

# Realisering FEBO en Subway, Dronten

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

## identificatie

projectnummer:

20180425

projectleider:

mw. ir. T.B.J. Bremer

auteur(s):

mw. ir. T.B.J. Bremer  
ing. S.J. Zonneveld

## planstatus

datum:

27-09-2018

opdrachtgever:

SKA Projectmanagement B.V.

# Inhoud

<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1. Aanleiding	3
1.2. Wat houdt een m.e.r.- beoordeling in?	3
1.3. Leeswijzer	3
<b>2. Plaats en kenmerken van het project</b>	<b>4</b>
2.1. Plaats van het project	4
2.2. Kenmerken van het project	6
<b>3. Kenmerken van de milieueffecten</b>	<b>9</b>
<b>4. Conclusie</b>	<b>13</b>

# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

De initiatiefnemer is voornemens om op het bedrijventerrein Poort van Dronten vestigingen van de FEBO en de Subway te realiseren. Bij de FEBO wordt tevens een drive thru gerealiseerd.

Dit initiatief is niet mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan *Bedrijventerrein Rendierweg (3040)*, omdat op grond van dit bestemmingsplan alleen aan bedrijventerrein gerelateerde horeca is toegestaan. Om de ontwikkeling juridisch-planologisch toch te kunnen regelen, wordt een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan aangevraagd.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer, of;
- 2.000 of meer woningen, of;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

De beoogde ontwikkeling blijft ruim onder deze drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Dit document bevat deze beoordeling.

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

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

Door de gemeente Dronten moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen.

## 1.3. Leeswijzer

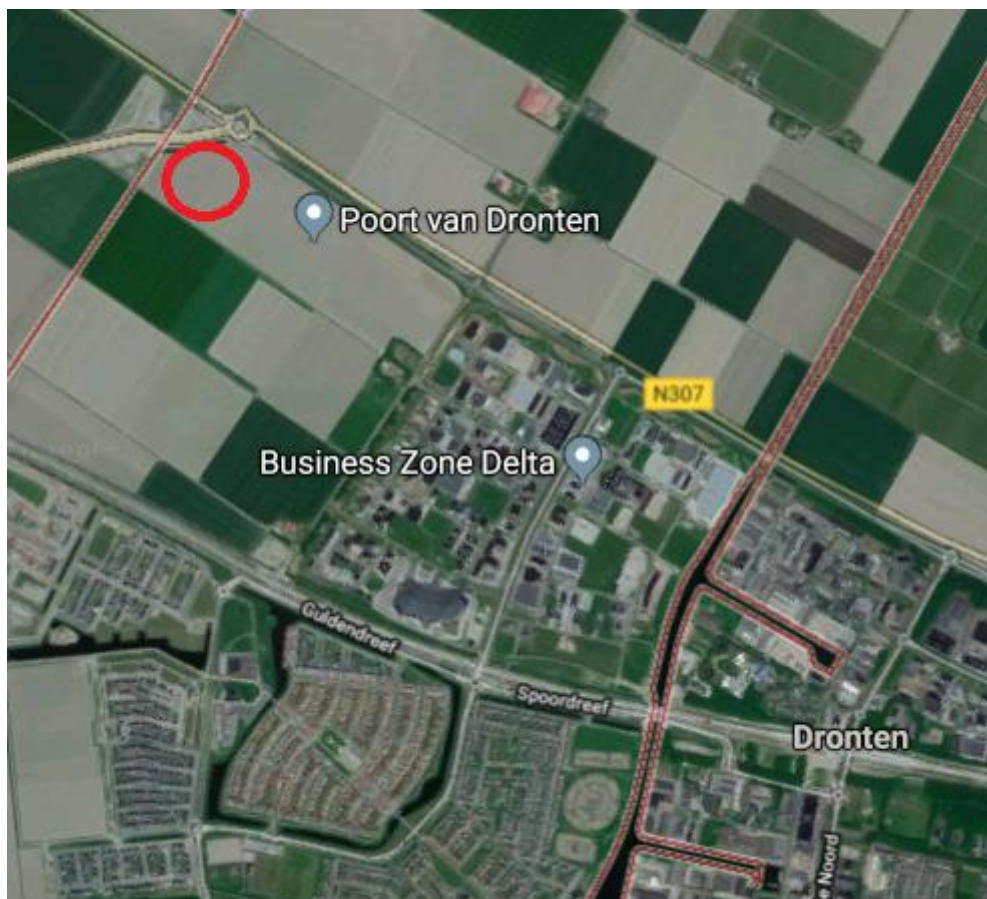
Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en kenmerken 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.

## 2. Plaats en kenmerken van het project

### 2.1. Plaats van het project

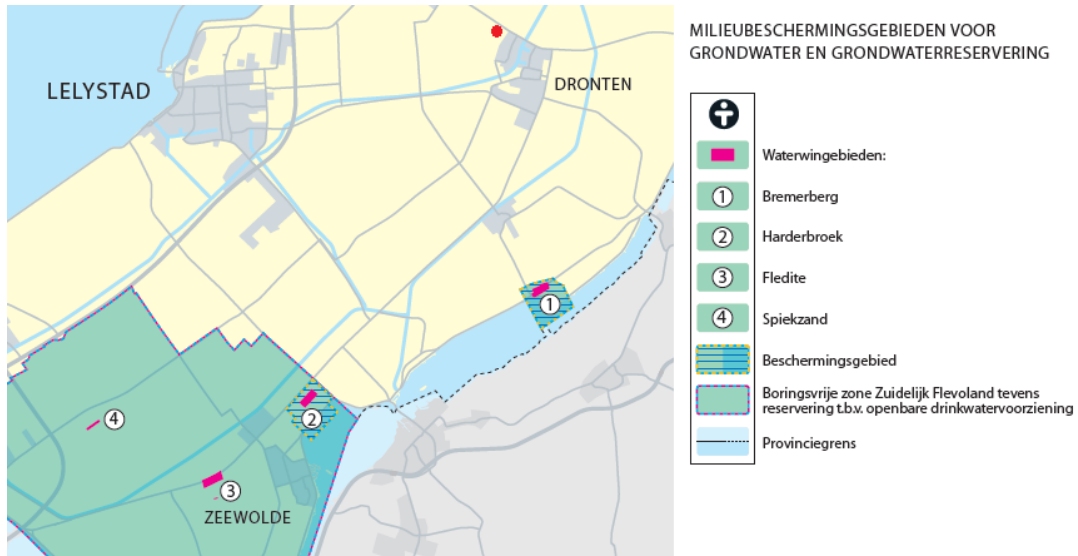
Het projectgebied ligt in de noordwestelijke hoek van bedrijventerrein Poort van Dronten. Dit is ten zuidoosten van de rotonde waar de Dronerringweg en de Overijsselseweg elkaar kruisen. Het gebied ligt ten oosten van het onbemande pompstation van NXT. De situering van het plangebied is globaal weergegeven in figuur 1.



Figuur 1. Ligging plangebied (rode cirkel) en omgeving.

#### *Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu*

Het projectgebied ligt niet in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Het projectgebied is ver gelegen van beschermde grondwatergebieden, zie figuur 2.

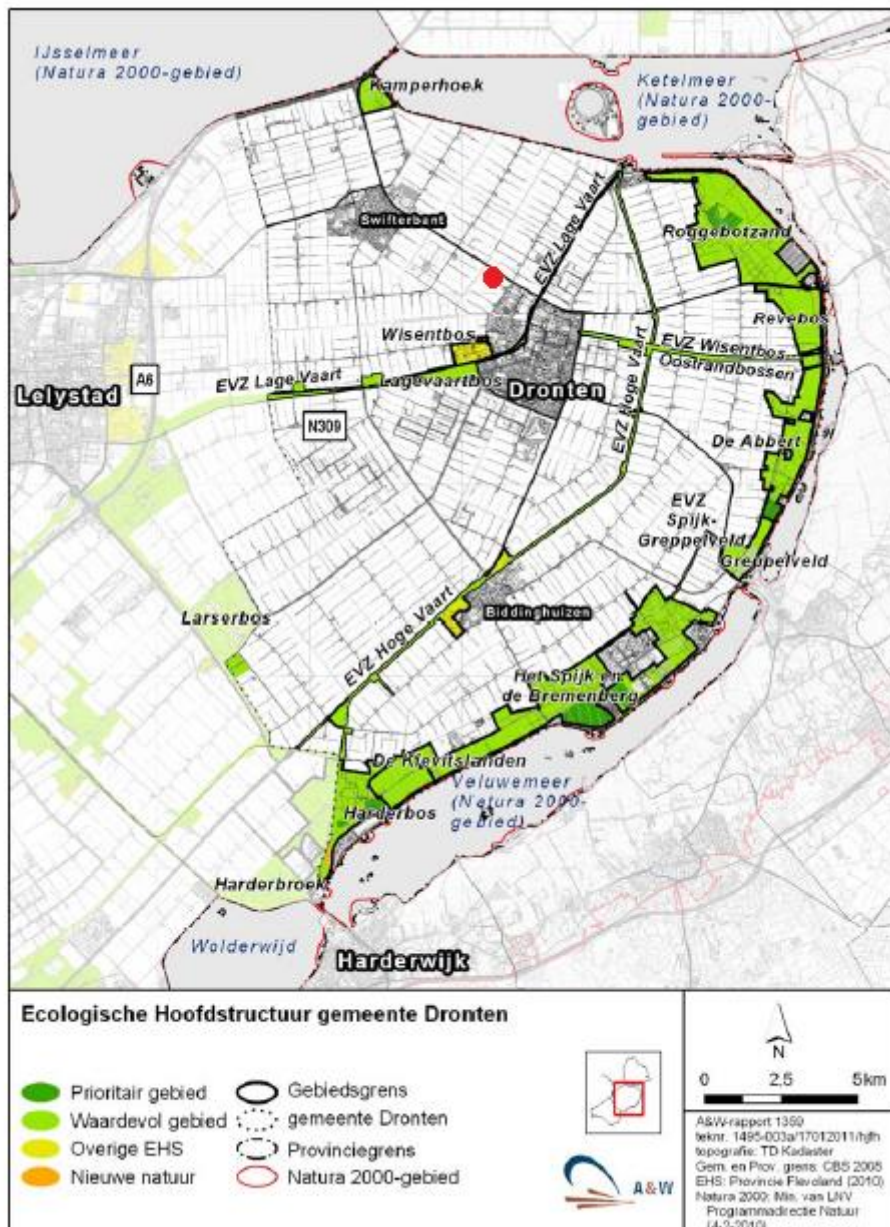


Figuur 2. Kwetsbare grondwatergebieden en projectgebied (rode stip). Bron: Provinciale

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft het Ketelmeer & Vossemeer. Dit Natura 2000-gebied ligt op circa 4,6 kilometer afstand van het projectgebied (figuur 3). Het dichtstbijzijnde Natuurnetwerk Nederland (NNN)-gebied ligt op meer dan 2 km ten zuiden van het projectgebied (figuur 4).



Figuur 3. Ligging plangebied (rode cirkel) t.o.v. Natura 2000-gebieden. Bron: symbiosys.alterra



Figuur 4. Ligging projectgebied (rode stip) t.o.v. NNN-gebieden. Bron: Provincie Flevoland

Het plangebied en omgeving liggen niet in een gebied waar de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen (EU-normen, bijvoorbeeld met betrekking tot luchtkwaliteit) inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden.

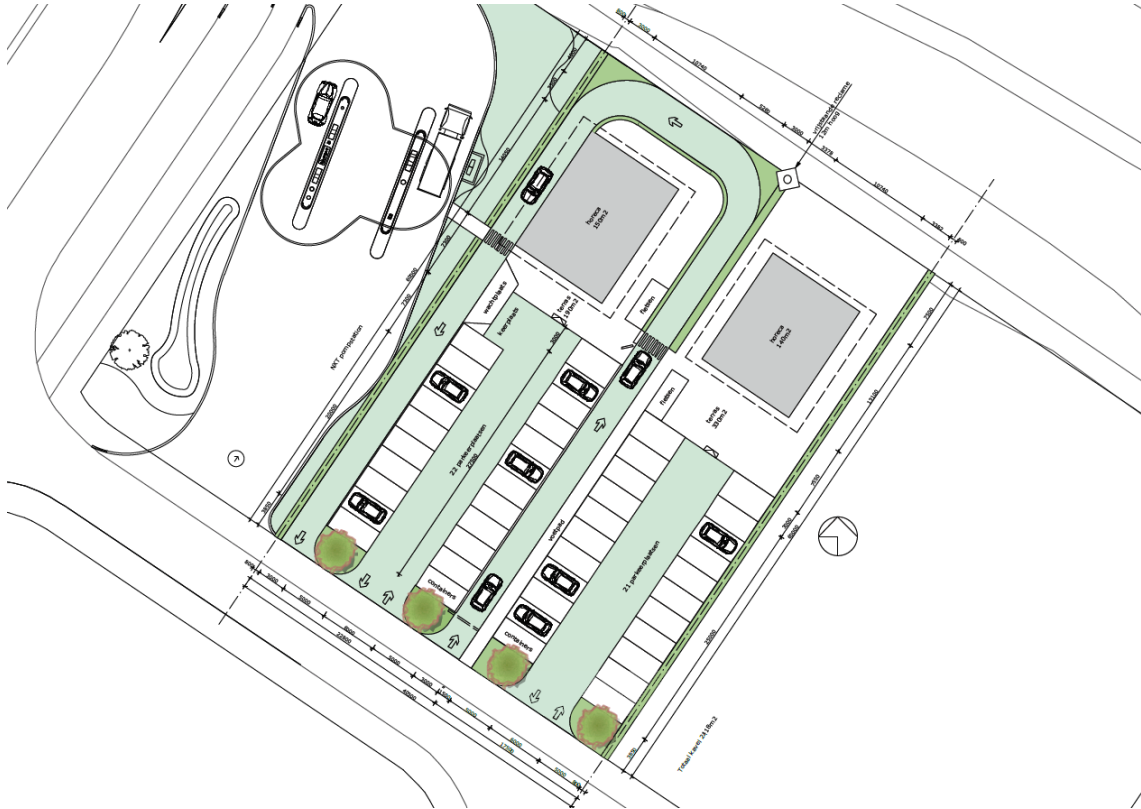
Al met al heeft de locatie geen bijzondere rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen.

## 2.2. Kenmerken van het project

Het voornemen is om in het projectgebied een vestiging van de FEBO, inclusief drive thru, en een vestiging van de Subway te realiseren. Beide vestigingen krijgen een eigen parkeerplaats en ontsluiting op de Koornmarktpoort. De inrichtingstekening is weergegeven in figuur 5. De enige reden dat deze vestigingen niet mogelijk zijn binnen het bestemmingsplan is dat het niet-gerelateerde horeca betreft.



De belangrijkste effecten van deze planontwikkeling hangen samen met een mogelijke extra verkeersaantrekkende werking van bezoekers die enkel voor deze vestigingen naar het bedrijventerrein rijden. Ten aanzien van de (cumulatie van) milieueffecten, zal de nadruk daarom liggen op verkeer en aanverwante milieuaspecten.



Figuur 5. Opzet inrichtingstekening

#### *Verkeer en parkeren*

Het projectgebied is gelegen aan de Koornmarktpoort op het in realisering zijnde bedrijventerrein Poort van Dronten. Ontsluiting in de toekomstige situatie vindt plaats via de Sassenpoort op de rotonde aan de N307. In oostelijke richting wordt het projectgebied vervolgens ontsloten richting Dronten en in westelijke richting naar de A6 bij Lelystad.

De omliggende wegen van het projectgebied zijn erftoegangswegen met een maximum snelheid van 50 km/u. De N307 behoort tot de hoofdontsluiting van Dronten en omgeving, hier geldt een maximum snelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom.

Het projectgebied is te bereiken met het openbaar vervoer. Op circa 660 meter bevindt zich de bushalte Dronten, Rendierweg.

De FEBO wordt in het noordwestelijke deel van het projectgebied mogelijk gemaakt. Het hoofdgebouw wordt in het noordelijke deel geplaatst met ten zuiden hiervan een parkeerterrein die ruimte biedt voor 22 parkeerplaatsen. Tevens wordt een drive thru aangelegd rondom het pand. Op die manier ontstaat een aparte in- en uitgang voor de drive thru.

De Subway wordt in de zuidoostelijke helft van het projectgebied gerealiseerd. Ten behoeve van de Subway wordt een pand met een oppervlakte van 140 m<sup>2</sup> aangelegd. Weer ten zuiden wordt een parkeerterrein aangelegd die ruimte biedt aan 21 parkeerplaatsen. Tevens krijgen beide vestigingen een eigen fietsenstalling.

*Verkeersgeneratie*

De fastfoodrestaurants genereren samen 1.260 mvt/etmaal. Naar verwachting zal circa 25% van de bezoekers van het bedrijventerrein afkomstig zijn. Deze bezoekers leveren geen extra verkeersgeneratie op. De verkeersgeneratie van de fastfoodrestaurants bedraagt derhalve 945 mvt/etmaal.

*Cumulatie met andere projecten*

Het projectgebied maakt deel uit van het bedrijventerrein Poort van Dronten. In fase 1 is de wegenstructuur voor dit bedrijventerrein reeds aangelegd. Inmiddels wordt op het deel ten zuiden van het projectgebied het bedrijf Fresh-Care Convenience ontwikkeld. Ook de overige gronden worden te zijner tijd ontwikkeld als bedrijfslocaties.

Deze transitie is reeds beoordeeld in het geldende bestemmingsplan Bedrijventerrein Rendierweg (3040).



### 3. Kenmerken van de milieueffecten

#### Algemeen

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven.

#### Geluid

Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat bij een toename van de verkeersomvang op omliggende wegen met meer dan 40% pas sprake kan zijn van een geluidstoename van meer dan 1,5 dB (wat voor het menselijk oor hoorbaar is). Kleinere toenames worden in het algemeen niet waargenomen en daardoor, ook in het toetsingskader van de Wet geluidhinder, als niet-significant beoordeeld. Op het wegvak van de N307 noordelijk gelegen van het plangebied bedraagt de huidige verkeersgeneratie 1.618 mvt/etmaal. Vanwege de ontwikkeling komt hier 550 mvt/etmaal bij.

De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling zal dan ook in geen geval leiden tot een toename van meer dan 40%. Er is geen sprake van relevante geluidsuitstralingseffecten.

#### Luchtkwaliteit

Het Besluit niet in betekenen mate geeft de volgende voorwaarde:

Het project of de activiteit draagt maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde bij aan de concentraties fijn stof (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor zowel PM<sub>10</sub> als NO<sub>2</sub>. Het project is in betekenen mate als de toename voor één of beide stoffen hoger is.

De ontwikkeling valt onder het Besluit NIBM, zie figuur 6. Dit betekent dat de ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit ter plaatse en dat nader onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht.

Daarnaast blijkt uit de NSL-monitoringstool dat ter plaatse van de maatgevende wegen langs het projectgebied (Overijsselseweg en Dronerringweg) aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Omdat direct langs deze wegen aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het projectgebied het geval zijn. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de weg ligt.

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

Jaar van planrealisatie	2019
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1260
Aandeel vrachtverkeer	2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	1,00
PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,21
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>	1,2
<b>Conclusie</b>	
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>	

Figuur 6: NIBM-tool

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

### *Externe veiligheid*

De beoogde fastfood restaurants vormen geen risicobron en zullen dan ook geen negatief effect hebben op omliggende (beperkt) kwetsbare objecten.

Overeenkomstig de professionele risicokaart (<https://nederlandprof.risicokaart.nl>) waarin relevante risicobronnen getoond worden, ligt het projectgebied niet in een PR10<sup>-6</sup> contour of invloedsgebied van het groepsrisico van een inrichting in de omgeving.

Het projectgebied grenst ten noorden aan de Dronterringweg (N307) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De weg heeft geen PR10<sup>-6</sup> risicocontour. Het maatgevende invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt (op basis van stofcategorie GF3) 355 meter. Het projectgebied ligt binnen het invloedsgebied. Daarnaast ligt het projectgebied op minder dan 200 meter afstand van de weg waardoor conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) de hoogte van het groepsrisico inzichtelijk moet worden gemaakt.

Het projectgebied is momenteel juridisch-planologisch bestemd als 'Bedrijventerrein'. De gronden zijn bestemd voor bedrijven uit categorieën 1, 2 en 3, horeca en (maatschappelijke dienstverlening) voor zover ondergeschikt aan het bedrijventerrein, productiegebonden detailhandel en parkeervoorzieningen. De gronden zijn in de huidige situatie bestemd voor bedrijven in categorie 1, 2 en 3, perifere en productiegebonden detailhandel en parkeervoorzieningen. Het aantal aanwezige personen zal door de beoogde wijziging ten opzichte van het geldende bestemmingsplan niet veranderen. Het groepsrisico neemt niet toe.

Circa 280 meter ten westen van het projectgebied bevindt zich een hogedruk aardgasleiding van de Gasunie (A-655). De leiding heeft geen PR 10<sup>-6</sup> risicocontour. Het invloedsgebied van het groepsrisico bedraagt 330 meter. Het projectgebied ligt in het invloedsgebied. Zoals hiervoor beschreven zal ten gevolge van de beoogde ontwikkeling het groepsrisico niet toenemen.

Circa 1 kilometer ten zuiden van het projectgebied worden gevaarlijke stoffen vervoerd over het spoor. Het invloedsgebied van het groepsrisico is meer dan 4 km. Het projectgebied ligt dan ook in het invloedsgebied. Gelet op de ruime afstand (> 200 meter) zal de beoogde ontwikkeling niet van invloed zijn op de hoogte van het groepsrisico.

Vanwege de ligging in verschillende invloedsgebieden is bij het bestemmingsplan een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico nodig.

### *Risico's op rampen door klimaatverandering*

De beoogde horecagelegenheden worden gerealiseerd in bestaand stedelijk gebied. Ten gevolge van de beoogde ontwikkelingen nemen risico's op rampen door klimaatadaptatie niet toe.

### *Risico's voor de menselijke gezondheid*

Uit toetsing van de verschillende milieuthema's op het gebied van leefomgevingskwaliteit en verkeer blijkt dat de beoogde ontwikkelingen niet leiden tot belangrijke toename van risico's voor de menselijke gezondheid. Er wordt voldaan aan de normen voor geluid, externe veiligheid en luchtkwaliteit.

## **Verkeer en parkeren**

De aspecten verkeer en parkeren zijn eerder al in hoofdstuk 2.2 aan bod gekomen.

Het plangebied is goed bereikbaar voor zowel gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer en het fietsverkeer. De parkeerbehoefte kan worden voorzien op de parkeerterreinen in het projectgebied.

De ontwikkeling van de fastfoodrestaurants op het bedrijventerrein leidt tot een verkeerstoename op de ontsluitende wegen vanuit het plangebied. Voor de verkeersafwikkeling op het hoger gelegen netwerk is de rotonde bij de aansluitingen op de N307 beoordeeld, zie ook bijlage 1 Mobiliteitstoets van het bestemmingsplan. De verzadigingsgraad en de wachttijden zijn acceptabel. De ontwikkeling leidt tot een beperkte toename aan wachttijden, welke niet zal leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

## **Bodem en water**

### *Bodem*

In 2016 is voor het projectgebied een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd om de algemene milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vast te stellen. De kwaliteit is met het uitgevoerde bodemonderzoek voldoende vastgesteld. Er is in één peilbuis een licht verhoogde waarde gemeten van barium in het grondwater, door een natuurlijke oorzaak. De overige onderzochte componenten zijn niet verhoogd aangetoond. Op grond van het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek zijn er, ten aanzien van de kwaliteit van de bodem, op basis van de Wet Bodembescherming geen aanvullende maatregelen noodzakelijk.

Verder is de beoogde ontwikkeling ook geen bedreiging voor de kwaliteit van de bodem ter plaatse.

### *Water*

De ontwikkeling van de twee horecagelegenheden en bijbehorende voorzieningen hebben geen negatief effect op de (grond)waterkwaliteit ter plaatse. Het projectgebied bevindt zich niet in de buurt van beschermde waterkeringen.

In zowel de realisatie als de nieuwe situatie wordt geen gebruik gemaakt van uitlogende materialen. Belangrijke nadelige gevolgen op het gebied van bodem en water kunnen worden uitgesloten.

## **Cultuurhistorie en archeologie**

Ter plaatse van de beoogde ontwikkeling is geen sprake van specifieke cultuurhistorische waarden.

Het projectgebied is door de gemeente Dronten aangewezen als archeologievrij gebied.

De ontwikkeling leidt dus niet tot negatieve gevolgen op cultuurhistorische en/of archeologische waarden.

## **Natuur**

### *Gebiedsbescherming*

Zoals in hoofdstuk 2 beschreven maakt het plangebied geen deel uit van beschermd natuurgebied zoals Natura-2000 of Natuurnetwerk Nederland. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en afstand tot natuurgebieden kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten.

### *Soortenbescherming*

In de huidige situatie ligt het gebied braak en is hierbij niet van betekenis voor beschermde soorten.

De beoogde ontwikkeling voorziet niet in het kappen van bomen, het dempen van sloten, en/of het slopen van gebouwen.

Voor alle soorten blijft de algemene zorgplicht van kracht. Bij verstoring van dieren moeten deze de gelegenheid krijgen te vluchten naar een nieuwe leefomgeving.

De ontwikkeling heeft dus geen negatieve gevolgen voor beschermde natuurgebieden en soorten.

**Sloop- en aanlegwerkzaamheden**

Gelet op de tijdelijkheid van sloop- en 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.

## 4. Conclusie

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat de aard en beperkte omvang van het project niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het projectgebied ligt niet in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Uit hoofdstuk 3 blijkt dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Ook is geen sprake van relevante cumulatie van effecten met ontwikkelingen in de omgeving. Een volledige m.e.r.-procedure is dan ook niet noodzakelijk.