veiligheidsregio Drenthe (VRD) die relevant zijn voor de uitbreiding van enkel het tankstation.

BESTRIJDBAARHEID

Bij bestrijdbaarheid gaat het zowel om de voorbereiding op de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval, als om het beperken van de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken, is het van belang dat de hulpverleningsdiensten niet worden belemmerd in de uitvoering van hun hulpverlenende taken.

De VRD adviseert de verharde paden dusdanig vorm te geven dat hulpverleningsvoertuigen hier gebruik van kunnen maken. Dit advies wordt overgenomen door de initiatiefnemer. De verharde paden worden geschikt gemaakt voor hulpverleningsvoertuigen. De handreiking Bluswatervoorziening en bereikbaarheid vormt hiervoor het uitgangspunt. Dit betekent ook dat er sprake is van voldoende bluswatervoorzieningen.

OVERIGE MAATREGELEN

Naast de bovengenoemde maatregelen wordt het veiligheidsrisico ingeperkt doordat in de (nieuwe) omgevingsvergunning voor Green Planet de doorzet van LPG, LNG en waterstof gelimiteerd wordt. Tenslotte zijn de volgende veiligheidsvoorschriften van toepassing: De veiligheidsmaatregelen die voor LNG zullen worden getroffen zijn gebaseerd op de PGS33-1. Voor LPG dient te worden voldaan aan hoofdstuk 5 van het Activiteitenbesluit met bijbehorende Activiteitenregeling waarin is vastgelegd dat voldaan moet worden aan de PGS16. De waterstofinstallatie zal moeten voldoen aan de PGS35. De stikstofinstallatie zal moeten voldoen aan de PGS9. De CNG-installatie dient te

voldoen aan de PGS25. Deze PGS richtlijnen worden aangemerkt als BBT documenten die in de omgevingsvergunning zullen worden vastgelegd of op basis van het Activiteitenbesluit zijn voorgeschreven, waarmee een basis veiligheidsniveau wordt geborgd.

VERANTWOORDING GEMEENTE

De gemeente Hoogeveen is zich bewust van de veiligheidsrisico's en acht de situatie, met inachtneming van de voorgestelde maatregelen door de VRD, acceptabel.

5.10 Duurzaamheid

BELEID

Hoogeveen streeft naar een duurzame ontwikkeling in haar gemeente. De gemeente heeft haar ambities op het gebied van duurzaamheid verwoord in de Milieuvisie. Een van de speerpunten is energieneutraal bouwen. Er moet een stap worden gezet naar een duurzame leefomgeving. Belangrijk hierbij is het vergroten van de bewustwording.

Duurzaam bouwen is niet alleen het ontwikkelen van een woning die zo lang mogelijk kan voldoen aan onze woonbehoefte. Het is vooral ook een bouwwijze die goed is voor mens en milieu. Het betekent verantwoord omgaan met water, energie, grondstoffen en ook de open ruimte. Duurzaam bouwen vraagt met andere woorden om een integrale aanpak waarbij je bewust vooraf keuzes maakt.

MILIEUKWALITEIT

Met betrekking tot milieukwaliteit (en daaraan de gezondheidswaarde gekoppeld) van woningen, gebouwen en andere bouwwerken kunnen drie belangrijke thema's worden onderscheiden:

- energiebesparing en toepassing van opties van hernieuwbare energie met als doel de terugdringing van de CO₂-emissie door de gebouwde omgeving;
- toepassing van verantwoord materiaalgebruik ten einde de condities voor het milieu te verbeteren;
- maatregelen gericht op verbetering van het binnenklimaat met het oog op de gezondheid van bewoners en gebouwgebruikers.

GREEN PLANET

Duurzaamheid speelt een leidende rol bij de totstandkoming van dit project. Green Planet draagt bij aan de energietransitie en vermindering van CO₂-uitstoot door duurzame(re) brandstoffen aan te bieden, zoals LNG, waterstof en (bio)diesel. Ook het elektrisch rijden vermindert de milieubelasting en verkleint de afhankelijkheid van fossiele brandstoffen.

Bij de inrichting van Green Planet is duurzaamheid eveneens van groot belang. Zo wordt een deel van de benodigde energie opgewerkt door windturbines en - op termijn - door zonnepanelen. Verder geldt voor de waterhuishouding dat hemelwater ter plaatse geborgen en waar mogelijk herbenut wordt.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het project wordt voor rekening van de initiatiefnemer uitgevoerd. Er is een meerjarige exploitatie opgesteld door Mulderij & Partners Accountants en Adviseurs waaruit blijkt dat er sprake is van een economisch uitvoerbaar plan. Daarnaast is een planschadeovereenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer gesloten waarin het 'planschadeverhaal' is geregeld.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ontwerp-omgevingsvergunning en de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen hebben van 28 mei 2020 tot en met 8 juli 2020 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. In de periode zijn 17 zienswijzen ingediend op de ontwerp-omgevingsvergunning en 11 zienswijzen op de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen. In de reactienota's zienswijzen zijn de zienswijzen op respectievelijk de ontwerp-omgevingsvergunning en de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien (Bijlage 18 en Bijlage 19).

Op basis van de zienswijzen is er geen reden om de vergunningaanvraag alsnog te weigeren. De gemeenteraad heeft op 5 november 2020 besloten een verklaring van geen bedenkingen te verlenen voor de vergunningaanvraag voor uitbreiden van het duurzaam tankstation Green Planet.

