

MER Aanmeldnotitie

Wegrestaurant McDonald's Veendam

Datum: 29 september 2020

Status: indiening

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De N33 is verdubbeld en ter hoogte van de aansluiting op de N366 bij Veendam buigt de nieuwe N33 ter wille van de constructie van een geheel nieuwe aansluiting (half klaverblad) uit naar het oosten. Daardoor is tussen het bestaande bedrijventerrein 'De Zwaikom' en de nieuwe N33 ruimte ontstaan. McDonald's heeft het plan om op deze locatie een wegrestaurant met drive-thru functie te realiseren.

De planlocatie ligt in de bestemmingsplannen:

- Het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein' (vastgesteld 11 juni 2011 door de raad van de gemeente Veendam)
- Het bestemmingsplan 'Buitengebied Veendam' (vastgesteld 24 oktober 2016 door de raad van de gemeente Veendam)
- Het Inpassingsplan 'Agrarische bouwpercelen' (vastgesteld 31 januari 2018 door Provinciale Staten van de provincie Groningen).

Het perceel heeft hierin de bestemmingen 'Verkeer' en 'Agrarisch'. De realisatie van een McDonald's restaurant met drive-lane en ook de verwijsmast past niet binnen de bestemmingen. De geldende bestemmingsplannen staan de vestiging van het restaurant op de locatie niet toe. De gemeente wenst medewerking te verlenen aan de vestiging van dit bedrijf.

Ten behoeve van de ontwikkeling is tevens het bestemmingsplan 'Veendammer Poort N33' opgesteld. De benodigde onderzoeken ten behoeve van de ruimtelijke procedure waar het bestemmingsplan voor dient, zijn reeds uitgevoerd en deze worden ook beschreven in de voorliggende aanmeldnotitie.

1.2. Wettelijk kader

De milieueffectrapportage-procedure (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een plan of besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie, bestemmingsplan of vergunning. De wettelijke eisen ten aanzien van m.e.r. zijn vastgelegd in de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r.

In de Wet Milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt een onderscheid gemaakt in activiteiten die m.e.r.-plichtig zijn (de zogenaamde bijlage C-activiteiten) en activiteiten die m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn (de zogenaamde bijlage D-activiteiten).

De voorgenomen ontwikkeling valt onder categorie D 11.2 “de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”.

De omschrijving van de drempelwaarden behorend bij deze categorie is opgenomen in onderstaande tabel.

D 11.2 De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: <ul style="list-style-type: none"> 1°. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2°. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3°. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer. 	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.
--	---	---	---

Voor deze categorie D 11.2 activiteit uit de bijlage bij het Besluit m.e.r. geldt een ondergrens voor een m.e.r.-beoordelingsplicht. De activiteit die met de omgevingsvergunning mogelijk wordt gemaakt (wegrestaurant van 512-620 m² bvo) blijft ruim onder deze drempelwaarden. Dit betekent dat er in dit geval geen m.e.r.-beoordeling, maar een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd dient te worden. In de herziene m.e.r.-richtlijn die per 7 juli 2017 in werking is getreden betekent dit o.a. dat een MER-aanmeldnotitie dient te worden opgesteld.

De voorliggende MER -aanmeldnotitie bevat de informatie op basis waarvan het bevoegd gezag kan en moet besluiten of er sprake is van "belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu", die het doorlopen van de m.e.r.-procedure wenselijk/noodzakelijk maken.

De toets wordt gedaan op basis van dezelfde criteria die ook gelden bij een m.e.r.-beoordeling. Deze beoordeling is dus gekoppeld aan de richtlijnen in bijlage III van de Europese Richtlijn milieueffectbeoordeling. In deze bijlage staan drie criteria met uitgangspunten per criterium benoemd: kenmerken van de activiteit, plaats van de activiteit en kenmerken van het potentiële effect. Zie de navolgende tabel.

criterium	Beoordelingscriterium
1. Kenmerken van de projecten	<p>Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de omvang van het project, • de cumulatie met andere projecten, • gebruik van natuurlijke hulpbronnen, • de productie van afvalstoffen, • verontreiniging en hinder, • risico van ongevallen, vooral gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.
2. Plaats van de projecten	<p>Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het bestaande grondgebruik, • relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied, • het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: <ol style="list-style-type: none"> 1. wetlands 2. kustgebieden 3. berg- en bosgebieden 4. reservaten en natuurparken 5. gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszones door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 79/409/EEG (= Vogelrichtlijn) en Richtlijn 92/43/EEG (= Habitatrichtlijn) 6. gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden 7. gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid 8. landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang
3. Kenmerken van het potentiële effect	<p>Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking), • het grensoverschrijdende karakter van het effect • de waarschijnlijkheid van het effect, • duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

1.3. Naam en adresgegevens initiatiefnemer

De initiatiefnemer is McDonald's Nederland B.V., Paasheuvelweg 14, 1105 BH Amsterdam.

2. Kenmerken van het project

2.1. Aanleiding van de activiteit

McDonald's Nederland B.V. is voornemens om op het braakliggend perceel aan de oostkant van Veendam een nieuwe vestiging te realiseren.

2.2. De locatie van het project

Op onderstaande afbeeldingen is de ligging ten opzichte van de omgeving weergegeven en op de ingezoomde luchtfoto de globale begrenzing van de projectlocatie waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft. De locatie ligt aan de oostzijde van Veendam.



Afbeelding: ligging en begrenzing plangebied (bron: GoogleEarth)

2.3. Beschrijving van de activiteit

2.3.1. Bestaande situatie

De projectlocatie bevindt zich ten westen van de N33, ten noorden van de N366 en ten oosten van bedrijventerrein De Zwaikom in Veendam. De locatie bestaat momenteel uit braakliggend terrein. Voorheen liep over een deel van het perceel de N33, toen deze nog niet was verlegd.

2.3.2. Nieuwe situatie

De ontwikkeling bestaat uit de nieuwbouw van een McDonald's restaurant met drive-thru (auto-afhaaloket).

Het ruimtebeslag van het te realiseren gebouw is in het huidige ontwerp 512 m² bvo. Uitgangspunt is verder dat alle activiteiten die verband houden met het restaurantbezoek, met inbegrip van de verkeersafwikkeling, op eigen terrein moeten worden afgewerkt. Dit betekent dat er een terreinbehoefte is van bijna 5.500 m² voor de bedrijfsvoering van de McDonald's. In volgende afbeelding is de beoogde terreininrichting van McDonald's weergegeven.



Afbeelding: nieuwe situatie plandeel McDonald's vestiging

Het onderhavige kavel heeft voldoende oppervlakte voor een McDonald's restaurant met brede groene randen, voldoende parkeerplaatsen en een ruim terras. Uitbreiding in de toekomst naar een bruto vloeroppervlak van 620 m² is op dit perceel nog mogelijk. Op het terrein worden 71 parkeerplaatsen aangelegd.

2.4. Het tijdspad van de activiteit

Zodra het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning verleend en onherroepelijk is wordt de verwezenlijking van het bouwplan gestart. Bij een doorlooptijd van (globaal) een jaar voor de bestemmingsplanprocedure en de gecoördineerde omgevingsvergunning is start van de werkzaamheden en oplevering in 2021 realistisch. De ontwikkeling is voor onbepaalde tijd.

2.5. Productieproces of wijze van aanleg

De huidige terreinverharding wordt opgenomen en waar mogelijk hergebruikt. Gelet op de aard van de ingreep en de locatie van het project is geen sprake van grootschalig gebruik van natuurlijke hulpbronnen of van productie van afvalstoffen. Wel is in de gebruiksfase sprake van productie en verwijdering van bedrijfsafval e.d. De doelstelling hierbij is de grondstoffen zo veel mogelijk in gesloten kringlopen te houden, ofwel door hergebruik/revisie/upcyclen ofwel door middel van herinvoering in productieprocessen. Voor de afvoer van bedrijfsafval worden de reguliere procedures en processen gevolgd.

McDonald's voert zowel op wereldwijd als op landelijk niveau een actief duurzaamheidsbeleid. Dat houdt in dat de inkoop van grondstoffen, logistiek, (ver)bouw en operatie van de restaurants gestuurd worden op vermindering van milieu-impact en verbetering van sociaal-economische impact.

Ter versterking van dit wereldwijde en landelijke beleid, wordt er altijd gekeken met de ondernemers en medewerkers hoe men ook lokaal op restaurantniveau duurzaamheid vorm kunnen geven. Afhankelijk van de vragen en prioriteiten vanuit de gemeente Veendam, zou men bijvoorbeeld extra kunnen inzetten op de thema's verpakkingen, circulariteit, zwerfafval, energie en sociale betrokkenheid:

- Verpakkingen: een testlocatie voor nieuwe, duurzame verpakkingen waar men over in gesprek gaat met gasten.
- Circulariteit: een restaurantontwerp waarin gebruik wordt gemaakt van circulaire en groene materialen, op een manier die zichtbaar toonaangevend is voor de gemeente en McDonald's.
- Zwerfafval: een programma waarin inzichten vanuit de gedragswetenschap ingezet wordt om meer van de gasten op een creatieve manier motiveren te bewegen en hun afval in de afvalbak in plaats van op straat te gooien.
- Energie: een restaurant waarin bij de bouw en inrichting wordt ingezet op een zo laag mogelijk energieverbruik, en/of investeren in lokale energie-opwek en/of opslag.
- Sociale betrokkenheid: een ondernemer die naast werving van medewerkers uit de omgeving extra inzet op social return door het betrekken van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt in de operatie van het restaurant.

McDonald's wil een pilot uitvoeren met een watertappunt van of met bijvoorbeeld join the pipe. Gasten kunnen zo gebruik maken van een eigen flesje om gratis water te tappen op het

buitenterrein. Deze voorgenomen proef sluit aan bij de beweging die McDonald's maakt in het verminderen en verduurzamen van verpakkingen en het voorkomen en verminderen van zwerfafval.

Al met al is er geen sprake is van belangrijke (rest)effecten die aanleiding geven tot een m.e.r.-procedure.

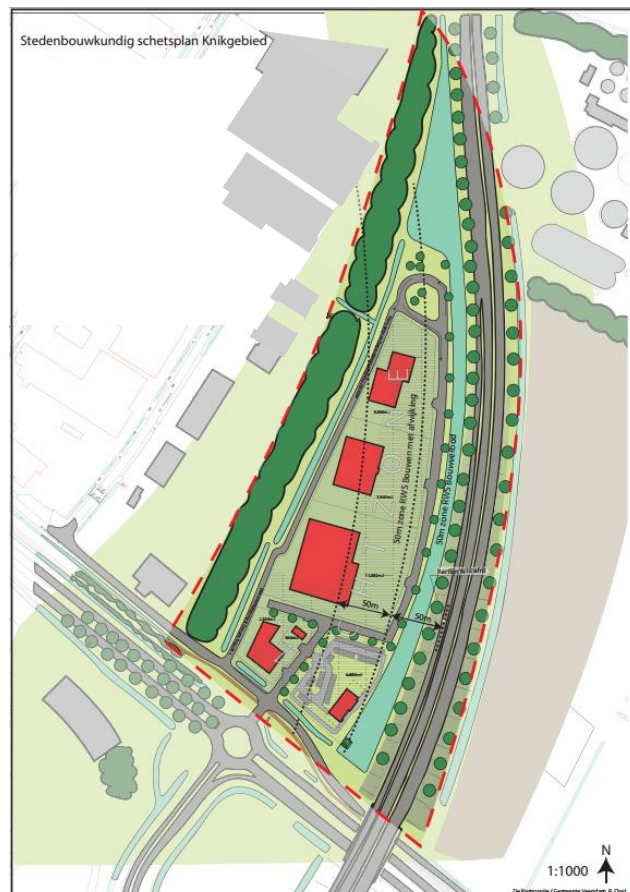
2.6. Cumulatie-effecten met nabijgelegen projecten

Door de verdubbeling van de N33 is tussen het bestaande bedrijventerrein 'De Zwaaiikom' en de nieuwe N33 een te ontwikkelen bedrijvenlocatie van 6 hectare ontstaan. Vanwege de ligging aan dit belangrijke verkeersknooppunt krijgt het nieuwe gedeelte bedrijventerrein een extra potentie en een gezichtsbepalende functie. Tevens liggen er kansen om de (hoofd)entree van de plaats Veendam hier goed vorm te geven. Deze hoofdentree sluit rechtstreeks aan op het OV-knooppunt Veendam en (iets verder weg) op het centrum met het kernwinkelgebied. Gelet op de positieve kenmerken van het terrein (uitstekende zichtbaarheid, uitstekende bereikbaarheid, het is een A1-locatie) en de behoefte van de gemeente Veendam om te komen tot een bedrijventerrein dat onderscheidend is van/in de regio en het areaal van reguliere bedrijventerreinen in de gemeente, wordt gedacht aan een invulling met een (boven)regionale functie. De beoogde invulling daarvan bestaat uit perifere detailhandel en andere grootschalige detailhandel, horeca, leisure en maatschappelijke voorzieningen/doeleinden.

De ontwikkeling van een McDonald's restaurant geeft een eerste invulling aan de open ruimte die is ontstaan na verlegging van de N33.

De ontwikkeling is voor het overige nog in de fase van 'stedenbouwkundig schetsplan' (zie afbeelding). Concrete planontwikkeling daarvoor volgt nog.

McDonald's Nederland B.V. is initiatiefnemer van alleen de ontwikkeling van het restaurant. Op de toekomstige overige ontwikkelingen heeft zij geen invloed en de restaurantontwikkeling is van de toekomstige ontwikkelingen niet afhankelijk. Niettemin wordt in deze Aanmeldnotitie, voor zover mogelijk, rekening gehouden met eventuele cumulatie van effecten.



Afbeelding: stedenbouwkundig schetsplan (november 2019)

2.7. Een beschrijving van toekomstige ontwikkelingen

In de structuurvisie is de locatie aangewezen als 'bedrijven-industriezone' en 'te verbeteren oostelijke entree'. De provincie heeft bij brief van 25 november 2014 ingestemd met deze aanwijzing.

Het entreegebied vanaf de N33 onderscheidt zich als kansrijk gebied voor een hoogwaardige entree. Het is een schakelgebied tussen de N33 en het knooppunt openbaar vervoer, personenvervoer via het spoor en het centrumgebied. Door een uitbuiging van de verdubbelde N33 ter hoogte van het knooppunt met de N366 is er aansluitend op de bestaande bedrijvenlocatie een locatie van 6 hectare ontstaan. Hiervoor dient een invulling met een (boven)regionale functie gezocht te worden. Al deze losse projecten vragen een samenhangende benadering waardoor ze ieder voor zich worden ervaren als onderdeel van één ruimtelijk-functioneel gebied. In de beeldkwaliteitsvisie Bedrijvenlocaties A7/N33 wordt voor deze oostelijke entree (stedelijke zichtlocatie Veendammer entree) de opgave meegegeven om dit samenhangende gebied een parkachtige uitstraling te geven, zodat direct bij binnenkomst Veendam als Parkstad wordt ervaren.

Het stedenbouwkundig schetsplan van november 2019 gaat uit van bebouwing met een aantrekkelijke voorzijde gezien vanaf de N33. Dat behelst ook een groene 'parkachtige' uitstraling aan die zijde, waar ook de waterberging wordt opgelost. Tussen het bestaande bedrijventerrein en de nieuwe verkaveling wordt de 'groene rug' als afscherming van het bestaande bedrijventerrein hersteld.

De omvang van de uitgeefbare kavels is in totaal ongeveer 33.000 m² met een bebouwingspercentage van ongeveer 40% in één tot drie bouwlagen. Een bruto vloeroppervlak van in totaal 20.000 m² tot maximaal 35.000 m² is daarom voorstelbaar.

Voor de ontwikkeling van het gebied wordt uitgegaan van perifere detailhandel (XL), horeca, leisure, maatschappelijke voorzieningen/doeleinden en (beperkte) ruimte voor uitbreiding/herschikking bestaande bedrijvigheid De Zwaikom.

3. Plaats van het project

Een voorgenomen activiteit vindt altijd plaats in een bepaalde omgeving, bijvoorbeeld een binnenstedelijk gebied, een historisch veenlandschap of een gebied met hoge ecologische waarden. Deze verschillende gebieden zijn in meer of mindere mate kwetsbaar voor nieuwe activiteiten.

De projectlocatie ligt aan de rand van het stedelijk gebied van Veendam, aan de hoofdinfrastructuur. Het is een uitbreiding van het werkgebied van Veendam tussen de oostelijke rijksweg en de bestaande stad. Van een voor nieuwe activiteiten kwetsbaar gebied is geen sprake.

4. Kenmerken van het potentiële effect

De voorgenomen ontwikkeling kan nadelige gevolgen hebben voor het milieu. In dit hoofdstuk zijn (de uitkomsten van de onderzoeken naar) de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling per onderwerp onderzocht en beschreven.

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 behelst het project de ontwikkeling van een wegrestaurant van 512-620 m² bvo. Het bereik van het mogelijke effect beperkt zich tot de directe omgeving, omdat significante wijzigingen in de bredere omgeving op het gebied van verkeer, geluid of luchtkwaliteit niet worden verwacht. Ook is er geen sprake van grensoverschrijdende effecten. Deze conclusie volgt uit de uitgevoerde onderzoeken die verderop in dit hoofdstuk staan beschreven.

Het plangebied is het perceel van de beoogde restaurantontwikkeling. Het studiegebied is het gebied tot waar de effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit kunnen reiken. Er is in dit geval sprake van een onomkeerbare ontwikkeling.

4.1. Verkeer

Op grond van het tracébesluit (vastgesteld 24 mei 2012, gewijzigd 24 september 2014) is de aansluiting Veendam naar het oosten verplaatst en vormgegeven als half klaverblad. Ter hoogte van het plangebied heeft de verdubbelde N33 een gereconstrueerde aansluiting gekregen: in westelijke richting naar het centrum van Veendam (hoofdentree van de plaats) en in oostelijke richting op de (eveneens verdubbelde) N366 richting Pekela's en Stadskanaal. Ook de N366 (een provinciale weg) is tussen Veendam en Pekela verdubbeld, als onderdeel van de gehele ombouw tot volwaardige stroomweg.

De Drieborghweg, de parallelweg aan de noordzijde van de G. Veenhuizenweg, tussen Ommelandervijk en De Zwaikom is in stand gebleven voor langzaam-en landbouwverkeer. Hierlangs is aan de zuidzijde een fietspad aangelegd dat aansluit op het fietspad tussen De Zwaikom en het Lloydsplein.

De ontwikkellocatie kan bereikbaar worden gemaakt door aan te sluiten op de westelijke rotonde van de op/afrit van de N33. Dat is hierna geïllustreerd.



Vanaf de rotonde wordt de hoofdontsluiting het ontwikkelgebied in geleid, zoals hieronder schematisch weergegeven.



De ontsluiting vanaf de N33 en de N366 blijft bestaan.

Het project leidt niet tot een aanpassing van de verkeersstructuur doordat de bestaande wegen rondom de projectlocatie gehandhaafd blijven. Gemotoriseerd verkeer dat van en naar de projectlocatie rijdt zal daardoor via de N33 en de N366 rijden.

Om te bepalen wat de effecten zijn voor de verkeersafwikkeling zijn ritgeneratiecijfers van McDonald's en landelijk gebruikte kengetallen van het CROW geanalyseerd. In de CROW-publicatie 'Toekomstbestendig parkeren' (publicatie 381, 2018) is voor een fastfoodketen zoals de McDonald's weliswaar een kengetal voor de verkeersgeneratie opgenomen, echter is bij dit kengetal geen rekening gehouden met de omvang, locatie en stedelijkheidsgraad. Om die reden wordt aangesloten bij het prognosemodel van McDonald's. Dit model houdt wel rekening met de omvang, locatie en stedelijkheidsgraad.

In tabel 3.1 is de verkeersgeneratie van het McDonald's restaurant weergegeven. De verkeersgeneratie geeft weer hoeveel motorvoertuigritten het restaurant genereert. Het drukste moment is op zaterdag en zondag tussen 17 en 19 uur: 98 vertrekkende en 98 aankomende ritten per uur.

	maandag t/m vrijdag	zaterdag en zondag
10 - 11 uur	14	18
11 - 12 uur	14	18
12 - 13 uur	36	65
13 - 14 uur	36	65
14 - 15 uur	17	83
15 - 16 uur	17	83
16 - 17 uur	17	83
17 - 18 uur	46	98
18 - 19 uur	46	98
19 - 20 uur	22	68
20 - 21 uur	22	68
21 - 22 uur	15	24
22 - 23 uur	15	24

Tabel 3.1: Verkeersgeneratie (aantal motorvoertuigen per uur, één richting)

Uit tabel 3.1 blijkt dat tijdens het drukste (avondspits-)uur op de werkdag 46 motorvoertuigen per rijrichting te verwachten zijn. Dit komt neer op maximaal 1 aankomende en 1 vertrekkende auto per minuut. De bezoekers komen uit verschillende richtingen naar het restaurant. Niet al het verkeer van McDonald's is 'nieuw' verkeer. Bezoekers van McDonald's zitten in de meeste gevallen al op de weg van een herkomst naar een bestemming. Slechts 24% van de bezoekers gaat bewust naar een McDonald's restaurant vanuit huis. Het onderzoek van Ipsos is gehouden voor drie restaurants, die qua ligging en omvang ongeveer gelijk zijn aan het toekomstige restaurant voor Veendam. De overige bezoekers combineren het met een ander reisdoel (werk/school/winkelen). Het verkeer van/naar de McDonald's zal via verschillende routes rijden. In figuur 3.1 is dat weergegeven. De verwachting is dat het meeste verkeer van de McDonald's aankomt en vertrekt van/naar de provinciale wegen. De aanname in deze studie is dat dat in elke richting 25% is. Dit komt neer op 12 aankomende en 12 vertrekkende motorvoertuigen per richting. Als 'worst case' is

dat opgeteld bij de huidige verkeersintensiteiten. Het is een 'worst case' benadering, omdat een groot deel van de bezoekers van McDonald's al op de weg zit.

Verkeersafwikkeling

In het rapport van Goudappel Coffeng is de verkeersafwikkeling op de rotonde Geert Veenhuizenweg – N366 onderzocht. Uit de berekeningen blijkt dat in de planvariant er sprake is van een (zeer) goede doorstroming op de rotonde Geert Veenhuizenweg - N366. Dit betekent dat er slechts gering tijdsverlies is. Het merendeel van de motorvoertuigen hoeft niet te wachten.

Samenloop met toekomstige ontwikkeling Veendammer Poort N33

Het stedenbouwkundig schetsplan toont een mogelijke toekomstige ontwikkeling van 20.000 m² tot maximaal 35.000 m² in diverse branches. De uiteindelijke invulling daarvan is van grote invloed op de daadwerkelijke verkeersgeneratie. Een programma van overwegend PDV of leisure heeft potentieel een grotere verkeersaantrekkende werking dan bedrijvigheid en de piekmomenten waarop het verkeer op de wegen afgewikkeld moet worden (werkdagen of weekenden) is eveneens sterk afhankelijk van de invulling.

Conclusie

Een groot deel van de bezoekers van McDonald's zit al op de weg, zodat de ontwikkeling van het restaurant weinig van invloed is op de verkeerskundige situatie. Hiermee is aangetoond dat er geen verkeerskundige belemmeringen zijn die aanleiding geven tot het uitvoeren van een MER.

De mogelijke toekomstige ontwikkeling zal een grotere verkeersaantrekkende werking hebben, waar te zijner tijd nader onderzoek naar nodig is. Gezien de ligging van het gebied direct bij hoofdinfrastructuur is het echter ook daarvoor niet te verwachten dat het aspect verkeer aanleiding geeft voor het uitvoeren van een MER.

4.2. Bodem

Algemeen

De milieuhygiënische bodemkwaliteit mag geen belemmering zijn voor de economische uitvoerbaarheid van het planvoornemen. De bodem moet geschikt zijn voor het toekomstige gebruik. Ook in geval van graafwerkzaamheden is een bodemonderzoek nodig om te bepalen of eventuele vervuilde grond gesaneerd dient te worden. Verder behoort de aanwezige bodemkwaliteit te passen bij het huidig of toekomstig gebruik van de bodem. De bodemkwaliteit mag immers geen onaanvaardbare risico's opleveren voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag door menselijk handelen de bodemkwaliteit niet verslechteren (zorgplicht).

Algemene informatie over verdachte locaties, uitgevoerde bodemonderzoeken en -saneringen staan vermeld op de Bodeminformatiekaart (via www.bodemloket.nl).

Grondverzet

Voor het hergebruik van grond, baggerspecie en bouwstoffen gelden de regels van het Besluit bodemkwaliteit.

Bodemtoets

Bij graafwerkzaamheden, bouwactiviteiten, uitbreiding of verandering van bedrijfsactiviteiten dient de initiatiefnemer na te gaan of de bodemkwaliteit voldoende in beeld is gebracht of dat er een actueel bodemonderzoek ingediend moet worden, de zogenaamde bodemtoets.

De tot ontwikkeling te brengen grond wordt door de gemeente Veendam verworven van Rijkswaterstaat en verkocht aan McDonald's Nederland BV. De grond die door RWS aan de gemeente wordt geleverd is geschikt voor het boogde gebruik, zodat tevens geschikte grond wordt geleverd aan McDonald's Nederland BV. Eventuele verontreiniging wordt door RWS gesaneerd, dit is opgenomen in de koopovereenkomst tussen RWS en gemeente.

Samenloop met toekomstige ontwikkeling Veendammer Poort N33

Hetgeen hiervoor is vermeld ten aanzien van de bodemtoets is van toepassing op het gehele gebied van de toekomstige ontwikkeling Veendammer Poort N33.

Conclusie

De toekomstige functie leidt niet tot een verslechtering, maar – indien er nu saneringsplichtige verontreinigingen zouden zijn – tot een verbetering van de milieukundige bodemkwaliteit. Dit is dan ook geen aspect dat aanleiding geeft tot het uitvoeren van een MER.

Samenloop van de ontwikkeling van het restaurant met een grotere ontwikkeling leidt niet tot een andere conclusie.

4.3. Geluid

Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder zijn geluidsnormen voor wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai en industrielawaai opgenomen. Wanneer er een nieuwe geluidsgevoelige bestemming wordt gerealiseerd op een locatie waar momenteel geen geluidsgevoelige functie aanwezig is en deze locatie binnen de geluidszones van industrie, rail- of wegverkeer valt moet een akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. De voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in een nieuwe geluidsgevoelige bestemming. Het voorziet evenmin in een nieuwe vestiging van bedrijven die op grond van de Wet geluidhinder een geluidzone kennen. De locatie waar het project wordt gerealiseerd bevindt zich evenmin op een gezonde industrieterrein. Het industrieterrein waarvan De Zwaai kom deel uitmaakt loopt tot aan het oude tracé van de N33.

De beoogde invulling van het gebied en de nu in het bestemmingsplan betrokken planlocatie bestaat uit perifere detailhandel en andere grootschalige detailhandel, horeca, leisure en maatschappelijke voorzieningen/doeleinden. Het betreft geen bedrijvigheid waarvan het in de rede zou liggen om deze te betrekken bij het gezonde industrieterrein.

Akoestisch onderzoek is daarom niet nodig.

Wet milieubeheer / Bedrijven en milieuzonering

De afstand van de projectlocatie tot de dichtstbijzijnde agrarische bedrijfswoning en bedrijfswoningen op het bedrijventerrein bedraagt meer dan 400 meter en meer dan een kilometer tot de dichtstbijzijnde woonbuurt. Op grond van de VNG publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'

geldt voor een restaurant een indicatieve afstand tot nabijgelegen woningen van 30 meter voor wat betreft het aspect geluid, in het geval van een 'rustige woonwijk'. Daar wordt dus ruim aan voldaan. Geluid afkomstig van de ontsluitingsroute met betrekking tot wegverkeer aantrekkende bewegingen is uitsluitend aan de orde op het wegvak tussen de N33 en de toegang tot het terrein van het restaurant. Zoals uit paragraaf 4.1 blijkt is de toename van het verkeer als gevolg van het restaurant gering: slechts 24% van de bezoekers is 'nieuw' verkeer, de rest van de bezoekers betreft passanten die hier al rijden. De verkeersgeneratie leidt dan ook niet tot een merkbare toename van geluidhinder voor de woonfuncties.

Onderzoek naar de geluidseffecten van het restaurant en het verkeer op woningen is niet nodig.

Samenloop met toekomstige ontwikkeling Veendammer Poort N33

Een toekomstige ontwikkeling perifere detailhandel (XL), horeca, leisure, maatschappelijke voorzieningen/doeleinden en uitbreiding/herschikking bestaande bedrijvigheid De Zwaikom betreft evenmin nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen.

Afhankelijk van de concrete invulling van de toekomstige ontwikkeling kunnen deze functies meer geluidoverlast geven. Van op grond van de Wet geluidhinder gezoneerde industrie zal echter geen sprake zijn en – gezien de beoogde representatieve uitstraling – zal sprake zijn van bedrijven in de lagere milieucategorisering in de VNG-systematiek.

Conclusie

Het aspect geluidhinder geeft voor wat betreft het nieuwe restaurant geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

Ook voor de toekomstige grotere ontwikkeling is niet te verwachten dat het aspect geluidhinder aanleiding geeft voor het uitvoeren van een MER.

4.4. Luchtkwaliteit

In Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer worden normen gesteld aan de luchtkwaliteit wat betreft een zestal stoffen. Voor de normen voor zwaveldioxide, koolmonoxide, benzeen en lood geldt dat overschrijding daarvan in Nederland nauwelijks valt te verwachten. De norm voor stikstofdioxide (NO₂) wordt in Nederland met name in de directe omgeving van drukke (snel)wegen overschreden. De norm voor fijn stof (PM₁₀) wordt eveneens op diverse locaties overschreden.

In de Wet milieubeheer is een koppeling gelegd met ruimtelijke plannen. Deze koppeling houdt in dat bij het voorbereiden van ruimtelijke plannen, waaronder een bestemmingsplan, de gevolgen voor de luchtkwaliteit moeten worden onderzocht. De gevolgen hangen direct samen met de eventuele verkeersaantrekkende werking van het plan ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate' (Besluit NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. 'Niet in betekende mate' is sinds de inwerkingtreding van het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀.

In de "Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)" wordt aangegeven op welke manier snel kan worden vastgesteld of de bijdrage van een nieuwbouwproject op de luchtkwaliteit valt onder de term 'niet in betekende mate'. De bijlage geeft een harde omschrijving van een aantal gevallen. Voor woningbouw geldt bij één ontsluitingsweg een aantal van 1.500 nieuwe woningen netto, bij twee ontsluitingswegen geldt een aantal van 3.000 woningen. Voor de bouw van kantoren geldt bij één ontsluitingsweg een bedrijfsvloeroppervlak van 100.000 m² en bij twee ontsluitingswegen geldt een bedrijfsvloeroppervlak van 200.000 m².

De vastgestelde grenzen voor woningen en kantoren komen beiden overeen met een maximale concentratietoename van 1,2 microgram/m³. Op basis daarvan kan worden bepaald of een plan dat zowel woningen als kantoren omvat, niet in betekende mate bijdraagt.

De maximale verkeersgeneratie van de McDonald's is 795 mvt per etaal in het weekend en 317 mvt per werkdagemaal. De zelfstandige verkeersaantrekkende kracht van het project is echter geringer, omdat slechts 24% van de bezoekers uitsluitend het restaurant als vervoersmotief heeft: de overige bezoekers zijn passanten die al op de weg waren. In de worst-case situatie dat de weekendetmaalintensiteit zou worden ingevoerd in de NIBM-tool en verondersteld zou worden dat deze intensiteit geheel een toevoeging aan het bestaande verkeer zou zijn, dan nog laat het rekenresultaat zien dat ruimschoots aan de grens voor "Niet In Betekende Mate" van 1,2g/m³ wordt voldaan.

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

Jaar van planrealisatie		2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		795
Aandeel vrachtverkeer		0,1%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,59
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,12
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Het voorliggende plan draagt daarom niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit, dat wil zeggen dat het geen bijdrage levert aan een eventuele verslechtering van de luchtkwaliteit in de directe omgeving. Derhalve hoeft er ook geen onderzoek en geen verdere toetsing aan de normen uit de Wet milieubeheer plaats te vinden.

Samenloop met toekomstige ontwikkeling Veendammer Poort N33

Het stedenbouwkundig schetsplan toont een mogelijke toekomstige ontwikkeling van 20.000 m² tot maximaal 35.000 m² in diverse branches. De uiteindelijke invulling daarvan is van grote invloed op de daadwerkelijke verkeersgeneratie en daarmee op de bijdrage aan de luchtkwaliteit, zoals onder 4.1 al opgemerkt.

Conclusie

Het toekomstige restaurant heeft vanwege de activiteiten en de daarvoor gebruikelijke verkeersgeneratie geen nadelige gevolgen voor de luchtkwaliteit. Dit geldt zowel voor het

plangebied als het studiegebied. Hiermee is aangetoond dat er geen belemmeringen uit oogpunt van de luchtkwaliteit zijn die aanleiding geven tot het uitvoeren van een MER.

De mogelijke toekomstige ontwikkeling zal een grotere verkeersaantrekkende werking hebben, zodat te zijner tijd nader onderzoek nodig is naar de bijdrage aan de luchtkwaliteit. Uit eerder onderzoek, zoals voor de reconstructie van de N366 (Onderzoek luchtkwaliteit N366 (“Veendam - Stadskanaal) en aansluitende wegen”, Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV, 28 oktober 2015 bleek al dat in de bestaande situatie zeer ruim wordt voldaan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Het is daarom niet te verwachten dat een toekomstige ontwikkeling van het gebied leidt tot overschrijding van de grenswaarden of aanleiding geeft tot het uitvoeren van een MER.

4.5. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door:

- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (buisleidingen, wegen, waterwegen en spoorwegen);
- het gebruik van luchthavens.

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten. Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving, waaronder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Risicobronnen worden opgesplitst in:

- inrichtingen waar risicovolle activiteiten kunnen plaatsvinden;
- transportroutes van gevaarlijke stoffen;
- buisleidingen.

Uit de professionele risicokaart blijkt dat binnen en in de directe nabijheid van het plan risicovolle inrichtingen en buisleidingen aanwezig zijn. De planlocatie ligt binnen de zones van transportroutes van gevaarlijke stoffen via de weg (N33 en N366) en een buisleiding. Onderzoek doormiddel van een risicoberekening en een eventuele verantwoording van het risico is daarom nodig voor het aspect externe veiligheid.

Rijksweg N33

Plaatsgebonden risico: Het plangebied ligt buiten het PR-plafond van 20 m van de N33. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor het plangebied.

Groepsrisico: In zowel de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico lager dan 10% van de oriëntatiewaarde. Hiermee wordt voldaan aan art. 8 lid 2b van het Bevt. De verdere verantwoording van het groepsrisico kan daarom achterwege blijven. 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 art. 7 van het Bevt, dat wil zeggen 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.

Plasbrandaandachtsgebied: Er is sprake van een plasbrandaandachtsgebied rond de N33. Het plangebied ligt buiten dit plasbrandaandachtsgebied.

Provinciale weg N366

Plaatsgebonden risico: Er is geen sprake van een PR 10^{-6} contour. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor het plangebied.

Groepsrisico: In zowel de huidige als toekomstige situatie is het groepsrisico gelijk aan 0.18 keer de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico is daarmee hoger dan 10% van de oriëntatiewaarde, maar er is geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Het groepsrisico neemt niet toe door de ontwikkeling.

Hiermee wordt voldaan aan art. 8 lid 2b van het Bevt. De verdere verantwoording van het groepsrisico kan daarom achterwege blijven. 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 art. 7 van het Bevt, dat wil zeggen 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.

Hogedruk aardgasleiding

Plaatsgebonden risico: Het plaatsgebonden risico van aardgasleiding N-524-21 vormt geen belemmering voor het plangebied.

Groepsrisico: Het groepsrisico is lager dan 10% van de oriëntatiewaarde en neemt niet toe door het plan. Dit betekent dat volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Conclusie

Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van het restaurant. Voor de bepaling van de hoogte van het groepsrisico is het risico berekend met RBM II. Het groepsrisico als gevolg van de N33 is in zowel de huidige als toekomstige situatie kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde, als gevolg van de N366 is het groepsrisico gelijk aan 0.18 keer de oriëntatiewaarde.

Hiermee wordt voldaan aan art. 8 lid 2b van het Bevt. De verdere verantwoording van het groepsrisico kan daarom achterwege blijven. 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 art. 7 van het Bevt, dat wil zeggen 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.

Het groepsrisico als gevolg van de Hogedruk aardgasleiding is lager dan 10% van de oriëntatiewaarde en neemt niet toe door het plan. Dit betekent dat volstaan kan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. In de toelichting van het bestemmingsplan is deze beperkte verantwoording uitgewerkt.

De toekomstige functie ondervindt geen bijzondere hinder van bronnen van gevaar en dit aspect geeft geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

4.6. Water

Bij vaststelling van het geldende bestemmingsplan is de watertoetsprocedure al doorlopen. Het voorliggend nieuwe bestemmingsplan heeft betrekking op afwijkend gebruik. Ten aanzien van het bouwen worden er wel nieuwe mogelijkheden geboden dan wat al bij recht is toegelaten. Het bestemmingsplan heeft dan ook mogelijk wel nieuwe effecten op de waterhuishouding.

Algemeen

Het plangebied valt onder het beheer van het waterschap Hunze en Aa's, dat zorgdraagt voor de kwaliteit van het oppervlaktewater in het gebied en dat de grotere boezemwateren en sloten beheert, alsmede de waterkeringen, zoals geregeld in de Waterwet. Ook is het waterschap belast met het peilbeheer in het plangebied.

Op basis van de Keur van het waterschap Hunze en Aa's is het onder meer verboden zonder watervergunning:

- a. in de bebouwde kom, binnen uitbreidingsplannen en in glastuinbouwgebieden meer dan 150 m² verhard oppervlak aan te brengen
- b. in overig gebied meer dan 1.500 m² verhard oppervlak aan te brengen voorzover van dat verhard oppervlak neerslag versneld tot afvoer komt op oppervlaktewaterlichamen.

In dat geval dient de initiatiefnemer contact op te nemen met Waterschap Hunze en Aa's. Dit om afspraken te maken over de waterhuishouding, bijvoorbeeld over compensatie van verhard oppervlak, maar ook over objecten van het Waterschap zoals hoofdwatgangen die in of langs het plangebied liggen.

Ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan Veendammer Poort N33 is door de gemeente ambtelijk overleg gevoerd met Waterschap Hunze en Aa's over de waterhuishouding. Daarop wordt hieronder ingegaan.

Het bestemmingsplan wordt in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 voor een formeel wateradvies naar Waterschap Hunze en Aa's gestuurd. De resultaten hiervan worden te zijner tijd in het bestemmingsplan opgenomen.

Klimaatadaptie

Om ook in de toekomst prettig te kunnen wonen, werken en recreëren moeten steden en dorpen ingericht worden met het oog op de toekomst. Kansen moeten benut worden om het gebied klimaat robuust in te richten. Zo is het mogelijk om het bebouwd gebied beter bestand te maken tegen hevige regenbuien, periodes van droogte en hitte en de gevolgen van een mogelijke overstroming.

De Klimateffectatlas (<http://www.ruimtelijkeadaptatie.nl/nl/klimateffectatlas>) kan worden geraadpleegd om (toekomstige) dreigingen van overstromingen, wateroverlast, droogte en hittestress te beoordelen. Bij de inrichting van het plangebied kan hierop worden geanticipeerd door bijvoorbeeld het percentage verhard oppervlak te verminderen en het plangebied groener in te richten.

In dit geval wordt - in het grotere gebied van de Veendammer Poort - een groene inrichting gerealiseerd in de ecologische zone en door vijverpartijen.

Objecten en belangen van Waterschap Hunze en Aa's

In de Leidraad Watertoets staan de uitgangspunten waarmee rekening moet worden gehouden bij ruimtelijke ontwikkelingen vanuit het aspect water. Ook staat hier de informatie beschreven over de objecten die van toepassing zijn voor het plangebied. De Leidraad Watertoets is te raadplegen op <https://www.hunzeenaas.nl/zelf-regelen/digitale-watertoets/>. Deze digitale watertoets is ingevuld en heeft geleid tot de uitgangspuntennotitie die als bijlage is toegevoegd.

Watercompensatie

Er dient 10% van het extra verhard oppervlak te worden gecompenseerd door nieuw oppervlaktewater te creëren. Indien groene maatregelen worden getroffen mag dit worden teruggebracht naar 7,5%, bijvoorbeeld door een halfverharding van grasbetonstenen.

Waterdoorlatende bestrating voor dit gebied is geen optie omdat de onderlaag uit klei bestaat en er geen watervoerende laag aanwezig is.

De watercompensatie is voorzien in de openbare inrichting, door aanleg van een noordelijke vijverpartij en een ecologische berm. Dit ligt voornamelijk buiten de plangrens van het voorliggende bestemmingsplan en wordt gerealiseerd in het kader van de gebiedsontwikkeling van het grotere gebied van de Veendammer Poort.

Grondwater

Er gelden algehele verboden, watervergunning- en meld-, meet- en registratieplicht voor het af- en aanvoeren, het lozen of onttrekken van water aan oppervlaktewaterlichamen en voor het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem.

Conclusie

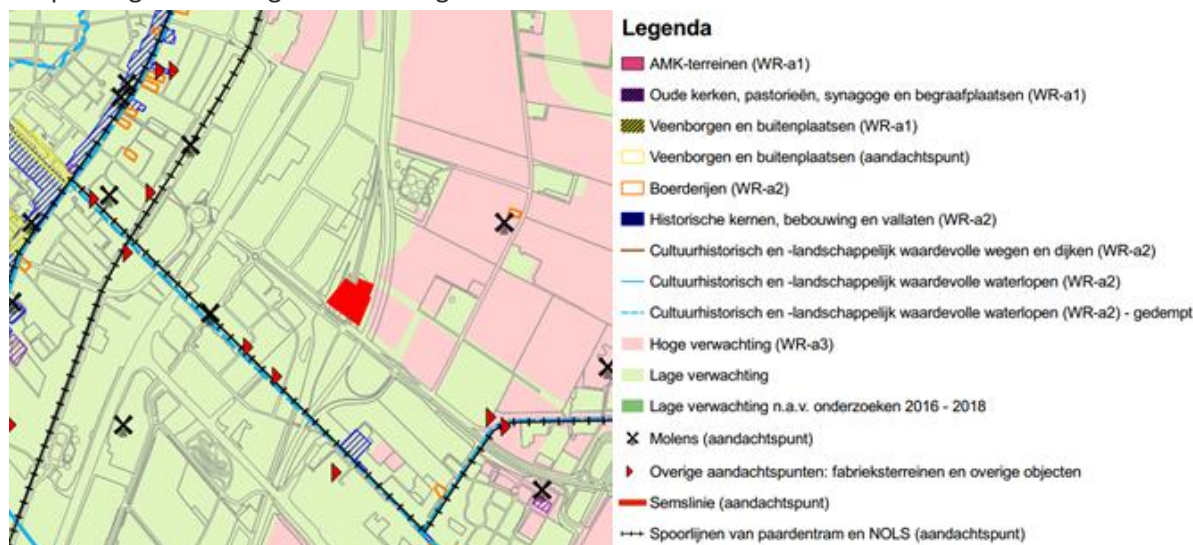
De toekomstige situatie heeft geen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Hiermee is aangetoond dat er geen belemmeringen uit oogpunt van de waterhuishouding zijn die aanleiding geven tot het uitvoeren van een MER.

4.7. Archeologie en cultuurhistorie

Voor het plangebied van het geldende plan is op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg onderzocht of er archeologische waarden aanwezig zijn.

Hiervoor is de 'Beleidskaart archeologie en cultuurhistorie gemeente Veendam' (Libau, augustus 2018) gebruikt en deze kaart geeft een overzicht van de bekende en te verwachten archeologische waarden en van de cultuurhistorische en cultuurlandschappelijke terreinen en elementen van de gemeente Veendam.

Inde navolgende afbeelding is de planlocatie te zien ter plekke van de rode vlak in de Beleidskaart. ter plaats geldt een lage verwachting.



In het plangebied is geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en/of werkzaamheden nodig op grond van archeologie. Wanneer bij grondwerkzaamheden echter archeologische waarden of resten worden aangetroffen geldt conform artikel 5.10 en artikel 5.11 van de Erfgoedwet 2016 een meldingsplicht. Deze kan bij het bevoegd gezag worden ingediend.

Conclusie

De toekomstige heeft geen nadelige gevolgen voor archeologische en cultuurhistorische waarden. Hiermee is aangetoond dat er geen belemmeringen uit oogpunt van de archeologie en cultuurhistorie zijn die aanleiding geven tot het uitvoeren van een MER.

4.8. Ecologie en stikstofdepositie

Ecologie

Onderdeel van de voorbereiding is een onderzoek naar de potentiële aanwezigheid van beschermde soorten en een analyse van de mogelijke effecten op die soorten als gevolg van de werkzaamheden. Hiervoor is door bureau Els & Linde een oriënterend onderzoek - een zogenoemde quick-scan Ecologie - uitgevoerd. Daaruit blijkt dat het terrein mogelijk onderdeel is van het jachtgebied van de steenmarter. De bouw van het restaurant zal een deel van het terrein beslaan – naast de weg en ten zuiden van de poel. Er is dus mogelijk een geringe afname van het

jachtgebied. Gelet op de omvang van de homerange wordt geen significant effect verwacht op de steenmarter.

Er is in het vroege voorjaar een watersnip waargenomen. Het perceel – en met name het gebied ten noorden van de poel (en de poel zelf) is potentieel geschikt voor de watersnip. Met de bouw van het restaurant wordt het gebied verkleint. Het restaurant wordt ten zuiden van de poel gebouwd. Dit deel is droger en daarmee niet of minder geschikt als voedselgebied voor de watersnip. Er wordt geen significant effect verwacht. Geadviseerd wordt het gebied ten noorden van de poel te optimaliseren voor de watersnip. Dat kan door het peil te verhogen tot 10 cm onder maaiveld en extensief te begrazen. Een eventueel effect wordt daarmee gecompenseerd.

Er is mogelijkheid voor algemene broedvogels om zich te vestigen binnen de planlocatie. Er moet rekening gehouden worden met het broedseizoen voor en tijdens de werkzaamheden. In de sloten kunnen amfibieën zitten. Werkzaamheden aan de sloten moeten daarom buiten de kwetsbare periode worden uitgevoerd. Als de werkzaamheden aan de sloot niet van ondergeschikte aard zijn is het verstandig om te controleren of er amfibieën in de sloten voorkomen of met een ecologisch werkprotocol te werken om zo effecten te voorkomen.

Uit de resultaten van de quick scan ecologie van 14 april 2020 is gebleken dat er geen andere beschermde soorten binnen het perceel worden verwacht.

Binnen de gebieden is kans op algemeen voorkomende soorten waarmee rekening moet worden gehouden. Aangetroffen dieren die niet uit zich zelf de werkgebieden kunnen verlaten, dienen – onder begeleiding van een ecooloog - in veiligheid te worden gebracht en buiten de werkgebieden te worden uitgezet. Schuilplekken zoals bladhopen, hout- en steenstapels e.d. dienen eerst te worden gecontroleerd op schuilende dieren. In zijn algemeenheid dienen geschikte schuil- en overwinteringsplekken voor dieren buiten de werkterreinen intact te worden gelaten. Eventueel noodzakelijk kap moet buiten de kwetsbare periode (winter) worden uitgevoerd en voorafgaand aan de kap (of het anderszins vrijstellen van een werkplek) is het verstandig een ecooloog te laten beoordelen of effecten zijn te verwachten en eventueel maatregelen te (laten) nemen om die effecten te verminderen.

Stikstofdepositie

Het nieuwe restaurant wordt gasloos gebouwd. Voor de bouw- en de gebruiksfase is een berekening van de toename van stikstofdepositie op beschermde Natura 2000-gebieden noodzakelijk. Hiervoor is door bureau Els & Linde een Aerius-berekening uitgevoerd. De depositie is berekend op de Natura 2000-gebieden:

- Zuidlaardermeergebied: ca. 12,1 km afstand;
- Drentsche Aa-gebied: ca 13,8 km afstand;
- Drouwerszand: ca. 15,4 km afstand, en
- Lieftingsbroek: ca. 18,1 km afstand

De overige Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstand, of zijn niet gevoelig voor de stikstofdepositie.

Gebruiksfase

Uit de berekening blijkt dat er tijdens de gebruiksfase geen sprake is van een verhoging van de depositie op de verschillende Natura 2000-gebieden. Er is geen vergunning van de Wet natuurbescherming nodig.

Bouwfase

Voor de bouwfase is berekend wat de depositie op de natuurgebieden is. Op basis van EMMA is het brandstofverbruik van de verschillende machines bepaald. Voor de bouw wordt gebruik gemaakt van Stage IV machines. Uitgangspunt voor de berekening is de bouw van het restaurant binnen een jaar. Uit de berekening volgt dat er tijdens de bouwfase geen verhoogde depositie is op de Natura 2000-gebieden. Er is geen vergunning van de Wet natuurbescherming nodig.

Conclusie

Verwacht mag worden dat er geen ecologische waarden worden verstoord als gevolg van het project. De aspecten ecologie en stikstofdepositie geven daarom geen aanleiding tot het uitvoeren van een MER.

5. Conclusie

Uit de effecten die in deze MER-aanmeldnotitie zijn beschreven kan worden geconcludeerd dat als gevolg van de ontwikkeling van het nieuwe wegrestaurant en de bijbehorende parkeerplaatsen er geen sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Dit geldt zowel voor het plangebied als het studiegebied. Voor de ontwikkeling is het uitvoeren van een MER niet nodig.