



Ruimtelijke onderbouwing
Herontwikkeling Fivelpoort
Appingedam

Antea Group

Understanding today.
Improving tomorrow.

projectnummer 0484693.100
definitief revisie 02
13 oktober 2023

Ruimtelijke onderbouwing

Herontwikkeling Fivelpoort Appingedam

projectnummer 0484693.100
definitief revisie 02
13 oktober 2023

Auteurs

C.E. Blaser

Opdrachtgever

David Hart Beheer BV
Maasboulevard 7
3114 HB Schiedam

Gecontroleerd

K. Keijzers

datum	beschrijving	vrijgave
23 augustus 2023	definitief	

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging projectgebied	5
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	6
1.3.1	Stad Appingedam (vastgesteld 30-09-2020)	6
1.3.2	Veegplan Eemsdelta 2022 (vastgesteld op 09-06-2022)	7
1.3.3	Overige plannen	7
1.3.4	Strijdigheid	7
1.4	Leeswijzer	7
2.	Planbeschrijving	8
2.1	Huidige situatie	8
2.2	Toekomstige situatie	8
2.2.1	Landschappelijke inpassing	9
3.	Beleidskader	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	11
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	12
3.1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking	13
3.2	Provinciaal beleid	13
3.2.1	Omgevingsvisie Provincie Groningen	13
3.2.2	Omgevingsverordening Provincie Groningen	15
3.3	Gemeentelijk beleid	15
3.3.1	Ontwikkelingsvisie Eemsdelta 2030	15
3.3.2	Bedrijventerreinvisie Eemsdelta 2015 – 2035	16
3.3.3	Woonvisie Eemsdelta 2022-2032	16
4.	Milieu- en omgevingsaspecten	17
4.1	Verkeer en parkeren	17
4.2	Bedrijven en milieuzonering	18
4.3	Geluid	19
4.4	Luchtkwaliteit	21
4.5	Archeologie en cultuurhistorie	22
4.6	Bodem	23
4.7	Ecologie	25
4.8	Water	29
4.9	Externe veiligheid	32
4.10	Besluit m.e.r.	36
5.	Uitvoerbaarheid	38
5.1	Ruimtelijke uitvoerbaarheid	38
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
5.3	Economische uitvoerbaarheid	38

Bijlage

1. Mobiliteitsplan Fivelpoort Appingedam, Antea Group
2. Akoestisch onderzoek Appingedam, DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.
3. Luchtkwaliteitonderzoek Smartlog Groningen Seaports, Antea Group
4. Quicksan In het kader van de Wet natuurbescherming en de Omgevingsverordening Groningen, Ecosolver
5. Ecologisch nader onderzoek Fivelpoort – Appingedam, Antea Group
6. Uitgangspunten stikstofberekening bouwfase, Ecosolver
7. Stikstofdepositie onderzoek Smartlog Fivelpoort Appingedam, Antea Group
8. Watertoets Smartlog Appingedam, Antea Group
9. Externe Veiligheid Fivelpoort te Appingedam – Antea Group

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

DHG, een ontwikkelaar in logistiek vastgoed, heeft het voornemen op het bedrijventerrein Fivelpoort te Appingedam een nieuw bedrijfsgebouw voor de op- en overslag van koopmansgoederen te realiseren. De projectlocatie is voorzien in het oostelijke deel van het bedrijventerrein. Het voorziene gebouw wordt ontwikkeld volgens het SMARTLOG CONCEPT, kenmerkend en onderscheidend in hun uitstraling, afwerking, duurzaamheid en circulariteit, rekening houdend met de landelijke omgeving, inpassing in het landschap. Het bedrijfsgebouw biedt ruimte voor de huisvesting van vier logistieke bedrijven.

De ontwikkeling van het bedrijfsgebouw past niet in het vigerend bestemmingsplan 'Stad Appingedam'. De voorgenomen ontwikkeling mag binnen de huidige bestemming 'bedrijventerrein – 3' gerealiseerd worden, maar het gebouw komt deels buiten de grenzen van de aangewezen bouwvlakken en voldoet niet aan de maximale bouwhoogte zoals vastgesteld in de bouwregels. Daarnaast is het bedrijfsgebouw voorzien op een locatie waar momenteel twee openbare straten zijn gelegen, te weten de Goedheidpolder en Nijverheidspolder. Binnen de hier geldende bestemming 'Verkeer – Verblijf' is de voorgenomen ontwikkeling niet toegestaan. Om de realisatie van het bedrijfsgebouw juridisch-planologisch mogelijk te maken, wordt via een omgevingsvergunning afgeweken van het bestemmingsplan. De aanvraag van de vergunning dient vergezeld te gaan met een goede ruimtelijke onderbouwing waarin het project ruimtelijk en milieutechnisch wordt gemotiveerd. Voorliggend document voorziet in deze ruimtelijke onderbouwing.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied is gelegen in Fivelpoort, het meest recente bedrijvent gebied in Appingedam (zie Figuur 1-1). Dit gebied is gelegen tussen het Eemskanaal, de N33 en de N989. Aan de noordzijde van het bedrijvent gebied Fivelpoort is aan het Eemskanaal een baggerdepot gelegen. Ten westen van het bedrijventerrein, aan de overzijde van de N989, zijn woningen aanwezig. De omgeving bestaat verder voornamelijk uit agrarisch gebied.



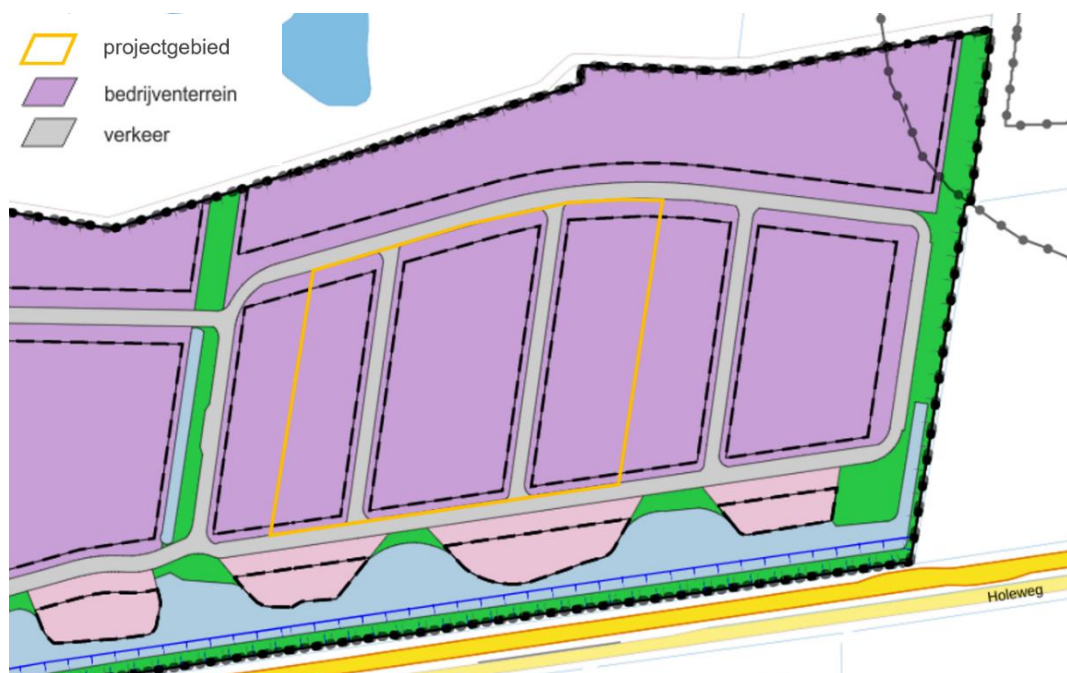
Figuur 1-1 Projectgebied Fivelpoort (in oranje contour). Bron: Cyclomedia, 2022

Het bedrijventerrein Fivelpoort heeft niet alleen een functie voor Appingedam, maar ook voor Delfzijl en het hele Eemsmondgebied. Het gebied is op regionaal niveau ontwikkeld als locatie voor representatieve bedrijven nabij een belangrijke (inter)regionale verbindingsweg. In het bestemmingsplan is beschreven dat het bedrijfengebied Fivelpoort zich richt op dienstverlening in kantoorachtige setting (zuidelijke strook), lichte productie, handel en bouwnijverheid (middenstrook) en transport en distributie (noordelijke strook). In de praktijk zijn er een aantal bedrijven gevestigd, maar is het bedrijfengebied nog grotendeels onbebouwd. Direct naast het projectgebied zijn twee bedrijven gevestigd, namelijk Abird (groothandel in machines) en Facta (onderhoud en reparatie van aandrijftechniek). In de (directe) omgeving kunnen bedrijven tot en met categorie 3.2 zich vestigen (met uitzondering van geluidszoneringsplichtige inrichtingen, risicovolle inrichtingen en/of vuurwerkbedrijven).

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

1.3.1 Stad Appingedam (vastgesteld 30-09-2020)

Ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling is onder andere het bestemmingsplan 'Stad Appingedam' (vastgesteld 30-09-2020) van toepassing. Volgens de bijbehorende plankaart rust op de projectlocatie de (enkel)bestemming 'Bedrijventerrein – 3'. Op het deel van perceel 832 rust, naast de enkelbestemming 'Bedrijventerrein – 3', met name de enkelbestemming 'Verkeer – Verblijf'. Verder kent de gehele projectlocatie de gebiedsaanduiding 'overige zone – welstandsgebied 13'. Figuur 1-2 bevat een uitsnede van deze bestemmingsplankaart.



Figuur 1-2 Bestemmingsplan 'Stad Appingedam' met projectgebied. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl

Volgens de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Bedrijventerrein – 3' (artikel 14.1) mogen de gronden worden gebruikt voor: a. bedrijven die zijn genoemd in Bijlage 2 onder de categorieën 1, 2, 3.1 en 3.2(...). In de bedrijvenlijst uit de bijlage worden distributiecentra aangemerkt als categorie 3.1. Het gebruik van deze gronden voor de bedrijfsexploitatie van distributiecentra is binnen deze bestemming dus toegestaan.

Het bedrijfsgebouw dat wordt opgericht is echter wel in strijd met de bouwregels uit het bestemmingsplan. Het gebouw komt namelijk deels buiten de grenzen van de aangewezen bouwvlakken te liggen. Volgens artikel 14.2.2 sub a van het bestemmingsplan mogen gebouwen enkel binnen het bouwvlak worden gebouwd. Om de oprichting van voorziene hallen mogelijk te maken, wordt van deze bouwregel afgeweken. Daarnaast wordt het bedrijfsgebouw ca. 13 meter hoog, hetgeen een gebruikelijke hoogte is voor distributiecentra die volgens het SMARTLOG concept worden gebouwd. De maximale bouw- en goothoogte van gebouwen 12 meter (artikel 14.2.2 sub b) wordt hiermee overschreden. Ook van deze regel wordt afgeweken.

Het voorgenomen plan voorziet in de oprichting en gebruik van een viertal hallen op een locatie waar momenteel twee openbare straten zijn gelegen, te weten de Goedheidpolder en Nijverheidspolder. Om het plan mogelijk te maken zullen voornoemde straten aan de openbaarheid moeten worden onttrokken. Dat is een separaat besluit, maar waarvan de uitkomst essentieel is voor de uitvoerbaarheid van het plan. Op deze straten rust de bestemming 'Verkeer – Verblijf'. Op basis van de bestemmingsomschrijving, artikel 38.1, mogen deze gronden worden gebruikt voor verkeersdoeleinden. Dit betekent dat de voor verkeer – verblijf bestemde gronden niet gebruikt mogen worden voor de (bedrijfsexploitatie) van distributiecentra. Daarnaast sluit artikel 38.2.1 de bouw van een bedrijfsgebouw uit. Van deze bestemming wordt afgeweken om het voorziene plan mogelijk te maken.

De regels van de gebiedsaanduiding 'overige zone – welstandsgebied 13' zijn te vinden in artikel 80 van het bestemmingsplan. In dit kader is artikel 80.1 sub m relevant. Deze regel luidt: 'ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - welstandsgebied 13' gelden de welstandscriteria zoals opgenomen in het beeldkwaliteitplan voor Bedrijventerrein Fivelpoort'. Deze welstandscriteria zijn meegenomen in het ontwerp.

1.3.2 Veegplan Eemsdelta 2022 (vastgesteld op 09-06-2022)

Naast bovenstaande bestemmingsplan geldt ook het bestemmingsplan 'Veegplan Eemsdelta 2022' op de betreffende locatie (vastgesteld op 09-06-2022). Door middel van dit veegplan geldt op de projectlocatie ook de (dubbel)bestemming 'Waarde – Ruimtelijke kwaliteit'. Op basis van de bestemmingsomschrijving zijn de bestemde gronden mede bestemd voor het behoud van de bestaande ruimtelijke kwaliteiten. De beschermde gebieden die deze dubbelbestemming beoogt te beschermen kennen een nadere (bouw)aanduiding, zoals 'specifieke vorm van waarde - karakteristiek gebied'. De projectlocatie kent zo'n nadere (bouw)aanduiding niet. Het project is daarop gelet niet in strijd met de dubbelbestemming.

1.3.3 Overige plannen

Vorbereidingsbesluit hyperscale datacenters (vastgesteld 08-11-2022)

Voor de projectlocatie heeft een voorbereidingsbesluit plaatsgevonden met betrekking tot hyperscale datacenters. Dit besluit heeft geen relevantie voor de voorgenomen ontwikkeling.

Facetbestemmingsplan kamergewijze verhuur (ontwerp 24-01-2023)

Voor de planlocatie is ook het bestemmingsplan 'Facetbestemmingsplan kamergewijze verhuur' in ontwerp aangeboden. Dit betreft geen vigerend bestemmingsplan.

1.3.4 Strijdigheid

Het voornemen betreft de ontwikkeling van een viertal hallen ten behoeve van een distributiecentrum. Het bedrijfsgebouw dat wordt opgericht komt deels buiten de bestemde bouwvlakken te liggen en worden hoger dan de maximale bouw- en goothoogte. Ook zal het distributiecentrum worden gerealiseerd ter plaatse van de twee straten waar de bestemming 'Verkeer – Verblijf' geldt, en dus geen bedrijven zijn toegestaan.

Zoals hierboven beschreven is de beoogde ontwikkeling van Fivelpoort op grond van het vigerend bestemmingsplan niet toegestaan. Om de beoogde ontwikkeling planologisch-juridisch mogelijk te maken wordt met een omgevingsvergunning (artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3° Wabo) afgeweken van het vigerend bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

Nadat in het voorliggende hoofdstuk de aanleiding, het projectgebied en vigerende bestemmingsplannen uiteen is gezet, wordt in hoofdstuk 2 de huidige en de toekomstige situatie beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het relevante beleid beschreven in relatie tot de ontwikkeling uiteengezet. In hoofdstuk 4 worden de omgevingsaspecten inhoudelijk behandeld en getoetst en in hoofdstuk 5 wordt de uitvoerbaarheid besproken.

2. Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Het plangebied is nog niet ontwikkeld en ook de rest van het bedrijventerrein is nog grotendeels onbebouwd (zie Figuur 2-1). Direct naast de projectlocatie zijn twee bedrijven gevestigd. Het gaat hierbij om Abird, een groothandel in machines, ten zuidwesten van de projectlocatie. Ten zuidoosten van de projectlocatie is Facta gevestigd, een bedrijf ten behoeve van onderhoud en reparatie van aandrijftechniek. Het bedrijventerrein bevindt zich tussen het Eemskanaal en twee N-wegen (N33 en N989) (zie ook figuur Figuur 1-1). De omgeving van het plangebied wordt gekenmerkt door agrarisch gebied.



Figuur 2-1: Impressie van de projectlocatie. Bron: Cyclomedia, 2022

2.2 Toekomstige situatie

DHG heeft het voornemen op het bedrijventerrein Fivelpoort een nieuw bedrijfsgebouw voor de op- en overslag van koopmansgoederen te realiseren. Het voorziene gebouw wordt ontwikkeld volgens het SMARTLOG CONCEPT, kenmerkend en onderscheidend in uitstraling, afwerking, duurzaamheid en circulariteit.

Het bedrijfsgebouw biedt ruimte voor de huisvesting van maximaal vier logistieke bedrijven (zie Figuur 2-2). Hiervoor voorziet het gebouw in iedere hoek van een kantoorfunctie. Het bedrijfsgebouw wordt ca. 13 meter hoog gemeten vanaf het terrein ter plaatse van de hoofdtoegang. De ontwikkeling gaat uit van 40 docks, wat volgens de nieuwe DHG standaard neerkomt op 342 vrachtwagens en 684 bewegingen. Daarnaast biedt de locatie plaats aan 116 medewerkers, waarbij wordt uitgegaan van 232 vervoersbewegingen per etmaal.



Figuur 2-2 Beoogde situatie. Bron: Convex architecten, 16-02-2023.

2.2.1 Landschappelijke inpassing

Inpassing in het landschap wordt uitgevoerd rekening houdend met de landelijke omgeving. Ook het beeldkwaliteitsplan bedrijvenpark Fivelpoort is meegenomen in het ontwerp. Architect Stijlgroep landscape and urban design heeft hiervoor een landschapsplan¹ opgesteld. In dit landschapsplan is ook aandacht besteedt aan het gemeentelijke beleid om de biodiversiteit te vergroten. Hieronder is de beschrijving van dit plan overgenomen.

Gebiedskenmerken

De projectlocatie heeft landschappelijk gezien een interessante omgeving met aan twee zijden een stevige groen/blauwe structuur. Deze structuren spreken zich uit in een natuurlijke opzet; meanderende oeverlijnen aan de zuidzijde en plas-/draszones met boomgroepen aan de noordzijde. De boomgroepen worden overgenomen en geplant rondom het "Smartlog" van DHG om de distributiezone groen af te zomen en overgangen naar het landschap ruimtelijk aan te zetten (zie Figuur 2-3). Boomgroepen zorgen voor een juist wisselend beeld in aansluiting op de omgeving.

¹ Stijlgroep landscape and urban design (17-02-2023). DHG Groningen Seaports.



Figuur 2-3 Landschappelijke inpassing. Bron: Stijlgroep landscape and urban desing, februari 2023.

Klimaatadaptatie

Voor wat betreft klimaatadaptatie is er aandacht uitgegaan naar waterretentie door te voorzien in een wadi over de volledige lengte van de noordgevel van het pand. Waterinfiltratie zal plaatsvinden in de zone van de parkeerplaatsen en opstelstroken voor de vrachtwagens door middel van waterpasserende bestrating van grasbetonstenen. Deze vorm van waterverwerking vervangt daarmee ook de noord-zuid gelegen terreinsloot welke gedempt moet worden voor de nieuwbouw. De 4 “pauzeplekken” nabij de kantoren zijn eveneens in waterpasserende halfverharding voorzien.

Biodiversiteit

Ter ondersteuning van het gemeentelijk beleid om de aandacht voor biodiversiteit te vergroten is uitgegaan van een aantal versterkende maatregelen. Zo wordt voorzien in bloemrijk grasland in plaats van geschoren gazon, vruchtdragend struweel voor het foerageren van de kleine fauna en de vogels en verschillende soorten bomen. Ook wordt gedacht aan de aanplant van zelf-rankende klimbeplanting op klimrasters bevestigd op de betonnen plint aan de noord- en zuidgevel van het gebouw. Bloei en vruchten zijn zeer aantrekkelijk ook voor insecten en vlinders. Daarnaast zullen de hekwerken ten dele beklommen kunnen worden door klimbeplanting. In de directe omgeving van de in- en uitgangen en ter hoogte van de kantoren worden de hekwerken echter vrij gehouden.

3. Beleidskader

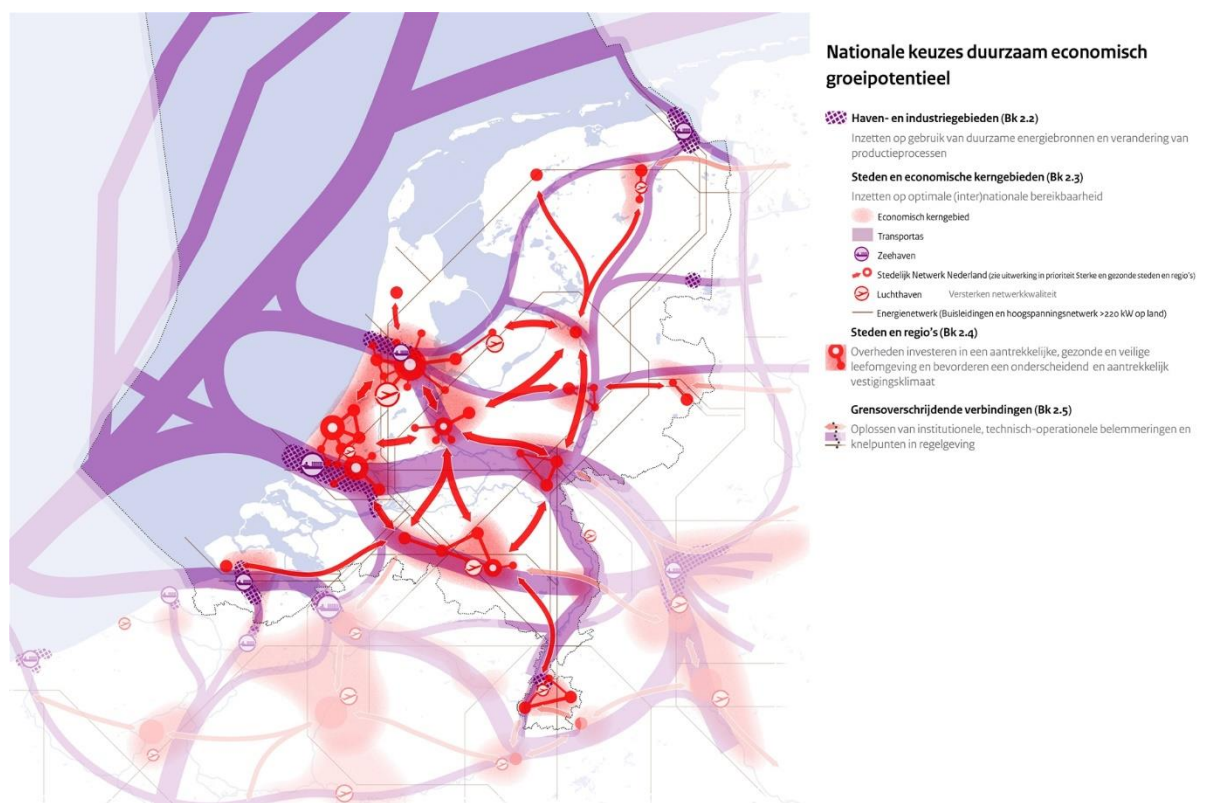
3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 15 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (verder NOVI) in werking getreden. Het is de visie op de leefomgeving vanuit het Rijk. NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012. NOVI is een structuurvisie in de zin van de Wro. NOVI benoemt 21 nationale belangen en opgaven en onderscheidt daarbij de volgende 4 prioriteiten:

1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Voor de ontwikkeling van een distributiecentrum is met name de prioriteit 'duurzaam economisch groeipotentieel' van belang. Hierbij zijn een aantal beleidskeuzes geformuleerd. Zo staat onder andere beschreven dat zorgvuldig moet worden omgegaan met de milieu- en fysieke ruimte voor industrie, transport en distributie clusters. Ook wordt benoemt dat de decentrale overheden waar nodig extra ruimte beschikbaar maken voor de verdere ontwikkeling en omschakeling naar een duurzame, circulaire economie van de vijf energie-intensieve industrieclusters; waarvan Noord-Nederland (o.a. Eemshaven-Delfzijl) er één is. Verder wordt ingezet op optimale (inter)nationale bereikbaarheid van steden en de economische kerngebieden, met aandacht voor ontbrekende schakels in infrastructuur en het met elkaar verknopen van nationale infrastructuurnetwerken.



Figuur 3-1 Nationale keuzes duurzaam economisch groeipotentieel. Bron: Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, 2023.

Verder wordt beschreven dat clustering van bedrijvigheid op locaties bij knooppunten van infrastructuur de economische vitaliteit van een regio kan bevorderen. Meer aandacht voor de landschappelijke inpassing van bedrijventerreinen is daarbij nodig. Een aaneenschakeling van grootschalige, eenvormige bebouwing bijvoorbeeld voor opslag- en distributiecentra langs (rijks)wegen moet worden voorkomen. Clustering, zowel

vanuit een goede landschappelijke inpassing van bedrijventerreinen als vanuit de weginfrastructuur, benutting van het dakoppervlak voor het plaatsen van zonnepanelen en ook het bestaande elektriciteitsnetwerk, zijn uitgangspunt voor de ontwikkeling van nieuwe terreinen.

Relevantie projectgebied

De beoogde ontwikkeling is met name van regionaal belang en valt niet onder de primaire verantwoordelijkheid van het Rijk. De voorgenomen ontwikkeling sluit wel aan op de prioriteit 'duurzaam economisch groeipotentieel'. Zo is de projectlocatie gelegen ter plaatse van een (inter)nationale transportas over land en water, in het industriecluster Noord-Nederland waar ruimte beschikbaar is voor de ontwikkeling en omschakeling naar een duurzame, circulaire economie. Het distributiecentrum wordt in de omgeving ingepast met oog voor noodzakelijke fysieke ruimte en milieuruimte (per aspect beschreven in hoofdstuk 4). Ook het ontwerp van het gebouw volgens het SMARTLOG CONCEPT houdt rekening met duurzaamheid en circulariteit, en past daarmee bij de gestelde beleidskeuzes.

Met de voorgenomen ontwikkeling worden er geen nationale belangen uit de NOVI geraakt. Derhalve is het projectvoornemen niet in strijd met de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden (Stb. 2011, 391). Het Besluit algemene ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende regeling (Barro) vormen de juridische vertaling van de kaderstellende uitspraken en bevatten regels ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen, zodat ze doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming.

Een aantal projecten dat de regering van Rijksbelang vindt, wordt met het Barro dwingend geborgd in bestemmingsplannen of in andere ruimtelijke plannen van lagere overheden. Per project worden regels gegeven waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. De onderwerpen van nationaal belang betreffen:

1. Rijksvaarwegen;
2. Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Ecologische hoofdstructuur;
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
14. Parallele Kaagbaan.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling raakt geen van deze belangen. De beoogde ontwikkeling is niet strijdig met de uitgangspunten uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Kader

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (verder Bro). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden.

In de Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen dat de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

De ladder voor duurzame verstedelijking is alleen van toepassing op een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarvan is in beginsel sprake als het nieuwe bestemmingsplan meer bebouwing mogelijk maakt, of dat er een functiewijziging van zodanige aard en omvang plaats vindt dat om die reden sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het gaat hierbij zowel om fysiek ruimtebeslag als de wijziging of toevoeging van functies.

Relevantie projectgebied

Het realiseren van een distributiecentrum gebeurt in het kader van de groeiende logistieke sector. De projectlocatie is gelegen binnen het stedelijk gebied van Appingedam en heeft in de bestaande situatie (merendeels) de bestemming 'Bedrijventerrein – 3'.

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing maakt hiermee geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk, gezien de ontwikkeling van een distributiecentrum ter plaatse van het projectgebied reeds is toegestaan. Toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is daarom niet noodzakelijk.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Provincie Groningen

De Omgevingsvisie Provincie Groningen is vastgesteld in juni 2022. De omgevingsvisie bevat de integrale lange termijnvisie van de provincie op de fysieke leefomgeving. Een belangrijk doel van de omgevingsvisie is om op strategisch niveau samenhang aan te brengen in het beleid voor de fysieke leefomgeving. Daarom zijn in de omgevingsvisie zoveel mogelijk de visies op verschillende terreinen zoals ruimtelijke ontwikkeling, landschap en cultureel erfgoed, natuur, verkeer en vervoer, water, milieu en gebruik van natuurlijke hulpbronnen samengevoegd en inhoudelijk met elkaar verbonden. Er zijn ook onderdelen opgenomen van het provinciale beleid voor economie, energie en cultuur en welzijn, voor zover die gevolgen hebben voor de fysieke leefomgeving.

In de omgevingsvisie is het provinciale beleid dat raakt aan de fysieke leefomgeving geordend in vijf samenhangende thema's met daaronder elf provinciale 'belangen', namelijk:

- Ruimte
 - versterken van de ruimtelijke kwaliteit bij nieuwe bovenlokale ontwikkelingen;
 - het creëren van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor woningbouw, bedrijventerreinen, kantoorlocaties en detailhandel door het concentreren van ruimtelijke ontwikkelingen in stedelijke gebieden en vitale kernen;
 - voorwaarden scheppen voor een goede infrastructuur en ruimte voor veilige winning, transport en opslag van duurzame energie;
 - zorgen voor een vitale landbouwsector in balans met de omgeving;

- Natuur en landschap
 - beschermen en versterken van de kenmerkende landschapsstructuren en het culturele erfgoed dat bijdraagt aan de identiteit en de variëteit van de diverse landschappen in de provincie;
 - beschermen en ontwikkelen van de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het Nationaal Natuur Netwerk;
- Water
 - zorgen voor bescherming tegen wateroverlast en overstromingen;
 - zorg dragen voor de beschikbaarheid van kwalitatief en voldoende schoon water;
- Mobiliteit
 - met zorgeloze mobiliteit helpen om brede welvaart te realiseren;
- Milieu
 - voorkomen en verminderen milieubelasting en hinder;
 - het borgen van de veiligheid bij het uitvoeren van activiteiten in de ondergrond en het oog hebben voor de kansen die de ondergrond biedt, onder meer om de provincie concurrerend, leefbaar en welvarend te houden.

De belangen van de provincie die relevant zijn voor het voornemen zijn hieronder kort beschreven.

Bovenlokale ontwikkelingen

De provincie Groningen streeft naar een zo hoog mogelijke ruimtelijke kwaliteit in de provincie. Ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door de mate waarin binnen een gebied de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde in onderlinge verhouding geoptimaliseerd zijn. Gebruikswaarde is gericht op een efficiënte inrichting van het gebied voor uitoefening van de daaraan toegekende of toe te kennen functies. Bij belevingswaarde gaat het om de sfeer en allure van het gebied. Toekomstwaarde draait om de toekomstbestendigheid van de maatregelen die ten behoeve van de gebruiks- en belevingswaarde worden genomen.

Regionale bedrijventerreinen

De provincie constateert dat er een overaanbod aan bedrijventerreinen is en vindt dit een onwenselijke situatie. Daarom stelt de provincie dat gemeenten in regionaal verband samen een visie moeten opstellen over de ontwikkeling van de bedrijventerreinen binnen de betrokken gemeenten. Daarin moet de behoefte op regionale schaal worden aangetoond en de voorwaarden voor een goede ruimtelijke inpassing zijn geborgd. Hier wordt nader op ingegaan in paragraaf 3.3.2.

Bescherming landschap

De provincie kent veel verschillende landschappen met elk hun eigen belangrijke natuurlijke, cultuurhistorische en aardkundige waarden. De provincie hecht grote waarde aan de bijzondere kwaliteiten van het landschap, zoals de weidsheid, de diversiteit en de herkenbaarheid. Deze kwaliteiten vormen een belangrijke onderlegger voor het provinciale ruimtelijk beleid, dat gericht is op behoud van de kwalitatief hoogwaardige leefomgeving.

Mobiliteit

Goederenvervoer en logistiek zijn niet alleen belangrijke gebruikers van infrastructuur, maar ook cruciaal voor werkgelegenheid en economische ontwikkeling in de provincie. Het streven is om samen met bedrijven goederenvervoer en logistiek beter en slimmer te organiseren. Zo kan de capaciteit op (vaar)wegen zo goed mogelijk benut worden. Vervoersstromen worden gebundeld en zo duurzaam mogelijk georganiseerd.

Milieu

Schone lucht en bodem en zuiver en veilig drinkwater staan hierbij centraal, maar ook een omgeving waarbij milieuhinder tot een minimum is beperkt. De milieu- en gezondheidsopgave worden zoveel mogelijk gekoppeld aan de andere grote (transitie)opgaven

Relatie tot voorgenomen ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de ambities door in te spelen op een regionale behoefte zoals aangetoond in paragraaf 3.1.1. Met (de locatie van) het nieuwe distributiecentrum is rekening gehouden met het optimaliseren van de vervoersstromen in deze omgeving. De ontwikkeling wordt gerealiseerd binnen het stedelijk

gebied van Appingedam, waar de gemeente primair verantwoordelijk is voor de ruimtelijke kwaliteit. Met het ontwerp en de inpassing wordt rekening gehouden met een goede inpassing in de fysieke en milieuruimte. De bescherming van een gezonde en veilige leefomgeving wordt getoetst in de verschillende omgevingsaspecten van hoofdstuk 4. De ontwikkeling is niet in strijd met de ambities uit de omgevingsvisie.

De in de omgevingsvisie genoemde ambities zijn geborgd in de Omgevingsverordening Groningen.

3.2.2 Omgevingsverordening Provincie Groningen

De belangrijkste ambities voor Groningen, zoals omschreven in de Omgevingsvisie, zijn verankerd in de Omgevingsverordening provincie Groningen 2016. De Omgevingsverordening provincie Groningen 2016 (hierna omgevingsverordening) is op 1 juni 2016 vastgesteld door Provinciale Staten. In de geconsolideerde versie zijn de wijzigingen en actualisatie vanaf de vaststellingsdatum tot en met de actualisatie van november 2022 meegenomen. De omgevingsverordening bevat regels voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen. Deze regels richten zich op de thema's ruimtelijke ordening, water, infrastructuur, milieu en ontgroningen.

De thema's in de omgevingsverordening die relevant zijn voor het voornemen zijn:

- Bundeling van verstedelijking
- Vestigingslocaties van bedrijvigheid
- Veiligheid en bescherming van het milieu

In de omgevingsverordening is een begrenzing van het buitengebied weergegeven om verstedelijking te bundelen. Het projectgebied ligt binnen het stedelijk gebied van Appingedam. Het project wordt ontwikkeld binnen een hiervoor bestemd bedrijventerrein. Naar aanleiding hiervan zijn er vanuit de omgevingsverordening geen specifieke eisen aan de locatie verbonden.

Ook met betrekking tot veiligheid en milieu zijn geen specifieke thema's aan de locatie verbonden. Op deze aspecten wordt nader ingegaan in hoofdstuk 4.

Relatie tot de voorgenomen ontwikkeling

De ontwikkeling is niet in strijd met de Omgevingsverordening provincie Groningen 2016.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Ontwikkelingsvisie Eemsdelta 2030

De laatste jaren is in de Eemsdelta sprake van een duidelijke toename van de economische bedrijvigheid. Die is vooral zichtbaar geworden in de Eemshaven en de haven van Delfzijl. Energie, havenlogistiek, chemie en agribusiness zijn de belangrijkste groeisectoren. Er liggen goede kansen om die positieve economische ontwikkeling in de toekomst door te trekken. Dat vereist ook dat het gebied in- en extern goed ontsloten en bereikbaar is.

Op basis van de Ontwikkelingsvisie wordt gewerkt aan een veilige en duurzaam ingerichte Eemsdeltaregio in 2030. Een regio met een aantrekkelijk woonklimaat en een goede balans tussen de economie en de ecologie.

De Eemshaven richt zich primair op (offshore- en wind)energie; havenlogistiek, agribusiness/glastuinbouw en datacentra. Voor een aantal bedrijventerreinen, waaronder Fivelpoort, wordt een onderlinge profilering uitgewerkt zodat deze beter van elkaar onderscheiden kunnen worden.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

De projectlocatie maakt onderdeel uit van de bedrijventerrein waarvoor nog een profilering wordt opgesteld. Wel wordt in de ontwikkelingsvisie erkend dat logistiek een groeiende sector is die ruimte moet krijgen om te ontwikkelen. De voorgenomen ontwikkeling past daarmee binnen de Ontwikkelingsvisie Eemsdelta 2030.

3.3.2 Bedrijventerreinvisie Eemsdelta 2015 – 2035

De Eemsdelta kenmerkt zich in het afgelopen decennium door een versnelde economische ontwikkeling. Het gebied staat sterker in de belangstelling bij bedrijven in binnen- en buitenland. De vestiging van twee grote energiecentrales in de Eemshaven, een chloorfabriek en twee afval(energie) centrales in Delfzijl en de vestiging van een groot (tweede) datacenter in de Eemshaven hebben de Eemsdelta definitief op de kaart gezet. Deze ontwikkelingen vertalen zich in de periode 2003-2014 in een bovengemiddelde uitgifte van hectares bedrijventerrein in de Eemsdelta ten opzichte van het decennium daarvoor. Daarnaast kenmerkt de Eemsdelta zich door de ruime beschikbaarheid van uitgeefbaar zeehaventerrein in Delfzijl en Eemshaven en de landinwaarts gelegen bedrijventerreinen nabij Appingedam, Loppersum, Uithuizen en Spijk.

Doel van de Bedrijventerreinvisie Eemsdelta 2015 - 2035 is inzichtelijk maken in hoeverre het bestaande aanbod aan bedrijventerrein in de Eemsdelta de toekomstige vraag in de periode 2015-2035 kan faciliteren in kwalitatieve en kwantitatieve zin. Dit inzicht geeft de betrokken partijen de mogelijkheid hun beleid hierop af te stemmen.

In de bedrijventerreinvisie staat beschreven dat de sector distributie, groothandel en transport in de periode tot 2030 een groei doormaakt. Vanwege de bereikbaarheid en aanrijtijden ontwikkelen distributiecentra zich veelal nabij infraknooppunten. Bedrijventerrein Fivelpoort is een van de bedrijventerreinen die in deze behoefte kunnen voorzien.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

De ontwikkeling van een distributiecentrum ter plaatse van bedrijventerrein Fivelpoort is in lijn met de Bedrijventerreinvisie Eemsdelta 2015 – 2035.

3.3.3 Woonvisie Eemsdelta 2022-2032

Op 2 maart 2022 heeft de gemeenteraad de woonvisie Eemsdelta 2022-2032 vastgesteld. In de woonvisie staat voor de komende 10 jaren het programma per stad, dorp en wijk waarmee de gemeente samen met bewoners, corporaties en anderen aan de slag wil. Hieruit blijkt dat er in de gemeente voldoende ruimte is om de komende tien jaar te groeien, waarbij wordt uitgegaan van het bouwen van 600 tot 900 extra woningen. De woningbouwprogramma's worden afgestemd op de vraag en de nabijheid van voorzieningen.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling

De komst van distributiecentra op het bedrijventerrein Fivelpoort betekent een toename van de werkgelegenheid in het gebied. Geschat wordt dat er plaats komt voor 116 medewerkers. Uit de woonvisie van Eemsdelta 2022-2032 blijkt dat er aandacht is voor de gevolgen van toenemende werkgelegenheid voor huisvesting rondom het gebied.

4. Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Verkeer en parkeren

Kader

De voorgenomen ontwikkeling heeft effecten op de bereikbaarheid en verkeersstroming in het projectgebied en de omgeving daarvan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dienen de effecten van een ontwikkeling op de verkeersgeneratie en parkeerbehoefte te worden onderzocht. Het doel van het onderzoek is de effecten van het project op de verkeersstructuur, de bereikbaarheid en de verkeersafwikkeling in beeld te brengen.

Opgemerkt wordt dat de onttrekking van de openbaarheid van de Goedheidpolder en Nijverheidspolder een separaat besluit vormt.

Toetsing

Ten behoeve van de toetsing is door Antea Group een mobiliteitsplan opgesteld². De resultaten en conclusies worden hieronder kort toegelicht. Het mobiliteitsplan is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Verkeersgeneratie

Huidige situatie

Op basis van CROW-kengetallen en het vigerende bestemmingsplan is uitgegaan dat de ontwikkelsituatie onderdeel uitmaakt van een distributiepark. In de huidige situatie genereert de huidige bestemming, op basis van CROW-kengetallen, 1.045 motorvoertuigbewegingen (mvt) per werkdag.

Plansituatie

In de plansituatie genereert het distributiecentrum op basis van de kencijfers van het CROW 2.247 mvt per werkdag. Dit is een toename van 1.202 mvt per werkdag.

Op basis van de ervaringscijfers van DGH wordt uitgegaan van 116 personenauto's per dag. Verder wordt er vanuit gegaan dat ca. 342 vrachtwagens per dag worden verwacht. Bij elkaar opgeteld zijn dit 458 voertuigen en dus 916 mvt per werkdag. Omgerekend naar werkdag zijn dit 1.218 mvt. Dit is een toename van 173 mvt per werkdag ten opzichte van de huidige situatie. Omgerekend bedraagt dit een toename van ca. 17 mvt per spitsuur. Op basis van de dimensionering van de wegen rondom het projectgebied worden geen doorstromingsproblemen verwacht.

Parkeerbehoefte

Op basis van de parkeerkecijfers uit de CROW zijn voor de ontwikkeling van het bedrijfsgebouw in eerste instantie 401 parkeerplaatsen voor personenauto's benodigd. Deze berekening gaat uit van het aantal m² van de ontwikkeling en houdt daarmee dus geen rekening met het werkelijk aantal werknemers en bezoekers voor de beoogde bedrijfsvoering.

Voor de parkeerbehoefte is DHG echter uitgegaan van de behoefte van de toekomstige huurder. Op basis van bedrijfsspecifieke informatie en ervaringen zijn deze 401 parkeerplaatsen een overschatting. Conform bedrijfsspecifieke gegevens zullen er namelijk maximaal 220 werknemers aanwezig zijn in het bedrijfsgebouw. Uit ervaring uit voorgaande vergelijkbare ontwikkelingsprojecten blijkt dat de gemiddelde autobezetting 2 personen per auto bedraagt. Ook is dit afgestemd met de klant. Op basis van deze gegevens zullen er 110 parkeerplaatsen nodig zijn voor de medewerkers.

Bovenop het aantal medewerkers worden 5% aan bezoekers verwacht. De 5% van de bezoekers wordt berekend op basis van de verkeersgeneratie (155 auto's per werkdag). In het geval van de ervaringscijfers van DHG zijn er 8 parkeerplaatsen benodigd voor bezoekers.

² Mobiliteitsplan Fivelpoort Appingedam, Antea Group, 11 mei 2023.

Voor het aantal fietsparkeerplaatsen wordt aangenomen dat de helft van het aantal medewerkers voldoende is. Daarmee zijn 110 (220 x 0,5) fietsenstallingen vereist. Echter, gezien de omgeving niet volledig fietsvriendelijk is ingericht, oogt 110 fietsparkeerplaatsen een overschatting. Verwacht wordt dat merendeel van de werknemers met de auto zal komen.

De bereikbaarheid van het OV, in combinatie met de fietsbereikbaarheid geeft geen aanleiding om het aantal benodigde autoparkeerplaatsen te verlagen.

Conclusie

Het aspect 'verkeer' vormt geen belemmering voor de onderhavige ontwikkeling.

4.2 Bedrijven en milieuzonering

Kader

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht om in het kader van een goede ruimtelijke ordening aan te tonen dat (toekomstige) bewoners en gebruikers een goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Daarnaast dient aangetoond te worden dat (bestaande) bedrijven niet in hun belangen worden geschaad. Hiertoe kan een bepaalde afstand tussen een milieubelastende activiteit en een milieugevoelig object noodzakelijk zijn. Deze afstand wordt een milieuzone genoemd.

Om te bepalen in hoeverre er voldoende afstand is tussen bedrijven en gevoelige objecten kan gebruik gemaakt worden van de brochure 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG, versie 2009.

De VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) (hierna: VNG-brochure) geeft handreikingen voor een verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving en voor de inpassing van gevoelige bestemmingen nabij bedrijven. Het is geen wet, maar een gangbare manier om milieuzonering toe te passen. In de VNG-brochure worden per bedrijfsoort en per milieuaspect indicatieve afstanden gegeven (hierna: VNG-afstanden) tot gevoelige objecten. Indien aan de VNG-afstand wordt voldaan, kan gesteld worden dat hinder niet te verwachten is.

De VNG-brochure bevat specifieke regelingen voor "gemengde gebieden". Een gemengd gebied kent een matige tot sterke functiemenging met voorzieningen als winkels, horeca en bedrijven. Ook het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid wordt als gemengd gebied beschouwd, net als gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur liggen. De omgeving van het projectgebied valt op basis van deze beschrijving te categoriseren als een 'gemengd gebied'. Voor deze gebieden wordt een hogere milieubelasting aanvaardbaar geacht en worden de richtafstanden met 1 afstandsstap verkleind.

Tabel 4-1 Milieucategorieën met bijbehorende richtafstanden

Milieucategorie	Richtafstand tot 'rustige woonwijk'	Richtafstand tot 'gemengd gebied'
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100
4.2	300	200
5.1	500	300
5.2	700	500
5.3	1.000	700
6	1.500	1.000

Toetsing

De maatgevende afstand voor bedrijven in milieucategorie 3.2 bedraagt 50 meter in een gemengd gebied. De dichtstbijzijnde gevoelige functies zijn gelegen op ca. 150 meter, waarmee voldoende afstand ten opzichte van de gevoelige functies aanwezig is.

Het in te passen voornemen betreft zelf geen milieugevoelige functie. Omliggende bedrijvigheid is daarom niet beschreven.

Conclusie

De ontwikkeling voldoet aan de richtafstanden uit de VNG-brochure. Het aspect 'bedrijven en milieuzonering' vormt geen belemmering voor de onderhavige ontwikkeling.

4.3 Geluid

Kader

Voor geluidhinder van de meeste inrichtingen zijn de algemene regels van het Activiteitenbesluit van toepassing. Op grond van de Wet geluidhinder geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken, een geluidzone. Bij ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat de ontwikkeling voldoet aan de voorkeursgrenswaarden die in de wet zijn vastgelegd. Een distributiecentrum betreft geen geluidsgevoelig object, waardoor geen onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder noodzakelijk is.

Wel moet worden aangetoond dat er na realisatie van het distributiecentrum sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van gevoelige bestemmingen. De locatie waar het distributiecentrum gerealiseerd wordt ligt op het bedrijventerrein Fivelpoort en grenst aan de N33. Het gebied valt daarom volgens de VNG-brochure onder een 'gemengd gebied'. Een distributiecentrum behoort tot categorie 3.1 en heeft een richtafstand van 50 meter voor het gebiedstype rustige woonwijk (30 meter voor het gebiedstype gemengd gebied). De dichtstbijzijnde gevoelige bestemming ligt op 150 meter afstand. Daarmee voldoet DHG aan de richtafstand en is akoestisch onderzoek niet noodzakelijk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening heeft toch een akoestisch onderzoek plaatsgevonden.

Toetsing

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling heeft DGMR Industrie, Verkeer en Milieu een akoestisch onderzoek³ opgesteld om vast te stellen of er overlap plaatsvindt van de richtafstanden van de voorgenomen bedrijvigheid met woonbestemmingen. Hieronder zijn de resultaten en conclusies van dit onderzoek beschreven. Het akoestisch onderzoek is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Bedrijfssituatie

De beschrijving van de representatieve bedrijfssituatie beperkt zich in het kader van dit onderzoek tot de voor de geluidsimmissie relevante bronnen en hun bedrijfsduur. Het distributiecentrum is bedoeld voor de opslag van koopmansgoederen (commodity goods). Goederen worden aan- en afgevoerd met vrachtwagens. Personeel en bezoekers maken met personenwagens gebruik van de aanwezige parkeerplaatsen.

Geluidsbronnen

De stationaire geluidsbronnen van het distributiecentrum bestaan uit op het dak van het gebouw, ter plaatse van de kantoren, opgestelde luchtwarmtepomp t.b.v de verwarming- koel- en luchtbehandelingsapparatuur. Deze apparatuur is bedoeld als comfortinstallatie en wordt gebruikt voor de verwarming- en koeling van de kantoren en het vorstvrijhouden van de hal (5 °C). De opgeslagen goederen behoeven niet te worden geconditioneerd. De opgestelde koel- en luchtbehandelingsapparatuur kan onder representatieve bedrijfsomstandigheden gedurende het gehele etmaal in werking zijn.

³ DHG Smartlog Appingedam Akoestisch onderzoek, DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V., 26 april 2023.

De mobiele geluidsbronnen van het distributiecentrum bestaan uit vrachtwagens die goederen aan- en afvoeren en personenwagens van personeel en bezoekers. Het distributiecentrum bestaat in totaal uit 4 x 10 laadperrons. De vervoersbewegingen van de vrachtwagens maken evenredig verdeeld gebruik van de aanwezige laadperrons.

Intern transport wordt verzorgd door elektrisch aangedreven heftrucks en pallet-/pompwagens. De geluidsuitstraling door de gebouwen als gevolg van activiteiten in de gebouwen kunnen vanwege het relatief lage bronvermogen van de elektrische heftrucks en pallet-/pompwagens versus de geïsoleerde gebouwconstructie als akoestisch niet relevant worden beschouwd. De geluidsuitstraling wordt pas relevant als een heftruck of een palletpompwagen over de laadvloer van de vrachtwagentrailer rijdt, die voor een laadperron staat geparkeerd. Tijdens het laden en lossen van één vrachtwagen rijdt iedere heftruck of palletpompwagen effectief gedurende vijf minuten over de laadvloer van de trailer.

Maatgevende piekgeluiden worden veroorzaakt door de rijdende en manoeuvrerende voertuigen op het terrein van de inrichting en tijdens het verrichten van laad- en losactiviteiten uitgevoerd met heftrucks of pallet-/pompwagens in de trailers. De aard van deze geluidsbronnen is fluctuerend.

Toetspunten

Rondom het plangebied zijn toetspunten op een hoogte van 1,5 meter en 4,5 meter gemeten. De bedrijfswoning Holeweg 2, ten zuiden van het projectgebied, ligt op 150 meter afstand en is de meest dichtbij gelegen geluidsgevoelige bestemming. De overige woningen liggen op meer dan 500 meter afstand.



Figuur 4-1 Overzicht toetspunten nabij geluidsgevoelige bestemmingen. Bron: Akoestisch onderzoek, DGMR Industrie, Verkeer en Milieu, 26 april 2023.

Rekenresultaten

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de te verwachte geluidsbelasting van het distributiecentrum ruim voldoet aan de hoogst toelaatbare geluidsbelasting uit stap 2 met betrekking tot het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (LAR,LT), de maximale geluidsniveaus (L_{max}) en de verkeersaantrekkende werking voor een

gemengd gebied. Hiermee is aangetoond dat er een goed woon- en leefklimaat heerst en dat het distributiecentrum inpasbaar is. Verder onderzoek naar maatregelen of extra onderbouwing is voor het milieuaspect geluid niet nodig.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.4 Luchtkwaliteit

Kader

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit') bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

- er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft tenminste gelijk;
- het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
- de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Grenswaarden

De (Europese) grenswaarden voor de concentraties van luchtverontreinigende stoffen in de buitenlucht zijn vastgelegd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Deze grenswaarden zijn gericht op de bescherming van de gezondheid van mensen en dienen op voorgeschreven data te zijn bereikt.

Tabel 4-2 Grenswaarden uit de Wet milieubeheer voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}

Stof	Soort norm	Grenswaarde
NO ₂	Jaargemiddelde	Maximaal 40 µg/m ³
PM ₁₀	Jaargemiddelde	Maximaal 40 µg/m ³
PM ₁₀	Daggemiddelde	Maximaal 35 maal per jaar meer dan 50 µg/m ³
PM _{2,5}	Jaargemiddelde	Maximaal 25 µg/m ³

Niet in betekenende mate

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekenende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekenende mate' (nibm) worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

De criteria om te kunnen beoordelen of 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 betekenende mate' wordt beschouwd.

Toetsing

Op basis van de verkeerstoename (zoals beschreven in paragraaf 4.1) is een NIBM-toets uitgevoerd (zie Figuur 4-2). Hierbij is uitgegaan van 116 motorvoertuigbewegingen (mvt) van personenauto's per dag en 342 mvt van vrachtwagens per dag.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	458
Aandeel vrachtverkeer	47,7%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	2,56
PM ₁₀ in µg/m ³	0,21
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk	

Figuur 4-2 NIBM-berekening

Luchtkwaliteitonderzoek

Naar aanleiding van de NIBM-berekening is door Antea Group luchtkwaliteitonderzoek⁴ uitgevoerd (opgenomen als bijlage). In dit onderzoek zijn de bedrijfsactiviteiten nader uitgewerkt, zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen in beeld gebracht en is getoetst aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit. Hierbij is rekening gehouden met alle bij de inrichting behorende bedrijfsactiviteiten die leiden tot een emissie van luchtverontreinigende stoffen zoals genoemd in de Wet milieubeheer. De concentraties van deze luchtverontreinigende stoffen zijn berekend en getoetst ter plaatse van de relevante beoordelingslocaties in de directe omgeving.

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle beoordelingspunten wordt voldaan aan de grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Titel 5.2 van de Wet milieubeheer vormt dan ook geen belemmering voor verdere besluitvorming (artikel 5.16, lid 1 onder a Wm).

Conclusie

Op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitonderzoek kan worden geconcludeerd dat op alle beoordelingspunten wordt voldaan aan de grenswaarden van de Wet milieubeheer. Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.5 Archeologie en cultuurhistorie

Kader

In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de verantwoordelijkheid voor archeologie(beleid) grotendeels bij de gemeentelijke overheid neergelegd. De gemeente is verplicht om in nieuwe bestemmingsplannen rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Dit volgt uit een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening en maakt onderdeel uit van de modernisering van de monumentenzorg. De Erfgoedwet is een voorloper op de Omgevingswet.

Cultuurhistorische waarden zijn beschermd onder de Erfgoedwet. Dit betreft onder meer gebouwen en objecten, stads- en dorpsgezichten en landschappelijke waarden. De gemeente is verplicht om een erfgoedregister bij te houden. Ook heeft de gemeente Eemsdelta de cultuurhistorische waarden opgenomen in een Erfgoedkaart.

⁴ Luchtkwaliteitonderzoek Smartlog Groningen Seaports, Antea Group, 24 april 2023.

Archeologie

Ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling zijn geen archeologische verwachtingswaarden aanwezig. Het is daarom niet noodzakelijk de locatie te onderzoeken op eventuele aanwezige archeologische waarden.

Meldingsplicht Archeologie

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform paragraaf 5.4 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht.

Cultuurhistorie

Op basis van de Erfgoedkaart van Gemeente Eemsdelta en de Kwaliteitsgids Groningen zijn in of nabij het projectgebied geen cultuurhistorische waarden zoals rijks- of gemeentelijke monumenten, beschermde dorpsgezichten of andere karakteristieke objecten of gebieden aanwezig.

Conclusie

In het projectgebied zijn geen archeologische waarden verwacht. Ook zijn er geen cultuurhistorische waarden in of nabij het projectgebied aanwezig. De aspecten 'archeologie' en 'cultuurhistorie' vormen geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.6 Bodem

Kader

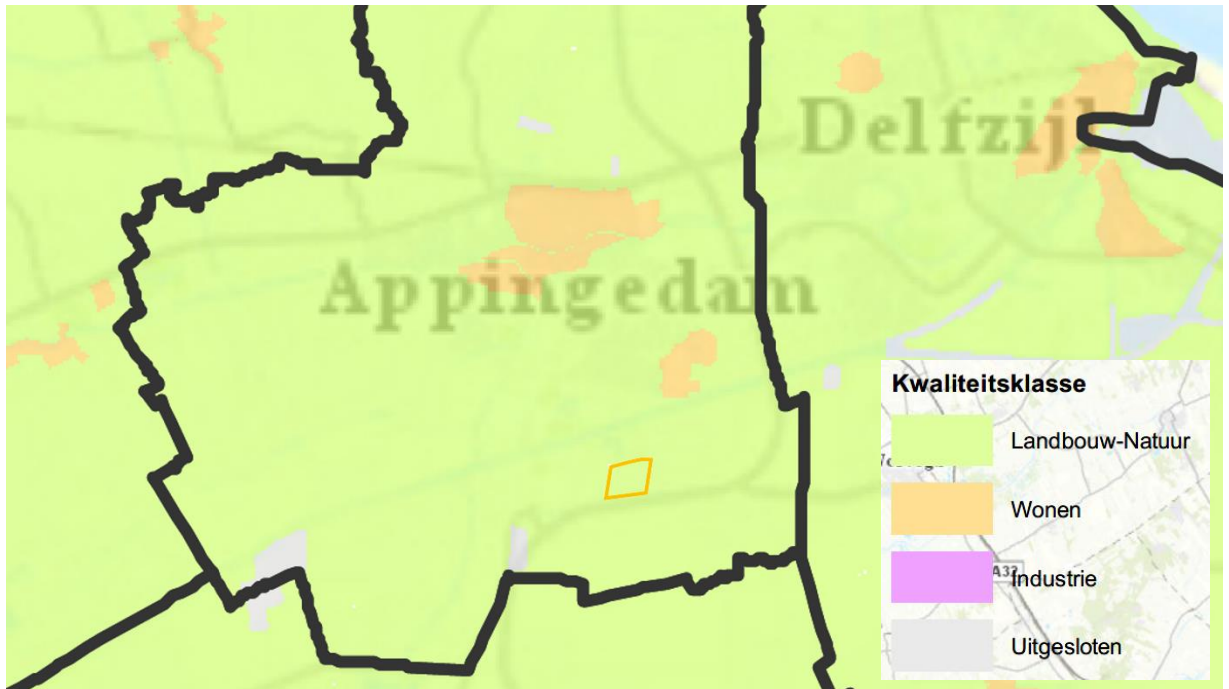
Volgens artikel 3.1.6. van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een project onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd. Ook dient rekening te worden gehouden met de bodemkwaliteit bij grondroerende werkzaamheden.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan. In dit kader volgt een korte met betrekking tot het aspect 'bodem' een korte kwalitatieve beschrijving. Voor de aanvraag van de omgevingsvergunning met betrekking tot de activiteit bouwen zal een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

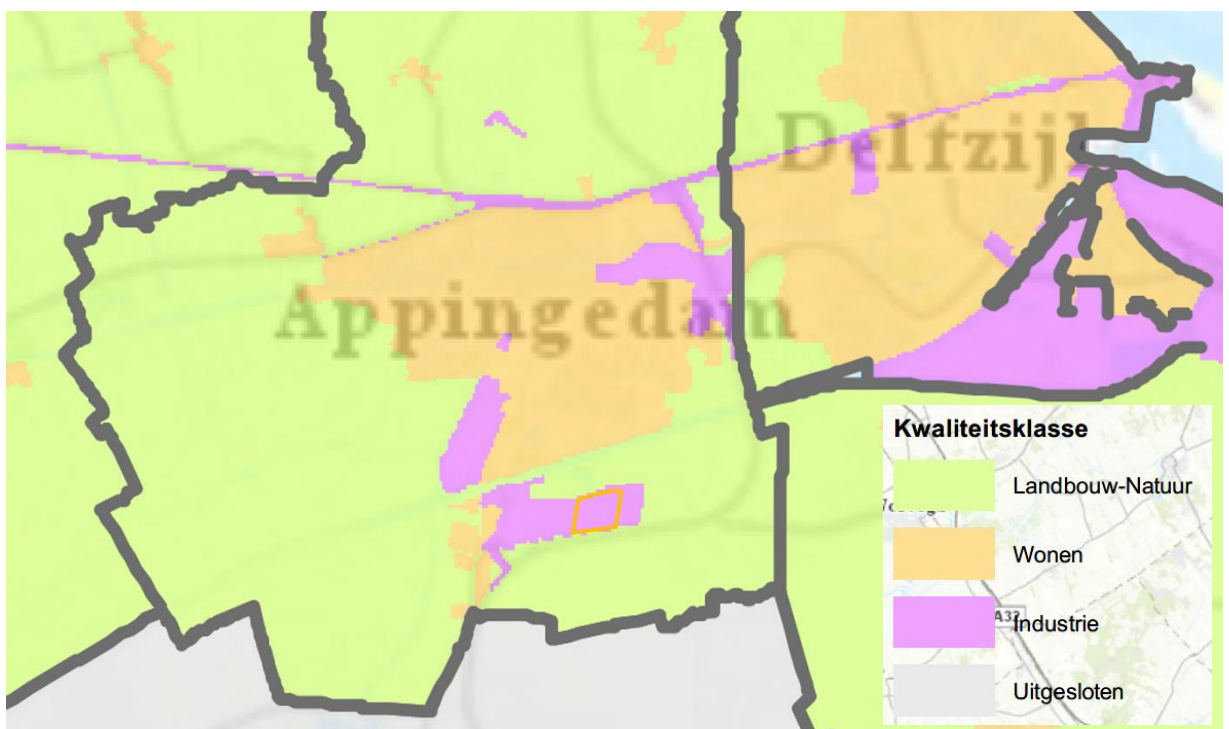
Toets

De gronden waar de ontwikkeling plaatsvindt zijn reeds bestemd als 'Bedrijventerrein - 3'. De kwaliteit van de bodem ten opzichte van de functie is hiermee in het vigerend bestemmingsplan reeds geborgd. Hieronder wordt hier toch kort op ingegaan.

De Bodemkwaliteitskaart Provincie Groningen geeft aan dat de ontgravingskwaliteit van zowel de boven- als ondergrond ter plaatse van de projectlocatie Landbouw-Natuur betreft. Voor toepassing van grond geldt op de locatie de bodemkwaliteitsklasse Industrie.



Figuur 4-3 Bodemkwaliteitskaart, ontgravingskaart bovengrond (projectlocatie indicatief in oranje contour). Bron: Actualisatie Regionale Bodemkwaliteitskaart, Antea Group, 14 april 2020.



Figuur 4-4 Bodemkwaliteitskaart, toepassingskaart bovengrond (projectlocatie indicatief in oranje contour). Bron: Actualisatie Regionale Bodemkwaliteitskaart, Antea Group, 14 april 2020.

De bodemkwaliteit op de locatie wordt geschikt geacht voor het voorgenomen gebruik (distributiecentrum). Voor vrijkomende grond gelden mogelijk aanvullende eisen met betrekking tot de toepassingsmogelijkheden.

Conclusie

Het aspect 'bodem' vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Ecologie

Kader

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met beschermde planten- en diersoorten en met beschermde gebieden. Er dient onderzocht te worden of het voornemen effect heeft op beschermde soorten, beschermde gebieden of beschermde houtopstanden (Wet natuurbescherming (Wnb), Natuurnetwerk Nederland (NNN) en overig (provinciaal) beleid). Ontwikkelingen mogen niet zonder meer plaatsvinden indien deze negatieve gevolgen hebben op beschermde natuurwaarden (soorten, gebieden en/of houtopstanden). Er is daarom inzicht gewenst in de aanwezige beschermde natuurwaarden en de mogelijke effecten die op deze beschermde natuurwaarden kunnen optreden door de ontwikkeling.

Toetsing beschermde gebieden

Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een QuickScan in het kader van de Wet natuurbescherming en de Omgevingsverordening Groningen uitgevoerd door Ecosolver⁵. Hierbij is zowel een bureaustudie als een veldbezoek uitgevoerd. De quickscan is opgenomen in de bijlage van deze ruimtelijke onderbouwing. Naar aanleiding hiervan is er door Antea Group ook een ecologisch nader onderzoek naar de steenmarter⁶ uitgevoerd. Bij de toetsing is onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Natura 2000-gebieden

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het Duitse gebied 'Hund und Paapsand' op een afstand van meer dan 5 km (zie Figuur 4-4). Nadelige effecten, zoals geluid- en lichtverstoring en effecten op de waterhuishouding, kunnen vanwege de afstand op voorhand worden uitgesloten. Dit geldt echter niet voor verzuring en vermessing door stikstofdepositie.



Figuur 4-5 Natura 2000-gebieden in de omgeving van het projectgebied. Bron: QuickScan, Ecosolver, 25-04-2023.

⁵ Quickscan In het kader van de Wet natuurbescherming en de Omgevingsverordening Groningen, Ecosolver, 25-04-2023.

⁶ Ecologisch nader onderzoek Fivelpoort – Appingedam, Antea Group, 14-08-2023.

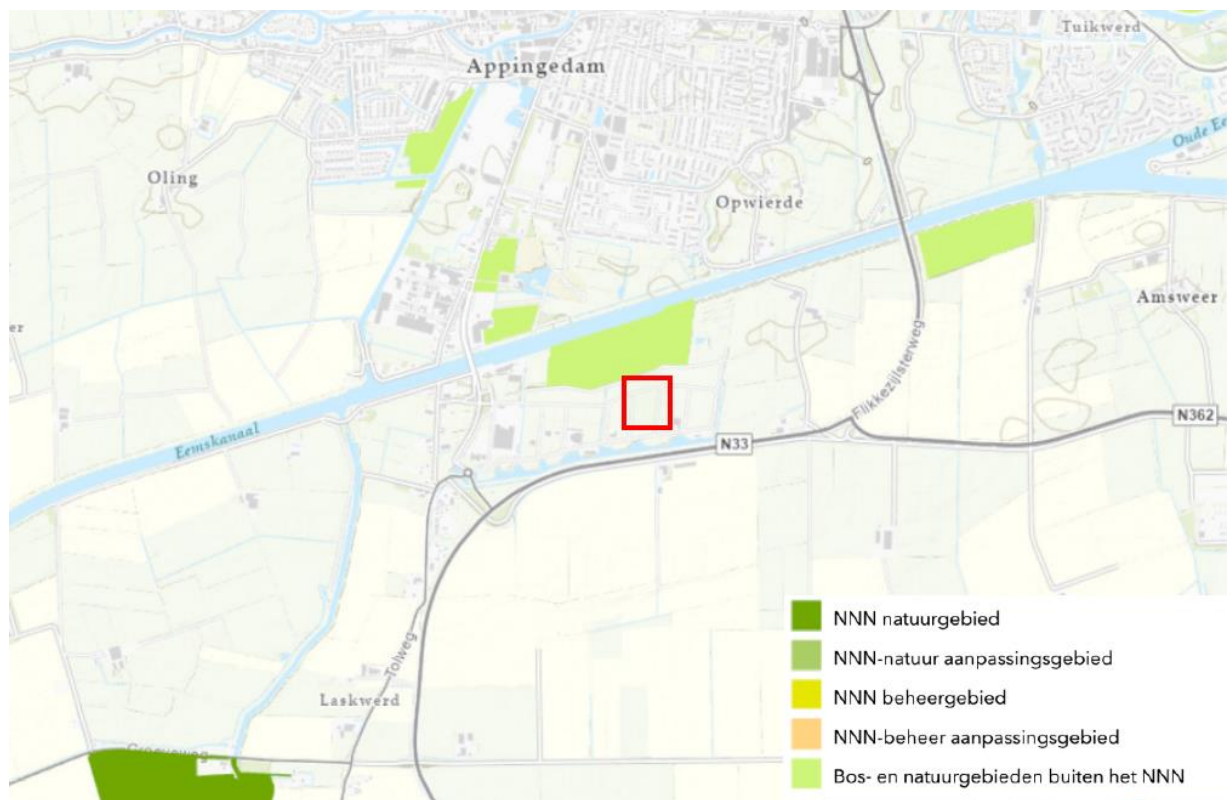
Stikstofdepositie

Om uitsluitel te bieden over invloed van stikstof op de nabijgelegen Natura-2000 gebieden is er door Ecosolver met het rekenprogramma AERIUS Calculator een berekening van de realisatiefase⁷ (versie 2022.2) en door Antea Group van de gebruiksfase⁸ (versie 2022.1) uitgevoerd voor het rekenjaar 2023 (beide opgenomen in de bijlage).

Uit de AERIUS-berekeningen voor de realisatie- en gebruiksfase volgt dat er geen sprake is van een bijdrage in stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol N per hectare per jaar op Nederlandse Natura-2000 gebieden. Hiermee kunnen significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden worden uitgesloten en hoeft geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming te worden aangevraagd.

Natuurnetwerk Nederland

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Nederland (zie Figuur 4-6). Directe effecten worden gezien de afstand redelijkerwijs uitgesloten. Daarnaast is in de provinciale verordening opgenomen dat vervolgstappen alleen nodig zijn bij ruimtebeslag. Externe effecten zijn daardoor niet van toepassing.



Figuur 4-6 NNN gebied ten opzichte van projectlocatie (in rode contour). Bron: QuickScan, Ecosolver, 25-04-2023.

Beschermde houtopstanden

Vanwege de ligging van het projectgebied buiten de bebouwde kom is de Wet natuurbescherming, onderdeel houtopstanden, van toepassing. Met de voorgenomen ontwikkeling worden geen beschermde houtopstanden aangetast.

Toetsing beschermde soorten

De bedrijfskavel bestaat grotendeels uit (verruigd) grasland met her en der opgaand struweel. Het projectgebied kan opgedeeld worden in drie delen en wordt door twee wegen gekruist. Er is geen oppervlaktewater aanwezig maar het gebied is vrij nat en plaatselijk ontstaan hierdoor plassen. In het projectgebied is geen bebouwing aanwezig, ook bomen ontbreken met uitzondering van enkele wilgen. De vegetatie bestaat grotendeels uit een monotone grasvegetatie in combinatie met soorten als veldzuring, dovenetel, brandnetel en kluwenhoornbloem

⁷ Uitgangspunten stikstofberekening bouwfase, Ecosolver, 3 augustus 2023.

⁸ Stikstofdepositie onderzoek Smartlog Groningen Seaports, Antea Group, d.d. 1 mei 2023.

wat duidt op een voedselrijke vochtige bodem. In het gebied komen verder struwelen voor met o.a. wilgen. Tijdens het locatiebezoek zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen en deze worden op basis van de aanwezige biotoop in combinatie met verspreidingsgegevens ook niet verwacht.

De projectlocatie biedt geschikt leefgebied voor algemene soorten waarvoor in Groningen een provinciale vrijstelling geldt, zoals gewone pad en egel. Ook voor de Nationaal beschermde steenmarter is het gebied geschikt als foerageergebied en mogelijk rust- en voortplantingsplaatsen in de aanwezige struwelen. Als gevolg van de ontwikkeling gaan de aanwezige struwelen verloren. Daarom is nader onderzoek naar de steenmarter uitgevoerd.

Steenmarter

De steenmarter is op twee van de vijf locaties meerdere keren aangetroffen. Hierdoor is vastgesteld dat het plangebied onderdeel is van het leefgebied van de steenmarter. Binnen de directe omgeving van het plangebied is geen alternatief leefgebied voor de steenmarter, het betreft hier dus om essentieel leefgebied. Het is echter niet mogelijk om met zekerheid vast te stellen waar de verblijfplaatsen van de steenmarter aanwezig zijn. De houtsingels stonden ten tijde van het onderzoek vol in blad waardoor mogelijke rustplaatsen niet konden worden waargenomen. Daarnaast is deze soort zeer mobiel en worden er meerdere locaties gebruikt als verblijfplaats. Dit zijn vaak verdeckte plekken in de omgeving, zoals gebouwen, holle bomen, takkenrillen en bosschages. Het is daarom niet uit te sluiten dat de steenmarter enkele rust- en/of voortplantingsplaatsen verspreid in het plangebied heeft.

De steenmarter staat vermeld op onderdeel A, behorende bij artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming. Hierbij is het verboden om de steenmarter opzettelijk te doden of te vangen (art 3.10, lid 1) en is het verboden om vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen opzettelijk te beschadigen of vernielen. Er is echter geen sprake van een verbod op verstoring van de steenmarter (in tegenstelling tot onder artikel 3.1 en 3.5 beschermde soorten).

Bij het voornemen worden de aanwezige houtsingels gekapt. Het is bij het voornemen aannemelijk dat verblijfplaatsen (ook in de vorm van rustplaatsen) worden aangetast. Naast verblijfplaatsen zijn ook de elementen die de verblijfplaats laten functioneren, het zogeheten essentiële leefgebied, beschermd. In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig, maar wel in de directe omgeving van het plangebied. De bosschages in het plangebied en de gebouwen buiten het plangebied kunnen in zijn geheel als leefgebied worden gebruikt door de steenmarter. Voor het direct aantasten (door middel van verwijdering van bosschages) en indirect aantasten (door middel van aantasten van leefgebied) is een ontheffing noodzakelijk.

In de ontheffing dienen voorwaarden opgenomen te worden om effecten op de steenmarter te minimaliseren. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Bouwrijp maken van plangebied buiten kwetsbare periode (maart tot en met augustus);
- Aanbieden alternatieve verblijfplaatsen in de directe omgeving;
- Verbeteren habitat in bestaand leefgebied/aanbieden alternatief leefgebied;
- Fasen activiteiten in ruimte en tijd;
- Inschakelen steenmarterdeskundige;
- Opstellen ecologisch werkprotocol.

Haas

Met het onderzoek naar de steenmarter is ook een andere beschermde diersoort waargenomen, namelijk de haas. De haas is op vier van de vijf locaties meerdere keren waargenomen. De haas gebruikt de houtsingels als schuil-/verblijfplaats. De graslanden worden door de haas veelal gebruikt als foerageerplaats en/of schuilplaats (hoog gras). Het is hierom niet uit te sluiten dat de haas enkele verblijfplaatsen heeft in het plangebied.

De haas staat vermeld op onderdeel A, behorende bij artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming. Het is verboden de haas opzettelijk te doden of te vangen (art 3.10, lid 1) en het is verboden om vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen opzettelijk te beschadigen of vernielen. Er is echter geen sprake van een verbod op verstoring van de haas (in tegenstelling tot onder art 3.1 en 3.5 beschermde soorten).

Bij het voornemen worden de aanwezige houtsingels gekapt en het grasland bebouwd. Het is bij het voornemen aannemelijk dat verblijfplaatsen (ook in de vorm van rustplaatsen) worden aangetast. Naast verblijfplaatsen zijn ook de elementen die de verblijfplaats laten functioneren, het zogeheten essentiële leefgebied, beschermd. Het plangebied omvat bosschages en open grasvelden, waardoor kan worden aangenomen dat het een ondersteunende functie heeft voor het leefgebied in het plangebied. Voor het direct aantasten (door middel van verwijdering) en indirect aantasten (door middel van aantasten van leefgebied) is een ontheffing noodzakelijk.

In de ontheffing dienen voorwaarden opgenomen te worden om effecten op de haas te minimaliseren. Hierbij kan gedacht worden aan:

- Werken buiten kwetsbare periode (eind januari tot en met september),
 - Indien niet mogelijk dient voorafgaand aan de werkzaamheden een ecologische vrijgave door een deskundig ecooloog uitgevoerd te worden;
- Aanbieden alternatieve verblijfplaatsen;
- Verbeteren habitat in bestaand leefgebied/aanbieden alternatief leefgebied (ruigtes, bosranden, bosschages ([Zoogdierverspreiding.nl](https://zoogdierverspreiding.nl), 2023));
- Fasen activiteiten in ruimte en tijd;
- Opstellen ecologisch werkprotocol.

Vogels

De wildcamera's hebben meerdere algemene vogelsoorten waargenomen. Alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming. Er kan eenvoudig rekening worden gehouden met broedvogels door (kap)werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Indien het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen te werken, dan dient het plangebied (waar de werkzaamheden plaatsvinden) vóór het broedseizoen ongeschikt gemaakt te worden voor (broed)vogels. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient vooraf aan de werkzaamheden het plangebied gecontroleerd te worden op de aanwezigheid van broedvogels door een erkend ecooloog. Indien vastgesteld wordt dat er sprake is van actuele broedgevallen binnen het plangebied dan worden locatie-specifieke maatregelen voorgesteld, en/of wordt het plangebied niet vrijgegeven en dienen de werkzaamheden uitgesteld te worden totdat het nest niet meer in gebruik is. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Wet natuurbescherming aan de orde.

Overige zoogdieren

De overige zoogdieren die door de wildcamera's zijn waargenomen staan allen op de vrijstellingslijst van de provincie Groningen. Dit houdt in dat geen ontheffing aangevraagd dient te worden voor de werkzaamheden. Wel dient gewerkt te worden volgens de zorgplicht, zoals benoemd in artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming. Hiermee wordt gewaarborgd dat planten en dieren niet onnodig vernield/gedood of verstoord worden.

Naast maatregelen volgens de zorgplicht die gelden voor elk individu in Nederland, wordt aangeraden speciale aandacht te besteden aan de wezel. De wezel staat op de rode lijst van zoogdieren. Voor de wezel wordt aangeraden om elementen (verbindende groenelementen, beschutting voor verblijfplaatsen en terreintypes voor prooidieren) op te nemen in het planvoornemen.

Conclusie

Ten aanzien van gebiedsbescherming is er geen sprake van directe of indirecte aantasting van NNN-gebied, Natura 2000-gebied of beschermde houtopstanden ten gevolge van de beoogde ontwikkeling.

Uit de AERIUS-berekeningen voor de realisatie- en gebruiksfase volgt dat er geen sprake is van een bijdrage in stikstofdepositie boven de drempelwaarden voor (Nederlandse en Duitse) Natura-2000 gebieden.

Uit het aanvullend onderzoek blijkt dat zowel de steenmarter als de haas in het gebied aanwezig zijn. Ten behoeve van deze soorten dient een ontheffing aangevraagd te worden. Het ligt in de lijn der verwachting dat de benodigde ontheffing wordt verkregen, mits de benodigde maatregelen worden genomen. In de ontheffingsprocedure zullen de benodigde maatregelen om effecten op deze soorten te minimaliseren worden geborgd.

4.8 Water

Kader

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is de watertoets verplicht voor ruimtelijke ontwikkelingen. In een hierover op te nemen paragraaf dient te worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het project voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het project in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

Beleid waterschap

In de Keur van het Waterschap Hunze en Aa's zijn de verboden en verplichtingen ten aanzien van activiteiten in grond- en oppervlaktewater beschreven. Het is niet toegestaan om zonder vergunning van het bestuur meer dan 1500 m² verhard oppervlak aan te leggen in een niet-verhard gebied. Dit geldt met name voor verhard oppervlak waarvan het regenwater versneld naar oppervlaktewaterlichamen afvoert (Artikel 3.2). Bij een toename met meer dan 1.500 m² dient voor de totale toename van verhard oppervlak een voorziening te worden aangebracht met een bergend vermogen van 80 liter/m².

Toets

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling heeft Antea Group een watertoets⁹ opgesteld. Hieronder zijn samenvattend de bevindingen uit de watertoets beschreven. De watertoets is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Huidige situatie

Waterbergingscompensatie

In 2002 is een waterhuishoudingsplan opgesteld en uitgevoerd voor het Fivelpoort-bedrijventerrein. Hierbij is waterberging gecreëerd volgens de normen van die tijd. In de tussentijd zijn de normen aangescherpt vanwege klimaatontwikkeling en extremere neerslag,. Voor de ontwikkeling van dit plan houdt dit in dat er extra bergingscompensatie gerealiseerd moet worden. Het gaat hierbij om 369 m³ waterberging wat neerkomt op circa 10 mm (10 liter/m²).

Maaiveld

De maaiveldhoogte ter plaatse van het plangebied betreft circa NAP -1,4 m in het plangebied. Het natuurgebied ten noorden van het plangebied heeft een maaiveldhoogte van circa NAP +1,5 m op basis van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN3).

Geohydrologie en bodemopbouw

De eerste 5 meter van de bodem bestaat ter plaatse van het plangebied uit een Holocene deklaag (HLC). Ten aanzien van de Holocene deklaag zijn in REGIS geen gegevens bekend van de weerstand, doorlatendheid en doorlatend vermogen, omdat de Holocene deklaag afwisselt bestaat uit zand-, klei- en veenlagen.

Het eerste watervoerende pakket (WVP) bestaat uit een zandlaag van de Formatie van Boxtel en Peelo en heeft een dikte van circa 2 m. Volgens het REGIS II-model wordt de horizontale doorlatendheid (kh) geschat tussen 5,0 en 10,0 m/d. Onder het eerste watervoerende pakket is een kleiafzettingen van de Formatie van Peelo aanwezig met een dikte van 30 m.

De lokale bodemopbouw is bepaald aan de hand van 3 grondboringen binnen een straal van 200 m van het plangebied. De eerste meters van de boringen ten bestaan uit klei en vanaf circa 1 en 1,5 m -mv bestaat de bodem uit veen. Daaronder bestaat de bodem uit klei met afwisselend een venige tussenlaag. Vanaf een diepte van circa 5,0 m – mv bestaat de bodem uit zand tot de verkende diepte.

Oppervlaktewater

⁹ Watertoets Smartlog Appingedam, Antea Group, 21 augustus 2023.

Een begroeide sloot doorsnijdt het plangebied van noord naar zuid. Binnen het plangebied bevindt zich ook oppervlaktewater. Dit is niet opgenomen op de legger en is niet van de categorie primair of secundair.

In Figuur 4-7 zijn de leggergegevens van waterschap Hunze en Aa's opgenomen, met daarin de watergangen weergegeven. De hoofdwatergang is in blauw aangegeven, terwijl de sloten in groen en rood zijn gemarkeerd.

Door waterschap Hunze en Aa's zijn peilbesluiten opgesteld waarin het peil is vastgelegd. Het plangebied is gelegen in een aan- en afvoerpeilgebied en valt onder peilgebied Fivelpoort (code: GPG-D-14975). Het gebied heeft een winterpeil van NAP -2,80 m en een zomerpeil van NAP -2,65 m.



Figuur 4-7 Uitsnede legger oppervlakte waterlichamen (plangebied zwart omkaderd). Bron: Legger oppervlaktewater, Waterschap Hunze en Aa's.

Waterkeringen

Ten noorden van het plangebied bevindt zich op een afstand van 300 meter een regionale waterkering ter plaatse van het Eemskanaal.

Grondwater

De gemeten grondwaterstanden geven een benadering van de grondwaterstanden in het plangebied. De Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG) in de peilbuizen heeft een waarde van circa NAP -1,0 m. De Gemiddeld Laagste Grondwaterstand (GLG) ligt op circa NAP -2,5 m.

Vuil- en hemelwaterafvoer

Het rioolstelsel nabij het plangebied is een gemengd rioolstelsel.

Natuur

Het plangebied ligt bij een bedrijventerrein en natuurgebieden zijn dus geen aandachtspunt. Op circa 150 m ten noorden van het plangebied ligt het dichtstbijzijnde "Bos- en natuurgebieden buiten het NNN" gebied.

Toekomstige situatie

Voorgenomen ontwikkeling

DHG is voornemens om Smartlog Appingedam te ontwikkelen. Het plan is om een distributiecentrum te bouwen. Voorgenomen is om het hemelwater af te voeren naar het polderwater of via een waterbergende voorziening.

Oppervlakteverdeling

Het plangebied beslaat in totaal circa 46.000 m². Bij de ontwikkeling moet worden voldaan aan de eisen van het waterschap en de gemeente voor voldoende waterberging in relatie tot de hoeveelheid verhard oppervlak die aanwezig is.

In de nieuwe situatie bestaat het plangebied uit een verhard oppervlak van 40.550 m² (88% van het totale plangebied). Het onverhard oppervlak in de toekomstige situatie bedraagt circa 4.450 m² (12% van het totale plangebied).

Met de ontwikkeling neemt het verharde oppervlak toe met 37.550 m² ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van de randvoorwaarden en uitgangspunten van Waterschap Hunze en Aa's kan worden geconcludeerd dat er mogelijk compensatie door toename van verharding nodig is.

Waterbergingsopgave

De beoogde ontwikkeling zal leiden tot een toename van de totale verharding in het plangebied. Het voornemen is om het hemelwater te lozen op het polderwater in het plangebied.

Normaliter dient voor de totale toename van verhard oppervlak een voorziening te worden aangebracht met een bergend vermogen van 80 liter/m². In 2002 is echter een waterhuishoudingsplan opgesteld en uitgevoerd voor het Fivelpoort-bedrijventerrein. Hierbij is waterberging gecreëerd volgens de normen van die tijd. Voor de ontwikkeling van dit plan houdt dit in dat er extra bergingscompensatie gerealiseerd moet worden. Het gaat hierbij om 369 m³ waterberging.

Waterveiligheid

Het plangebied is gelegen in een overstroombaar gebied wanneer een primaire waterkering doorbreekt. Uit de kaarten met de kleinste kans op een dijkdoorbraak en dus de grootste overstromingsdiepte komt een overstromingsdiepte van > 5,0 m voor het plangebied.

Uitgaande van GHG=waterpeil van 30 cm beneden maaiveld biedt het plangebied met een groenzone van circa >3.000 m² in het noorden meer dan voldoende ruimte om de waterberging realiseren zoals weergegeven in Figuur 5-1. Bij een maaiveld zonder ophoging is een waterpartij benodigd met een oppervlak van 1.230 m².

Grondwater

Het huidige maaiveld is gemiddeld gelegen op een hoogte van circa NAP -1,4 m. De GHG is ingeschat op circa NAP -1,0 m. De ontwateringsdiepte bij handhaving van huidig maaiveld is daarmee 0,4 m wat onvoldoende is voor gebouwen en woningen.

Het is van belang om rekening te houden met de droogleggingsnorm en er wordt geadviseerd om nieuwe bebouwing voldoende hoog aan te leggen. Met oog op de venige zettingsgevoelige ondergrond zal ophoging nodig zijn om grondwateroverlast te voorkomen.

Waterkwaliteit

Ten opzichte van de huidige situatie heeft het planvoornemen weinig invloed op de waterkwaliteit, mits het watersysteem zo ingericht wordt dat de doorstroming gewaarborgd is. Om ervoor te zorgen dat de afwatering wordt gewaarborgd, worden de volgende vervolgstappen aanbevolen:

- Het vastleggen van de afwateringsvoorzieningen rondom de toekomstige bebouwing;
 - Afstromend water van daken aansluiten op het hemelwaterriool;
 - Overige verharding aansluiten op vuilwaterstelsel (of verbeterd gescheiden stelsel);
 - Laadkuilen voorzien van een olieafscheider aansluiting op het vuilwaterstelsel.

Vuil- en hemelwater

Conform het beleid van de gemeente moet de vuil- en hemelwaterafvoer in de toekomstige situatie waar mogelijk gescheiden worden afgevoerd. Hierbij moet het vuilwater naar het bestaande rioolstelsel worden geleid en het hemelwater naar een waterberging.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling zal leiden tot een toename van de totale verharding in het plangebied. Het voornemen is om het hemelwater te lozen op het polderwater in het plangebied. Voor de ontwikkeling van dit plan moet er extra bergingscompensatie gerealiseerd moet worden. Het gaat hierbij om 369 m³ waterberging.

Bij de nadere uitwerking van de maaiveldhoogten moet rekening worden gehouden met de hoge grondwaterstanden tijdens extreme neerslag. Zonder ophoging van het maaiveld is een waterpartij benodigd met een oppervlak van 1.230 m².

4.9 Externe veiligheid

Kader

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten is verbonden voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen.

Het veiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op een tweetal begrippen, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR):

- Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat één persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute of nabij een inrichting verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer, de opslag en/of de handeling van gevaarlijke stoffen. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand waarbij geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De risico's worden weergegeven in PR risicocontouren.
- Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van een transportroute of een inrichting voor handelingen met gevaarlijke stoffen in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval. In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico geldt voor het groepsrisico geen grenswaarde maar een oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde kan gezien worden als een streefwaarde en heeft geen juridische status. Het overschrijden van de oriëntatiewaarde is mogelijk mits dit in de besluitvorming door het bevoegd gezag wordt gemotiveerd.

Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen (waaronder lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen. Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en personen of objecten die risico lopen (kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen. Het beoordelingskader voor risicovolle inrichtingen wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), waarin de Basis-netten voor weg, spoor en water zijn vastgelegd. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Toetsing

Ten behoeve van de toetsing is door Antea Group een risicobeschouwing en verantwoording van het groepsrisico opgesteld¹⁰. De resultaten en conclusies worden hieronder kort toegelicht. Het rapport is als bijlage opgenomen bij deze ruimtelijke onderbouwing.

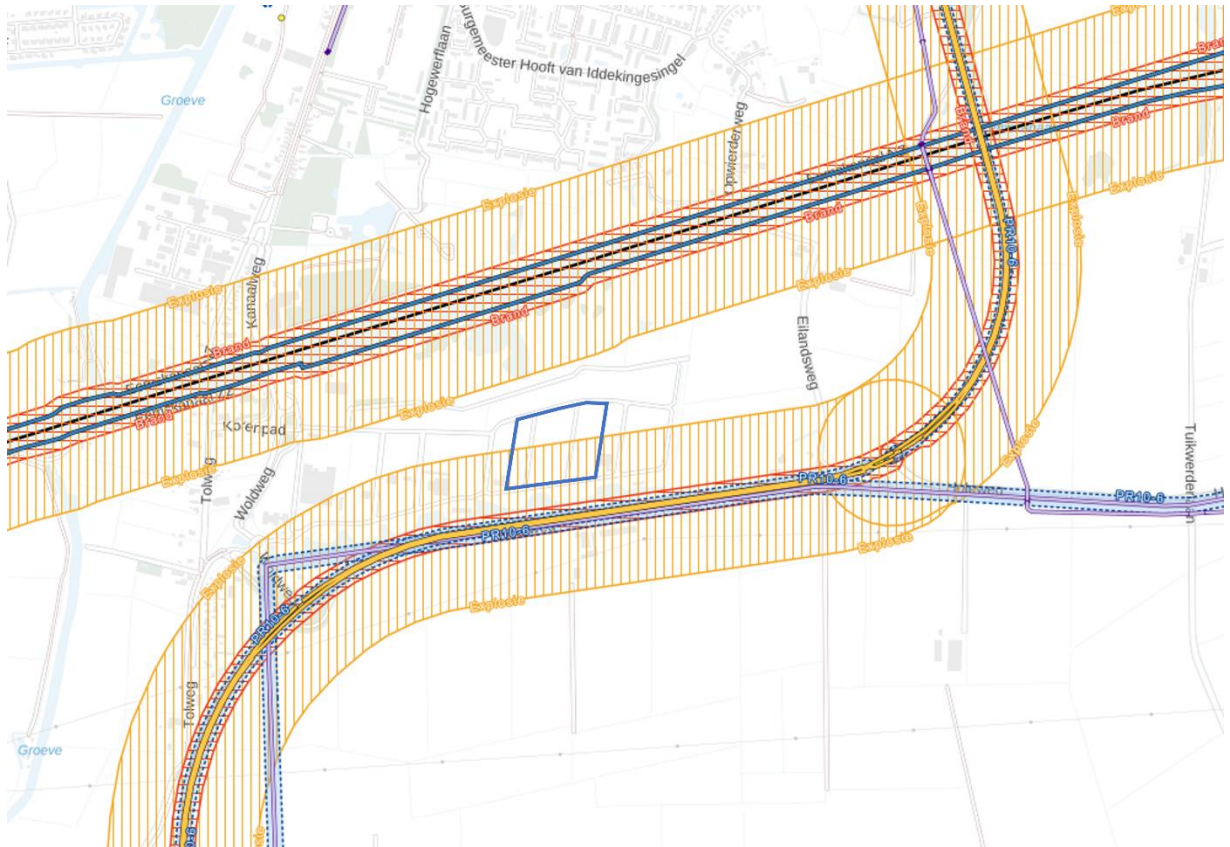
Een distributiecentrum is een bedrijfsgebouw waarin geen grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn (zoals kantoorgebouwen en hotels met een bruto oppervlak van meer dan 1.500 m²). Zodoende betreft een distributiecentrum een 'beperkt kwetsbaar object' in de zin van het Besluit

¹⁰ Externe veiligheid Fivelpoort te Appingedam, Antea Group, 8 augustus 2023.

externe veiligheid inrichtingen. Daarnaast veroorzaakt het distributiecentrum zelf geen risico voor de externe veiligheid.

Beschouwing risicobronnen

Uit raadpleging van de risicokaart is gebleken dat er zich in de omgeving van het projectgebied risicobronnen bevinden (zie Figuur 4-8). Het gaat hierbij om de N33, de N362 en het Eemskanaal (corridor Amsterdam – Noord Nederland).



Figuur 4-8 Risicokaart met projectgebied (in blauwe contour). Bron: Atlas Leefomgeving, 2023

Weg N33

- De weg heeft een 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour van 20 meter. Het plangebied ligt op circa 95 meter afstand van de weg. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- De weg heeft een plasbrandaandachtsgebied. Het plangebied ligt ruim buiten het PAG;
- Het groepsrisico van de weg ligt onder 0,1 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico van de weg neemt niet significant toe ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling;
- Verantwoording van het groepsrisico is conform artikel 7 en 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Vaarweg Eemskanaal (Corridor Amsterdam – Noord Nederland)

- De vaarweg heeft geen 10^{-6} plaatsgebonden risicocontour. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- Het plangebied ligt buiten de 200 meter zone van de vaarweg. Het groepsrisico hoeft conform het Bevt niet te worden berekend;
- Verantwoording van het groepsrisico is conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Weg N326

- De weg heeft een 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicocontour van 10 meter. Het plangebied ligt op circa 800 meter afstand van de weg. Er wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- Het plangebied ligt buiten de 200 meter zone van de weg. Het groepsrisico hoeft conform het Bevt niet te worden berekend;
- Verantwoording van het groepsrisico is conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Verantwoording groepsrisico

Verantwoording van het groepsrisico is voor de N33 en het Eemskanaal van toepassing. In de rapportage is een aanzet gedaan voor de verantwoording van het groepsrisico. Het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Eemsdelta, kan deze elementen betrekken bij de besluitvorming ten aanzien van de ruimtelijke procedure.

Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico stelt de gemeente Eemsdelta in het kader van de ruimtelijke procedure de Veiligheidsregio Groningen in de gelegenheid advies uit te brengen.

Scenario's

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van een weg en een vaarweg. Bij deze risicobronnen kan een plasbrand, een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) of een toxisch scenario optreden. De gevolgen van deze scenario's zijn verschillend.

Plasbrandsscenario:

Het effect dat optreedt bij een ongeval met enkel brandbare vloeistoffen is vooral warmtestraling door een (plas)brand. Het invloedsgebied is circa 30 meter, uitgaande van een calamiteit waarbij de gehele tankinhoud vrijkomt. De omvang van het effect wordt beïnvloed door de oppervlakte van de plasbrand. Gezien de afstand tot het plangebied van circa 95 meter tot de dichtstbijzijnde risicobron, is het plasbrandsscenario niet relevant met betrekking tot het plangebied.

BLEVE-scenario:

Een BLEVE kan zowel plaatsvinden bij een tankwagen als een gastanker (aanstraling door een brand). Een koude BLEVE ontstaat wanneer de ketelwagen met brandbaar gas bezwijkt waardoor er plotseling gas kan ontsnappen, dat na ontsteking ontploft. Een warme BLEVE ontstaat door een (plas)brand in de nabijheid van een ketelwagen met bijvoorbeeld LPG. Door de hitte van de brand loopt de druk in een tankwagen hoog op, terwijl de sterkte van de metalen wand afneemt. Hierdoor kan de wand het begeven en de tank ontploffen.

Toxisch scenario:

Een toxisch scenario ontstaat wanneer een tank (weg- of spoorvervoer) lek raakt en toxische stoffen ontsnappen. Toxische vloeistoffen kunnen verdampen waardoor een gaswolk ontstaat die over de omgeving uit kan waaien. Bij een deel van de aanwezige personen zal letaal letsel optreden door blootstelling aan de gaswolk. Bij de toxische scenario's zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. De omvang, verplaatsingsrichting en verstrooiing van de gaswolk is mede afhankelijk van de weersgesteldheid op dat moment.

Hoogte van het groepsrisico:

Het groepsrisico van de N33 ligt ruim onder de oriëntatiewaarde. In het onderzoek is geconcludeerd dat het groepsrisico van de vaarweg niet significant zal toenemen ten gevolge van de voorgenomen ontwikkelingen binnen het plangebied. Het groepsrisico van de vaarweg hoeft conform het Bevt niet te worden berekend.

Bronmaatregelen

De meest effectieve veiligheidsmaatregelen zijn maatregelen aan de risicobron zelf. In het kader van het Basisnet zijn diverse veiligheidsmaatregelen aan N33 en de vaarweg getroffen. De gemeente is niet bevoegd om aanvullende bronmaatregelen te eisen (voor zover dit technisch gezien al mogelijk is).

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is de mate waarin personen in staat zijn zichzelf (zonder hulp van buitenaf) in geval van een calamiteit in veiligheid te brengen. Het gewenste handelingsperspectief in geval van een calamiteit (schuilen en/of vluchten) is afhankelijk van het scenario.

Gerichte risicocommunicatie met bewoners (bijvoorbeeld via NL-Alert) kan ertoe bijdragen dat alarmering sneller verloopt. Hierbij dient aan te worden gegeven wat het gewenste handelingsperspectief is (schuilen of vluchten) en op welke manier hieraan invulling kan worden gegeven. Op de website van Veiligheidsregio Groningen staan onder 'Gevaarlijke stoffen of gif: wat doe je?' (link) instructies over wat te doen bij een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Het is aanbevelingswaardig om instructies voor de gebruikers op te hangen die betrekking hebben op het handelingsperspectief bij een incident met gevaarlijke stoffen. Deze maatregel kan door de exploitant (en eventuele samenwerking met de Veiligheidsregio) worden uitgewerkt.

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een BLEVE:

In het geval van een 'koude' BLEVE is er geen tijd om te vluchten en zullen alle personen (die zich onbeschermd buiten bevinden) in de directe omgeving slachtoffer worden. Buiten de 150 meter is schuilen in een gebouw of woning in beginsel de beste manier om de calamiteit te overleven. Echter, een koude BLEVE kan plaatsvinden zonder enige aankondiging vooraf. De omgeving zal dus verrast worden door het incident en zelfredzaamheid is niet aan de orde.

Bij een warme BLEVE is er in principe tijd om te vluchten tot buiten het invloedsgebied van de N33 en daar te schuilen (er is eerst brand en daarna volgt pas een explosie).

Mogelijkheden van zelfredzaamheid bij een toxisch scenario:

Bij een calamiteit waarbij toxische gassen vrijkomen is zo snel mogelijk schuilen in een gebouw het voorkeursscenario. Bij een calamiteit met toxische gassen zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. Snel reageren, naar binnen vluchten en ramen en deuren sluiten is bij dit scenario dus van belang.

In geval van een calamiteit met toxische stoffen op de weg is het van belang dat de bebouwing bescherming biedt. Van belang daarbij is dat - in dat geval - de (eventueel aanwezige) mechanische ventilatie centraal afgesloten kan worden (via een noodschakelaar). Dit voorkomt dat bij het optreden van een incident de ramen en deuren gesloten zijn, maar toch toxische stoffen via de ventilatie (versneld) tot het gebouw toetreden. Het is een goedkope maatregel die bij een calamiteit met giftige stoffen zeer effectief kan zijn.

Onder de Omgevingswet dient een mechanisch ventilatiesysteem standaard te beschikken over een voorziening waarmee het systeem handmatig kan worden uitgeschakeld (artikel 4.124 Besluit bouwwerken leefomgeving).

Interne vluchtwegen afstemmen op externe veiligheid:

Een calamiteit met gevaarlijke stoffen bij één van de risicobronnen zal vrijwel direct worden opgemerkt door de directe omgeving. Personen in de omgeving zijn daarbij direct gealarmeerd. Vervolgens dienen de interne vluchtwegen in het gebouw zodanig gesitueerd te zijn dat het mogelijk is aan de risicoluwe zijde te ontluchten. Bij een dreigende BLEVE op de N33 is dit het noorden, bij een incident op de vaarweg is dit het zuiden.

Externe vluchtwegen:

In sommige gevallen kan vluchten eveneens nodig zijn, in geval van een dreigende BLEVE of eventueel als reactie op secundaire branden. De bestaande infrastructuur rond het plangebied biedt voldoende mogelijkheden om de omgeving meerzijdig (naar de risicoluwe zijde) te ontluchten. Via de Fivelpoort en de Lange Teugen kan men meerzijdig het plangebied ontluchten.

Beperkt zelfredzame groepen:

Binnen het plangebied worden geen specifieke functies mogelijk gemaakt die de aanwezigheid van groepen beperkt zelfredzame personen faciliteren.

Bestrijdbaarheid

Bij bestrijdbaarheid dient rekening gehouden te worden met de volgende aandachtspunten bij de twee scenario's:

BLEVE scenario:

Belangrijk voor een ongeval met brandbare gassen (in combinatie met brandbare vloeistoffen) is dat de brandweer zo snel mogelijk ter plaatse van de calamiteit is, zodat de gevolgen van de 'warme' BLEVE bestreden kunnen worden. Tussen de calamiteit en de expansie zit, een korte periode, waarbinnen de brandweer de tijd heeft om de tankwagen te koelen en de druk weggenomen kan worden. De brandweer heeft hier voor langere periode voldoende bluswatercapaciteit voor nodig (primaire, secundaire en eventueel tertiaire bluswatervoorziening). De directe effecten van een 'koude' BLEVE zijn niet te bestrijden, omdat bij een calamiteit met enkel brandbare gassen de tankwagen meteen expandeert, maar secundaire branden dienen wel bestreden te worden.

Toxisch scenario:

Bij een ongeval met toxische gassen en vloeistoffen kan de brandweer, afhankelijk van de stofintensiteit en het groeiscenario, optreden door de gaswolk neer te slaan of te verdunnen/op te nemen met water.

De Veiligheidsregio heeft aparte protocollen voor het bestrijden van incidenten met gevaarlijke stoffen op de weg.

Bereikbaarheid:

De brandweer Appingedam heeft een kazerne aan de Dijkhuizenweg 28. De locatie is goed bereikbaar voor de brandweer.

Conclusie

Op basis van de beschouwing en verantwoording kan gesteld worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.10 Besluit m.e.r.

Kader

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Als een activiteit op grond van onderdeel D m.e.r.-beoordelingsplichtig is, geldt voor een kaderstellend (bestemmings)plan dat die activiteit mogelijk maakt, een plan-m.e.r.-plicht.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de C- of D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of toch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden - aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling. Voor de toets gelden echter geen vormvereisten, daarom wordt de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' gehanteerd.

Toetsing

Het planvoornemen is niet opgenomen in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit

milieueffectrapportage, er is dan ook geen m.e.r. of vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk.

Conclusie

Er is geen m.e.r. of vormvrije m.e.r.-beoordeling noodzakelijk voor het beoogde initiatief.

5. Uitvoerbaarheid

5.1 Ruimtelijke uitvoerbaarheid

In de voorgaande hoofdstukken is beschreven hoe de voorgenomen ontwikkeling van het distributiecentrum ter plaatse van het bedrijventerrein Fivelpoort past binnen het overheidsbeleid. Er zijn geen milieukundige belemmeringen voor het inpassen van distributiecentrum op de projectlocatie. De voorgenomen ontwikkeling is daarmee uitvoerbaar.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ruimtelijke onderbouwing wordt conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar de betreffende instanties. De resultaten van deze procedure worden te zijner tijd in deze ruimtelijke onderbouwing verwerkt.

De ontwerp-omgevingsvergunning wordt op grond van artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) ter inzage gelegd. Gedurende deze periode is het mogelijk om zienswijzen in te dienen bij de gemeente. De resultaten van deze procedure worden te zijner tijd in deze ruimtelijke onderbouwing verwerkt.

5.3 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor de planologische procedure worden via leges in rekening gebracht bij de initiatiefnemer.

De ontwikkeling is een privaat initiatief en komt geheel voor rekening van de initiatiefnemer. Er is geen aanleiding om aan de economische haalbaarheid van het plan te twijfelen.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK Almere
Postbus 10044
1301 AA Almere
T. +31 6 22 60 65 92
E. Chelsea.Blaser@Anteagroup.nl

Copyright © 2023

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct een melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

www.anteagroup.nl