
DRONTEN – HANZEKWAR- TIER SPOORZONE (2042)

GEMEENTE DRONTEN

Aanmeldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling

09 juni 2023

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

| | |
|----------------------|--|
| DATUM | 09 juni 2023 |
| KENMERK | 20230188 |
| PROJECT | Dronten - Spoorzone - ontwerp- en vastgesteld BP |
| OPDRACHTGEVER | Gemeente Dronten |
| AUTEUR | S. Lie |



INHOUD

| | |
|---|-----------|
| 1. Inleiding | 4 |
| 1.1 Aanleiding | 4 |
| 1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in? | 4 |
| 1.3 Leeswijzer | 4 |
| 2. Plaats en omvang van het project | 5 |
| 2.1 Plaats van het project | 5 |
| 2.2 Kenmerken van het project | 8 |
| 2.3 Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen | 9 |
| 2.4 Cumulatie | 9 |
| 3. Kenmerken van de milieueffecten | 10 |
| 3.1 Verkeer en parkeren | 10 |
| 3.2 Geluid | 11 |
| 3.3 Bodem | 12 |
| 3.4 Water | 13 |
| 3.5 Natuur | 13 |
| 3.6 Luchtkwaliteit | 14 |
| 3.7 Externe veiligheid | 14 |
| 3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie | 15 |
| 3.9 Maatregelen | 15 |
| 4. Conclusie | 17 |

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Dronten is bezig met de herontwikkeling van het Hanzekwartier. Onderdeel van het Hanzekwartier is het gebied Spoorzone, wat een dynamisch woongebied moet worden nabij het station van Dronten. Het voornemen is om in het plangebied verschillende woningen mogelijk te maken, waaronder rijwoningen. De ontwikkeling bestaat ter plaatse uit maximaal 120 woningen. Ook de fietsenstalling bij het station dient verder uitgebreid te worden.

De voorgenomen ontwikkeling is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken, is het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Het nieuwe bestemmingsplan voorziet hierin.

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 10 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer' (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.2). Met de beoogde ontwikkeling worden 120 woningen en mogelijk gemaakt. 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 dat een volwaardige m.e.r.-procedure pas noodzakelijk is als blijkt dat het project ook na mitigerende maatregelen 'belangrijke nadelige gevolgen' 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 moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing 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 aanmeld-/m.e.r.-beoordelingsnotitie:

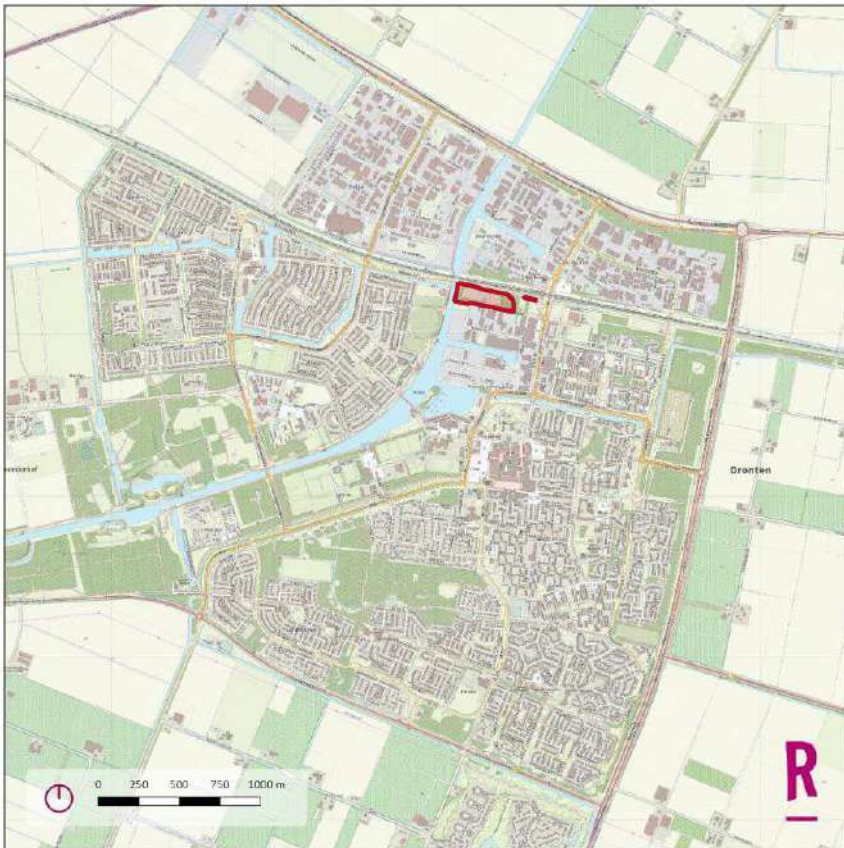
- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

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

2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

Het plangebied bestaat uit twee deelgebieden. Het eerste (grote) deelgebied is gelegen tussen de Ottodreef, de spoorlijn Lelystad - Zwolle en de Lage Vaart. Het tweede (kleine) deelgebied is gelegen direct naast het station tussen de spoorlijn, De Noord, en de Energieweg. De ligging van het plangebied in Dronten en de directe omgeving is indicatief weergegeven in figuur 2.1.

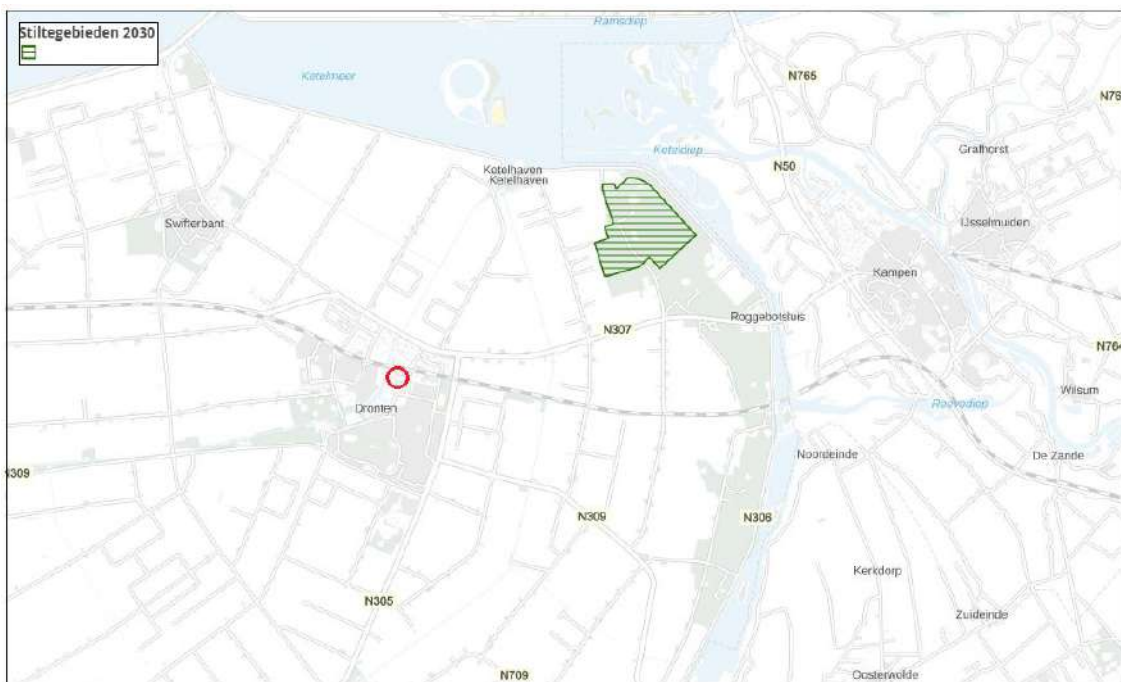


Figuur 2.1 Ligging van het plangebied in de kern Dronten en ten opzichte van de directe omgeving (bron: www.pdok.nl)

Het plangebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden (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. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied is direct gelegen tegen het plangebied aan. Het plangebied bevindt zich op een afstand van 6,2 kilometer van het natura 2000-gebied 'Ketelmeer & Vossemeer' en op circa 14 kilometer afstand van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Rijntakken' (zie figuur 2.4).



Figuur 2.2 Grondwaterbeschermingsgebieden nabij de planlocatie (rode cirkel) (bron: Bodematlas Flevoland)



Figuur 2.3 Stiltegebieden ten opzichte van plangebied (rode cirkel) (bron: Atlas van de Leefomgeving)



Figuur 2.4 Natura 2000 en NNN nabij de planlocatie (rode cirkel) (bron: Bodematlas Flevoland)

2.2 Kenmerken van het project

De beoogde gebiedsontwikkeling is gebaseerd op de structuurvisie Hanzekwartier Dronten (zie de bijlagen van het bestemmingsplan). De ontwikkeling van de structuurvisie Hanzekwartier Dronten kent een lange voorgeschiedenis. De aanleiding van het herstructureringstraject is het besluit van het Rijk in 2001 tot de aanleg van een spoorverbinding tussen Lelystad en Zwolle met een station in Dronten. De treinverbinding is eind 2012 in gebruik genomen.

Vanuit de structuurvisie Hanzekwartier Dronten is een voorbeeldverkaveling op basis van de uitgangspunten uitgewerkt. De voorbeeldverkaveling (zie figuur 2.5) laat een mogelijke uitwerking van het Hanzekwartier zien. In deze voorbeeldverkaveling zijn de uitgangspunten van de visie verwerkt. Dit is echter niet de enige manier waarop de visie kan worden uitgewerkt. Er zijn diverse uitwerkingen mogelijk, mits de uitgangspunten, zoals deze zijn verbeeld in de abstracte basisstructuurkaarten worden aangehouden.

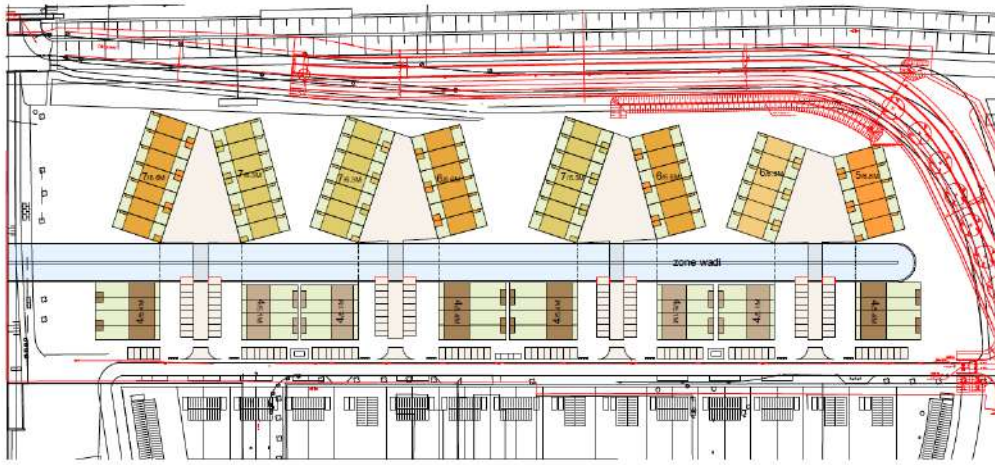


Figuur 2.5 Voorbeeldverkaveling Hanzekwartier met daarin met een rood kader indicatief het huidige plangebied weergegeven (bron: structuurvisie Hanzekwartier Dronten)

Met de voorgenomen ontwikkeling ontstaat de mogelijkheden om verschillende woningtypen, waaronder rijwoningen, binnen het plangebied toe te laten en het gebied waar woningbouw mogelijk is te vergroten. In het verleden lag er nog een geurcirkel van de rioolwaterzuivering over het gebied. Na een aantal maatregelen is die cirkel kleiner geworden waardoor er ook woningbouw in noordelijke richting mogelijk is. Het maximaal aantal woningen in het plangebied zal in de nieuwe situatie 120 woningen bedragen. Binnen het plangebied komt een mix van koop- en huurwoningen, omgeven door een groene structuur. Hierbij zal worden aangesloten op de geldende parkeernormen. Daarnaast is de wens om de fietsenstalling bij het station te vergroten en tweemaal zo groot te maken. De ontwikkeling van het woningbouwplan is nog gaande. In figuur 2.6 is een eerste indruk van de mogelijke stedenbouwkundige opzet hiervoor weergegeven, als uitwerking van de

structuurvisie Hanzekwartier. In de vormgeving van het bestemmingsplan wordt voldoende ruimte gelaten om ontwikkeling flexibel in opzet en gefaseerd in tijd mogelijk te maken.

VERKAVELINGSMODEL



Figuur 2.6 Mogelijke stedenbouwkundige opzet Spoorzone

2.3 Gebruik natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Natuurlijke hulpbronnen worden gebruikt tijdens de bouw en het gebruik van de ontwikkeling. Het betreft hier natuurlijke hulpbronnen als energie, water en grondstoffen. Dit zou echter op elke willekeurige locatie het geval zijn. De gevolgen hiervan zijn van een dusdanig beperkte omvang, dat hierdoor geen beslag wordt gelegd op natuurlijke hulpbronnen.

Het ontstaan van afval tijdens de bouw van de ontwikkeling is vanzelfsprekend. Bouwafval wordt zoveel mogelijk hergebruikt of afgevoerd naar een erkende verwerker. Het afval van de medewerkers zal volgens de geldende regelgeving worden gerecycled/verwerkt. Dit zou op elke locatie het geval zijn. Er is geen aanleiding om dit aspect nader te laten onderzoeken in het kader van het opstellen van een milieueffectrapport.

2.4 Cumulatie

Het plan maakt onderdeel uit van de herontwikkeling van het Hanzekwartier. De herontwikkeling van het gehele Hanzekwartier valt onder de drempelwaarden uit het Besluit milieueffectrapportage, waardoor een m.e.r. procedure niet hoeft te worden doorlopen. Voor de andere ontwikkelingen wordt een aparte meldnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld. 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 ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit toekomstige situatie, gebaseerd op de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen en trends. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan die voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Ontsluiting

Het Hanzekwartier is gunstig gelegen tussen het centrum en station Dronten aan de invalsweg en doorgaande route De Noord. De Noord zorgt voor een goede aansluiting op de regionale infrastructuur. Door het Hanzekwartier, waar verblijven centraal staat en wat is ingericht als behorende bij een woonkarakter, wordt voor fietsers en voetgangers een langzaam verkeersroute "de slinger" gerealiseerd. De omliggende wegen De Noord, De Energieweg, Het Gangboord en De Oeverloper hebben een doorstroomfunctie met 50 km/uur. Tussen De Energieweg en Het Gangboord loopt een secundaire route. Op deze route takken de woonstraten als lussen aan. Alle wegen in het gebied krijgen het karakter van woonstraten met 30 km/uur, ingericht voor bestemmingsverkeer.

Verkeersgeneratie

Op basis van 120 grondgebonden eengezinswoningen bedraagt het aantal verkeersbewegingen ten hoogste 948 per etmaal (lichte motorvoertuigen). Dit is berekend op basis van CROW-kentallen (publicatie 381), zie tabel 3.1. Het verkeer wikkelt evenredig af naar de Dronerringweg en Biddingringweg (N305).

Tabel 3.1 Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

| Woningtype | Aantal wooneenheden | Kencijfer CROW per | Verkeersgeneratie per etmaal |
|--------------------------------|---------------------|--------------------|------------------------------|
| Koop, huis, twee-onder-één-kap | 60 | 7,7 | 462 |
| Koop, huis, vrijstaand | 60 | 8,1 | 486 |
| Totaal | | | 948 |

Parkeren

De gemeente Dronten heeft een Nota Parkeernormen Dronten 2016 waarin normen en voorwaarden aan parkeervoorzieningen zijn opgenomen. Voor het plangebied, wat valt onder het Hanzekwartier, gelden op basis van de parkeernota de volgende uitgangspunten:

- Stedelijkheidsgraad: Matig stedelijk;
- Stedelijke zone: Schil centrum.

Ten aanzien van de rekenmethode voor parkeerplaatsen op basis van de gemeentelijke parkeernota wordt nog het volgende opgemerkt. Een bouwplan dient in beginsel op eigen terrein aan de parkeerplaatsverplichting te voldoen. Met het begrip "parkeren op eigen terrein" wordt bedoeld: ruimte voor parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw hoort, passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Parkeerplaatsen op eigen terrein bij woningen worden niet altijd volledig meegerekend in de gerealiseerde parkeerplaatsen. Deze plaatsen worden immers vaak voor andere doeleinden gebruikt dan parkeren van auto's. De mate waarin parkeren op eigen terrein wordt meegerekend (afhankelijk van de parkeervoorziening) is opgenomen in onderstaande tabel 3.2.

Tabel 3.2 Parkeren op eigen terrein (Bron: Nota Parkeernormen Dronten 2016)

| Parkeervoorziening | Theoretisch aantal | Berekeningsaantal |
|--------------------------------------|--------------------|-------------------|
| Enkele oprit zonder garage | 1 | 0,8 |
| Lange oprit zonder garage of carport | 2 | 1,0 |
| Dubbele oprit zonder garage | 2 | 1,7 |
| Garage zonder oprit (bij woning) | 1 | 0,4 |
| Garagebox (niet bij woning) | 1 | 0,5 |
| Garage met enkele oprit | 2 | 1,0 |
| Garage met lange oprit | 3 | 1,3 |
| Garage met dubbele oprit | 3 | 1,8 |

Voorliggend initiatief gaat uit van de realisatie van 120 woningen. Conform het gemeentelijke beleid is het uitgangspunt om parkeren op het eigen terrein op te lossen. In het ontwerp van de nieuwe woonwijk is rekening gehouden met dit uitgangsprincipe. Daarnaast worden er ook een deel openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat bij het bouwen van nieuwe woningen moet worden voldaan aan de parkeernormen van de gemeente. Daarmee is dit aspect juridisch geborgd.

Conclusie verkeer en parkeren

Door de ontwikkeling op het plangebied neemt de verkeersintensiteit op de ontsluitingswegen beperkt toe, er zullen geen problemen op het gebied van de verkeersafwikkeling ontstaan. De toekomstige parkeerbehoefte van het wordt op eigen terrein opgelost. Daarnaast wordt er ook een deel openbare parkeerplaatsen gerealiseerd. Hiermee is er vanuit het aspect verkeer en parkeren geen sprake van negatieve effecten.

3.2 Geluid

Wegverkeerslawaai

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat niet overal aan de (huidige) voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 48$ dB kan worden voldaan, ten gevolge van het wegverkeer op De Noord, Ottodreef/Energieweg en het Gangboord. Ten gevolge van deze wegen wordt de maximale ontheffingswaarde van $L_{den} = 63$ dB niet overschreden. Het toepassen van maatregelen is onderzocht, maar naar verwachting zijn deze maatregelen onvoldoende doelmatig, dan wel vanuit stedenbouwkundige/landschappelijke niet gewenst.

Railverkeerslawaai

Uit de berekeningen blijkt dat niet overal aan de voorkeursgrenswaarde van $L_{den} = 55$ dB kan worden voldaan, ten gevolge van het spoortraject Lelystad – Zwolle (Hanzelijn). Bij een bouwhoogte van maximaal 12 meter wordt de maximale ontheffingswaarde van $L_{den} = 68$ dB echter niet overschreden. In het akoestisch onderzoek is aangegeven welke mogelijkheden er zijn ter reductie van de geluidbelasting. Hier is aangegeven dat bronmaatregelen niet mogelijk zijn, maar dat het plaatsen van een geluidscherm aan de zuidzijde van wel tot de mogelijkheden behoort. Afhankelijk van de hoogte hiervan, wordt aan de voorkeursgrenswaarde voldaan of is een lagere geluidbelasting van toepassing.

Voor het bestemmingsplan wordt voorgesteld wordt om de geluidcontouren die zijn uitgerekend bij een hoogte van 12 meter vast te leggen als hogere waarde contouren en hiervoor een generieke hogere waarde te verlenen. De procedure hiervoor loopt gelijk op met de procedure van het bestemmingsplan. Omdat de hogere waarden ook worden toegepast voor het berekenen van de benodigde geluidwering, betekent een generieke hogere waarde een goede borging voor het akoestisch binnenklimaat binnen de woningen.

Uitstralingseffect

De ontwikkeling heeft een beoogde verkeersgeneratie van 948 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag. Consequentie is dat de geluidbelasting op bestaande woningen langs deze ontsluitingswegen van de ontwikkeling kan toenemen. Voor de beoordeling van deze toename bestaat geen wettelijk kader in de Wet geluidhinder (dit wordt aangeduid als het "handhavingsgat").

In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan kwalitatief worden beoordeeld of de toename van verkeersgeluid na realisatie van de nieuwe woningen ten opzichte van de toekomstige situatie zonder realisatie van de nieuwe woningen aanvaardbaar is. Een vuistregel is dat de geluidtoename akoestisch verwaarloosbaar is als de verkeersintensiteit op een weg of wegvak minder dan 40% toeneemt, wanneer andere variabelen (locatie bebouwing, samenstelling van het verkeer, verhardingssoort e.d.) onveranderd blijven. Een toename van 40% komt dan overeen met een toename van 1,5 dB, zijnde het reconstructie criterium uit de Wet geluidhinder. Voor het menselijk gehoor geldt dat pas bij een toename hoger dan 1,5 dB (afgerond 2 dB) dit als zodanig net waarneembaar is.

Gezien de hoogte van de intensiteiten op deze weg en een verkeersgeneratie van 948 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag voor de toekomstige ontwikkeling is er geen sprake van een verkeerstoename van meer dan 40%. Concluderend kan worden gesteld dat de toename van verkeersgeluid zodanig is dat het niet akoestisch relevant, dan wel nauwelijks waarneembaar zal zijn en daarmee in het kader van goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar.

3.3 Bodem

Huidige situatie

In het voorgaande bestemmingsplan "Hanzekwartier (2040)" is voor het hele Hanzekwartier, waaronder het gebied "Spoorzone", een bodemonderzoek uitgevoerd. Door middel van een vooronderzoek aangevuld met een verkennend bodemonderzoek is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem op de locatie vastgelegd. Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden gesteld, dat het grootste gedeelte van de locatie nagenoeg vrij is van verontreinigingen, met uitzondering van licht verhoogde gehalten (groter dan achtergrondwaarde) en licht verhoogde concentraties (groter dan de streefwaarde). De verhoogde gehalten/concentraties van barium en kobalt zijn waarschijnlijk van nature aanwezig. Deze metalen komen als complexgebonden metalen voor in de bodem en zijn niet te relateren aan (voormalige) bedrijfsmatige activiteiten op het terrein.

Na vaststelling van het bestemmingsplan Hanzekwartier 2040 zijn er in beperkte mate ontwikkelingen geweest binnen het plangebied Spoorzone. Er zijn bedrijfsactiviteiten in de omgeving van het plangebied beëindigd en de beplanting ter plaatse is geroid. Een deel van het plangebied is momenteel in gebruik als gronddepot. Bij de voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan is geen sprake van een transformatie naar een bodemgevoeliger gebruik, maar wordt variatie in het woningtype mogelijk gemaakt. Om voor de voorgenomen ontwikkeling de huidige stand van de bodem goed in beeld te hebben is in opdracht van de gemeente Dronten een verkennend en aanvullend bodemonderzoek uitgevoerd in maart 2023. Deze is toegevoegd als bijlage bij het bestemmingsplan.

Uit het bodemonderzoek blijkt dat er op de onderzoekslocatie geen bodemverontreiniging is aangetroffen die een belemmering zou kunnen vormen bij de voorgenomen ontwikkeling. Voor nikkel, kobalt en zink geldt een lichte overschrijding van de achtergrondwaarden, maar deze brengen geen risico's met zich mee. Dit geldt ook voor de lichte overschrijding aan barium in het grondwater. Er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar het voorkomen van asbest. Het terrein is evenwel niet asbest-verdacht.

Planvoornemen

De bodem hoeft niet gesaneerd te worden. Met de beoogde ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt.

Conclusie

Het project heeft geen negatieve effecten op het aspect bodem.

3.4 Water

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het waterschap Zuiderzeeland.

Huidige situatie

Het plangebied ligt niet buitendijks. Daarnaast ligt het niet in een beschermingszone van een andere waterkering.

Planvoornemen

Het plangebied ligt in stedelijk gebied en beslaat meer dan 750 m² verharding. Het percentage minimaal te realiseren waterberging is voor dit plangebied 5% van de netto toename aan verharding in de vorm van open water. In het plangebied is voldoende ruimte om aan deze norm te voldoen. Het plan moet nog verder worden uitgewerkt en de locatie waar de berging gaat plaatsvinden is nog niet bepaald. Met behulp van een maatwerkberekening zal bij de realisatie van het bestemmingsplan door de gemeente Dronten worden aangetoond dat er voldoende compensatie wordt geboden voor maatgevende gebeurtenissen en waar de compensatie wordt aangelegd.

De voorliggende ontwikkeling is via de digitale watertoets kenbaar gemaakt bij het Waterschap Zuiderzeeland. Vanwege de specifieke aard van het plan is een nauwere betrokkenheid van het Waterschap noodzakelijk (zie Watertoets in de bijlagen bij het bestemmingsplan). Ook bij het opstellen van het WHHP is het Waterschap nauw betrokken geweest. De aandachtspunten die daar benoemt werden zijn in het stedenbouwkundig ontwerp meegenomen. Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg aan het Waterschap voorgelegd en ook het ontwerpbestemmingsplan wordt voorgelegd. Bij de civieltechnische uitwerking van het plan zullen de aandachtspunten randvoorwaarden zijn. Gelet op het vorenstaande en de ruimte binnen het plangebied om water een volwaardige plaats te geven levert het aspect water geen belemmeringen op voor de ontwikkeling.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

3.5 Natuur

Gebiedsbescherming

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is de kern van het Nederlands natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij'-principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten. Het plangebied ligt niet in het NNN. Gronden die tot de natte ecologische hoofdstructuur behoort en daarmee onderdeel van de NNN ligt wel direct naast het plangebied. Echter gezien het feit dat de ontwikkeling niet plaats vindt in het NNN en de aard en omvang van het voorplan wordt geconcludeerd dat er geen aantasting plaatsvindt van de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN.

Natura 2000-gebieden

In de omgeving van het plangebied is geen sprake van Natura 2000-gebieden. Het plangebied ligt niet in een beschermd natuurgebied. Het plangebied bevindt zich op een afstand van 6,2 kilometer van het Natura 2000-gebied 'Ketelmeer & Vossemeer' en op circa 14 kilometer afstand van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Rijntakken'. Voor dit project is een stikstofberekening uitgevoerd die opgenomen is in de bijlagen bij het bestemmingsplan. Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen sprake is van rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Er is daarmee geen sprake van een stikstofdepositie met significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Het project is in het kader van de Wet natuurbescherming, ten aanzien van de effecten van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, niet vergunningsplichtig.

Soortenbescherming

Ten aanzien van de soortenbescherming gelden onder andere algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten of het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort.

In de huidige situatie is ter plaatse van het plangebied sprake van voornamelijk braakliggend terrein. Zo is het plangebied ingericht als grasland en gronddepot. Er wordt rekening gehouden met de in artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming opgenomen zorgplichtbepaling. Hiermee kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

Conclusie

Op basis van de afstand tot beschermde natuur en de berekeningen van stikstofdepositie worden geen significant negatieve effecten op beschermde natuurgebieden zoals Natura 2000 of NNN verwacht. Ten aanzien van de soortenbescherming wordt de Wet natuurbescherming in acht genomen. Negatieve effecten kunnen uitgesloten worden.

3.6 Luchtkwaliteit

In de Wet luchtkwaliteit zijn normen gesteld voor de concentraties voor met name NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2.5}$.

Huidige situatie

Uit de grootschalige concentratie en depositiekaart Nederland blijkt dat in het plangebied in 2025 geen overschrijding van de normen plaatsvinden. De stikstofdioxide-concentratie (NO_2) lager is dan $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (norm $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) en de fijnstof-concentratie tussen $10\text{-}20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (norm $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Planvoornemen

Zoals uit de structuurvisie voor het Hanzekwartier blijkt, worden er in het totale Hanzekwartier ruim 1.300 woningen (twee ontsluitingswegen), 26.500 m² kantoren, 7.000 m² leisure en 6.000 m² kleinschalige commerciële ruimtes gerealiseerd. Omdat ook een groot bedrijventerrein qua functie wordt beëindigd, blijft dit programma ruimschoots onder de 3% van de grenswaarde voor stikstofdioxide of fijnstof. De ontwikkeling in het gebied Havenkade van het bestemmingsplan is slechts een onderdeel van de totale ontwikkeling in het Hanzekwartier waarbij bedrijventerrein wordt omgezet in woongebied, waardoor de ontwikkeling in dit plan eveneens ruim onder de grenswaarden blijft. Nader onderzoek kan dan ook achterwege blijven.

Conclusie

De luchtkwaliteit ter plaatse voldoet momenteel aan de geldende normen uit de Wet milieubeheer. De bijdrage van de ontwikkeling is beperkt en is niet in betekenende mate. Hierdoor wordt er geen significant negatief effect op de omgeving verwacht.

3.7 Externe veiligheid

Externe veiligheid wordt beoordeeld rondom risicobronnen waar opslag, gebruik en transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. De risico's worden getoetst aan het plaatsgevonden risico en beoordeeld aan het groepsrisico/invloedsgebied.

Huidige situatie

In het plangebied komen geen risicovolle inrichtingen en transportroutes voor. Nabij is wel de Hanzelijn gelegen. Voor de Hanzelijn is - in het kader van het Tracébesluit - berekend dat het PR 10^{-6} (plaatsgebonden risico) gelegen is op maximaal 26 m vanuit het hart van de tweesporige spoorbaan. Bepalend in de omvang van de PR-contour is het vervoer van zeer brandbare vloeistoffen (stofcategorie C3). Op basis van de huidige regelgeving zijn binnen deze 26 m contour geen kwetsbare bestemmingen toegestaan. In Dronten zijn geen kwetsbare bestemmingen binnen de veiligheidscontour van 26 m uit het spoor aanwezig. De richtlijnen voor het plaatsgebonden risico leveren dan ook geen knelpunten op voor de voorgenomen ontwikkeling. Daarnaast bevindt zich op een afstand van circa 73 m een buisleiding waardoor gevaarlijke stoffen worden

vervoerd. De buisleiding heeft geen PR-contour. Het invloedsgebied bedraagt 170 meter. In het bestemmingsplan 'Hanzenkwartier (2040)' is voor het spoor en buisleiding een QRA uitgevoerd waarin de ontwikkeling ook is meegenomen. Voor het spoor blijkt dat het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde uitkomt. Voor de buisleiding bevindt het groepsrisico zich onder oriëntatiewaarde en blijkt door de beoogde ontwikkeling kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. In de rapportage verantwoording groepsrisico is tevens het groepsrisico verantwoord. Hieruit blijkt dat de bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid als voldoende worden beschouwd. Er zijn verder geen risicovolle bronnen in de buurt en met de ontwikkeling wordt ook de opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen niet mogelijk gemaakt. Er worden geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect externe veiligheid.

Planvoornemen

Met de beoogde ontwikkeling worden geen nieuwe risicobronnen mogelijk gemaakt.

Conclusie externe veiligheid

Er worden geen nieuwe risicobronnen gerealiseerd, voor de ligging in het invloedsgebied van de A21 A12 en spoortraject Utrecht Noord- Lunetten is een beknopte verantwoording van het groepsrisico opgesteld. Hierin zijn de aspecten bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en zelfredzaamheid nader beschouwd. Er worden geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect externe veiligheid.

3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Op basis van de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Flevoland blijkt dat in het plangebied geen cultuurhistorische waardevolle elementen aanwezig zijn. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect cultuurhistorie uitgesloten worden.

Archeologie

De gemeente Dronten heeft een eigen archeologisch beleidsadvieskaart opgesteld. Op de kaart is per gebied aangegeven bij welke ingrepen archeologisch onderzoek nodig is. Volgens het archeologiebeleid van de gemeente Dronten ligt het plangebied in een archeologisch waardevol gebied 4. Voor het plangebied is in 2011 door de Steekproef een inventariserend archeologisch veldonderzoek uitgevoerd. Op basis van het onderzoek blijkt dat er geen archeologische indicatoren aanwezig zijn. In verband met het ontbreken van dekzandkoppen met podzolvormen, het ontbreken van overige archeologisch kansrijke locaties en het ontbreken van archeologische indicatoren in de boringen, geven de resultaten van het onderzoek geen aanleiding tot het adviseren van beschermende en/of beperkende maatregelen of archeologisch vervolgonderzoek. Het onderzoek is bijgevoegd in de bijlagen van het bestemmingsplan. Gelet op de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat geen nader onderzoek noodzakelijk is. Negatieve effecten kunnen uitgesloten worden.

3.9 Maatregelen

Mitigerende maatregelen

Voor dit plan zijn geen mitigerende maatregelen bekend.

Voorwaarden

Voor dit plan zijn de volgende voorwaarden bekend:

- Voor het bestemmingsplan wordt voorgesteld om de geluidcontouren die zijn uitgerekend bij een hoogte van 12 meter vast te leggen als hogere waarde contouren en hiervoor een generieke hogere waarde te verlenen. De procedure hiervoor loopt gelijk op met de procedure van het bestemmingsplan. Omdat de hogere waarden ook worden toegepast voor het berekenen van de benodigde geluidwering, betekent een generieke hogere waarde een goede borging voor het akoestisch binnenklimaat binnen de woningen.

-
- Met de ontwikkeling zal de verharding met meer dan 750 m² toenemen. Het percentage minimaal te realiseren waterberging is voor dit plangebied 5% van de netto toename aan verharding in de vorm van open water. De compensatie zal in het plangebied plaatsvinden.

4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze aanmeldnotitie 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.