
BEDRIJVENTERREIN MEPPEL – NOORD III

GEMEENTE MEPPEL

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

09 maart 2022

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM 09 maart 2022
KENMERK 20190910

PROJECT Bedrijventerrein Meppel – Noord III
PROJECTLEIDER mr. J. Poelstra

OPDRACHTGEVER Gemeente Meppel

AUTEUR S. Lie



Inhoud

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	5
1.3 Leeswijzer	5
2. Plaats en omvang van het project	7
2.1 Plaats van het project	7
2.2 Kenmerken van het project	11
3. Kenmerken van de milieueffecten	16
3.1 Geluid	16
3.2 Bodem en water	16
3.3 Natuur	17
3.4 Luchtkwaliteit	18
3.5 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid	19
3.6 Cultuurhistorie en archeologie	21
3.7 Aanlegwerkzaamheden	22
3.8 Mitigerende maatregelen	22
4. Conclusie	23
Bijlagen	24
Bijlage 1 – Ontwikkelplan Noord III	24
Bijlage 2 – Markverkenningsonderzoek	25
Bijlage 3 – Eindrapport ladder Noord III	26
Bijlage 4 – Achtergronddocument verkeer Noord III	27
Bijlage 5 – Verkeersstudie	28
Bijlage 6 – Natuurtoets Wnb	29
Bijlage 7 – Stikstofonderzoek	30
Bijlage 8 – Verkennend archeologisch onderzoek	31
Bijlage 9 – Inventariserend veldonderzoek – karterende fase	32
Bijlage 10 – Veldonderzoek – karterende onderzoek	33
Bijlage 11 – Watertoets	34
Bijlage 12 – Onderzoek externe veiligheid	35

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Voor lokale en (boven)regionale bedrijvigheid is er binnen Meppel behoefte aan moderne en goed gesitueerde bedrijventerreinen. Op dit moment is er op de bestaande bedrijventerreinen amper ruimte meer voor nieuwe bedrijven, terwijl er wel vraag is vanuit de markt. Bovendien voldoen de vrijkomende, te herstructureren bedrijventerreinen niet altijd aan de behoefte aan nieuw terrein vanuit de bedrijven. Daarnaast is ook het vrijkomen van ruimte op huidige terreinen gewenst voor de uitbreiding van bestaande bedrijven. Voor de economische ontwikkeling van Meppel is zowel op de korte als ook op de lange termijn behoefte aan ruimte voor nieuwe bedrijvigheid. In deze behoefte is in de structuurvisie Meppel 2030 voorzien door het duiden van het gebied Noord III als reservering voor een toekomstig bedrijventerrein. Ruimtelijk is dit een logische afronding van de bestaande bedrijventerreinen Noord I en II.

Op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Noord' is de beoogde uitbreiding van het bedrijventerrein niet mogelijk. Om de beoogde ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 'een oppervlakte van 75 hectare of meer' (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.3). De beoogde ontwikkeling heeft een oppervlakte van 27 hectare waarvan 19 hectare aan bedrijventerrein wordt toegestaan. Hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is waarin dit document in voorziet.

1.2 Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?


In een m.e.r.- beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- 
- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
 - licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
 - geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen van het bestemmingsplan.

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het plangebied betreft de (agrarische) gronden ten noorden van het bestaande bedrijventerrein Noord II. Globaal wordt het gebied begrensd door:

- het spoortracé Meppel-Steenwijk
- de Rijkssnelweg A32
- de Oude Vaart
- de Drentsche Hoofdvaart

In figuur 2.1 is de (globale) ligging van het plangebied weergegeven.

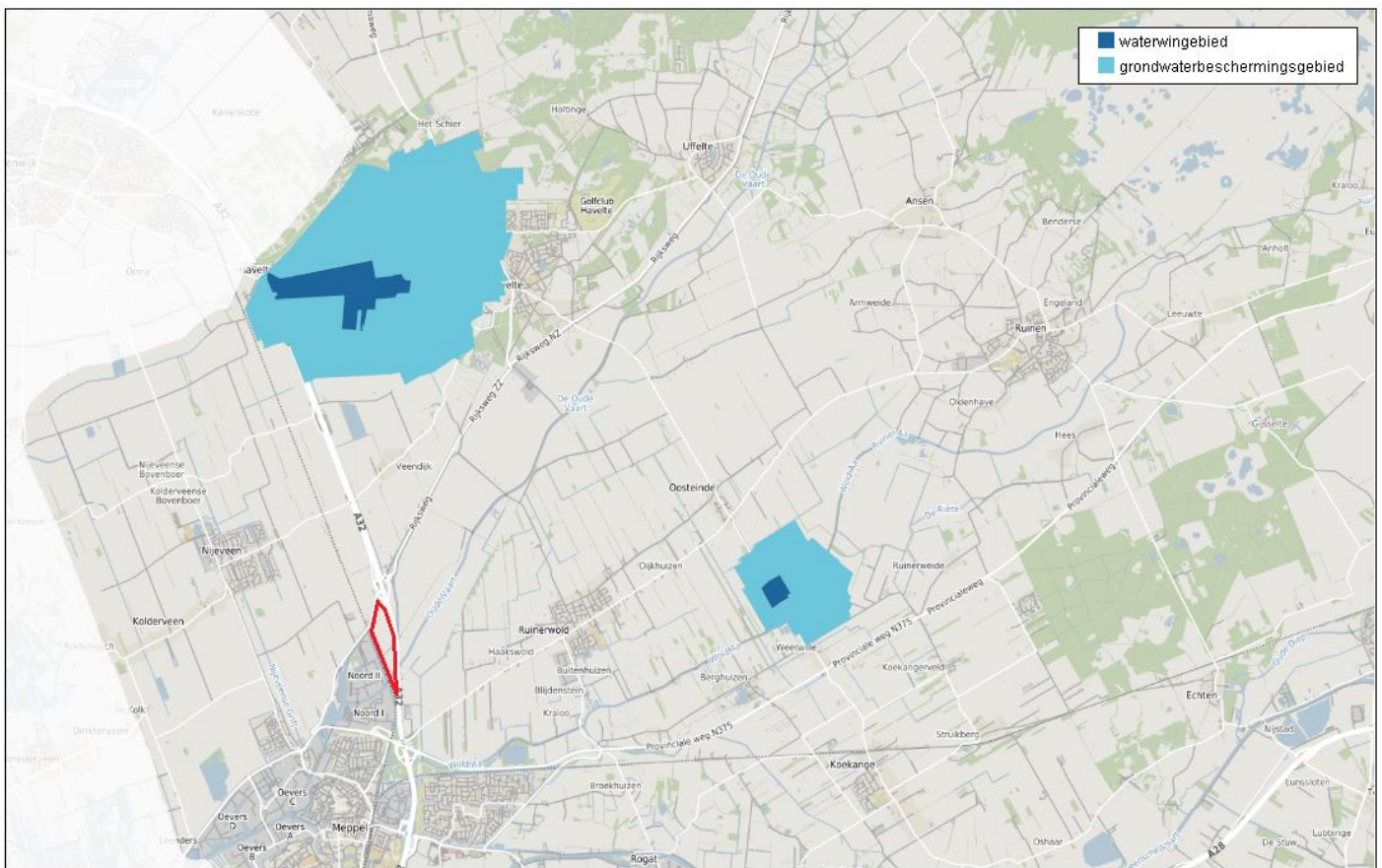


Figuur 2.1 Ligging plangebied

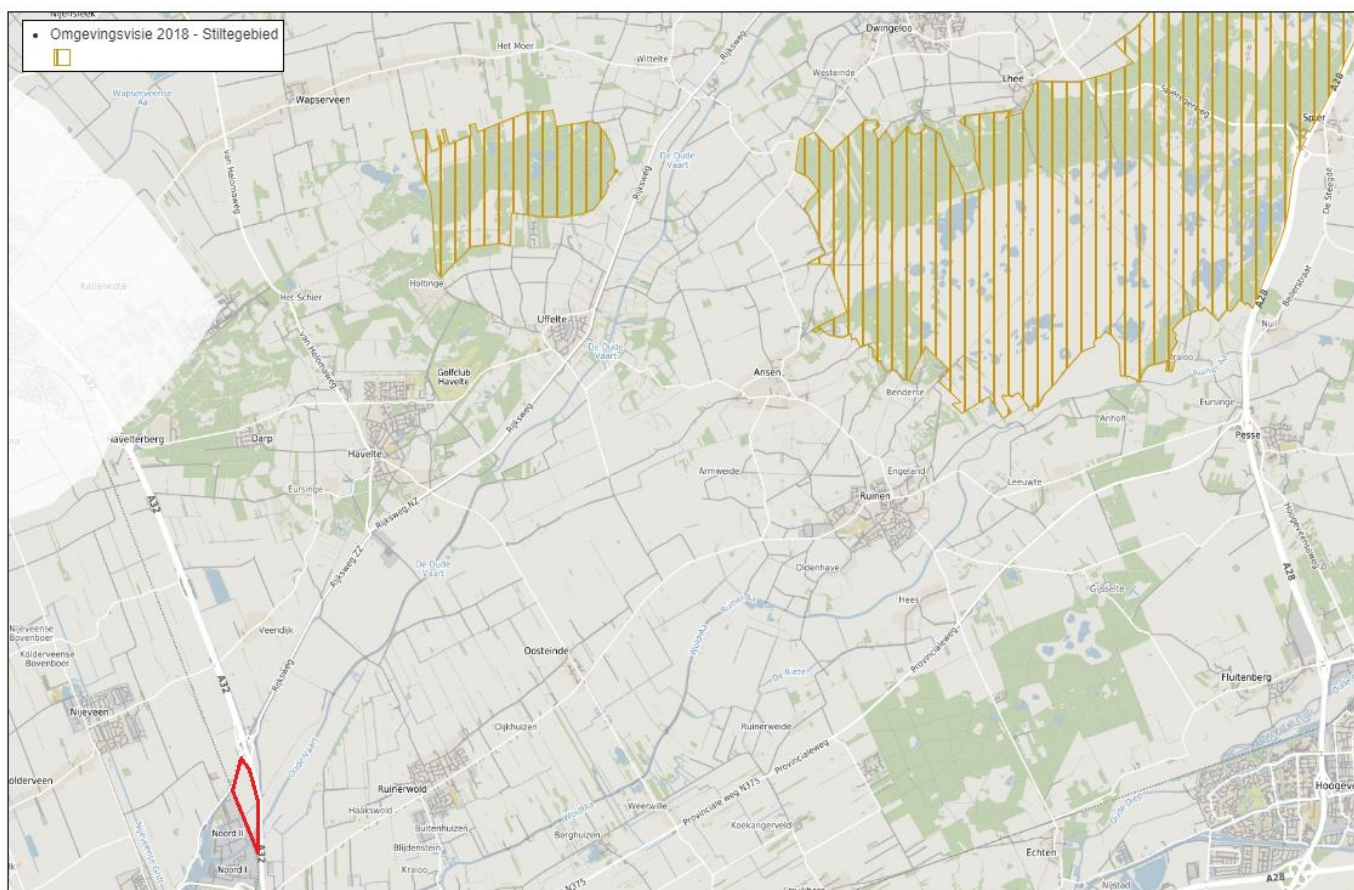
Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

Overeenkomstig het vigerende bestemmingsplan 'Noord' (vastgesteld op 26-09-2013) heeft het noordelijke gedeelte van het plangebied de archeologische dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Archeologisch onderzoek is nodig bij ingrepen groter dan 1.000 m².

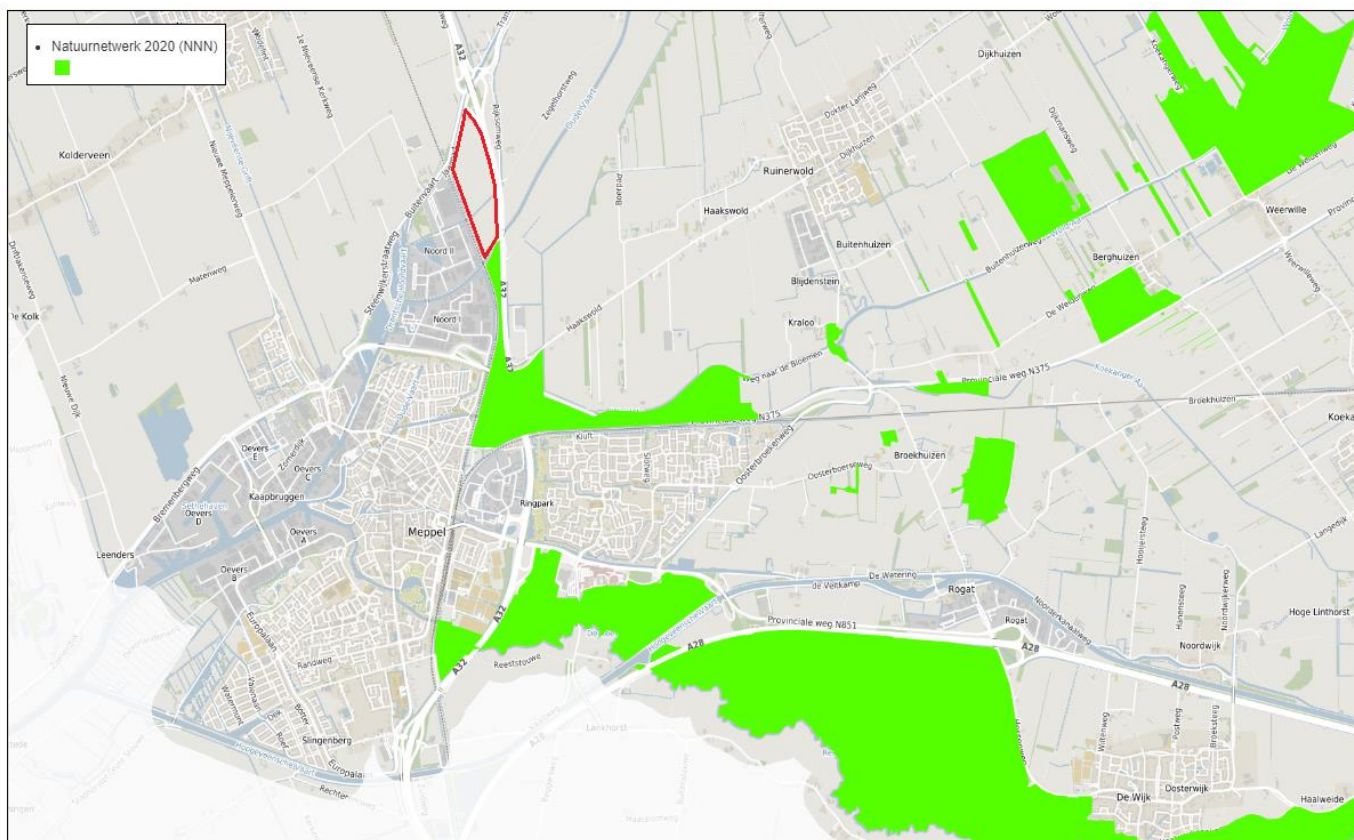
Het plangebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermings- of waterwingebieden (zie figuur 2.2). Ook bevindt het plangebied zich niet in een stiltegebied (zie figuur 2.3). Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. De dichtstbijzijnde delen van het Natuurnetwerk grenzen ten zuiden van het plangebied (zie figuur 2.4). Het plangebied ligt op circa 4 kilometer van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'De Wieden'.



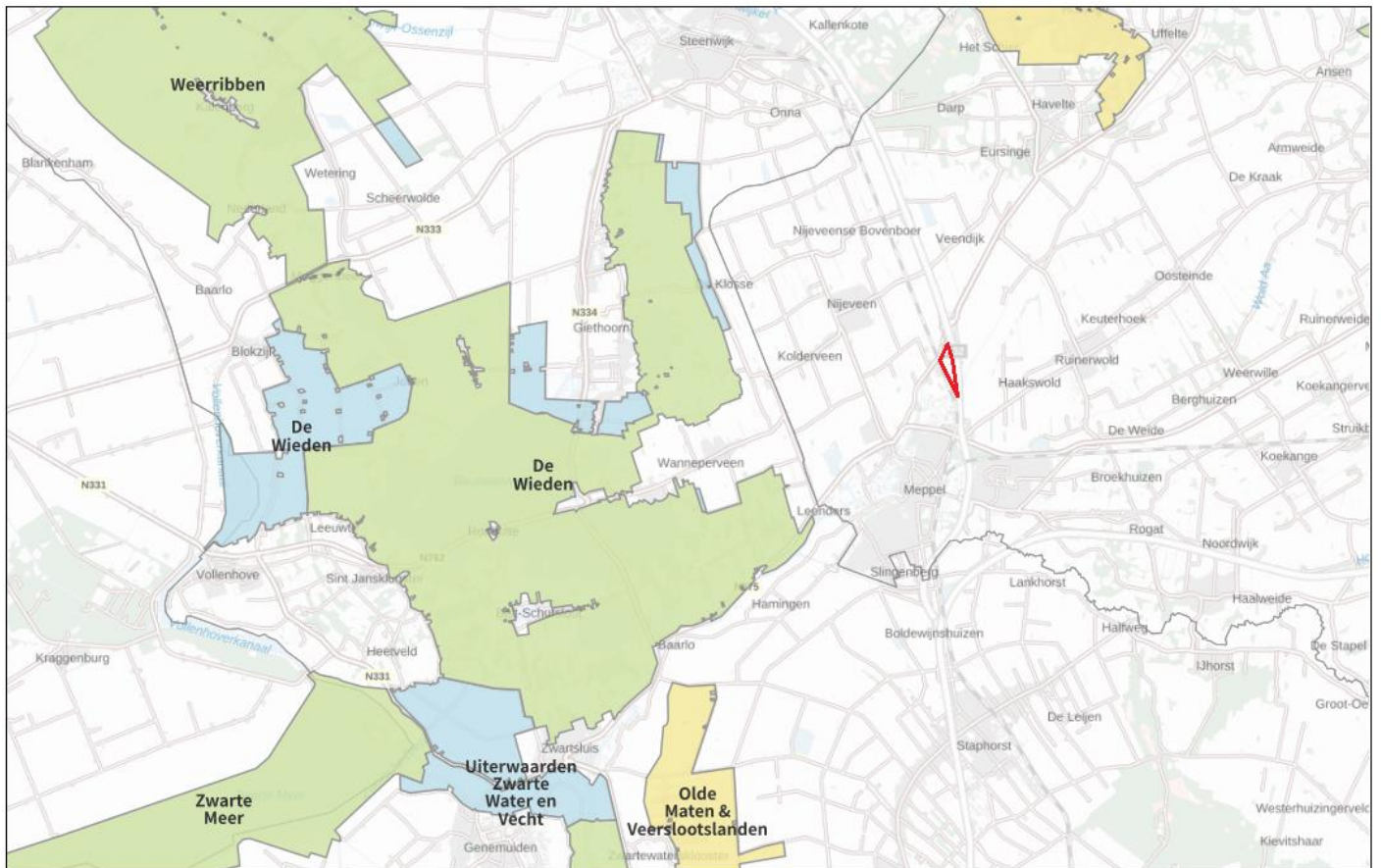
Figuur 2.2 Grondwaterbeschermings- en waterwingebieden en nabij de planlocatie (rood omlijnd) (bron: Provincie Drenthe)



Figuur 2.3 Stilgebieden ten opzichte van plangebied (rood omlijnd) (bron: Provincie Drenthe)



Figuur 2.4 NNN nabij de planlocatie (rood omlijnd) (bron: Provincie Drenthe)



Figuur 2.5 Natura 2000-gebieden ten opzichte van het plangebied (rood omlijnd) (bron: AERIUS Calculator)

2.2 Kenmerken van het project

Ruimtelijke structuur

Ter voorbereiding van het bestemmingsplan is een ruimtelijke verkenning uitgevoerd. Een uitgebreide beschrijving van deze verkenning is opgenomen in bijlage 1.

Noord III vormt één van de entrees van Meppel, zowel vanuit de snelweg als het spoor gezien. Meppel mist momenteel een stedenbouwkundig accent aan deze belevingsassen. Met de ontwikkeling van Noord III is er de ambitie om een stedenbouwkundig accent te creëren; dit kan in de vorm van een gebouwd accent of een verbijzondering in de openbare ruimte.

Vanuit de analyse zijn er (ruimtelijke) uitgangspunten geformuleerd voor de ontwikkeling van Noord III. Conform de analyse zijn deze onder te verdelen in uitgangspunten voor landschap, bebouwing en infrastructuur. Er zijn ook hardere uitgangspunten van meer technische aard die randvoorwaarden geven voor de ontwikkeling.

Landschap

- Esdorpenlandschap en natuurlijk beeklandschap;
- Natuurlijke uitstraling groen;
- De waterranden van de Oude Vaart en de Drentse Hoofdvaart;
- Zichtlijnen haaks op de A32, ten behoeve van de beleving van de entree;

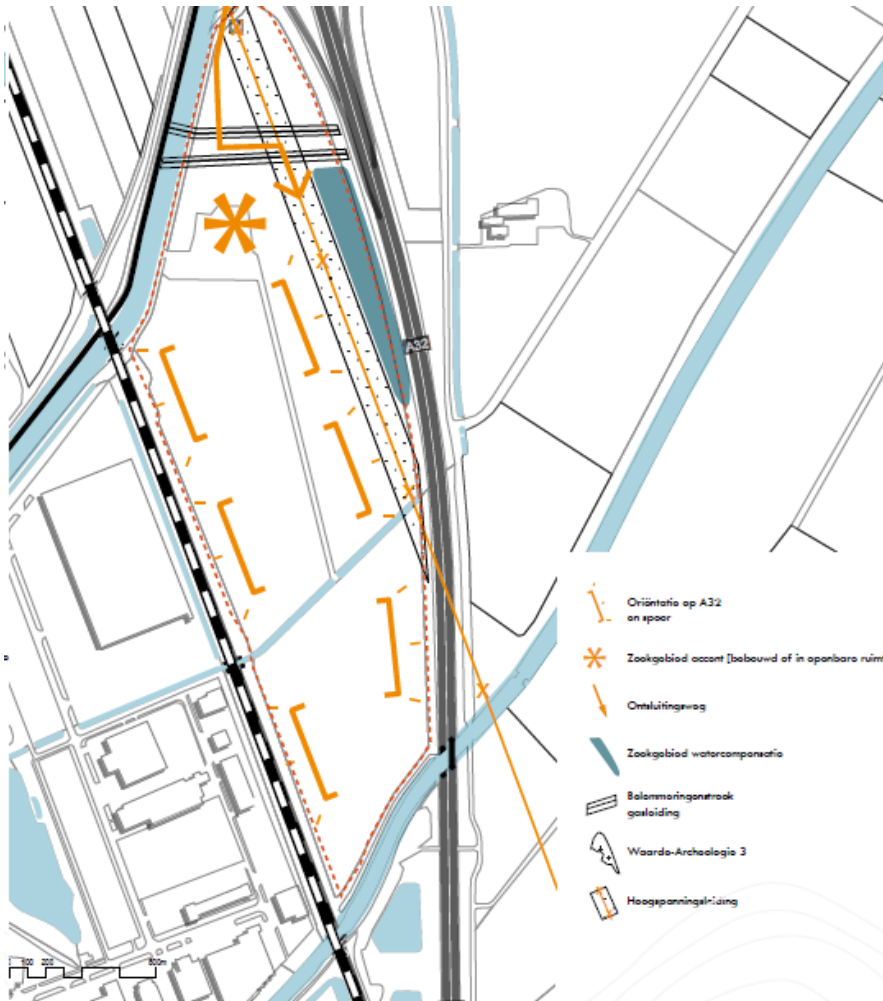
Bebouwing

- Representatieve uitstraling bebouwing langs de A32 en het spoor
- Het slagenlandschap benutten voor de verkaveling;
- Bebouwingslijnen gebruiken die het zicht en het groen begeleiden van oost naar west;

Infrastructuur

- De beleving van het groen meenemen in de ontsluiting;
- Ontsluiting verbinden met het Jaagpad;
- Ontsluitingswegen worden zo goed mogelijk in het groen ingepast of uit het zicht gelegd;

Op basis van bovenstaande (ruimtelijke) randvoorwaarde is in het ontwikkelplan een randvoorwaarde kaart opgesteld. Deze kaart is in het volgende figuur en in bijlage 1 weergegeven.



Figuur 2.6 Ruimtelijke randvoorwaarde Noord III

Functionele structuur

Voor het beoogde bedrijventerrein is in 2018 een marktverkenning uitgevoerd, zie Bijlage 2. Dit onderzoek is in 2021 geactualiseerd, zie Bijlage 3. Hieruit blijkt dat voor de economische ontwikkeling van Meppel zowel op de korte alsook op de lange termijn behoefte is aan ruimte voor nieuwe bedrijvigheid. Nieuwe bedrijfskavels zijn nodig om de uitbreidingsvraag van lokale bedrijven te kunnen faciliteren. Door vertrekkende bedrijven elders in de gemeente kunnen andere bedrijven op hun huidige locatie uitbreiden. Noord III is ook nodig om nieuwe, vaak regionale bedrijven aan te kunnen trekken.

Uit het onderzoek blijkt dat de vraag naar bedrijventerreinen in Meppel voornamelijk voortkomt uit de sectoren handel en logistiek (groot- en detailhandel, vervoer en opslag) en de bouw. Voor de invulling is voldoende flexibiliteit nodig. Er moeten kavels van verschillende maten kunnen worden uitgegeven zonder dat dit de uitgeefbaarheid in een volgende stap bemoeilijkt. Er is daarom een eenvoudige ontsluitingsstructuur ingepast die mogelijkheden biedt voor verschillende indelingen. Net zoals op Noord II is naast uitgeefbaarheid ook het beheer van de openbare ruimte belangrijk. Dit betekent geen restgroen en efficiënte profielen.

De flexibiliteit wordt gezocht in een efficiënte verkaveling waarin verschillende kavelgroottes (tot 5 hectare) op verschillende manieren inpasbaar zijn afhankelijk van de wensen van geïnteresseerde partijen. De omvang van de kavels zal minimaal 0,5 hectare bedragen. Voor het plangebied is onderzocht of het mogelijk is om in het noordelijke puntje een tankstation met eventueel waterstof te realiseren. Op basis van dit externe veiligheidsonderzoek is bepaald dat het tankstation in het kader van externe veiligheid kan voldoen.

Voor de bouwhoogte van de bedrijfsgebouwen wordt aangesloten op de maximale maatvoering die mogelijk is op het bestaande bedrijven Noord I en II. Op dit bedrijventerrein geldt als grootste maximale bouwhoogte 20 meter. Tevens mogen de bedrijfspercelen voor maximaal 70% worden bebouwd. In het ontwikkelplan zijn de algemene eisen voor de kavels verder uitgewerkt in twee varianten (zie Bijlage 1).

Het bedrijventerrein wordt door de gemeente ontwikkeld als een regulier bedrijventerrein en zal wat betreft het profiel aansluiten op Noord II, met een focus op transport, logistiek, productie, groothandel en bouw (maximaal milieucategorie 3.2). De actuele vraag is vooral van bedrijven uit deze sector. Bedrijven uit een hogere categorie worden alleen toegestaan als de milieueffecten en de invloed op de omgeving gelijkwaardig zijn aan bedrijven van milieucategorie 3.2. Het is niet de ambitie dat er zich op het bedrijventerrein geluidzoneringsplichtige inrichtingen kunnen vestigen, het wordt dus geen gezoneerd bedrijventerrein. In onderstaand figuur, wordt het beoogde verkavelingsplan weergegeven. De opgenomen oppervlakte van de bedrijfspercelen zijn uitwisselbaar en kunnen met de gronduitgifte nog wijzigen.



Figuur 2.7 Beoogde verkavelingsplan

Verkeersgeneratie

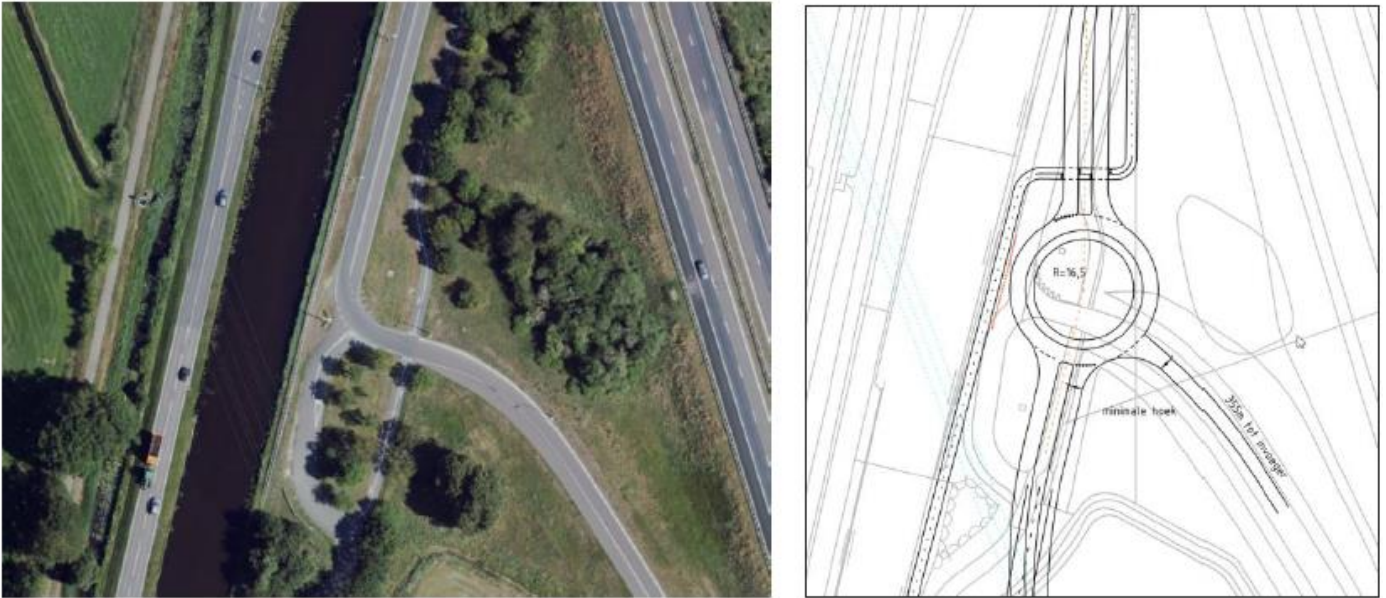
Uit het verkeersonderzoek (Bijlage 4) blijkt dat door de beoogde ontwikkeling een verkeersgeneratie van 1.300 motorvoertuigen ontstaat. Daarvan zijn er 1.100 personenauto's en ruim 200 vrachtwagens.

Ontsluiting omgeving

In Bijlage 4 is onderzocht of de toename aan verkeersbewegingen invloed heeft op de wegen en kruispunten in de omgeving. Op basis van de verwachte verkeersstromen zijn drie knooppunten van belang, Toerit A32 - zuid, Afrit A 32 - zuid en Toerit A32 - noord. Uit het onderzoek blijkt dat bij Afrit A 32 - zuid en Toerit A32 - noord geen problemen ontstaan door de nieuwe

verkeersbewegingen. Uit het onderzoek blijkt dat, ondanks de beperkte toename, het waarneembaar kan zijn bij de Toerit A32 - zuid.

Op de huidige toerit A32 gaat de provinciale weg ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart, vloeiend over in de toerit naar de A32. In de bocht van de weg, sluit het Jaagpad als ondergeschikte weg aan door middel van een voorrangskruispunt. Deze ontsluiting is buiten de plangrens van dit bestemmingsplan gelegen. Voor een goede ontsluiting van het plangebied is het noodzakelijk dat er een reconstructie plaatsvindt. In het onderzoek wordt voorgesteld om uit te gaan van een enkelstrooksrotonde. In het volgende figuur is deze reconstructie weergegeven.



Figuur 2.8 Vormgeving kruispunt toerit A32-zuid, huidig (links) en schetsontwerp toekomst (rechts)

Ontsluiting bedrijventerrein Noord III

Op basis de verkeersstudie die voor de ontwikkeling is uitgevoerd (Bijlage 5), is de (hoofd)ontsluiting van het plangebied bepaald. Op het bedrijventerrein wordt parallel aan de hoogspanningsmasten, één hoofdontsluitingsweg gerealiseerd. Deze weg loopt van zuid naar noord. Aan de noordzijde gaat deze weg over op het Jaagpad. Dit deel van het Jaagpad moet voor de beoogde ontwikkeling worden geüpgraded, zodat een goede ontsluiting van het plangebied ontstaat op de N371, die in verbinding staat met de Rijkssnelweg A32. Afhankelijk van de verkaveling van het bedrijventerrein wordt de weg in het plangebied aangesloten op de hoofdontsluitingsweg.

In de huidige situatie worden Noord II en III van elkaar gescheiden door de spoorverbinding Meppel-Steenwijk. De twee gebieden zijn via het Jaagpad met elkaar verbonden. Echter, dit pad is niet toereikend om als een volwaardige ontsluitingsweg te dienen. Daarnaast gaat het pad over een gelijkwaardige spoorwegovergang. Momenteel vinden verkennende gesprekken plaats tussen de gemeente Meppel, de provincie Drenthe en Pro rail om te onderzoeken of het Jaagpad kan worden geüpgraded naar een volwaardige ontsluiting waar het Jaagpad en de spoorwegovergang elkaar niet meer 'kruisen'. De realisatie van deze (extra) ontsluiting is afhankelijk van deze verkennende gesprekken en de planning (realisatie planning) van Prorail.

In onderstaand figuur 2.5 zijn de verkeersstructuren ingetekend. Door middel van een rode stippellijn is het zoekgebied voor de extra ontsluitingsweg weergegeven. Op basis van het geldende bestemmingsplan 'Noord' is dit gebied bestemd met de bestemming verkeer. Planologisch is deze weg dus al mogelijk.



Figuur 2.9 Verkeersstructuren

Parkeren

Op het plangebied is er voldoende ruimte om te voorzien in de parkeerbehoefte.

Verontreiniging, hinder, risico van zware ongevallen en rampen, risico's voor de menselijke gezondheid

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn er verder geen redelijkerwijs te verwachten toekomstige ontwikkelingen in de buurt waarmee cumulatie verwacht kan worden.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven. Het is gebruikelijk de milieueffecten van de beoogde situatie te vergelijken met de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Geluid

In het plangebied worden geen geluidsgevoelige objecten gerealiseerd. In de omgeving van het plangebied zijn ook geen geluidsgevoelige objecten of functies aanwezig. Tevens worden er op het bedrijventerrein geen geluidzoneringsplichtige inrichtingen toegestaan. Een akoestisch onderzoek naar wegverkeer- of industrielawaai is dus niet noodzakelijk.

Uitstralingseffect

Voor toetsing van het uitstralingseffect bestaat geen wettelijk kader. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang met meer dan 40% sprake is van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). Gezien de ontsluitende functie van de omliggende wegen zal de extra bijdrage van 1.300 mvt/etmaal minder zijn dan 40% van de totale verkeersintensiteit over deze wegen. Relevante negatieve uitstralingseffecten naar de omgeving zijn dan ook uitgesloten. Tevens is het plangebied direct langs ontsluitende wegen gelegen waardoor het extra verkeer niet langs gevoelige bestemmingen zoals woningen komen.

3.2 Bodem en water

Bodem

De gemeente Meppel heeft de gronden aangekocht. Bij de verkoop van de gronden wordt een schonegrondverklaring door de verkopende partij afgegeven. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de gronden schoon zijn. Deze schonegrondverklaring wordt ondersteund door een (verkennd) bodemonderzoek. Dit verkennende bodemonderzoek wordt uitgevoerd voor de uitgifte van de gronden.

Met de beoogde ontwikkeling worden geen bodemvervuilende functies mogelijk gemaakt. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect bodem uitgesloten worden.

Water

Het plangebied bevindt zich in het beheergebied van waterschap Drents-Overijsselse Delta. Uit de standaard gegenereerde toetsresultaten blijkt dat voor het plangebied een normale procedure nodig is (bijlage 11). Het plangebied heeft een oppervlakte van 27 hectare. In dit gebied wordt circa 19 hectare aan bedrijventerrein toegestaan. Naast de bedrijfspercelen wordt binnen het plangebied een hoofdontsluiting gerealiseerd. Voor de toename aan verharding geldt dat minimaal 10% van verharding gecompenseerd moet worden. Uitgaande dat de volle 19 hectare wordt verhard en er 1 ha, aan ontsluitingsweg wordt gerealiseerd, komt dit neer op 2 hectare watercompensatie. Het gebied grenzend aan de Rijkssnelweg

wordt gereserveerd voor (oppervlakte)water. Dit gebied heeft een oppervlak van 2 tot 3 hectare. Daarmee wordt voldaan aan de voorwaarde van 10% watercompensatie.

Hemelwater afkomstig van de nieuwe bedrijfspercelen wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater, dat binnen het plangebied wordt gerealiseerd. Hiervoor moet binnen het plangebied een goed af watersysteem worden aangelegd.

De capaciteit van het huidige rioolstelsel en de rioolwaterzuiveringsinstallatie vormt een punt van aandacht. In het gebied is nog geen afvalwatersysteem. Met de realisatie van het gebied wordt een nieuw riool aangelegd.

De Drentsche Hoofdvaart en de Oude Vaart vormen de noordelijke en zuidelijke grens van het plangebied. Deze wateren zijn nog niet aangewezen als overige of regionale waterkering. De kans is groot dat dit in de nabije toekomst wel het geval is. Daarom wordt aan de noordelijke en zuidelijke grens van het plangebied een zone van minimaal 25 m vrij gehouden, zodat hier in de toekomst een waterkering kan worden gerealiseerd.

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet uitlogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase. Met de inrichting van het terrein zal geen gebruik worden gemaakt van exoten die de waterkwaliteit en -kwantiteit negatief kunnen beïnvloeden. De ontwikkeling heeft hiermee geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

3.3 Natuur

Gebiedsbescherming

Met betrekking tot gebiedsbescherming is de ligging van de aangewezen Natura 2000-gebieden en het Natuurnetwerk Nederland (NNN-gebieden) van belang.

Tijdens de bureaustudie, die is opgenomen in de natuurtoets, zijn geen vormen van gebiedsbescherming naar voren gekomen die direct betrekking hebben op het plangebied. Het plangebied valt niet onder de EHS/NNN of Natura 2000 en is niet aangewezen als ganzenoerageergebied of weidevogelgebied. Echter, doordat het onduidelijk is wat er exact aan werkzaamheden in het plangebied plaats gaan vinden, is niet uit te sluiten dat stikstofdepositie een effect kan gaan hebben op het op circa 4 km afstand gelegen Natura 2000-gebied De Wieden.

Stikstofdepositie

Om te berekenen hoe hoog de stikstofdepositie op Natura 2000-gebied zal zijn als gevolg van de ontwikkeling, is met AERIUS een berekening uitgevoerd. Deze berekening is bijgevoegd als bijlage 7. In het stikstofonderzoek zijn twee varianten onderzoek namelijk, een bedrijventerrein aangesloten op het gas, en een duurzame variant een bedrijventerrein die niet is aangesloten op het gas. Het bedrijventerrein wordt niet aangesloten op het gas (duurzame variant). De gebruiksfase van het bedrijventerrein leidt in de duurzame variant niet tot een toename in de stikstofdepositie op stikstofgevoelig habitattypen en/of leefgebieden ten opzichte van de referentiesituatie (bemest bouwland).

Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect gebiedsbescherming uitgesloten worden.

Soortenbescherming

Op grond van de Wet natuurbescherming geldt een algemeen verbod voor het verstoren en vernietigen van beschermde plantensoorten, beschermde diersoorten en hun vaste rust- of verblijfplaatsen. Onder voorwaarden is ontheffing van deze verbodsbepalingen mogelijk. Voor soorten die vermeld staan in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en een aantal Rode Lijstsoorten zijn deze voorwaarden zeer streng. Voor het plangebied is een ecologische quickscan uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn als bijlage 6 toegevoegd.

Vogels

- Er is in de hoogspanningsmast een oud zwart kraaiennest aangetroffen dat potentieel bewoond wordt door slechtvalk of boomvalk en in dat geval jaarrond beschermd is.

- Binnen en vlak buiten het plangebied kunnen vogels tot broeden komen waarvan de nesten geen jaarronde bescherming genieten, maar wel beschermd zijn tijdens het broedseizoen.

De hoogspanningsmasten blijven met de beoogde ontwikkeling behouden. Het nest wat hierin aanwezig is, blijft dus ook behouden. Werkzaamheden zullen buiten het broedseizoen blijven ter bescherming van de overige (broed)vogels.

Zoogdieren

- Het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen kan niet uitgesloten worden in het transformatorhuisje.
- Mogelijk vormen de bomenlaan in het noorden en de twee vaarten in het noorden en zuiden essentiële vliegroutes voor vleermuizen.
- Het is niet uit te sluiten dat de waterspitsmuis in het plangebied voorkomt, in de sloten rondom het plangebied welke kwelwater gevoed zijn.
- De aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen van steenmarter, das en otter is in de ruigten met moerasvegetatie nabij het spoor niet uit te sluiten.
- Er komen naar alle waarschijnlijkheid tevens andere lichter beschermde zoogdiersoorten voor waarvoor een provinciale vrijstelling geldt ingeval van ruimtelijke ontwikkelingen. Wel geldt voor deze soorten de zorgplicht.

Zoals de plannen er nu liggen blijft het transformatorhuisje behouden. Rondom het plangebied wordt een groene zone van minimaal 25 meter of groter gerealiseerd. Het huidige groen, de bomenlaan, blijft hier behouden. Langs het spoor is een ruige vegetatie geconstateerd. Ook dit groen en water blijft in het kader van biodiversiteit behouden. Dit geldt eveneens voor de kwelsloten aan de noord- en zuidzijde van het plangebied.

De nieuwe ontsluiting ten behoeve van het bedrijventerrein wordt aan de noordzijde aangesloten op het Jaagpad. De definitieve ontsluiting op het Jaagpad is nog niet bekend, hierdoor is het ook nog niet duidelijk of en welke bomen er eventueel gekapt moeten worden. Het aanvullende onderzoek moet op basis van de definitieve ontsluiting worden uitgevoerd en voordat bomen worden gekapt.

Vissen, reptielen en amfibieën en ongewervelden

- De grote modderkruiper in diverse sloten in en aan de rand van het plangebied kan niet worden uitgesloten. Daarnaast is het niet uitgesloten dat de ringslang in de ruigte met moerasvegetatie langs het spoor aanwezig is.
- In het plangebied komen naar alle waarschijnlijkheid licht beschermde amfibieënsoorten voor. Voor deze soorten geldt geen provinciale vrijstelling ingeval van ruimtelijke ontwikkelingen, maar geldt wel de zorgplicht.

Zoals hiervoor beschreven, wordt rondom het plangebied een zone van minimaal 25 meter of groter gerealiseerd. In deze zone zijn de kwelsloten en de ruigte met moerasvegetatie langs het spoor aanwezig. De kwelsloten en het groen langs het spoor blijven behouden.

Met de beoogde ontwikkeling blijft het bestaande groen en water rondom het plangebied behouden. Wel worden deze groenstructuren versterkt. Door het behoud van het bestaande groen en water in de randen langs het plangebied kunnen negatieve effecten op beschermde soorten in het gebied worden uitgesloten. Indien er toch werkzaamheden plaatsvinden in deze gebieden, is alsnog een aanvullend onderzoek nodig.

3.4 Luchtkwaliteit

De beoogde ontwikkeling betreft het realiseren van een bedrijventerrein en leidt tot een toename van verkeer van 1.300 mvt/etmaal. Het aandeel vrachtwagens bedraagt 15% (200 mvt/etmaal). Middels de NIBM-tool is berekend of de toename niet in betekende mate is.

Tabel 3.1 NIBM-tool

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

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1300
Aandeel vrachtverkeer	15,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	2,02
PM ₁₀ in µg/m ³	0,34
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	

Uit de NIBM-tool blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 2,02 µg/m³ en van fijn stof van 0,34 µg/m³ (zie tabel 3.1). De fijn stof toename blijft onder de 1,2 µg/m³, de grens van 1,2 voor NO₂ wordt overschreden.

Uit de NIBM-tool blijkt dat niet zonder meer gesteld kan worden dat de realisatie van het bedrijventerrein niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Om de effecten van het bedrijventerrein op de luchtkwaliteit te bepalen is onderzocht wat de concentraties luchtverontreinigende stoffen langs de dichtstbijzijnde weg bedroegen. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Rijkssnelweg A32, ten noorden van het plangebied. Uit de NSL-monitoringstool 2020 blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2020; 15,5 µg/m³ voor NO₂, 15.4 µg/m³ voor PM₁₀ en 8.8 µg/m³ voor PM_{2,5}.

De jaargemiddelde waarden voor stikstof zijn dermate laag dat een zeer lichte toename van 2,02 µg/m³ stikstof acceptabel is. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ lag op 6 dagen. De concentratie NO₂ zal toenemen tot 17,52 µg/m³ (15,5 + 2,02), de bijdrage van het plan leidt derhalve niet tot overschrijding van de grenswaarden. Hierdoor is er ter plaatste van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

3.5 Risico's op zware ongevallen of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid

Externe veiligheid

Volgens de risicokaart zijn er in de directe omgeving van het plangebied geen risicovolle inrichtingen aanwezig. Wel vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over het spoor, de weg en door buisleidingen.

In het noordelijke deel van het plangebied lopen twee aardgasleidingen van de NAM. Daarnaast vindt over de Rijkssnelweg transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het plangebied vindt zich niet in de PR 10⁻⁶-contour. Wel bevindt het plangebied zich binnen het invloedsgebied van het GR van de twee gasleidingen en de A32. Om de hoogte van het GR te bepalen, is het uitvoeren van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) noodzakelijk. In het kader van externe veiligheid is een onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 12.

Plaatsgebonden en groepsrisico

Uit het onderzoek blijkt dat het plaatsgebonden risico van de A32 en de N371 geen belemmering vormen voor de ontwikkeling van het plangebied.

Het groepsrisico is in zowel de huidige als toekomstige situatie kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico hoeft niet verder te worden verantwoord. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Voor de twee hogedruk gasleidingen die door plangebied lopen, is een beperkte verantwoording van het groepsrisico opgesteld. In een beperkte verantwoording van het groepsrisico hoeven slechts vier zaken aan de orde te komen, namelijk:

- a. De personendichtheid in het invloedsgebied van de buisleidingen.
- b. De hoogte van het groepsrisico.
- c. De bestrijdbaarheid.
- d. De zelfredzaamheid.

In overleg met de veiligheidsregio worden bovenstaande onderdelen verantwoord.

Multi-fuel tankstation

Er is de wens om in het noordelijke deel van het plangebied een tankstation met LPG en waterstof mogelijk te maken. In het onderzoek naar externe veiligheid (bijlage 12) zijn de mogelijkheden voor dit tankstation onderzocht.

LPG

De invulling van het tankstation is nog niet bekend. In het onderzoek is daarom rekening gehouden met een doorzet van meer van 1.000 m³ per jaar. Op basis van een doorzet van 1.000 m³ per jaar geldt voor het plaatsgebonden risico een zone van 40 meter vanaf het vulpunt. Door het vulpunt en ondergrondse opslagtank in het noordelijke deel vast te leggen, zal het plaatsgebonden risico geen belemmering vormen.

Voor het groepsrisico geldt een invloedsgebied, waarbinnen personen worden meegenomen voor het berekenen van het groepsrisico, van 150 m gemeten vanaf de bovengrondse aansluitingen van de ondergrondse opslagtank en vanaf het vulpunt. Door het vulpunt en ondergrondse opslagtank in het noordelijke deel vast te leggen, zal het groepsrisico geen belemmering vormen.

Om bovenstaande te borgen wordt op de verbeelding van dit bestemmingsplan het vulpunt vastgelegd. In de planregels van het bestemmingsplan wordt een doorzet van 1.000 m³ opgenomen.

Waterstof

De risico's van een waterstoftankstation kenmerken zich door (relatief) hoge kansen en (relatief) lage effectafstanden. De grootte van de effectafstanden worden bepaald door de druk in de verschillende installaties en de diameter van de uitstroming. Volume is geen relevante factor. In het toekomstige besluit kwaliteit leefomgeving zijn afstanden gegeven voor een waterstof tankstation. De afstand plaatsgebonden risico is 35 m vanaf het vulpunt. Uit het onderzoek blijkt dat binnen 35 m van de grens van de beoogde locatie geen plannen zijn voor bebouwing.

Het invloedsgebied van een waterstoftankstation wordt bepaald door het scenario fakkelbrand van een van de installatieonderdelen. Waterstoffakkels hebben een relatief smal oppervlakte en stralen minder uit in de breedte dan koolwaterstoffakkels. Ook is waterstof zeer vluchtig waardoor de kans op het ontstaan van een explosief mengsel kleiner is dan bij koolwaterstoffen. Deze beide eigenschappen van waterstof hebben tot gevolg dat bij de meeste waterstoftankstations geen of een zeer laag groepsrisico wordt berekend. Het is daarom niet de verwachting dat het bestemmen van een waterstoftankstation op deze locatie leidt tot een situatie met een hoog groepsrisico.

Hiermee worden geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect externe veiligheid.

Risico's op rampen door klimaatverandering

Met de beoogde ontwikkeling vindt er toename van verharding plaats, hiervoor zal waterberging gerealiseerd worden. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatadaptatie hiermee niet toe.

Risico's voor de menselijke gezondheid

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, bodem, externe veiligheid en luchtkwaliteit. Een significant effect op de risico's voor de menselijke gezondheid is daarmee uitgesloten.

3.6 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

In het plangebied zijn geen Rijks- en gemeentelijke monumenten aanwezig. Ook zijn er geen karakteristieke panden.

De Drentsche Hoofdvaart is aangewezen als een gebied waar de cultuurhistorische samenhang groot is. De Drentsche Hoofdvaart vormt een zelfstandige beelddrager met de inrichting van kanaal en verwante bebouwing, en is als lijn in het noorden de drager van de veenkoloniale lintdorpstructuur, en in het zuiden ondergeschikt aan het omringende esdorpenlandschap. Ten aanzien van de Drentsche Hoofdvaart wordt gestuurd op het versterken van het karakter als beelddrager van een ensemble van kanaal, sluis- en brugcomplexen en gerelateerde bebouwing.

Met de beoogde ontwikkeling worden werkzaamheden voorgesteld in de directe nabijheid van het kanaal. Ter hoogte van het kanaal komt een zone van 40 meter waar geen bebouwing wordt voorgesteld. Ook blijft de beeldbepalende bomenlaan behouden. Hiermee kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

Archeologie

De gemeente Meppel heeft een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart beschikbaar. Daarmee heeft de gemeente Meppel een instrument in handen op basis waarvan zij op een verantwoorde manier met haar bodemarchief kan omgaan. Het beleid geeft een indicatie van de trefkans voor archeologische waarden. Op hoofdlijnen worden drie verwachtingszones onderscheiden: lage verwachting, middelhoge verwachting en hoge verwachting.

Voor een heel klein deel van het plangebied, de noordhoek, geldt een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3'. Volgens de beleidskaart archeologie is sprake van een middelhoge archeologische verwachting. Het overige gedeelte van het plangebied heeft geen archeologische verwachting. Voor het plangebied geldt dat bij ingrepen groter dan 1.000 m² onderzoek nodig is. Daarom is voor de beoogde ontwikkeling een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 8. Uit het booronderzoek blijkt dat in het plangebied een oude meander aanwezig is. Indien hier bodemversturende werkzaamheden plaatsvinden, is vervolgonderzoek aan de orde. Dit vervolgonderzoek is reeds uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen bijlage 10.

Tijdens het karterend booronderzoek zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Daarom kan worden aangenomen dat in het plangebied geen archeologische resten aanwezig zijn. Op basis van de resultaten van het veldonderzoek wordt geadviseerd geen archeologisch vervolgonderzoek in het plangebied uit te voeren en het plangebied vrij te geven voor het aspect archeologie. Het is op basis hiervan dan ook niet nodig om de dubbelbestemming voor archeologie, zoals die was opgenomen in het hiervoor geldende bestemmingsplan, op te nemen.

Mochten tijdens de werkzaamheden onverhoopt toch archeologische resten worden aangetroffen, of resten waarvan redelijkerwijze kan worden vermoed dat het om archeologische resten gaat, dan geldt op grond van de Erfgoedwet (art. 5.10) een meldingsplicht. Dit kan bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE, www.cultureelerfgoed.nl).

3.7 Aanlegwerkzaamheden

Gelet op de tijdelijkheid van de aanlegwerkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden. Tevens zal vanwege de kleinschaligheid ook geen sprake zijn van significante negatieve milieueffecten, zoals geluid- en stofoverlast, ten tijde van de werkzaamheden.

3.8 Mitigerende maatregelen

- Voor de verharding van circa 20 hectare door de beoogde ontwikkeling zal 2 hectare compensatie plaatsvinden. Het gebied grenzend aan de Rijkssnelweg is gereserveerd voor (oppervlakte)water. Dit gebied heeft een oppervlak van 2 tot 3 hectare.

4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat het plangebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.



BIJLAGEN

Bijlage 1 – Ontwikkelplan Noord III



Bijlage 2 – Markverkenningsonderzoek



Bijlage 3 – Eindrapport ladder Noord III



Bijlage 4 – Achtergronddocument verkeer Noord III



Bijlage 5 – Verkeersstudie



Bijlage 6 – Natuurtoets Wnb



Bijlage 7 – Stikstofonderzoek


Bijlage 8 – Verkennend archeologisch onderzoek



Bijlage 9 – Inventariserend veldonderzoek – karterende fase



Bijlage 10 – Veldonderzoek – karterende onderzoek



Bijlage 11 – Watertoets



Bijlage 12 – Onderzoek externe veiligheid